

## TRAFIKMAKTORDNINGEN

Mobilitet och klass är tätt sammanvävda. Inte bara därför att möjligheten till mobilitet hänger samman med ekonomiska resurser, utan även för att ett samhälle byggt efter dagens mobilitetsparadigm, det vi kallar automobilitet, direkt bidrar till ökade ekonomiska och sociala skillnader.

Alla kan vid en första anblick se att ett samhälle som prioriterar bilism gynnar bilister. Lika tydligt är det att andelen vita, högavlönade män är överrepresenterad bland bilister. Men ett samhälle som prioriterar bilism, och ser evigt ökande mobilitet som ett närmast magiskt framgångsrecept, ökar även skillnaderna mellan sina invånare och sina olika delar på andra sätt.

Trafikmaktordningen är en hierarki bland trafikslag, med bilen i toppen och kollektivtrafiken, fotgängarna och cyklisterna nederst, som tar sig uttryck i att dessa färdmedel tilldelas olika mycket resurser och plats. Med bilen överst i trafikmaktordningen får vi ett samhälle byggt på automobilitet. En värld där våra liv i orimligt stor utsträckning styrs av bilen.

Den här boken är skriven för att klargöra hur den rådande trafikmaktordningen ser ut och vilka konsekvenser den får. Ett samhälle byggt på automobilitet är inte bara skadligt ur ett ekologiskt perspektiv, det leder även till ekonomisk och social segregering. Genom att belysa problemen med dagens trafikhierarki och skissa på ett annat sätt att planera och hantera rörelse så tror och hoppas vi att vi också kan ge inspiration till lösningar på andra samhällsproblem.

Bilismen ställer oss mot varandra. Vem har inte upplevt känslan av att sätta sig i en bil och helt plötsligt bli bilist? Att sätta sig i en bil verkar nästan per automatik leda till ett egoistiskt beteende där alla försöker tjäna något på andras bekostnad. Att sätta sig i en bil förvandlar ens medmänniskor (andra bilister, cyklist, fotgängare och kollektivtrafikanter) till hinder. Vem kan inte, med handen på hjärtat, känna igen sig i den aggressiva och konkurrerande självisheten som bilen framkallar hos en? Eftersom vi inte tycker att ett sådant beteende ska uppmuntras, och eftersom vi är övertygade

om att man inte föds till bilist, utan att man blir det, anser vi att risken för att folk blir bilister måste minimeras.

Därför vill vi inte bara ändra på trafikhierarkin och putta ner bilen till botten, utan vi vill ha ett samhälle byggt på helt andra premisser. Ett samhälle där ingen tvingas in i bilism, varken aktiv eller passiv sådan. Ett samhälle där människors tillgänglighet till det de behöver för att tillfredsställa sina behov och begär sätts i första rummet. Ett samhälle vi bygger och lever tillsammans. Ett samhälle av (lokal)samhällen.

### **Automobilitet**

Automobilitet är ett begrepp för att tolka och beskriva de institutioner och praktiker som organiserar, understödjer och formar bilens rörelse genom och påverkan på våra samhällen. Samtidigt är det också namnet på den diskurs som ger bilen legitimitet som samhällets motor genom att sammankoppla den med frihet, framsteg, rörelse, individualitet och självständighet. Automobilitet är kort och gott en av de principiella socio-teknologiska institutioner genom vilken moderniteten organiseras.

Automobilitet är en sammansättning av orden autonomi och mobilitet, samt något av en ordvits då "auto" även kan läsas som bil. Här ska det dock främst läsas som autonomi och som ett begrepp för att beskriva vårt samhälles syn på mobilitet och autonomi. Du uppnår självständighet genom mobilitet, och mobilitet kan bara uppnås självständigt. Idéer starkt sammankopplade med den liberala ideologi där vi alla är individer – fria att själva välja våra vägar och liv – som i sin mest extrema form förnekar själva existensen av samhället. Men precis som idén om den fria individen skapas och underhålls av en viss samhällsformation, kräver idén om automobilitet en enorm samhällelig produktion. Utan vägar, bilindustri och oljeindustri kan självfallet ingen ta bilen. Automobilitet är en själv motsägelse såtillvida att bilister inte alls är fria att välja sina egna vägar, utan kör på vägar byggda och planerade av politiker, till och från bostäder och arbetsplatser förlagda till specifika platser av politiska och ekonomiska skäl.

Det är nästan komiskt att bilen i så stor utsträckning har kommit att symbolisera nyckeln till frihet och individualitet – ja, rentav blivit något av den moderna liberalismens heliga graal – när den i själva verket är sammankopplad med en hel flora av offentliga och privata kontrolltekniker. För att bilsamhället överhuvudtaget ska fungera krävs ett otal regleringsmekanismer: hur snabbt du får åka, vart du kan åka, åt vilket håll du ska åka, var du kan stanna, hur mycket din bil får släppa ut och hur säker din bil måste vara – detta är bara några exempel på alla de regleringar som omgärdar dig varje gång du sätter dig i bilen. För att detta ska fungera behövs en stor kontrollapparat som disciplinerar såväl bilister som icke-bilister till att underkasta sig dessa regler. Friheten på vägen har vuxit fram hand i hand med en fördjupning av kontrollen av rörelse.

Den nuvarande regimen av automobilitet bär på ett antal olösliga, inneboende och destruktiva tendenser. Massbilism är trängsel. Automobilitet bygger på att samhället understödjer och uppmuntrar alla invånare att använda bilen, men om alla gör detta förvandlas automobiliteten snabbt till immobilitet. Köer, trängsel och trafikstockningar är inte bilsamhällets avarter, utan dess logiska konsekvenser. Massbilismen är sin egen värsta fiende. Bilistens frihet förutsätter massbilism, samtidigt som massbilismen omöjliggör bilistens frihet.

Massbilism är rovdrift. Vårt klimat, våra naturresurser, vi själva, våra städer, ja hela det geopolitiska systemet har drabbats av akuta kriser på grund av massbilismen. Klimatförändringarna skenar i takt med motorernas brummande, våra städer äts upp av bilar och lämnar mindre och mindre plats åt oss som bebor dem. Den ändliga oljeproduktionen och oljekränet genererar geopolitiska kriser, och till och med krig, för att upprätthålla tillgången på billig olja. För att inte tala om de över 1,2 miljoner människor som varje år dör som en direkt följd av bilolyckor.

Det är viktigt att förstå att de ovan nämnda problemen med massbilismen inte är några tillfälliga störningar i ett annars välfungerande system. Det är nämligen precis tvärtom: detta är systemets normalitet. Våra vägar och bilar, som är byggda för att främja automobilitet, dödar över 3 000

människor varje dag. Men när hörde du senast någon makthavare kritisera massbilismen som system? Att någon skulle drista sig till att förklara krig mot bilismen ter sig i dagens politiska klimat fullständigt osannolikt. Visst, i Sverige har vi ”nollvisionen”: en pappersprodukt som försöker råda bot på massbilismens symptom utan att ens våga diskutera dess orsaker. Bildöden tolkas uppenbarligen inte som ett politiskt problem, snarare råder det en total resignation inför dessa mördarmaskiner som alltmer tar över vår planet.

Det är tydligt att automobilitet inte är ett i praktiken rationellt och fungerande system för organisering av rörelse. Men redan på ett konceptuellt plan är det som system betraktat en omöjlighet. Det som framställs som ett medel för frihet och oberoende bygger i själva verket på ett intrikat nät av kontrollmekanismer.

\*

Även om konceptet automobilitet är starkt sammankopplat med massbilismen är det viktigt att förstå hur dessa tankar också påverkar andra delar av vår samhällsplanering. Automobilitetsbegreppet utgår från en tolkning av bilsamhället, men kan och bör även användas för att förstå vårt sätt att tänka på individen och hennes möjligheter och rättigheter att förflytta sig. I vårt samhälle, som är så bundet vid idén om den fria och självständiga (autonoma) individen, kan det vara svårt att se hur många av våra föreställningar som indirekt bär denna idés prägel. Detta gör det ännu viktigare för oss att förstå trafikmaktordningen och applicera vår kunskap om automobilitetsparadigmet på samhällsplaneringen. Begreppet automobilitet är, rätt använt, ett kraftfullt verktyg för att analysera samhället, och för att skapa förståelse för hur vi genom medveten samhällsplanering kan föra en radikal miljö- och rättvisepolitik.

För att med ett konkret och aktuellt exempel visa hur automobilitet kan användas som tolkningsverktyg kan vi titta på en lösning som ofta förs fram som ett sätt att minska transportsektorns klimatfarliga utsläpp, nämligen spårbilar.

För att kort rekapitulera debatten kring spårbilar: Vi ser ett problem, biltrafiken står för en ständigt växande del av våra globala utsläpp och bidrar kraftigt till förslumningen av våra städer. Motgiftet mot biltrafiken sägs vara kollektivtrafiken, men hur ska vi få folk att använda den? En spontan reaktion är ofta att för att få bukt med bilismen så ska vi anpassa kollektivtrafiken till bilistens behov – när det i själva verket är bilistens behov som är problemet. Spårbilar kanske – med betoning på kanske – lockar en del bilister att ställa bilen hemma, men förändrar de hur våra städer är uppbyggda? Knappast!

Att spårbilsindustrin tillsammans med många miljöpartister och liberaler förespråkar spårbilar och därmed förstärker idén om automobilitet som någonting positivt är inte särskilt förvånande. Att frikoppla idén om individen från ett större sammanhang – samhället – är ett i grunden liberalt projekt. Ett projekt som försvårar möjligheterna att tänka kring och politisera mobiliteten. För trots att transporter upptar en så stor del av våra liv och vår ekonomi förstås de alltför sällan som politiska. Istället uppfattas de ofta som tekniska frågor, som problem för ingenjörer att lösa. Men mobilitetens politiska ekonomi är tätt knuten till brännheta frågor som stadens utveckling, klimat-, miljö-, och energikriser, rättvisa, jämlikhet och jämställdhet samt migration och kapitalackumulation. Trafikmaktordningen gör inte bara skillnad på bil och buss, utan även på folk och folk. Frågan om hur vi strukturerar rörelse är för viktig för att lämnas åt experter, företag eller politiker. Den är något vi behöver diskutera och besluta om kollektivt.

## TILLGÄNGLIGHET

Om vi nu har identifierat ett stort problem i samhällsplaneringen, hur ska vi gå vidare för att lösa det? Till att börja med måste vi rikta om vår kompass för att gå bortom automobilitetsparadigmet och ersätta det med ett tillgänglighetsparadigm. Istället för att slå ihop ban- och vägverk till ett trafikverk borde vi införa ett tillgänglighetsverk: en samhällelig instans som ser till att ny- och ombyggnationer sker på ett sådant sätt att de ökar tillgängligheten till både nödvändiga och önskvärda samhällsfunktioner för människor som bor i berörda områden – till skillnad från vårt nuvarande trafikverk som i praktiken utgår från att ökad mobilitet är någonting positivt i sig.

En sådan omställning är något som får genomslag först på lång sikt och som kräver stora förändringar i planeringen av nya bostadsområden och arbetsplatser, samt ombyggnationer av befintliga dito. Innan detta sker finns dock mycket att göra för att minska bilismen och öka andelen transporter som sker med kollektivtrafik, cykel och till fots.

Ett förslag som bland annat har lagts fram av en kommission tillsatt av den amerikanska kongressen är att komplettera bensin-/koldioxidskatten med en kilometerskatt. Det innebär att alla bilförare, oavsett typ av bil, betalar för den sträcka de kör. Det positiva med kilometerskatten är att den tar hänsyn till att det inte bara är utsläppen, utan även själva transporterandet, som är problemet.

Ett annat bra exempel kommer från Köpenhamn, där man kontinuerligt tagit bort parkeringsplatser och bilfiler, vilket har lett till en minskning av biltrafiken och även gett bilisterna en rimlig chans att ställa om sina resvanor. Samtidigt som antalet bilar har minskat i stadskärnan har antalet fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter ökat. Man har reducerat antalet parkeringsplatser med mellan två och tre procent varje år och använt den frigjorda ytan till platser för mänskliga aktiviteter som gågator, cykelfiler, torg och uteserveringar.

Några andra konkreta, billiga och relativt lättgenomförbara insatser för att minska biltrafiken är: kontinuerligt ökande trängselskatt (förutsatt att intäkterna investeras i kollektivtrafiken), fler gågator, färre bilfiler och fler filer för buss, spårväg och cykel på övriga gator samt bredare trottoarer. Vi bör också hålla bättre koll på felparkerare och ge dem högre böter. Även system med lånecyklar bör byggas ut för att kunna användas i hela städer inklusive förorter, och cyklar bör kunna lånas och lämnas vid alla större kollektivtrafikstationer.

Ytterligare ett sätt som inte bara ökar kollektivtrafikens attraktivitet för bilister, utan även visar hur kollektivtrafik i mångt och mycket är själva antitesen till automobilitet är att göra den till ett verkligt offentligt rum. Medan bilen är ett privat rum, och varje ny bilist ett hinder för andra bilister, är kollektivtrafiken ett socialt rum som blir större och bättre ju fler som vistas i det.

Genom att göra kollektivtrafiken avgiftsfri och tillgänglig för alla expanderar vi detta sociala rum. När vi betonar det kollektiva i kollektivtrafiken så gör vi det för att vi älskar att leva med människor omkring oss, men också för att ett levande offentligt rum är en förutsättning för att folk ska känna sig trygga och vilja ta del av det: den enskildes utsatthet minskar när hon är omgiven av andra människor. Kollektivtrafiken ska vara en integrerad del av det samhälle vi bor och vistas i, och således även spegla dess mångfald av sociala relationer samt vara tillgänglig och inbjudande för alla dess invånare.

Så nu när vi både har hittat felet med den nuvarande samhällsplaneringen och visat hur vi på kort sikt kan minska biltrafiken till förmån för klimatsmarta och sociala transportsätt, är det dags att ta tag i den verkligt stora frågan: Hur ställer vi om våra städer från att planeras för mobilitet till att byggas för att öka människors tillgång till nödvändiga och önskvärda samhällsfunktioner?

Det viktigaste är att förstå att det inte är något naturligt eller ofrånkomligt med den rådande utvecklingen, utan att den har sin grund i politiska beslut. Alla de miljarder som av politiska skäl satsas på motorvägar

skulle lika väl kunna investeras i kollektivtrafiken. Det existerar inget sådant som den enda vägens politik; det går alltid att göra andra val. Men så länge våra byggnadsnämnder inte kan sätta ner foten när privata intressen planerar byggen som förstör våra chanser till en god samhällsstruktur kommer vi inte att komma någonstans. Vad vi måste göra är att återuppliva de lokalsamhällen som så effektivt trasats sönder av massbilism, funktionsseparering, privatiseringar och segregation. Men utan tron på politikens förmåga att läka dessa sår kan vi inte ens drömma om en annan stad.

Ett viktigt steg är att på allvar integrera kollektivtrafiken och stadsplaneringen, eftersom båda dessa påverkar och påverkas av varandra. Genom att styra stadens rumsliga utbredning har vi möjlighet att minimera antalet nödvändiga resor och göra kollektivtrafiken till ett alternativ för alla stadens invånare.

Det talas mycket om "promenadstaden" idag. Alla verkar överens om att våra stadskärnor är i behov av förändring. Färre bilar, mer spårväg, fler cyklister och ett uppfräschande av det offentliga rummet står på agendan. Inget ont i det, men varför är det bara innerstaden som ska göras mänsklig? I en storstad som Stockholm lever trots allt de allra flesta i förorterna och förändringen måste starta där vi bor. Vad vi behöver är inte fler Jan Gehl-inspirerade omvandlingar av medelklassens innerstad – eller snarare: dessa kommer ändå att genomföras, så låt oss fokusera på annat.

För att på allvar utmana automobilitetsparadigmet och börja bygga en stad där allas tillgång till samhällets goda är grunden så måste vi börja i förorterna där vi bor. Självklart ska vi dra lärdom av de goda exempel som finns på hur stadskärnor har omvandlats från bilghetton till mänskliga platser, men utmaningen i att göra våra förorter levande är så mycket större än att göra en central shoppinggata bilfri.

Exakt var vi ska börja är naturligtvis en plats- och tidsspecifik fråga, men den handlar alltid om oss som bor i förorterna och våra behov och begär. De senaste åren har vi sett ett rejält uppsving för lokalorganisering och stadsdelskamp, i Stockholm kanske mest uppmärksammat i fallet med



aktionsgruppen Rädda Aspuddsbadet. Att lägga ner Aspuddsbadet var en logisk konsekvens av ett samhälle besatt av förflyttning och bara ytterligare ett steg i avvecklingen av den service som gör våra förorter till något mer än bara sovplatser. Just därför var motståndet mot nedläggningen av badet så glädjande och inspirerande. Det handlade om mycket mer än att rädda ett badhus. Exemplet skulle lika väl ha kunnat vara en fritidsgård i Lund eller ett församlingshem i Göteborg; det handlar om att människor ska ha möjlighet att tillfredsställa sina begär och behov där de bor. Beträktat på detta sätt kan aktionsgruppens arbete för att rädda Aspuddsbadet också förstås som en kamp mot automobiliteten: ett nej till en utveckling som innebär att lokal service stängs ned med hänvisning till att folk kan transportera sig till motsvarande service på annan ort med kollektivtrafik eller bil.

Självklart ska även vi förortsbor ha tillgång till bankomat, fritids och sjukvård utan att behöva transportera oss långa sträckor. Att fortsätta kämpa för små förbättringar i förorterna där vi bor kan vara ett första steg mot ett minskat transportberoende, men lika mycket som det handlar om mobilitet så är det en fråga om klass. Genom att återupprätta och utvidga närhetsprincipen för alla offentliga välfärdstjänster kan vi bryta den utveckling vi ser idag där kvalitet segregeras och koncentreras till innerstaden. Om närhetsprincipen återinförs kommer det i förlängningen att leda till att den generella kvaliteten i välfärden höjs. De personer som har resurser att påverka välfärdstjänsterna ges då inte ”valfriheten” att bruka en annan tjänst istället för att arbeta politiskt för att förbättra den befintliga. I klarspråk: De ekonomiskt svagare grupperna som bor i de eftersatta hyreshusen gynnas av att dela vårdcentral och skola med medelklassen i villaområdet precis bredvid, därför att medelklassen har större möjligheter att påverka och förbättra kvaliteten i välfärden.

Allt detta bidrar också till att göra våra förorter till platser som lever även de tider på dygnet då folk inte är på väg mellan jobb och hem. Levande förorter att bo i minskar vårt transportbehov och gör oss mycket tryggare än vad ordningsvakter, stängda dörrar och övervakningskameror någonsin kan

göra. Grunden för trygghet är att vi har människor omkring oss – svårare än så är det faktiskt inte.

Genom att fylla vår stad med öppna och välkomnande sociala rum fyller vi vår stad med liv. Genom att fylla staden med liv gör vi varandra mer öppna och välkomnande. Förändringar i staden möjliggör förändringar i vårt beteende, vilket i sin tur medför förändringar i våra attityder gentemot varandra.

Istället för att se transporter som något enskilt, som ett område för sig, låter vår utgångspunkt i tillgänglighet oss förstå hur stadens uppbyggnad hänger ihop med vilka möjligheter vi har att leva våra liv. En stad som är söndertrasad av meningslös, påtvingad rörelse trasar även sönder våra liv. En trasig stad splittrar upp våra liv i disparata delar och gör oss främmande inför varandra och oss själva. I ett samhälle där var sak tvunget ska ha sin tid och plats – sova, jobba, lära, handla, umgås – förminskas våra möjligheter att leva. Funktionsseparering må liksom arbetsdelning vara en planerares eller en chefs dröm, men det är dags att inse att vi har låtit det gå fullständigt överstyr.

## METROPOLEN

Trafikmaktordningen i den moderna metropolen framträder sällan så tydligt som morgonen efter ett rejält snöfall. Medan bilarna rullar på i någotsånär vanlig takt så trängs fotgängare, barnvagnar och rollatorer på glashala trottoarer – i bästa fall. Lika vanligt är dock att trottoaren är avspärrad på grund av risk för snöras och istappar: fotgängarna tvingas ut på bilvägen, men bilisterna visar knappast någon större acceptans för det faktum att de måste dela väg med andra. Reglerna för vem som är ansvarig för snöröjningen är mycket tydliga när det kommer till bilvägar. Staten och Trafikverket ansvarar för sina vägar och kommunen för sina. När det gäller trottoarer är det oftast kommunen som har ansvar, men på vissa ställen har ansvaret lagts på fastighetsägarna som också är ansvariga för innergårdar, trappor, uppfarter och tak. Förvirringen kring vem som ska ta ansvar är uppenbarligen stor: endast en tredjedel av Stockholms läns invånare vet vad som gäller.

Vid en jämförelse mellan bilvägar, trottoarer och cykelvägar får man lätt intrycket att ingen ansvarar för att fotgängare och cyklister ska kunna ta sig fram snabbt och säkert. För att inte tala om de med barnvagnar och rollatorer – för dem blir det nästan omöjligt att ta sig fram när snön plogas upp på trottoarerna. Snöröjningen är ett i raden av exempel på hur bilismen prioriteras på andra trafikslags bekostnad och en logisk konsekvens av ett samhälle byggt på automobilitet. Den rådande trafikmaktordningen blir självuppfyllande: vi snöröjer bilvägarna först eftersom vi är fast i idén att bilismen alltid måste ges högsta prioritet, vilket blir ett incitament för folk att åka mer bil och leder till att bilismens herravälde befästs ytterligare.

Vi ser inte bara skillnad i hur olika trafikslag prioriteras; även inom bilismen finns en rangordning. Ett samhälle som anpassar sin industri efter ”just in time”-produktion gör sig beroende av en armada av lastbilar i ständig rörelse. Kommersiellt viktiga vägsträckor görs tillgängliga omedelbart, medan den vanliga bilisten inte kan göra mer än att hoppas på viss

framkomlighet i sitt bostadsområde. Det gäller både inne i städerna och på landsbygden, där bilens faktiska nödvändighet är avsevärt större.

### **Felparkerare och plankare**

En kall och gråmulen februarivecka 2010 sammanföll två händelser som, sedda tillsammans, utgör en övertydlig illustration av den rådande trafikmaktordningen. Den första var vad som senare kom att kallas för Gategate, då Jesper Nilsson fotograferade ett par civilpoliser som extraknäckte som biljettkontrollanter i Stockholms tunnelbana. Den andra var en dom i Malmö tingsrätt mot en felparkerare som angrep och hotade en parkeringsvakt.

När Jesper Nilsson såg två civilpoliser som stoppade en grupp ungdomar vid spärrarna på Hornstulls tunnelbanestation valde han att dokumentera det hela med sin mobilkamera. Detta ogillades av poliserna, som trots att det är tillåtet att fotografera i tunnelbanan hotade Nilsson med att ta in honom på station för urinprov om han inte raderade bilderna. Fallet fick stor uppmärksamhet och polisernas metoder fick utstå hård kritik. Men vad som främst kritiserades var att poliserna gav sig på Nilsson efter att han hade fotograferat dem – inte det faktum att polisen väljer att lägga sina resurser på att stå och vakta spärrarna i kollektivtrafiken. Den mesta av kritiken var befogad och riktades mot problemet med gummiparagrafer i lagen (i detta fall relaterade till narkotikabruk) som tillåter polisen att hota människor. Men händelsen bör också ses i ljuset av problemen med att polisen ägnar sina begränsade resurser åt att leka skattefinansierade biljettkontrollanter åt privata företag som MTR.

Samma vecka föll en dom i Malmö tingsrätt. Fallet gällde en parkeringsvakt som angripits av en felparkerare. Parkeringsvakten fick utstå ett grepp om halsen och fick höra att hon skulle jagas intill ”döddagar”. Hon fick dock inget skadestånd eftersom Malmö tingsrätt ansåg att ”vissa utsatta yrkesgrupper måste ha större mental beredskap för hot och angrepp”. Istället för att ifrågasätta de mekanismer som orsakar denna form av vägvrede och döma de personer som vållar andra människor skada, så tyckte alltså Malmö

tingsrätt att vi ska ha överseende med vägvredgade felparkerare. Detta bör också förstås i samband med att vår nuvarande borgerliga regering till och med går så långt att de medvetet lägger ner forskning som handlar om att förbättra parkeringsvaktens arbetsmiljö och vardag. Vad vi ser är ett knäböjande för bilismen och konsekvenserna av bilisters ageranden.

Samhällets överseende med felparkerare kan ses som en naturlig ytterlighet av den rådande trafikmaktordningen. Att vi upplåter en så stor del av vårt offentliga rum till parkeringsplatser är liksom inte nog – vi ska även se mellan fingrarna med de bilister som olagligen ockuperar även de få platser de inte får vara på. Så, hur kommer det sig att polisen anser sig ha resurser att leka biljettkontrollanter i kollektivtrafiken men ignorerar felparkerare? Det är en fråga väl värd att ställa. Dock är det inte bara poliserna vi ska skylla på, även om det är mycket provocerande att de jagar kollektivtrafikanter istället för att stävja felparkering eller lägga sina resurser på andra saker. Som synes i fallet i Malmö tingsrätt så är polisen knappast ensam i sin förlåtande syn på bilisters lagbrott. Även politikerna är med och understödjer bilismens herravälde. Att det bara kostar mellan 475 och 900 kronor att felparkera i jämförelse med 1 200 kronor för att åka kollektivtrafik utan biljett är inget annat än en subventionering av bilismen. Även den som motsätter sig plankning kan inte med något slags intellektuell heder i behåll hävda att det skulle vara värre att plank i kollektivtrafiken än att felparkera. Där plankaren oftast tillhör en ekonomiskt svag grupp och plankar för att möjliggöra sin förflyttning inom staden är felparkeraren ofta en rik man i medelåldern som anser sig få ställa sin Mercedes var han vill, och knappt verkar tveka att misshandla eller kränka den som försöker stoppa honom.<sup>11</sup> Felparkeraren riskerar dessutom att utsätta människor för andra faror, utöver sin egen vägvrede, genom att parkera på trottoarer och på så sätt tvinga ut fotgängare i gatan, eller genom att blockera utryckningsvägar.

Om vi jämför de hundratals miljoner som satsas på nya spärrar och olika sätt att kontrollera kollektivtrafikanter med daltandet med felparkerare, blir trafikmaktordningen nästan pinsamt uppenbar. Hade det idoga arbetet mot plankare översatts till felparkerare så skulle politikerna idag, bland mycket

annat, införa strategiskt låga stolpar för att skydda cykelvägar och trottoarer samt hjullås och bortforsling av alla bilar som parkerat vid stoppförbud. Detta verkar emellertid inga politiker vara intresserade av: det bilindustriella komplexet stöter man sig inte med i första hand. Istället blir kollektivtrafikanter som inte har råd med resan kallade parasiter och trakasseras av kontrollanter, väktare och poliser.

## **Vägvrede**

Vägvrede kan även det sägas vara en logisk konsekvens av det beteende som bilismen tvingar in oss i. Nästan all vrede som utspelar sig och utageras i bilar bör betecknas som vägvrede. Däremot ska vi dra en gräns mot den vrede som icke-bilister riktar mot bilar, vilket snarare bör betecknas bilhat. En SUV-förare som tutar och skriker på en pensionär som enligt honom går för långsamt över gatan är något kvalitativt annorlunda än när pensionären smyger ut på natten för att stoppa grus i ventilerna på stadsjeepen.

Enligt Mette Møller, verksam vid Institut for Transport på Danmarks Tekniske Universitet, är de vanligaste orsakerna till vägvrede ”trängsel och trafikstockningar, fördröjningar på grund av trafikljus och förseningar som beror på andra trafikanters förseelser i trafiken”. Alltså saker som vi redan har konstaterat hör till det normala i ett system av massbilism.

I Danmark, där det har forskats en del om vägvrede, verkar fenomenet vara vanligt förekommande och mörkertalet antas vara väldigt stort:

Ett stort antal människor har under en tolv månaders period blivit slagna (19 550 personer) eller hotade (169 334 personer) av en medtrafikanter. I Australien uppskattar man att upp till 91 procent av alla allvarliga fall av vägvrede aldrig polisanmäls.

Enligt de internationella studier som Møller diskuterar påverkar vägvreden både den bilist som drabbas av den och de bilister som är i närheten. Det är

inte bara större risk att vägvredgade personer spöar upp sina medtrafikanter, utan även att de är inblandade i krockar och andra olyckor.

Vägvreden har enligt Møller sin upprinnelse i det förtingligande av andra människor som bilismen innebär:

Bilkörning är en speciell situation, och man måste ta i beaktning att den sociala interaktionen i trafiken skiljer sig från många andra situationer. Till skillnad från när någon tränger sig före i kön i en matbutik så är det i biltrafiken svårt att se någons ansiktsuttryck och dylikt. Det är därför svårt att avgöra vilken avsikt som ligger bakom ett visst beteende och om det beteendet var medvetet eller ej. Detta får två konsekvenser. För det första att det lätt uppstår missförstånd, och för det andra att bilister tenderar att uppfatta sina medtrafikanter som ting, som saker (kvinna som kör röd Ford) istället för människor i ett sammanhang (trött, äldre kvinna på väg för att besöka sin sjuka mor på sjukhuset). Dessutom är det lättare att komma undan med att vara aggressiv mot andra trafikanter, eftersom den man utsätter för aggressionen har svårt att ge igen.

Det finns forskare, politiker och andra tyckare som påstår att vägvrede skulle ha någon form av "genetisk" förklaring, det vill säga att vissa personer är predisponerade till vägvrede. Vi är dock inte särskilt intresserade av hobbypsykologi och vulgärgenetik, utan tycker det är mer relevant att diskutera de omständigheter och det samhälle som framkallar vägvrede.

Att många tänker att vägvreden främst har individuella orsaker är inte särskilt förvånansvärt. Med den utgångspunkten kan de koncentrera sig på pseudoåtgärder som att skilja ut "rötäggen i trafiken" och ge dem behandling istället för att gå till botten med problemet. Den här typen av skyggglappar är vanligt förekommande för att slippa handskas med det politiska problem som massbilismen är. För att förstå vägvreden måste den sättas i sitt rätta sammanhang: bilismen och det egoistiska beteendemönster som den tvingar in oss i.

Precis som trängsel och köer inte kan ses som avarter till ett annars väl fungerande system kan inte vägvrede förstås enbart som några galna personers dåliga beteenden. En sådan tolkning vore lika vulgär som att påstå att den senaste ekonomiska krisen endast berodde på enskilda bankchefer girighet. Man kan inte annat än hålla med Møller när hon lakoniskt konstaterar att ”lindring av trängselproblemen skulle självfallet också ge effekt, men är en mer komplicerad åtgärd”.

### **Det finns inga parkeringsplatser**

De tidigare nämnda problemen med felparkerare bör inte tas som intäkt för att det bara är felparkeringen som utgör ett parkeringsproblem i staden. Även de tusen och åter tusen trottoarkanter, garage och fält som töms på innehåll för att formas efter bilens logik måste belysas och förstås i relation till trafikmaktordningen.

Parkeringsplatserna tydliggör både de konfliktlinjer som dras mellan brukare av skilda trafikslag och trafikslagets egna hierarkier. En bilist tar upp 1 000 gånger så stor tidsyta (den tid en viss yta används) som en kollektivtrafikanter och den allra största delen av denna tidsyta består av parkering.

Bilen är unik i sina parkeringsbehov. Fotgängare behöver ingen parkering, cyklister minimal parkering och kollektivtrafikanter behöver inte parkering därför att det terminalbehov som varje resa kräver, det vill säga där du startar eller slutar, uppfylls av stationerna. Självfallet behöver kollektivtrafiken avställningsplatser för fordonen. Dessa har dock fördelen att de kan beläggas strategiskt och är minimalt utrymmeskrävande jämfört med bilens.

Bilen är inte bara unik i sitt utrymmeskrav, utan som herre på trafikmaktordningens täppa även unik i hur mycket utrymme den faktiskt tilldelas. Problemen med att bygga ut systemet med låncyklar i Stockholm visar tydligt hur helig bilen fortfarande är i politiska planeringssammanhang. Det har redan införskaffats stationer och cyklar för att fördubbla låncykelsystemet – vad som saknas är att tre promille av stadens



bilparkering görs om till stationer för låne cyklarna. Tre promille! Men nej, bilen är oantastlig. Dess parkering rör man inte i första taget.

En vanlig dag är bilen i bruk på väg till och från jobbet, kanske med en avstickare till köpcentret eller gymmet. För bilistens skull får vi hoppas att det inte är mer än två, tre timmar per dag som bilen används. Resterande tid, alltså cirka 20 timmar per dygn, är bilen parkerad och tar plats. För till skillnad från kollektivtrafiken så tar bilen inte bara plats när den förflyttar sig, utan även när den står stilla.

Bilen åsamkar skada dygnet runt, men dess stillastående är en skada som inte alls är lika uppmärksammas som skadan den vållar när den är i drift. Bara för att en parkerad bil inte släpper ut några avgaser betyder det inte att den är ofarlig. En parkerad bil är precis som en bil i rörelse ett direkt hot mot staden och dess potentiella mångfald av mellanmänniska relationer och situationer.

### **Parkering som urbant tomrum**

I boken *Lots of Parking* beskriver John A. Jakle och Keith A. Sculle hur parkering förvandlar platser till icke-platser:

Visually exciting landscapes with temporal depth, as architectural historian James Marston Fitch argued, offered residents and visitors a strong sense of place. ... Certainly, widened streets and new city freeways broke up traditional cityscapes and hastened the decline of the pedestrian-orientation of cities. But nothing fragmented urban space more than the parking lot. In the half century between 1920 and 1970, most traditional big city downtowns substantially unraveled – disemboweled, building by building, by expanses of parking lot asphalt.

Parkeringen fungerar här närmast som en *antibyggnad*, en konstruktion som inte skapar någon ny plats, men kräver förstörelsen av redan existerande platser. Parkeringar skär sönder städer, och fungerar enligt en ensidig och utjämnande logik där varje ny parkering gör stadsrummet mer och mer

homogent. En logik som dödar olikhet och på så sätt skapar en form av icke-platser.

Geografen Edward Relph beskriver i boken *Place and Placelessness* de områden som parkeringen skapar som enkla landskap:

The simple landscape declares itself openly, presents not problems or surprises, lacks subtlety; there are none of the ambiguities and contradictions and complexities that ... lend meaning to building and man-made environments; there are no deep significances, only a turning to the obvious and a separation of different functions into distinct units.

Parkeringsplatsen kan alltså betraktas som den yttersta formen av funktionsseparering: när den används till något annat än parkering förlorar den direkt sin tänkta funktion.

Ordet parkering har sin etymologiska bakgrund i det medeltida latinska ordet *parricus* som betyder inhägnande. Att det är samma ord som park är något av en ödets ironi: ett ord som kan beskriva antingen en plats full av träd, liv och grönska eller dess totala motsats.

Parkeringen har ett högt pris, inte bara som förgörare av rum, utan även rent ekonomiskt. Det framgår oftast inte vid det enskilda parkeringstillfället, för även om parkering ofta framstår som billigt eller gratis för den enskilde bilisten är så aldrig fallet. Parkeringskostnaderna externaliseras och packas in i högre hyror och huspriser, högre priser på varor i affärer, lägre urban densitet och lägre markvärde. Det är nästan så att vi alla, vid alla tidpunkter förutom just då någon parkerar, betalar för parkeringen!

Att parkeringen är så ofantligt subventionerad är ett av våra städers största problem. Inte bara därför att det är ett veritabelt gödsel för stadsbilismen, utan även därför att det fördyrar tillvaron för icke-bilister. I Stockholm betalar bara en av 20 bilister som pendlar till innerstan fullt parkeringspris. Fri parkering motsvarar fem procent av en genomsnittlig

nettolön och enligt beräkningar skulle rusningstrafiken till innerstan minska med mellan 10 och 20 procent om parkeringen bar sina egna kostnader.

Parkeringsnormen, som ålägger byggherrar att vid nybyggnationer tillhandahålla ett visst antal parkeringsplatser beroende på nybyggets storlek och funktion skärptes år 2008. ”Mer parkering per bygge!” tyckte politikerna i Stockholm. Vad det innebär i praktiken, förutom ännu mer parkeringsytor och bilar, är att nya lägenheter blir dyrare. Eftersom det kostar upp till 400 000 kronor att bygga en (1) parkeringsplats i garage och bilisterna inte betalar det fulla priset för sin parkering så slås priset ut på alla lägenheter, oavsett om lägenhetsinnehavaren har bil eller ej.

Parkeringar fyller så smärtsamt tydligt bara en funktion. Oavsett om det för tillfället står någon bil parkerad eller ej är parkeringen ett område i staden som inte får ha någon potentialitet för oförutsedda händelser – då försvinner nämligen dess funktion som parkering. En parkering är ledig eller upptagen, aldrig något annat. Och den används aldrig av något annat än en bil, för då är den återigen inte längre en parkering.

Men levande och mänskliga städer kräver rum som inte är specifikt vigda åt någon viss aktivitet. Det är just i dessa rum som nya saker kan uppstå. I en modern, ekonomiskt välmående, förtätad och renoverad stad råder det en akut brist på rum av den här typen: rum som bryter av från den uppstyrdhet som präglar staden. Rum som i sig själva kan verka stimulerande, bara genom att vara oväntade eller ge utrymme för det oväntade, och som inte ger någon entydig förklaring till vad de ska användas till. Med det i åtanke är det inget annat än ett hån mot staden att viga en så stor del av det utrymme som inte tas upp av hus och vägar åt stillastående bilar.

I många städer runtom i världen firas PARK(erings)-dagen, då lokalbor går ut på gatorna och tar över bilarnas utrymme på parkeringarna. Istället för parkering skapas parker och platser. Det geniala ligger inte bara i ordvitsen och i det faktum att bilarna jagas bort, utan även i resultatet: På vissa platser väljer folk att plantera, på andra att spela musik eller ligga i hängmattor och på en del nöjer sig folk med att dricka öl eller äta mat. Det fina är att när människor gör platser av bilarnas parkeringar så tydliggörs hur tråkigt det är

med dessa monotona icke-platser, och samtidigt hur fina de har potential att bli när de tillåts vara dysfunktionella. Under parkeringen: staden!

## STATEN OCH KAPITALET SITTER I SAMMA BIL

Det är omöjligt att förstå bilismens framväxt utan att samtidigt undersöka den intima relationen mellan stat och näringsliv under 1900-talet. Låt oss ta ett steg tillbaka i tiden. I teknikhistorikern Per Lundins avhandling *Bilsamhället* kan vi läsa om hur civilingenjören Stig Nordqvist beskrev mötet mellan bilen och staden:

Bilens möte med svenska städer och samhällen hade gett upphov till allvarliga problem i form av en snabbt tilltagande trafikträngsel och en oroväckande ökning av antalet trafikolyckor. Som en följd av den försämrade framkomligheten på gatorna och bristen på parkeringsplatser drabbades nästan varje bilist av en alltmer "irriterande trängsel".

Nordqvist konstaterade redan 1955 i tidskriften *Industria* att samhället inte alls var anpassat efter bilen, och ordinerade en lösning: att bygga ett bilsamhälle. Ett halvsekel senare kan vi konstatera att det blev som han ville – vi lever i ett bilsamhälle – men vi kan också konstatera att han hade fel. Bilsamhället löste inte bilismens problem. Den irriterande trängseln kvarstår. Trafikolyckorna i våra städer må ha minskat i omfattning, men de har långt ifrån försvunnit. Bilismen fortsätter att döda genom såväl olyckor som miljöförstöring och växthusgasutsläpp, om än kanske mindre i Sverige än i andra länder.

Hur blev det så här? Hur kommer det sig att vi lever i ett bilsamhälle? Det beror naturligtvis på vem man frågar, men det verkar finnas en enighet bland forskare om att politikerna till viss del blev tagna på sängen av massbilismens explosionsartade utveckling under 1950-talet. Inte för att det offentliga inte hade arbetat med frågor som underlättade för bilismen, utan snarare för att massbilismen blev en delvis oförutsedd konsekvens av de institutionella förändringar – bilskatter, förstatligande av vägnätet, borttagande av hastighetsbegränsningarna – som genomdrevs.

Staten kanske inte planerade för bilismens genombrott, men det gjorde däremot kapitalet. Per Lundin beskriver hur bilindustrin förenades med oljebolagen, vägentreprenörerna, handeln och byggbranschen i lobbygrupper såsom Sveriges Automobilindustriförening, Svenska Petroleuminstitutet och Näringslivets trafikdelegation. Sammanlagt bestod efterkrigstidens billobby av ett femtiotal mäktiga grupper som verkade med enad front, enligt Lundin främst genom organisationen Svenska Vägföreningen som bildades redan 1914: en organisation som gömde sig bakom och vann framgång tack vare professionalismens och den tekniska sakkunskapens förment objektiva slöja:

I nätverket runt [Svenska Vägföreningen] vävdes experter, företag, intresseorganisationer och myndigheter kopplade till vägsektorn samman, och organisationen stod fadder för det statliga betänkandet *Vägplan för Sverige* (SOU 1958:1) som antogs under stor enighet av 1959 års riksdag. I och med beslutet sjösattes ett tjugo år långt upprustnings- och moderniseringsprogram för att bygga om och anpassa Sveriges allmänna vägnät till massbilismens påstådda ”krav”.

Denna samverkan mellan stat, vissa intresseorganisationer och kapital var något som kom att präglade Sverige under efterkrigstiden, och har ofta nämnts som en grundpelare i den så kallade svenska modellen. I mindre smickrande ordalag kallas detta korporativism, alltså tanken att det finns ett gemensamt samhällsintresse som delas av alla, och att det som gynnar helheten också är det bästa för delarna. Men självfallet är inte bilsamhället, och har aldrig varit, ett gemensamt intresse för alla medborgare. Det har alltid funnits vinnare och förlorare, och till de största vinnarna är det svårt att utse några andra än de företag som har profiterat på bilsamhällets framväxt.

Lundin menar att en av förutsättningarna för bilismens så gott som helt okontroversiella expansion under ett par årtionden, och därmed dess nuvarande hegemoni, var att ”experterna” på ett makalöst framgångsrikt sätt lyckades maskera politiska problem och framställa dem som tekniska problem. Frågan var hela tiden *hur* vi skulle bygga för bilismen, istället för om vi skulle bygga för bilismen.

Under den blomstringstid som den svenska ekonomin genomgick under 1950-talet nådde Sverige Europas högsta biltäthet. Socialdemokratin, som tidigare hade varit relativt avvaktande mot bilismen, kovände och inkorporerade den snabbt i sitt folkhemsprojekt. En bil per man (ja, *man*) var lika med rättvisa. LO hängde på, framförallt Metallindustriarbetareförbundet, som såg framför sig hur ett samarbete mellan stat, näringsliv, vetenskap och arbetarrörelse kunde skapa många nya jobb inom industrin. Så etablerades en massiv samhällelig konsensus för massbilismen.

Samtidigt som riksdagen under stor politisk enighet 1963 beslutade om övergång till högertrafik så riktades blickarna västerut, mot den hägring som drömmen om Amerika utgjorde. Ett Amerika som kom att bli en symbol för massbilismens segertåg. Från de av billobbyn sponsrade resorna kom industrins experter tillbaka med nya intryck av massbilismens ofrånkomlighet. Vad de däremot inte tog med sig hem var detaljen att massbilismens seger i USA inte alls var någon solskenshistoria, utan ett resultat av vad som närmast kan liknas vid ett hemligt krig mot kollektivtrafiken, det som i USA har kommit att kallas ”the great American streetcar scandal”. Alltså det faktum att den amerikanska bilindustrin, med General Motors i spetsen, genom ett antal mer eller mindre dolt ägda underbolag köpte upp och förstörde den enorma infrastruktur som spårvägen då utgjorde i amerikanska städer, för att sedan ersätta den med biltrafik.

När bilens politiska hegemoni väl hade etablerats var steget inte långt till att integrera den som en bärande del i den svenska byggboomen som rådde under 1960-talet. Såväl miljonprogram som centrumförnyelser genomfördes med bilens väl som riktmärke. Det kanske mest inflytelserika och välkända uttrycket för denna bilvurm är den lilla skriften SCAFT, som gavs ut 1968 av Chalmers tekniska högskola på uppdrag av dåvarande Vägverket och Planverket. Målet med SCAFT var att råda bot på den stora ökning av trafikolyckor som massbilismen orsakade – ett i sig hedervärt mål om det inte hade varit en förutsättning att det inte skulle uppfyllas genom att minska bilismen, utan genom att än mer bygga fast oss i ett bilsamhälle. SCAFT togs

fram som en uppsättning preliminära riktlinjer för hur säkra trafikmiljöer kunde byggas, men experterna föll på eget grepp. Eftersom de redan hade etablerat sig själva som företrädare för den definitiva sanningen om hur bilismens problem skulle lösas så mottogs också SCAFT som en planeringsbibel att läsas bokstavligt.

I ett samhälle där hjulen snurrade allt snabbare för var dag, med en mäktig bilindustri och en kraftig byggboom, passade SCAFT som hand i handske. Här kom ett officiellt dokument som gav carte blanche för att köra på i än högre hastighet, utan att behöva oroa sig för konsekvenserna. Men en av bilsamhällets inneboende tendenser är att det aldrig blir färdigt. Trots den totala hängivenhet som ägnades bilen under dessa årtionden krävdes det ständigt mer: större vägar, fler bilar, högre hastigheter och högre vinster. Oavsett vad folk ville, oavsett vad som visade sig fungera, oavsett om medbestämmande och demokrati fick sättas på undantag.

På 1980-talet byggdes en motorväg längs Västkusten trots stora protester. Vägen var en del av vad som kallades för Scandinavian Link, en motorväg mellan Tyskland och Norge som utfördes på beställning av den europeiska industrilobbygruppen European Roundtable of Industrialists (ERT) där bland annat chefer från Volvo, Fiat och Renault medverkade. ERT:s krav på att bygga Scandinavian Link ledde till bildandet av en nordisk arbetsgrupp med bland annat Volvo-chefen Pehr G. Gyllenhammar och det socialdemokratiska kommunalrådet Sven Hulterström, en arbetsgrupp som fick fullt stöd av alla Nordens statsministrar. Det har senare bekräftats av Nordiska rådet att Gyllenhammars arbete bakom lyckta dörrar var avgörande för att Olof Palme och Socialdemokraterna skulle ge sitt stöd till vägen. En annan del av Scandinavian Link var Öresundsbron, som också den byggdes trots enorma protester, där bland annat en stor majoritet av de socialdemokratiska partimedlemmarna fick se sig överkörda av sin partiledning.

Även vid senare byggen, såsom det idag pågående och starkt ifrågasatta projektet Förbifart Stockholm, dyker det ständigt upp tecken på hur staten friserar siffror, glider på sanningen och sprider propaganda för massbilismen.



För att inte tala om alla räddningspaket för bilindustrin som politiker i olika länder beviljat: enorma summor pengar som lika väl hade kunnat användas till att ställa om transportsektorn.

Trots fagra löften från politiker om en klimatsmart transportsektor rullar bilsamhället vidare; trots allt vi vet om bilismens problem framstår dess tillväxt fortfarande som ofrånkomlig. Men bilismen är inte ett tekniskt problem eller en naturlag – den är ett politiskt problem. Utan den korporativa samverkan mellan staten och kapitalet hade vi aldrig varit där vi är idag.

### **Sörj inte, konsumera!**

Kort efter att tvillingtornen i New York hade rasat gick USA:s dåvarande president George W. Bush ut med en uppmaning till landets invånare att gå ut och konsumera. Terroristerna skulle inte få hindra ekonomins ekorrhjul från att snurra. Det är ett enskilt exempel, ett nedslag i inledningen till det så kallade kriget mot terrorismen. Detta krig har till stor del gått ut på att säkra globala flöden av kapital, varor och information, och framförallt skydda de nav som är avgörande för att hjulen ska rulla: hamnar, städer, flygplatser, sjövägar, järnvägar, förvaringsplatser.

Men det är inte bara terrorister som hotar de flöden som är av största vikt för kapitalets ackumulationstakt. Även demokratiuppror, aktivister som blockerar järnvägar eller flygplatser, fackföreningar som strejkar och annan politisk verksamhet kan bromsa eller ibland helt stoppa dessa flöden. Det svenska försvarsutskottets ordförande konstaterade på ett seminarium om betydelsen av att upprätthålla flöden av varor, tjänster och information att ”man gör olika typer av saker som vi inte vill”. Det anmärkningsvärda här är att det inte enbart är saker som är olagliga som ordföranden och de intressen han representerar vill stävja, utan rent allmänt saker de inte vill ska göras.

Vi ser följaktligen hur nya repressiva lagpaket klubbas igenom med kriget mot terrorismen som motivering men används för att försöka avstyra alla former av hot mot kapitalets flöden. Vi ser rädslan hos världens ledare för att stabiliteten i Mellanöstern hotas, vi ser hur aktivister som förstör järnväg där

tåg kör material från kärnkraftverk blir jagade av anti-terroriststyrkor, vi ser hur arbeten inom transportsektorn börjar klassas som samhällsviktig verksamhet för att undergräva de anställdas strejkmöjligheter.

Vi ser hur mer och mer energi läggs på att bana väg för kapitalets blodomlopp, samtidigt som det byggs murar i sällan skådad takt för att kontrollera de globala människoflödena. Det är tydligt för vem, eller snarare för vad, som den fria rörligheten existerar. Men vad är det då som gör att det är så viktigt att upprätthålla dessa flöden, så viktigt att små störningar sägs vara stora hot mot dagens samhälle? I andra bandet av *Kapitalet* förklarar Karl Marx hur kapitalets omslagstid påverkar hur stor profit ett företag kan göra på en given insats. Omslagstiden beskriver han som ”den periodiska rörelsen i kapitalets livsprocess eller, om man så vill, den tid som åtgår, då ett kapital förnyas, upprepar sin värdeökning och sin produktionsprocess”.

Ju snabbare omslagstid kapitalet har, desto mer profit kan utvinnas. Därför ser vi, som geografen David Harvey uttrycker det,

många innovationer som är utformade för att påskynda produktionen, försäljningen och konsumtionen. Eftersom avstånd mäts i tid och förflyttningskostnader, finns det också ett kraftigt incitament att minska avståndsfriktionen genom innovationer inom transport- och kommunikationssektorn ... helt i enlighet med kapitalackumulationens grundläggande lagar.

Den moderna staten har som en av sina grundläggande funktioner att underlätta för och upprätthålla kapitalflöden. Bilsamhällets och automobilitetens framväxt är svåra att förstå utan denna till synes simpla insikt: Det ligger starka kapitalintressen bakom varje kö i morgonrusningen. Upprätthållandet av kapitalflöden är också ett av de främsta motiven bakom höghastighetssamhället, transportåldern och den nuvarande kontrollregimen, det säkerhetsindustriella komplexet – företeelser som vi kommer att utforska närmare i kommande kapitel.

# TRANSPORTÅLDERN

Begreppet transportåldern myntades och definierades först av bibliotekarien Desiré Bååk i tidskriften Gläntas framtidsencyklopedi. Bååk beskriver transportåldern som en

Historisk epok (ca 1850–2020) som karakteriserades av en febril förflyttning av människor och varor. Epoken inleddes då olika tekniska framsteg – ångmaskinen, förbränningsmotorn, järnvägen osv – gjorde det möjligt att förflytta fysiska ting med avsevärt högre hastighet än tidigare. Efterhand förvandlades förflyttandet till ett självändamål, dolt under termer och företeelser som *frihandel*, *semester*, *internationellt utbyte*, *globalisering* mm. De mest monumentala uttrycken för denna mentalitet – travel for travel's sake – anses ha varit resorna till månen och Mars under sent 1900-tal och strax före epokens kulmen 2020. ”Varken förr eller senare har någon rest så långt med så litet utbyte” konstaterar H Läckberg i *Das Transportalter* (2026). T nådde sitt definitiva slut i och med förbränningsomläggningen, men också på grund av vad som verkar ha varit en kollektiv ledsnad över förflyttandet som sådant. Det meningslösa i vad som en gång hade uppfattats som ett privilegium tycks successivt ha blivit uppenbart. Denna mentala förändring tros hänga samman med att det resande som en gång hade varit ett överklassprivilegium i och med FN-överenskommelsen 2015 (se WR-resolutionen), fick helt andra förtecken.

Efter att Glänta släppt framtidsencyklopedin plockade bloggen Copyriot upp begreppet. En sökning på nätet antyder att det inte har hänt mycket mer med det sedan dess. Synd, då vi tycker att det är ett mycket bra begrepp för att beskriva det något absurda, och väldigt rums- och tidsspecifika, i vår samtids besatthet vid transporter.

Copyriot läser i Bååks beskrivning av hur transportåldern slutade in en möjlighet till en annan framtid än den dystopiska som ofta förknippas med oljekrönet. Detta har att göra med den framtida förbränningsomläggning som de annalkande resurs- och klimatkriserna förebådar:

Det lilla ordet [förbränningsomläggningen] pekar ut en annan riktning än den dystopiska. En batailleansk riktning som inte handlar om askes utan om en omfördelning av den universella förbränningen av överflöd, från fossilt till solärt, det vill säga till ett förbrännande nu.

Ett förbrännande nu, visst låter det fint? Vad det skulle innebära lämnas öppet i Copyriots korta anmälan, men det förbrännande av mänsklig istället för fossil energi som en förbränningsomläggning efter oljekrönet utan tvekan kräver skulle garanterat leda till att vi cyklade och promenerade mer. I ett samhälle som sänkt hastigheten skulle vi behöva förslösa vår energi på annat än detta ständiga transporterande. Den nyvunna fritiden skulle plötsligt göra det nödvändigt att diskutera lättjan, detta glädjande ämne, igen. Som Ivan Illich konstaterade i lågenergimanifestet *Energi och jämlikhet* kan verkliga politiska valmöjligheter och sociala relationer bara uppstå där hastigheten är begränsad, så när transportåldern har nått vägs ände har vi där ett utomordentligt fält att förbränna vår energi på.

Vi har redan diskuterat de positiva aspekter som en tillgänglighetsrenässans skulle kunna föra med sig i form av en utvidgad närhetsprincip för offentliga välfärdstjänster, trevligare förorter och en minskning av den poänglösa förflyttningen. Allt detta bygger dock på att vi har starka folkrörelser som ser till att oljekrönet inte leder till en ekonomisk och social katastrof, folkrörelser som kan driva på omställningen på ett demokratiskt och rättvist sätt. Hur denna omställning ska gå till är självfallet långt ifrån tydligt, men klimataktivisterna och forskaren Tazio Mueller spekulerar lite om det i tidskriften *Turbulence* och föreslår bland annat

*climate justice*, by which we assert that there is no way to solve the biocrisis without a massive redistribution of wealth and power – which in turn implies that the biocrisis can only be solved through collective struggle. The second is, currently for want of a better word, *degrowth*, which refers to the need for collectively planned economic shrinkage.

Kollektivt planerad frånväxt, det vill säga en planerad minskning av de delar av den samhälleliga produktion som ändå bara gör skada och påtvingar oss arbete och transporterande.

Paul Lafargue beskrev i essän *Rätten till lättja* hur ”vårt århundrade [1800-talet] kallas arbetets århundrade; i själva verket är det smärtans, eländets och korruptionens århundrade”. 1900-talet fortsatte på samma väg som 1800-talet och den dyrkan av transporter i sig som transportåldern inneburit har också lett till att vi måste arbeta än mer för att ha råd att transportera oss. Det är faktiskt så att medelhastigheten för en bilist inte är mer än cirka åtta kilometer per timme om man räknar in allt lönearbete som krävs för att ha råd att köra bil.

Precis som Lafargue kritiserar rätten till arbete och menar att det inte är något annat än tvånget till elände måste vi angripa dagens tal om rätten att transportera sig, utifrån insikten att det mer liknar ett tvång än en rättighet.

Om vi inte snart passerar ut ur transportåldern kommer dess förbränningar oundvikligen att leda mot någon form av slutpunkt, oavsett om det är klimatet eller någon annan del av jordens livssystem som sätter stopp för festen. Frågar man den danska gruppen Hedonistisk Aktion har vi redan kört förbi den sista stoppskylten och det är lika bra att trycka gasen i botten och festa loss på de sista resterna: ”Den definitiva slutgiltigheten i apokalypsen rymmer en hittills ej uppmärksammas potential för att påbörja en världsomspännande festlig revolt.”

Vid en första anblick kan det finnas något tilltalande i ett hedonistiskt firande av detta ”sista ögonblick”. Denna ”no future”-attityd har dock sina begränsningar, främst kanske för att den missar sista delen av John Connors ord i *Terminator 2*: ”The future is not set. There is no fate but what we make for ourselves.” Vi har ännu inte nått punkten då vi är bortom återvändo vad gäller klimat- och resurskriserna, så självklart ska vi vara med och forma vår framtid! Om vår första utmaning är att rulla ut ur transportåldern och in i en postfossil värld där vi kan leva utan att tömma jorden på resurser, bör den andra utmaningen bli att genom politisk organisering skapa kollektiviteter där vi gemensamt bestämmer över hur vi förbränner vår icke-fossila energi.

En politik för den eviga festen. Språnget måste ske från transporter *i* sig till transporter *för* sig. Från meningslös, fossiliserad, repetitiv och påtvingad rörelse till hedonistisk, levande, rytmisk och självvald rörelse. Från bilen till dansgolvet!

### **"Nobody wins unless everybody wins"**

Pophistorien är full av män som hyllar bilen och friheten. Från Kerouac till Springsteen, från Lundell till Hellström. Uppenbarligen finns det något tilltalande i dessa flyktsagor, därav deras popularitet. Att just bilen har fått stå som förebild för friheten har mycket att göra med att det är män som skrivit pophistorien. För den enskilde mannen har bilen kunnat representera frihet och flykt. Frihet från ansvar, flykt från hem och familj. Bilen är en symbol för just denna dröm om frihet *från*, en frihet som är sammanvävd med den manliga genikult som pophistoriens män har reproducerat. I texten "En appell för det tråkiga ansvarstagandet" beskriver Isobel Hadley-Kamptz på ett föredömligt sätt baksidorna av denna genikult:

Den romantiska idén om det förvirrade manliga geniet har nämligen alltid bara existerat med ett villkor. Att det har funnits andra människor, oftast kvinnor, runt geniet som tagit det vardagsansvar geniet valt bort. Fruar, mödrar, hushållerskor, sekreterare, älskarinnor. Någon annan har renskrivit de nedklottrade anteckningarna, någon annan har kommit med mat, någon annan har tagit hand om eventuella barn ... Under idén om den genialiska förvirringens etos finns en extremindividualism, där vi trots möjlig hjälplöshet i förvirringens spår aldrig egentligen behöver varandra ... Rent generellt innebär trots allt ansvarstagande väldigt mycket mer respekt mot omvärlden än ansvarslöshet.

Existensen av det förvirrade manliga geniet förutsätter kvinnors ansvarstagande, precis som bilistens frihet förutsätter massbilism. Samtidigt inskränker massbilismen bilistens frihet, och här ser vi parallellen mellan

mannens och bilistens så kallade frihet. Båda dessa frihetsideal innebär att inte alla kan uppnå frihet. Båda bygger på någon annans ofrihet. Vi kan förstå bilflykten som ett försök att nå frihet som aldrig kan lyckas, eftersom den frihet som den enskilde tycks vinna förutsätter att någon annan berövas sin frihet. I spelteori kallas detta ett nollsummespel: när den ene vinner, förlorar den andre.

Bruce Springsteen, amerikansk sångare och känd som en av de största bilvurmarna i pophistorien, slog igenom på allvar med singeln "Born to Run": en klassisk hyllning av bilen som nyckeln till frihet. Eller, så mottogs den åtminstone. Tittar vi lite närmare på texten så kan vi, trots alla klockspel och saxofoner hitta mörkare undertoner:

*The highway's jammed with broken heroes  
on a last chance power drive  
Everybody's out on the run tonight  
but there's no place left to hide*

Springsteen har beskrivit hur låten, när han som 24-åring skrev den, handlade om att fly både från sig själv och från den fysiska plats han var förankrad i. Men när han 15 år senare framförde den ensam på scen hade låten ändrat ton. Muskelrocken var som bortblåst, den lyriska tron på friheten som bilen skulle ge hade av klingat. Som han själv förklarade innan han spelade den 1988:

The individual freedom in itself, without connection to your community, your family and your friends, ends up being empty and meaningless. I realized that those people I put in that car fifteen years ago where out there trying to make a connection.

Sången som av många uppfattats som den slutgiltiga flykthyllningen handlade helt plötsligt om att hitta ett sammanhang, att hitta ett samhälle. Det finns något hoppfullt i att även mannen som förmodligen har skrivit flest låtar genom tiderna om att åka bil insåg att bilens frihet är villkorad.

Om vi nu har konstaterat att till och med Springsteen insåg att bilen inte kan ge frihet, att flykten och friheten han trodde att bilen skulle innebära i själva verket var omöjlig, vad innebär då det? Betyder det att flyktbehovet inte finns? Eller innebär det att vi har missförstått var flyktbehovet ligger? Kanske är det så att vårt flyktbehov är kollektivt? Istället för den enskildes flykt från ansvar kanske det handlar om en gemensam flykt från maktlöshet?

Det skulle vara lätt att i bilens ställe sätta tåget, men upprätthålla tron på att flykten handlade om att ta sig till en annan geografisk plats. Och visst ligger det något i synsättet på tåget som plats, som metafor för vägen mot ett inkluderande samhälle, i linje med förståelsen av bilen som icke-plats, som ursäkt för att fly istället för att försöka bygga något bra här och nu.

Eftersom Springsteens författarskap har rört sig i denna riktning blir det extra frestande att ställa upp tåget, kollektivtrafiken, som en kollektiv transportform som låter oss fly tillsammans och på så sätt skapa det sammanhang vi längtar efter. Återigen med Springsteens ord:

*This train / Carries saints and sinners*

*This train / Carries losers and winners*

*This train / Dreams will not be thwarted*

*This train / Faith will be rewarded*

*This train / Hear the steel wheels singin'*

*This train / Bells of freedom ringin'*

Vackra ord. Men att ställa sig upp och hylla kollektivtrafiken bara för att vi (i alla fall än så länge) åker i samma vagn är att göra det väl enkelt för sig. För det handlar inte bara om att vara tillsammans på samma fysiska plats, utan även om att vara tillsammans som i att bestämma tillsammans. Att få bete oss på olika sätt tillsammans, och att värdesätta dessa olikheter tillsammans.

Bloggaren Guldfiske beskriver i sin text "Tunnelbanans biopolitik" hur kollektivtrafiken idag opererar efter den enda vägens logik:

Tunnelbanan som offentlig plats är märkvärdig. Det är ingen plats du kan stanna upp på, umgås, hänga. Som offentligt rum är det endast till



för att smidigt förflytta människomassor utan hinder. Och det kräver en ständig kontroll.

Om vi fortfarande tror på att det ändå är i kollektivtrafiken, i gemenskapen, som vi kan hitta den flykt vi behöver – den flykt som inte innebär att lämna någon annan efter, utan att gemensamt bygga något bättre – då måste vi utmana och vägra denna roll som kollektivtrafiken har tilldelats. Men hur skulle denna enda väg, kollektivtrafikens funktion som disciplinerare av rörelse, kunna bändas och brytas i andra riktningar? Hur kan vi få den massa av kroppar som varje dag pressas fram och tillbaka genom staden att explodera i en mängd olika riktningar?

I sin doktorsavhandling *Other Worlds, Other Values*, som bland annat behandlar Planka.nu, försöker Tazio Mueller förstå p-kassan (vår solidaritetsfond som försäkrar plankare mot böter) och vårt arbete ur ett deleuzoguattarianskt perspektiv. Han beskriver hur plankningen kan ses som ett flyktförsök och använder sig av Deleuzes och Guattaris begrepp ”flyktlinje” för att tala om plankningen som ”en rörelse som stör eller avbryter de normala, regelrätta och formella möjligheterna. En rörelse där de inblandade kropparna bryts ut ur det föreskrivna flödet och plötsligt rör sig längs nya vektorer”.

Översatt till kollektivtrafiken skulle plankningen utifrån Muellers och Guldiskes förståelse kunna ses som en flyktlinje, en flykt ur den enda vägens kollektivtrafik, en flykt ur avgiftsbelägringen. Begreppet flyktlinje kan vara ett redskap för att förstå försöken att bryta sig ur de inhägnader som den nuvarande ekonomiska ordningen bygger runt fler och fler av våra gemensamma rum. I kollektivtrafikens fall är det avgiftssystemet som fungerar som en inhägnad, och plankningen kan förstås som flyktlinjen som försöker bryta sig ur den ekonomiska logik som tvingats på kollektivtrafiken. Men även om plankningen är en flykt från något, handlar den också om att konstituera någonting på nytt. Flyktlinjens rörelse är inte bara en negativ och nedbrytande rörelse (*från* något), utan också en positiv och produktiv rörelse

(*mot* något annat). Flyktlinjen är en dubbel handling: när vi flyr upptäcker vi samtidigt nya landskap.

Som en enskild motståndshandling behöver dock inte den flyktlinje som plankningen utgör innebära att någonting nytt – öppna landskap – konstitueras. Även om den enskilde plankaren bryter ner avgiftssystemet som hindrar henne, betyder det inte nödvändigtvis att detta stabiliseras i en långvarig öppning – det vill säga att spärrarna rivs och kollektivtrafiken blir avgiftsfri. Det begär efter öppna landskap som driver plankningen löper alltid risken att avstanna i en enskild öppning, som lätt stängs igen. Mueller menar att faran med en flyktlinje är om den inte kopplar upp sig på andra flyktlinjer:

En ensam flyktlinje som inte förmår att hitta och koppla upp sig på andra blir i värsta fall en linje av uppgivet motstånd, av destruktivitet, av ansvarslöshet. En linje av ensam sorg; en sorgflykt.

Om vi tänker oss att vitt skilda sätt att försöka fly i grund och botten handlar om en känsla av maktlöshet kan vi sätta det i relation till bilismen. Då kan vi förstå föraren som sätter sig i bilen och kör bort ifrån ansvar som en sorgflykt, en ensam flyktlinje som frontalkrockar med andra. Sorgflykten nollsummespelar sig ur maktlösheten: den förmår aldrig koppla upp sig mot och förstärka andra flyktlinjer.

På samma sätt är den enskilda plankningen inte progressiv i sig, även om den kan vara högst förståelig. Den enskilda plankningen kan aldrig bli något mer än ett brott mot den rådande ordningen. Det är först när den enskilda flykten – det ensamma skriket, som varenda dag utgår från tusentals kroppar som flödar genom kollektivtrafiken – kopplas ihop med andra flyktlinjer som progressiva landskap kan byggas. Det är först då vi kan börja formulera och konstituera de alternativ som måste bli våra svar på försöken att kontrollera rörelse i kollektivtrafiken.

Detta är en av de förhoppningar vi har med p-kassan: att möjliggöra en kollektiv flykt ut ur avgiftsinhågnaden. Att möjliggöra en sammankoppling av de flyktlinjer som redan existerar, att möjliggöra möten som kan

konstituera alternativ. Det är i den kollektivitet som uppnås, det rum som skapas när flyktlinjer möts som vi har möjlighet att uppleva något bortom kollektivtrafikens nuvarande ordning.

För kom ihåg: Ingen är fri förrän alla är fria. *Nobody wins unless everybody wins!*

## HÖGHASTIGHETSSAMHÄLLET

Vår kulturs besatthet av hastighet är ett otyg. Trots överväldigande bevis för att fart dödar så gasar vi på, snabbare och snabbare. Fler och fler hästkrafter i bilen. Hastighetsmätare som ger oss drömmar om förbjudna farter. Gnäll på sossesverige som inte tillåter fria hastigheter på motorvägarna. Fortkörning och racing på teve. Mot bättre vetande trycker vi gasen i botten. Kraftigt ökad bränsleförbrukning och således ökade koldioxidutsläpp eller döda barn ska inte få hindra oss från att köra fort. Det är ju en sån frihetskänsla! Men om detta är frihet, vad är då friheten värd? Är det inte något konstigt med friheten när eventuella tidsvinster äts upp av att vi behöver jobba ännu mer för att ha råd att åka, liksom att den kortare restiden för med sig en regionförstoring som innebär att vi måste åka längre till jobbet?

Höghastighetssamhället manifesteras kanske allra tydligast i vår samtids varumärken för flygmaskiner och höghastighetståg, två transportmedel som vi nu kommer att titta närmare på. Till en början är det dock på sin plats att höja ett varningens finger för att göra motståndet mot höghastighetssamhället till ett individuellt omfamnande av det långsamma, det äkta. Att GÖRA VALET att åka InterCity istället för X2000, sakta mula käften full av slow food. För det är inget fritt val: de allra flesta har inte lyxen att välja. För de flesta som lever i ett höghastighetssamhälle så gäller det att hänga med för att klara sig, hetspendla till jobbet och äta äcklig take-away på någon öde bensinmack för att spara tid.

Det finns ingen individuell nödbroms, förutom möjligen att gå in i väggen. Antingen stannar hela tåget eller så tvingas alla med. Visst kan kanske en del yrkesgrupper, såsom akademiker och frilansare, ”unna sig” en långsam resa med InterCity, men att tro att detta individuella val under dagens omständigheter kan generaliseras är bara löjligt. Nödbromsen måste vara gemensam: Ingen ska med!

## Höghastighetståg

Höghastighetståg är något som i dagsläget förespråkas av väldigt många som en lösning på framtidens transportproblem: snabbt, folkligt och klimatsmart säger förespråkarna, dit en majoritet av riksdagspartierna och ett antal klimat-, miljö- och stadsaktivister kan räknas. Höghastighetstågen ska i framtiden konkurrera ut flyget åtminstone inrikes, och på köpet ta andelar från bilismen.

Det finns många problem med det ensidiga förespråkandet av höghastighetståg. Liksom i andra komplexa frågor gäller det att vara pragmatisk och tänka till ordentligt innan man bestämmer sig för att ta absolut ställning för någonting. Höghastighetståg behöver inte vara något uteslutande dåligt, men det är garanterat inte enbart positivt. Här vill vi börja med att gå igenom några konsekvenser som ett byggande av höghastighetsbanor i Sverige skulle medföra, för att sedan ta upp lite mer tekniska detaljer om huruvida höghastighetstågen verkligen är så klimatsmarta och samhällsekonomiskt effektiva som deras förespråkare menar.

Ett av målen med att bygga en höghastighetsbana likt den som har föreslagits mellan Stockholm och Göteborg är att det ska gå fort, gärna väldigt fort, att åka den sträckan. Det kan låta som en självklarhet, och dessutom som något självklart positivt. Inte kan det väl vara dåligt att det går fortare att ta sig till Liseberg eller hälsa på mormor i Stockholm – och på ett klimatsmart sätt dessutom? Frågan är dock hur stor skillnad den marginella tidsvinsten (mellan 10 och 45 minuter beroende på uträkningsmetod) egentligen har för den som nöjesreser. Knappast särskilt stor. Den stora skillnaden (vinsten enligt förespråkarna) är snarare att höghastighetstågen skulle minska restiden till en nivå som på allvar skulle kunna möjliggöra arbetspendling och ökad regionförstoring. Finns möjligheten att jobba i Stockholm och bo i Göteborg, eller vice versa, kommer människor att se sig tvungna att göra detta, och likaså kommer arbetsförmedlingen att kunna tvinga dem till det. Detta står i skarp kontrast till den utveckling av våra

städer som vi tidigare diskuterat som fördelaktig. För varför skulle det finnas ett egenvärde i regionförstoring, funktionsuppdelning och onödiga, påtvingade restimmar?

Att skynda på den redan skenande regionförstoringen är sannerligen inte ett vettigt sätt att bygga städer för att lösa de framtida resurs- och klimatproblemen – för att inte tala om hur jävligt det är att ha två timmars restid till jobbet! Att bygga höghastighetsbanor och i förlängningen tvinga in folk i ännu längre arbetspendling är ett 1900-talstänk som hör transportåldern till. Vad vi behöver är verktyg för att styra stadens rumsliga utbredning och på så sätt minimera antalet nödvändiga resor.

### **Klimatsmart eller bara osmart?**

Att höghastighetstågen är snabbare än vanliga tåg och klimatsmartare än flyget är väl närmast en plattityd. Frågan är dock om byggandet av infrastruktur för höghastighetståg verkligen är rätt. När vi bygger infrastruktur som vi ska leva med i åtminstone 100 år krävs det att ordentliga utredningar görs. Precis som vi och många andra har kritiserat stadsmotorvägen Förbifart Stockholm och liknande projekt för att de planeras och byggs utan att alternativen har utretts, så har inte heller alternativen till höghastighetståg undersökts ordentligt. Regeringens utredning av höghastighetsbanor beaktar inte dess alternativ på ett seriöst sätt – något som bland annat har påpekats av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Ekonomistyrningsverket i deras remissvar.

Inom modern transportforskning är det praxis att man vid stora infrastrukturprojekt följer en modell som kallas avoid–shift–improve. Det är ett tänkesätt som utgår från att all utbyggnad av infrastruktur, och i princip alla resor, är kostsamma och har en negativ miljöpåverkan. I Sverige införde Vägverket en liknande princip kallad fyrstegsprincipen i början av 00-talet, och åtföljdes snart av Banverket.

Fyrstegsprincipen innebär att varje upplevd brist på transportinfrastruktur ska avhjälpas med följande ”åtgärdstrappa”:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.
2. Åtgärder som ger mer effektivt utnyttjande av befintliga väg-/järnvägsnät och fordon.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Regeringens utredning om höghastighetsbanor är ett klassiskt exempel på att man utreder hur något ska göras innan man har analyserat om det behövs. Det är också ett exempel på hur man flagrant bryter mot allt vad fyrstegsprincipen står för.

Det är självklart att höghastighetståg är bättre än flyg. Men det är lika självklart att höghastighetsbanor enbart ter sig så fantastiska som de uppenbarligen gör om man utgår från ett ”business as usual”-perspektiv. Och det är också just vad förespråkarna gör, med argument som ”järnvägskapaciteten håller på att ta slut” och ”vi behöver frigöra kapacitet för att kunna köra mer gods på tåg”. Dessa argument blir betydligt svagare om vi sätter in transportfrågan i ett klimatperspektiv och erkänner att ”business as usual”, det vill säga en fortsatt kraftig ökning av såväl passagerar- som godstrafik, inte är hållbart.

Två av de mest övergripande systemanalyserna som vi har sett av hur olika samhällssektorer påverkar klimatet är *Tvågradersmålet i sikte?* från Naturvårdsverket och *Europe's Share of the Climate Challenge* från Stockholm Environment Institute och Friends of the Earth Europe. Båda dessa rapporter når liknande slutsatser, nämligen att inte ens med de mest teknikoptimistiska scenarion finns det någon möjlighet att lösa klimatfrågan om rese- och transportvolymerna fortsätter att öka enligt dagens konventionella beräkningar. Med detta i åtanke tycks det närmast dumdristigt att bygga höghastighetsbanor, då det inte skulle bidra till att minska antalet transportkilometer. Snarare är det så att mer infrastruktur nästan alltid leder till fler transporter. Dels därför att ny infrastruktur ger folk

fler möjligheter att transportera sig, och dels därför att en investering i transportinfrastruktur på 125 miljarder kronor kräver ett högt nyttjande för att bli samhällsekonomiskt lönsam.

Men om vi bortser från detta, och tänker oss att höghastighetsbanorna endast ska ersätta en stor del av inrikesflyget, en del av bilismen och den nuvarande tågtrafiken, är det ändå långt ifrån ett smart framtidsval. Förutom klimatkrisen kommer vi under den tid som höghastighetsbanorna planeras vara i drift att ställas inför en rad andra problem relaterade till en generell resurskris, det som på engelska brukar benämnas *peak everything*. Det mest välkända av dessa är oljekrönet, som kommer att leda till en energikris och nya krav på inte bara klimatsmarta, utan även energisnåla transporter.

Ju högre hastighet, desto högre energiförbrukning, allt annat lika. Per Kågesson, doktor i miljö- och energisystemanalys, har efter en genomgång av befintlig forskning uppskattat att energiförbrukningen vid en övergång från befintliga banor till höghastighetsbanor ökar med minst 60 procent. Med den annalkande resurskrisen i åtanke ska vi heller inte glömma bort de enorma mängder olja, stål och koppar som krävs för att bygga infrastrukturen och tågen, för att inte tala om alla de ingrepp i mycket skyddsvärd natur som kommer att krävas för att lägga spåren.

Att bygga de höghastighetsbanor som regeringens utredning föreslår skulle kosta 125 miljarder, med reservation för att budgeten för infrastrukturprojekt i princip alltid spräcks. Tänk om dessa pengar investerades i den eftersatta kollektivtrafiken i Sveriges städer istället. Det vore garanterat ett säkrare kort för att med begränsade resurser uppnå största möjliga minskning av klimatfarliga utsläpp från transportsektorn.

Höghastighetsvurmarna talar sig också gärna varma om en tågkorridor ut i Europa. Ett stort problem där är dock att det inte kommer att finnas några höghastighetsförbindelser genom Danmark och in i Tyskland.<sup>53</sup> Vill man ut i Europa verkar det rimligare att satsa på att höja standarden, sänka priserna och öka antalet avgångar på nattågen söderut.

Att sänka lågprisflyget med hjälp av höghastighetståg låter behjärtansvärt, och vi är de första att skriva under på behovet av att radikalt



minska flygtrafiken. Men ett skifte från lågprisflyg till höghastighetståg skulle innebära högre priser och effektivt stänga ute många människor som knappt har råd att åka tåg i dagsläget. För även om regeringens utredning hade som ingångsvärde att prisnivån ska förbli oförändrad gentemot dagens tågpriser (som i många fall är hiskeligt höga) så har denna förutsättning totalsågats av bland annat nationalekonomiprofessorn Lars Hultkrantz i ett särskilt yttrande i utredningen, och även av SIKa i deras remissvar. Dessutom har det visat sig på sträckor där höghastighetsbanor har byggts, exempelvis mellan Paris och Bryssel, att den reguljära tågtrafiken i princip har försvunnit, vilket hänvisar de som inte har råd med de nya tågen till regionaltåg med massor av krångliga byten. Visst, affärsresenärerna och EU-byråkraterna som tidigare flög har bytt till tåg och fortsätter sitt tokpendlande med gott klimatsamvete. Men frågan är om det var det som menades med ett snabbt och klimatsmart resande för alla?

### **Far och flyg åt pipsvängen!**

Under några vackra vårnätter i april 2010 satt vi uppe i en Etherpad och utforskade flygets frihetsparadoxer, dess klimatpåverkan och relation till automobiliteten och höghastighetssamhället, när plötsligt något svindlande inträffade. Ett nästan totalt flygstopp över Europa gick över en natt från att vara en vild fantasi till att bli en realitet, ett faktum. Det undantagstillstånd som de dagarnas flygstopp innebar visade på ett flertal saker, bland annat att det går att organisera samhällen bortom flyget.

Att sluta nyttja de flygmaskiner som bör betraktas som en av transportålderns värsta skapelser visade sig inte alls vara en omöjlighet. Men när det sker plötsligt och oväntat, som då vid vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott, dumpas kostnaden ofta på enskilda individer och företag. Privat bokade hotell ger inga pengar tillbaka, och är du strandsatt på en charterort får du boendet betalt, men ingen inkomst om du missar jobbet. Detsamma gäller de företag som inte haft någon möjlighet att på ett planerat sätt ställa om sin verksamhet. Trots chockeffekten i denna händelse fortlöpte dock det mesta i samhället. Även om vissa grät över det faktum att det kanske inte blev

något färskt citrongräs till den där härliga kycklinggrytan de lärde sig på Koh Samui så gav oss händelsen många positiva besked – till exempel att en planerad omställning från ett flygintensivt samhälle inte behöver vara särdeles svår att genomföra, och att den dessutom kan innebära många nya möjligheter!

Visst kanske ett gäng flygbolag skulle ligga risigt till om vulkanerna fortsätter leverera, eller om vi på andra mer civiliserade sätt rör oss bortom flygsamhället, men frågan är vad dessa flygbolag är värda i jämförelse med att vår planet har ett stabilt klimat.

Ett par månader före vulkanutbrottet hade flygindustrins lobbyorganisation Svenskt Flyg initierat en debatt där bland andra Maria Rankka från den nyliberala tankesmedjan Timbro kom till tals. Hon skrädde inte orden: Flygmotståndet är klassförakt! I en debattartikel med denna rubrik likställer hon krav på högre avgifter och skatter för flyg med diktaturers begränsningar av sina medborgares resande. Att vilja diskutera problemen med flygets utbredning blir i Timbros värld synonymt med främlingsfientlighet och migrationsmotstånd.

Problemet är att vi de facto står inför en energikris: vår energianvändning måste både effektiviseras och minskas enormt, vilket gör flyget särskilt dåligt som masstransportmedel då det är det mest energikrävande transportslaget. Att fortsätta flyga som vanligt är dessutom oförenligt med Sveriges klimatmål. Ibland undrar vi hur svårt det kan vara att hålla två tankar i huvudet samtidigt. Att ta konsekvenserna av energi- och klimatkrisen, och inse att flyget måste tas ned från sin ohotade position i trafikmaktordningen som det enda masstransportmedlet som inte beskattas, betyder inte att vi förnekar det faktum att lågprisflyget faktiskt har ökat rekreationsmöjligheterna för stora delar av den europeiska arbetarklassen.

Men även om lågprisflyget har medfört vissa förbättringar för arbetarklassen i de rika länderna så kommer det för den stora majoriteten av jordens befolkning aldrig vara möjligt att flyga särskilt frekvent, om än alls. Trots detta anser alltså Timbro att ett ifrågasättande av flyget går att likställa med en vilja att inskränka människors frihet och mobilitet. Det är ett ganska

fult trick av Timbro att använda den svenska arbetarklassen som slagträ i debatten, för om de var allvarliga med sina utsagor om klassförakt skulle de givetvis bidra till en utveckling där även ekonomiskt svagare grupper hade möjlighet att transportera sig klimatsmart. En klassmedveten klimat- och energipolitik arbetar självklart genom att nedmontera flyget och samtidigt införa åtgärder som gör tåget billigare och smidigare.

### **Det är något konstigt med friheten**

Vad är det egentligen för frihet som flyget erbjuder? Vi har tidigare diskuterat hur den frihet som bilen ger är full av motsägelser, hur den påstådda friheten på vägarna har vuxit fram hand i hand med en fördjupad kontroll av rörelse.

Flyg och flygplatser är om möjligt ännu mer kontrollerade och reglerade än bilsamhället, men de omges av samma frihetsmyter som bilen och motorvägen. Regler om mat. Regler om dryck. Bagage som scannas och genomsöks. Ditt privatliv utfläkt genom den öppnade väskan som alla ser innehållet i. Kroppar som kläs av, visiteras och vallas genom smala hagar fram till den biometriska personidentifikationen. Snart utvidgas kontrollen till att även registrera tankar och intentioner, eller snarare psykofysiologiska tecken på stress och oro (din kroppstemperatur, din andedräkt, din hjärtrytm), för att sedan matchas mot modeller för vad som är ”typiskt för terrorister”. I kombination med de ständiga uppmaningarna om att ha uppsikt över sitt bagage skapar flygplatsen och dess kontrollregim en atmosfär av rädsla och ångest. Varför tar inte mannen med sig sin väska från sin plats? Varför piper det i metalldetektorn när jag går igenom? Varför tittar personalen så misstänksamt på mig, har jag gjort något fel? Vem är ficktjuven? Vem är bombsmugglaren?

Det är inte bara ett ”misstänkt” utseende eller bagage som triggar ingripanden från säkerhetskontrollen: även det du säger kan vändas emot dig. Den brittiske sociologen Steve Woolgar har påpekat att flygplatser är ett av de få ställen i världen där man inte får skämta, eftersom man då riskerar att hamna i finkan.

Kontrollapparaten tar dock inte slut på flygplatsen, utan följer med på resan ända in i flygplanets minsta vrå. Lampor ovanför dig säger åt dig vad du ska göra. Res dig upp. Sätt dig ner. Spänn fast bältet. Beställ dryck. Ät mat. Titta ut genom fönstret när kaptenen beskriver utsikten.

Vartenda moment är inrutat och kontrollerat, och det enda sättet att försöka ha en angenäm resa är att flyta med. Alternativet att ligga fastspänd på golvet kanske inte ens ter sig så illa, med tanke på flygstolarnas inbyggda människoförakt. Vetenskapsteoretikern Christopher Kullenberg har träffsäkert sammanfattat flygresan som en oavbruten ångest orsakad av den självdisciplinering som är nödvändig för att kunna fullfölja resan.

Om vi ska ta timbroiterna på orden är flyget själva sinnebilden för frihet – något som verkar smått absurt att de verkligen skulle tycka. Enligt vår före detta infrastrukturminister Åsa Torstensson är flygning ren och skär frihet. Vi bör fråga oss själva vilken sorts frihet som är kompatibel med en kontrollapparat som inte skulle kunna genomdrivas i någon annan del av samhället.

På vilket sätt flygcharter till Kanarieöarna eller Cypern är att föredra framför tågcharter till Bulgarien eller Spanien är en fråga som gör flygvurmarna svaret skyldiga. Varför marknadsliberaler är så måna om att snedvrida marknaden och ge konkurrensfördelar till ett skadligt transportmedel i just den här frågan är svårförståeligt. Att semester och resande kommer att ta sig nya uttryck i spåren av energi- och klimatkriser är inget konstigt i sig, och flyget har aldrig varit och kommer aldrig att vara den enda garanten för mobilitet och semestermöjligheter. Det finns frihet bortom flyget.

\*

Framtiden kommer att kräva att vi omvärderar vår syn på tid. Vår uppgift är att realisera den potential som ligger i omvärderingen. Långresor kan få ta lite längre tid – tid vi redan har tjänat in på att slippa mycket av dagens onödiga tvångs pendling. Att låta arbete och arbetspendling ta allt mindre del av vår tid och på så sätt få möjlighet att njuta av en lång tågresor är knappast

en försämring av livskvaliteten, och dessutom något som kan komma alla till del.

Att låta våra resors längd närmare korrelera med tiden vi ägnar åt dem öppnar också upp för nya sätt att se på vår omgivning. Långa resor i hög hastighet har en tendens att göra oss blinda för det vi har framför näsan. Wolfgang Sachs beskriver i boken *For Love of the Automobile* hur

For the gaze greedy for distance, the living space of the immediate vicinity degenerates into mere thoroughfares, into a dead space between the beginning and the end; the point is to overcome this space with the least possible loss in time.

Sachs genomgång av bilens kulturhistora går till stora delar att applicera även på flyget. Det som är nära bleknar jämfört med det som skymtar vid möjlighetens horisont. Automobilitetens hegemoni och effektivitet gör skogsdungen bakom huset, sjön en cykeltur bort och konsertkällaren med oupptäckt musik i kvarteret mindre lockande. Här krävs återigen att vi ställer om fokus och zoomar in på rätten till tillgänglighet istället för mobilitet. Det vi behöver ska finnas i vår närhet. Det ska inte krävas ett ständigt resande för att tillgodose våra behov.

Vi måste anpassa samhället för att möjliggöra kortare arbetstid och fullvärdiga semester möjligheter för folk där de bor. När arbetarrörelsen drev igenom den första lagstadgade rätten till semester, började en mängd alternativ att byggas upp. Framförallt gavs möjlighet till rekreation i ofta egenbyggda småstugeområden. Ett ypperligt exempel är sportstugeområdet vid Larsboda strand i stockholmsförorten Farsta, som ligger inklämt i en ekskog vid Drevviken. Nära, tillgängligt och klimatsmart. Likaså är koloniområden en fredad oas för många stadsbor där de får böka i jorden och känna doften av naturen.

Men i ett samhälle som fortfarande klamrar sig fast vid den heliga automobiliteten kan dessa områden lätt raseras och offras. Det faktum att tät stad ofta är mer energieffektiv än utspridd stad har lett till att idén om

förtätning har fått något av en hegemonisk ställning bland såväl politiker som stadsplanerare. Men förtätning ensamt kommer inte lösa alla klimat- och energiproblem, och när förtätningsdiskursen dessutom används som ett sätt att få bygga på fel ställen och av fel anledningar är det dags att se upp. Varje enskilt förtätningsinitiativ behöver noggrant undersökas så att det inte bara utmålas som energi- och klimatsmart för att ursäkta att det egentligen rör sig om en omvänd Robin Hood-politik.

Vi är många som älskar staden, men det innebär inte att vi ska behöva leva i betongasketism utan rekreations- och semestermöjligheter. Precis som nöjen och social samvaro är självklara i staden ska en hållbar stad också kunna stoltsera med klimatsmarta semestermöjligheter. Om det är något som är klassförakt så är det att begränsa den nära och tillgängliga semestern. De som har möjlighet att flytta in i lyxvillor byggda på raserade semesterdrömmar är samma människor som kommer att fortsätta flyga oavsett pris.

\*

Att flyga gör precis som att åka bil att de små sakerna, de som får våra liv att bryta av mot vardagens monotoni, upplöses i resten av omgivningen. Ett synfält suddigt av hastighet kräver en kontrollerad omgivning för att inte perceptionsförmågan ska undermineras. Den omgivning som krävs för att möjliggöra biltrafik står i direkt motsättning till den omgivning som kan verka stimulerande för de som rör sig i gång- eller cykelhastighet. Vi vänder oss återigen till Wolfgang Sachs som pekar på hur olika hastigheter förändrar vår relation till omgivningen:

Pedestrians (and bicyclists) love the minor and the incidental. They feel good where the buildings wear different faces, where the eye can wander over trees, yards, and balconies, where there are people to meet or watch, where they can linger, join in, and get involved, where a multitude of impressions and stimuli can be had along their short way. ... The situation is wholly different for drivers: they hate surprises and

demand predictability; only drawn-out monotony gives them security; only large billboards can capture their attention; only straight, broad, and uneventful routes guarantee them a quick passage without interruption. The car driver tolerates variety only in the rhythm of kilometers, whereas for the pedestrian, space made to conform to speed is faceless and boring.

Dessa två samhällen är omöjliga att förena. Myllrande närhet eller monoton automobilitet. Stora delar av våra städer har styckats sönder av den planering för automobilitet som tagit sig uttryck i saker som SCAFT och idén om funktionsseparering. Men det är viktigt att vårt svar på dagens bilberoende samhälle inte upprepar de misstag som försatt oss där vi är idag. Idén om förtätning får inte bli en ny SCAFT: ett verktyg för att forma staden i ett stycke och ett slagträ mot alla former av oliktankande. Vårt svar måste bli ett myller av olika idéer, grundade i insikten om att det inte kan finnas en lösning på alla problem vi står inför.

\*

Tillbaka till askan i luften och flygstoppet. När vulkanen på Island helt sonika ställde oss inför nya förutsättningar så innebar det inte att samhället paralyserades, även om flygliberalerna gjorde sitt bästa för att få det att framstå så. Undantagstillståndet innebar däremot en situation där nya idéer, lösningar och initiativ växte fram. Eyjafjallajökull visade att vi inte behöver se på den stundande omställningen som ett annalkande hot, utan att det faktiskt lika väl kan vara en möjlighet. Istället för att som flygliberalerna skrika oss blåa om miljötalibaner, kan vi dra lärdom av situationen som vulkanen försatte oss i och bli bättre rustade för den mobilitetsförskjutning som den kommande förbränningsomläggningen oundvikligen kommer att innebära.

I Mexiko härleder man begreppet "civilsamhället" till den enorma jordbävningen i Mexico City 1985. När militären beordrades ut för att skydda de rika enklaverna mot plundring vändes befolkningens ilska och frustration

över den uteblivna hjälpen till ett enormt självorganiserat hjälparbete. Ett alternativ till statens trygghet växte fram underifrån. En glimt av denna potential kunde vi se i hur sociala medier användes för att organisera olika sorters samåkning för strandsatta flygresenärer. Som samhällsforskaren Karl Palmås träffande beskrev det:

Det geniala i ask-grejen är ju att den verkar så direkt på att slå ut en viss teknologi. Och när denna teknologi – detta handlingsutrymme – är ute ur leken, så rullar den mänskliga aktiviteten ut i nya riktningar.



## **HASTIGHETENS DOLDA DISCIPLINERING**

Vi har tidigare i korthet berört hur trafikmaktordningen kräver en enorm kontrollapparat för att fungera, och hur den verkar genom att särskilja och hierarkiskt ordna trafikslag och människor. Låt oss dyka ner djupare i dessa teman.

Minst lika viktigt som att synliggöra hierarkin mellan olika trafikslag är att uppmärksamma hur trafikmaktordningen verkar genom den stora skillnad i tillgänglighet som folk har till dessa olika trafikslag. Bilar tilldelas mest resurser och plats, och körs till en oproportionerligt stor del av ensamma, vita, högavlönade, medelålders män. Det kan verka fånigt att försöka skapa en idealtyp av bilisten, men det fyller en pedagogisk funktion genom att återspegla vilka som premieras i vårt samhälle, inte bara inom trafiken. Unga får inte köra bil, fattiga har varken råd att köra bil eller betala för kollektivtrafiken, äldre kan ha problem att gå eller cykla längre sträckor, och i ett vidare perspektiv har människor från vissa länder rätt att röra sig fritt över hela världen medan andra inte har det.

På grund av detta är det väldigt viktigt att lyfta frågan om rätten till rörelse och hur vi planerar rörelse till en global nivå. Gränser, spärrar och barriärer skär genom våra städer såväl som mellan länder. När vi diskuterar rätten till rörelse inom staden handlar det främst om vilka som har resurser; på en global skala handlar det inte bara om att ha råd, utan även om att ha tillåtelse. De som har svenskt medborgarskap har möjlighet att relativt obehindrat röra sig över hela världen, förutsatt att de har råd, samtidigt som vi bygger högre och högre murar runt och inom Fort Europa. Vi tillåter oss själva att åka på semester till länder som folk försöker fly ifrån, men vi tillåter inte dessa människor att komma till Europa.

Hur tätt sammankopplade våra olika mekanismer för kontroll av rörelse är blir extra tydligt när vi ser hur samma system används för att kontrollera att bara de som har råd med avgifter i kollektivtrafiken rör sig inom staden som för att kontrollera att bara de som är medborgare i ett land rör sig inom

dess gränser. Fort Europa byggs inte bara genom murar runt EU, utan även genom att biljettkontrollanterna i kollektivtrafiken används för att jaga papperslösa. Rätten och möjligheten till förflyttning är intimt sammankopplade med trafikmaktordningen.

Den nuvarande trafikmaktordningen gynnar klimatfarliga trafikslag som bil och flyg och utestänger i praktiken en majoritet av världens befolkning från att kunna använda dessa, för att inte tala om möjligheten att röra sig fritt mellan olika delar av världen. Vi i väst för en livsstil – hårt sammantvinnad med det rådande automobilitetsparadigmet – som är grunden till den nuvarande klimatkrisen. Men det är inte vi som i första hand drabbas av den. Det är ett sorgligt faktum att den av oss skapade växthuseffekten kommer att leda till en stor ökning av antalet flyktingar.

### **Det säkerhetsindustriella komplexet**

Vi skulle åka till en konferens i Prag. Spontant kändes inte själva resan som något särskilt – att lågprisflyga genom Europa har väl närmast blivit något av en folksport. Men sedan började vi reflektera över vad som egentligen utspelade sig runt omkring oss. Dagen började med att vi gav oss av från en av Stockholms många yttre tunnelbaneförorter. För att komma in i kollektivtrafiken plankade vi en glasdörrspärr tillverkad av företaget Gunnebo. Som tur var fanns det inga poliser på jakt efter papperslösa vid spärrarna. Flera av våra medresenärer blippade sina nya Access-kort i spärren, vilket skapar loggfiler med deras resandemönster – loggfiler som polisen kan och vid flera tillfällen har begärt ut. På perrongen övervakades vi av SL:s kameror, installerade av Dimension Data, den säkerhetsindustriella delen av Asiens största teleoperatör NTT. Väl på tåget såg vi både ett och två gäng Securitas-vakter som gled runt och spred ”trygghet”. När vi passerade Skanstullsbron såg vi kamerorna som registrerar att du ska betala trängselskatt, installerade av IBM och byggda med samma system som används för att övervaka och kontrollera befolkningen på gatorna i bland annat New York.

Innan vi hoppade på flygbussen smet vi in på Konsum för att handla något att dricka och vad mötte oss i entrén, om inte en glasdörrspärr tillverkad av Gunnebo? Väl på Skavsta vallades vi in i Ryanairs kontrollsystem. Vid säkerhetskontrollen möttes vi av en mur av Securitas-vakter, men inte en enda polis i sikte. Efter att ha lågprisflugit i två timmar landade vi i Prag, plockade upp bagaget och passerade gränsen mellan internationellt territorium och Tjeckien – genom en glasdörrspärr tillverkad av Gunnebo. Under resans gång pratade vi en del om Sveriges deltagande i kriget i Afghanistan och vilka företag som är inblandade. När vi undersökte detta närmare visade det sig att Gunnebo inte bara bygger spärrar för att stänga ute människor ur kollektivtrafiken, utan även för att profitera på krig.

Det här är ett exempel från vad som mer och mer börjar bli till vardag för oss alla: omringade, inringade, styrda, övervakade, belägrade av det säkerhetsindustriella komplexet. I boken *Cities Under Siege* beskriver Stephen Graham vad som håller på att hända: Metropolerna i den rika världen används som laboratorium för att utveckla militärteknik som sedan exporteras till det globala Syds krigshärdar. Vid en första anblick skulle man kunna tro att vi bara är försökskaniner, men faktum är att vi är delaktiga i ett krig som alltmer kommit att utspela sig på våra bakgårdar. Det handlar inte bara om teknik som testas i Nord för att sedan exporteras, säkerhetstekniken används även för att upprätthålla Fort Europas inre gränser, för att sortera och skilja ut oönskade människor och beteenden. Vad vi ser är att de kontroll- och övervakningssystem som sätts upp direkt börjar läcka och användas för andra syften än de var avsedda för. Bloggaren Guldfiske konstaterar att

Den gräns som SL skapade genom sin spärrlinje har fått en ytterligare innebörd. Den administrerar inte bara tillgången till tunnelbanan utan har blivit en sluss för utgallring. En checkpoint där människoflödena i staden varit enklast att övervaka och sälla. Det som övervakas är inte bara giltig biljett, utan giltigt medborgarskap, giltiga beteenden.

Metropolen är en terräng av konstant, lågintensiv konflikt. Våldigt länge var staden en plats som militären antingen undvek eller belägrade, men idag är metropolen perfekt kompatibel med det moderna kriget. En väpnad konflikt är bara en del i dess ständiga omformande. Striderna som dirigeras av stormakterna påminner om poliskampanjer som aldrig avslutas. De utförs inte längre med seger eller fred som avsikt, eller ens återetablerandet av ordning: ”interventionerna” är en fortsättning på en säkerhetsoperation som redan är igång. Från Brommaplan till Bagdad löper säkerhetsindustrins röda tråd. Krig är inte längre en distinkt händelse i tiden, utan delas upp i en serie mikrooperationer.

Precis som i de kritiserade lagpaket som syftar till att kontrollera vår samvaro på nätet (med olycksbådande förkortningar såsom FRA, IPRED och ACTA) finns det ett antal huvudsakliga tendenser som kan skönjas i denna utveckling: upplösandet av distinktioner mellan polis, militär, gränskontroller och privata säkerhetsföretag; maskinisering av ansvar; samt hur systemen läcker och börjar användas för att utöva kontroll på helt nya sätt.

På bloggen Fragment diskuteras bakgrunden till den pågående säkerhetsexplosionen och hur stat och kapital samverkar i byggandet av det som vi kallar det säkerhetsindustriella komplexet:

Säkerhet har blivit en handelsvara som erbjuds oavsett om det finns ett reellt behov av det eller ej. För säkerhetsbolagen drivs av ett vinstintresse, och letar aktivt efter nya marknader. ... Detta skall inte förstås på ett mekaniskt vis där säkerhetsbolagen har som enda funktion att sko sig på människors rädsla. Det vore ett ytterst banalt påstående. På ett sätt är dessa bolag lika mycket medspelare inom en logik som uppstår då säkerhet blir en marknadsvara, samtidigt som deras upphandlare har fastnat i en idé där kontrollfunktionen i form av väktare ses som den enda utvägen för att hantera omvärlden.

Fragment belyser det problematiska i att staten lägger ut sitt våldsmonopol på entreprenad till privata säkerhetsfirmor som Securitas och hur detta

sammanfaller med en säkerställ-dig-självdiskurs där vi, trots att vi aldrig har varit mer övervakade, anbefalls att agera för att skapa vår egen trygghet. Flytta till ett "gated community"! Lobba för kameror i ditt bostadsområde! Stäng och lås dörrarna! Rapportera misstänkt beteende!

I USA går säkerhetsindustrin sedan 2003 (samma år som invasionen av Irak) under benämningen *homeland security*. Department of Homeland Security bildades för att arbeta i den civila sfären och säkra landet inom dess egna gränser, som komplement till Försvarsdepartementet som bedriver militära aktioner utomlands. Samma år, 2003, absorberades uppgifterna för Bureau of Immigration av Department of Homeland Security. Vad som har kallats "the homeland security bubble" blev snart en av de snabbast växande industrierna i USA:

Homeland security may have just reached the stage that Internet investing hit in 1997. Back then, all you needed to do was put an "e" in front of your company name and your IPO would rocket. Now you can do the same with "fortress".

De företag som är delar av det säkerhetsindustriella komplexet är naturligtvis i grund och botten bara motiverade av en sak: vinst, inte säkerhet. Detta innebär att de bygger och säljer vilken skit som helst som de kan lura på folk, och att det självfallet ligger i deras intresse att vi känner oss rädda och i behov av "trygghet", samt att vi gång på gång knäcker deras system så att de kan ta fram och sälja patchar, uppgraderingar och nya versioner i all oändlighet. Denna vinstdrift i kombination med den politiska viljan att göra något, "ta i med hårdhandskarna mot buset", är grogrunden för den nuvarande säkerhetsindustriella boomen.

Det moderna samhället med sin förmenta rationalitet står med byxorna nere när det ska förklara vem säkerhetsboomen är till för. Den smarta marknaden som skulle allokera resurser dit de bäst behövs, och genom konkurrens tillverka fantastiska produkter; det smarta liberala, demokratiska samhället som skulle bygga på rationella beslut och långsiktighet – båda visar

sig fullständigt oförmögna att hantera sin inneboende destruktivitet: vinst- och röstmaximeringen. Det viktigaste för politiker är att det verkar som att de gör någonting åt någonting, oavsett om det bästa egentligen hade varit att göra ingenting. Detta vet naturligtvis säkerhetskapi-talet om och ser till att exploatera till sin fördel. Kvar står vi vanliga dödliga med omvalda politiker och skulder till säkerhetsföretagen.

För att förklara och sätta ord på denna process myntade Bruce Schneier i boken *Beyond Fear* begreppet "säkerhetsteater". Schneier använder det för att beskriva de åtgärder som görs för att skapa en känsla av säkerhet och trygghet utan att på något sätt göra någonting säkrare. Säkerhetsteatern verkar genom att exploatera den diskrepans som finns mellan upplevd risk och faktisk risk. Eftersom den faktiska risken inte på något sätt skulle kunna motivera någon av de oräkneliga säkerhetsåtgärder som vidtas på löpande band så måste det finnas en upplevd risk som är större än den faktiska risken. Här kommer politikerna, säkerhetsindustrin och deras gemensamma intresse av att det finns en upplevd risk in i bilden.<sup>79</sup>

För att konkretisera det hela på en alldaglig nivå kan vi tänka på de borgerliga politiker som i dagsläget styr kollektivtrafiken i Stockholms läns landsting. De kan inte driva kollektivtrafiken ordentligt, dels för att de faktiskt är inkompetenta och dels för att de är skattesänkingsfundamentalister, vilket gör att de inte har tillräckligt med skattepengar. Som tur är för dem så kan de skylla en herrans massa av sina problem på plankningen, och sedan slösa pengar på nya spärrar och mer kontroll. På så sätt visar de att de tar i med hårdhandskarna, samtidigt som säkerhetsindustrin profiterar. Politikerna röstmaximerar, säkerhetsindustrin vinstmaximerar. Förlorare är såklart alla vi som åker kollektivt, säkerhetsteaterns betalande publik.

\*

I och med framväxten av automatiserade övervakningssystem som använder kameror, resandemönster och mjukvara för att analysera hotbilder sker en förskjutning i hur säkerhetssystem fungerar. Vad vi ser är att mer och mer

ansvar maskiniseras. Ofta är det inte längre en människa som fattar ett beslut om att något är en säkerhetsrisk, utan ett program som analyserar rörliga bilder för att hitta oönskade beteenden. En direkt konsekvens av detta är, precis som i fallet med obemannade stridsflyg, så kallade ”drönare”, att möjligheten att utkräva ansvar drastiskt försvåras, liksom att makten att definiera vad som är ett riskbeteende överlämnas till de okända mjukvaruutvecklare som skriver den globala säkerhetsindustrins algoritmer. Skiftet har börjat: vi rör oss in i ett samhälle där säkerhetsarbetet mer och mer sker förebyggande. Genom *data mining*, bearbetning av stora mängder data, byggs sociogram som sedan används för att förutsäga oönskat beteende. För det är viktigt att påpeka: Maskinen vet inte om det du gör är brottsligt, den vet bara att det du gör är oönskat.

Politiker och borgerliga åsiktsmaskiner som hävdar en relation mellan Nordstan i Göteborg och Kabul i Afghanistan har helt rätt: Nordstan är teori, Kabul praktik. Politikerna beställer, Gunnebo levererar. Staten köper, kapitalet profiterar – vi betalar och övervakas.

### **Det nukleära samhället**

När framtidens transportmedel diskuteras görs det nästan alltid under en teknikneutral färd. Diskussionen om under vilka former vi ska transportera oss och vilka energikällor som ska driva våra tåg och bilar blir sekundär, eftersom vi inte föreställer oss en framtid utan fortsatt (och accelererande) expansion och tillväxt. Visst, ett par ord om att vi ska drivas framåt klimatsmart brukar dyka upp i debatten, men att diskutera det faktiska valet mellan olika transport- och drivmedel verkar inte prioriterat. Men det är faktiskt så att vi måste göra ett aktivt val av transporttekniker för att kunna påverka framtidens samhälle, för tekniken är politisk redan i sin uppbyggnad: vissa tekniker främjar den starkes rätt (bilen) medan andra postulerar ett centraliserat samhälle (kärnkraften, oljan). Herbert Marcuse konstaterade i *Den endimensionella människan* att

med tanke på de totalitära dragen i samhället kan det traditionella talet om teknologins "neutralitet" inte längre accepteras. Teknologin som sådan kan inte isoleras från det bruk man gör av den.

Vetskapen om att teknologin är politisk och att valet av teknik bygger oss fast i ett stigberoende som får konsekvenser under en lång period framöver är något som bland annat oljeindustrin har exploaterat på ett smart sätt. André Gorz har beskrivit genidraget i sin artikel "Bilens sociala ideologi":

Oljemagnaterna var de första som insåg hur man skulle kunna utnyttja bilens spridning: om folket kunde fås att köra i en motordriven bil skulle man till det kunna sälja den energi som var nödvändig för att driva fordonet. För första gången i historien skulle människorna för att kunna förflytta sig bli beroende av en energikälla som var en handelsvara. För oljeindustrin skulle det finnas lika många kunder som bilister – och eftersom det skulle finnas lika många bilister som familjer skulle hela folket komma att bli oljeindustrins kunder. Den situation som varje kapitalist drömmer om skulle komma att förverkligas: alla människor skulle för sina dagliga behov komma att bli beroende av en handelsvara som en enda industri skulle ha monopol på.

Bilberoendet, och i förlängningen oljeberoendet, har gjort oss totalberoende av oljeindustrin, av ett fåtal företags oligopol. Oljeberoende teknik är centraliserad teknik eftersom det krävs ett enormt komplex av kapital och stater för att kunna utvinna olja. När vi pratar om oljan är det vanligtvis dess koldioxidutsläpp eller dess stundande krön som diskuteras, men att den är en centraliserad energiform är även det en anledning att bli kvitt vårt beroende av den. Frågan är vad den ska ersättas med. Om vi ska kunna fortsätta med en energiförbrukning som är likvärdig eller högre än den som vi har idag är det ofta kärnkraft som föreslås. Självklart ignoreras det faktum att uran är en ändlig resurs, precis som de fossila energikällor som ska ersättas, samt att kärnkraften är livsfarlig och avfallsfrågan långt ifrån löst. Det är ingen vidare grund för ett hållbart samhälle att stå på.



En toppekonom på det franska elverket skrev på 70-talet en bok om kärnkraften där han beskrev det nukleära samhället som ett samhälle fullt av snutar. Några dagar senare fick han sparken. Hans poäng var att genom att bygga fast oss i kärnkraft så lämnar vi inget rum för självstyre. Anarkistiska kooperativ i all ära, men vem skulle vilja se ett sådant kontrollera ett kärnkraftverk, som författaren och aktivisten Chris Carlsson en gång syrligt påpekade.

Kärnkraften är en energiform som får stora, för att inte säga paradigmatiske, konsekvenser för samhället. Trots detta debatteras den främst som en teknisk, inte en politisk, fråga. Redan på diskussionsnivå hävdas det att kärnkraften är för tekniskt komplicerad för lekmän att sätta sig in i, således har valet att driva kärnkraftverk redan från början varit oförenligt med demokrati. Men kärnkraften grundar sig inte på något tekniskt val, det är ett högst politiskt och ideologiskt val: ett val av samhällsform. Under sitt tekniska yttre rymmer kärnkraften en specifik ideologi. Den amerikanske fysikern Alvin Weinberg jämförde kärnkraften med en pakt liknande Fausts, att mänskligheten betalar för tillgången till "outsinlig" energi genom att avlägga ett löfte om evig vakthållning, och det är just detta som är kärnkraftens dolda ideologi. Den skapar ett samhälle som kräver evig stabilitet, och bygger därmed in dagens samhälleliga logik i all framtida utveckling.

Problemet är alltså inte bara att olja och kärnkraft är livsfarliga – det handlar också om vilket slags samhälle de ger upphov till. Det finns i dagsläget ett antal mer decentraliserade och (åtminstone) mer miljövänliga sätt att producera energi. Men möjligheten att ställa om till dessa förutsätter att vi radikalt minskar vår energianvändning. När vi diskuterar framtidens transportmedel får vi inte fastna i att bara kräva att de ska drivas med grön energi – vi måste även diskutera under vilka former energin produceras: om energiformen kräver centralitet och expertvälde, eller om den kan fungera decentraliserat och demokratiskt.

Det kanske är så att den största energikrisen vi står inför inte är ett oljekrön eller någon liknande resursrelaterad kris, utan snarare själva vår relation till energi. Som Ivan Illich uttrycker det i boken *Energi och jämlikhet*:

Energiikrisen kan inte övervinnas med mer energi. Den kan endast upplösas tillsammans med illusionen om att vårt välbefinnande beror på hur mycket energi var och en av oss har kontroll över. Av denna anledning behöver vi identifiera var gränserna går för när energi börjar fördärva, och detta måste ske genom en gemensam, politisk process.

Inom såväl trafiken som jordbruket kan vi se att vi redan befinner oss över den nivå där energiintensiteten blir skadlig. Humanekologen Alf Hornborg har visat hur det moderna jordbruket, när man räknar in all energi det använder och inte bara hur många arbetstimmar bonden lägger ner på det, är betydligt mindre energieffektivt än de förindustriella jordbruken. Redan för 20 år sedan fann man exempelvis att mjölkproduktion i England endast gav en avkastning på 37 procent av den insatta energin. Detsamma gäller i stor utsträckning även bilismen, då bilens faktiska medelhastighet som sagt inte är mer än cirka åtta kilometer i timmen.

Insikten om att vi måste minska vår energiförbrukning drastiskt har ingenting med teknikfientlighet att göra. Den grundar sig i en medvetenhet om den kommande energikrisen och om att ingen teknik är neutral. Viss teknik är faktiskt dålig i sig, och vårt val av teknik är ett gemensamt ansvar, inte en individuell valmöjlighet. Det är dags att avveckla snutsamhället och förstöra de teknomassor som förstör oss.

## VI VANTRIVS I TRAFIKEN

En stor del av diskussionerna i denna bok har kretsat kring hur vi kan bygga om våra samhällen med tillgänglighet som riktlinje. Vi har gått hårt åt pendlingen, dels för att ett samhälle som bygger på konstant rörelse av såväl varor som arbetskraft är extremt energikrävande, dels för att den infrastruktur som krävs för att hålla allt i rörelse trasar sönder våra städer, och slutligen för att det är så förbannat drygt att spendera en så stor del av sin arbetsdag med att pendla fram och tillbaka, utan att ens få lön för mödan.

Utöver att pendling de facto är en del av arbetsdagen utan att behandlas som sådan är det ofta även en källa till vantrivsel i trafiken. På sistone har forskning kring lycka och samhällsomvandling fått en hel del uppmärksamhet, och i New York Times kan vi läsa om nya forskningsrön som konstaterar att "the daily activities most associated with happiness are sex, socializing after work and having dinner with others. The daily activity most injurious to happiness is commuting."

En anledning till att pendlandet ofta upplevs som så fasansfullt – enligt studier den otrevligaste stunden på dagen för många människor – är att det är en obehaglig ritual som vi aldrig riktigt vänjer oss vid. Eftersom trafikens flöden är delvis oförutsägbara kan vi aldrig helt vänja oss vid dem, och kan således inte infoga pendlingen i det dagliga flödet av saker som bara är förutsägbart tråkiga. Med psykologen Daniel Gilberts ord: "Traffic is a different kind of hell every day."

Men pendlingen är inte bara ett nytt helvete varje dag – den har också, som redan Goethe konstaterade, vissa likheter med hasardspel: pendlingen är alltid förknippad med vinnare och förlorare. Detta konstaterande måste såklart följas av frågan: Vem är det som vinner, varför och på vems bekostnad? Just detta gör kulturgeografen Erika Sandow i avhandlingen *On the Road: Social Aspects of Commuting Long Distances to Work*. Sandows avhandling är en djupdykning i arbetspendlingen och de konsekvenser den får för jämställdheten.

Det långväga arbetspendlandet ökar över hela Europa, en trend som knappast ser ut att avta framöver. I dagsläget pendlar över 15 procent av EU:s befolkning minst två timmar per dag. I Sandows definition innebär långpendling minst 45 minuters enkel resa.

Att pendla långa sträckor till sitt arbete kan ha flera positiva konsekvenser för individen. Det kan vara ett sätt att få ett mer välbetalt jobb eller ett jobb man trivs bättre med. Det kan också vara ett sätt att få bo kvar där man bor även om man måste byta jobb. Men pendlingen kräver tid, och den har ett pris. I de fall där pendlaren lever tillsammans med andra så bär han (för det är oftast en han) inte kostnaderna för pendlingen själv – däremot är han ensam om att ta del av dess fördelar. I samborelationer är det oftast parten som har kortast väg till jobbet som får ta mest ansvar för hemarbetet.

Sedan 1970 har antalet personer som pendlar över kommungränser fördubblats. Den genomsnittliga arbetspendlingen är 16,6 kilometer enkel resa, men hälften av alla som pendlar åker mindre än åtta kilometer. Trenden är tydlig: pendlingen ökar bland både män och kvinnor i såväl antal kilometer som i tid. Män och kvinnor har likvärdiga restider, men män åker betydligt längre (19,1 km jämfört med 13,7 km) eftersom de oftare kör bil än kvinnor. Detta innebär att männen har tillgång till en större arbetsmarknad. Även om skillnaderna mellan mäns och kvinnors resande har minskat i Sverige så är de fortfarande betydande. Enligt Sandow beror detta på att

women have continued to be the primary caretakers of household and family obligations. For example, women make several stops and run errands on their way to work more often than men do. Men commute by driving a car more often than women do, while women use public transportation more often. Moreover, women are still mainly employed in low-income occupations, which make long-distance commuting less economically worthwhile and attractive than it is for men with their normally higher-income occupations. Moreover, many women are employed in the public-service sector, in which workplace location can allow a short commuting distance.

I de fall där det är kvinnan som långpendlar tar också mannen mer ansvar för hem och barn än genomsnittligt. Trots det är det mycket vanligare att män som långpendlar får extra stöd av sin partner än kvinnor som gör detsamma. Detta innebär alltså att kvinnor oftare går ner i arbetstid för att kunna hantera de långpendlande männen:

As a consequence, the majority of long-distance commuting women do not feel they have enough support and therefore experience lower family satisfaction and less success in their work role than do short-distance commuting women. As longer commutes reduce the time left for other daily activities, this often results in altered divisions of labour between paid and unpaid work whereby the non-commuting partner (often the woman) reduces his or her working hours and instead shoulders more household-related work. The non-commuting partner thus experiences an economic loss.

Allt är dock inte frid och fröjd för långpendlaren bara för att han kan lägga över en del av hemarbetet på sin partner. Studier visar att de som har en pendlingstid på över en timme ofta har sömnsvårigheter, är mer stressade och mår allmänt sämre, både fysiskt och mentalt, än de med kortare pendlingsavstånd.

Även om kollektivtrafiken fungerar aningen bättre än bilen som stimulantia för glädjenerverna under den påtvingade rörelse som pendlingen innebär, måste målet vara att överlag minska den samhällsliga pendlingen. Ju mindre tid vi spenderar på att pendla fram och tillbaka, desto mer tid kan vi spendera på att åka dit vi vill!

### **Till kritiken av lyckoforskningen**

Forskare har alltså kunnat konstatera ett samband mellan pendling och vantrivsel. Denna typ av ”lyckoforskning” kan dock vara problematisk, och det är viktigt att fråga sig vad den egentligen används till. Karl Palmås beskriver hur lyckoforskningen

springer ur den rörelse där psykologer frågat sig vad det är som gör att vi mår bra, snarare än dåligt. Inom den kliniska psykologin har denna lett till en utbredning av så kallad kognitiv beteendeterapi (KBT), och en marginalisering av traditionella, långsammare former av psykoterapi.

Palmås beskriver de problem som kan uppstå i samband med framväxten av en ”lyckoideologi”, där vi befalls: Njut! Var fri och lycklig! Han varnar för att ”varken frihet eller lycka kan skapas genom en organiserad ofrihet att förnimma dess motsats”. Kort och gott: Bara för att vi ständigt hetsas till att må bra så försvinner inte orsakerna till att vi mår dåligt.

Vad vi ser här är hur skillnaden mellan plikt och njutning suddas ut. Det är inte så, som det ofta hävdas, att vi har ”förlorat plikten” och nu bara går runt och njuter på ett hedonistiskt och ickeförpliktigande sätt, utan snarare har njutningen blivit en plikt. Vi minns festsituationer där vi känt oss pressade att dansa med stängda ögon i något slags introvert njutning, eller att konstant ”ha kul” och aktivt interagera med folk. Eller varför inte de ständigt återkommande situationerna där någon berättar om ett ”nytt projekt” och man känner sig tvingad att säga ”vad spännande!”. Problemet är att vad som tidigare var en önskan (”jag vill njuta!”) i vår samtid har börjat likna ett krav (”du måste njuta!”).

Barbara Ehrenreich uppmärksammar i boken *Smile Or Die* hur lyckoforskningen ofta verkar genom att befästa status quo, bland annat därför att de lyckotest som används framförallt mäter personers tillfredsställelse med tillvaron som den ter sig. Således fungerar lyckoforskning i mångt och mycket som ett slags positiv förstärkning av de känslor som godtar världen som den är idag, istället för att uppmuntra folk till att förändra den till det bättre.

Dessa insikter om att lycka inte kan tvingas fram, och om de konservativa tendenserna i lyckoforskningen, bör dock inte göra att vi struntar i att försöka utvinna det intressanta ur densamma. Ett sätt att göra

detta tror vi kan vara att mot den ensidiga individualiseringen av lycka – ”var och en, sin egen lyckas smed” – ordinera ett samhälleligt projekt med udden riktad mot den infrastruktur och de institutioner som bygger olycka. Mot självhjälpsprofeterna och livscoacherna kan vi inte ställa något annat än en organisering av oron, rädslan och olyckan för att överkomma dess strukturella bas. Ehrenreich tänker sig en mer radikal version av lyckoforskning som grogrund för sociala rörelser för arbetsplatsdemokrati och minskade klyftor.

Om vi ställer upp på premissen att sociala aktiviteter är något så pass positivt och glädjebringande att det faktiskt är värt att bygga våra städer för att möjliggöra mer socialt liv så framstår pendling i allmänhet, och bilen i synnerhet, i ännu sämre dager. Inte nog med att bilpendlingen orsakar olycka hos den enskilde bilisten, den strukturerar även om samhället efter sin egen antisociala logik. Ett bostadsområde byggt för massbilism minimerar möjligheterna att skapa sociala sammanhang och gemenskap.

En studie som kanske tydligare än något annat visar bilens antisociala tendenser utfördes av transportplaneraren Joshua Hart och berör tre gator i staden Bristol i sydöstra England. Jämförelsen av den sociala interaktionen på dessa tre gator kan egentligen bara leda till en enda slutsats: En bil kan inte köra in i ett samhälle utan att samhället vittrar sönder; de två kan inte existera samtidigt.

Hart bestämde sig för att undersöka dessa tre gator därför att de har väldigt olika trafiksituationer. På Dovercourt road passerar 140 bilar om dagen, på Filton avenue 8 420 bilar om dagen och på Muller road 21 130 bilar om dagen. Efter grundliga studier och intervjuer med de boende på de tre gatorna konstruerade Hart ett flödesschema som visar de sociala relationerna mellan boende på de olika gatorna. Resultaten var entydiga: På den minst trafikerade vägen hade de boende i snitt 5,35 vänner och 6,1 bekanta, på den mellantrafikerade vägen 2,45 vänner och 3,65 bekanta och på den hårdast trafikerade vägen 1,15 vänner och 2,8 bekanta. Eller som de boende själva beskriver det:

Dovercourt Road, en så gott som bilfri gata: "There is really a sense of community, we look after each other."

Filton Avenue, en medeltrafikerad gata: "It's not so friendly, you barely see anyone."

Muller Road, en hårt trafikerad gata: "People just go from their cars to their houses."

### **En lycklig infrastruktur är en lyckad infrastruktur**

Visst bör vi vara försiktiga när lyckofrämjande insatser diskuteras. Bakgrunden till vår förnimmelse av lycka är som tur är inte exakt densamma för oss alla. Dock kan vi konstatera att det verkar finnas vissa saker som gör de flesta av oss olyckliga, varav flera är bil- och pendlingsrelaterade, vilket borde leda till en vilja att bygga bort denna olyckliga infrastruktur.

I kritiken av den moderna staden anas ofta en längtan tillbaka till något ursprungligt. Något innan rivningarna, något genuint mänskligt. Denna position ska vi se upp för, även om den på många sätt kan vara förståelig. Vi tror att grogrunden för denna längtan tillbaka inte främst är det faktum att städer förändras, utan att dessa förändringar bestäms och utförs över våra huvuden. Den chock som stat och kapital utsätter folk för när de river och bygger nytt kan av begripliga skäl leda till den typ av tillbakablickande som Anna-Lena Löfgren sjöng om i den gamla dängan *Lyckliga gatan*:

*Lyckliga gatan, du finns inte mer  
du har försvunnit med hela kvarter.  
Tystnat har leken, tystnat har sången,  
högt över marken svävar betongen.*

Denna nostalgiska hållning kritiseras ofta av diverse stadsvänner, och visst kan den kritiken i många fall vara befogad, men den kan också väldigt enkelt slå tillbaka och bli kontraproduktiv. Anledningen till detta är att man istället



för att gå till roten med problemet angriper dess symptom. Istället för att peka på den strukturella maktlöshet som många människor känner inför de stadsomvandlingar som sker så väljer man ofta att klaga på de som, i brist på andra sätt att hantera sin maktlöshet, försöker försvara staden som den är. För att råda bot på modernismens härjningar förespråkar man sedan ännu mer planbeslut för förändring och ”stadsutveckling”, och på så sätt faller man i samma fälla: nämligen att inte låta de som påverkas av förändringen på allvar vara med och bestämma över den. Samtidigt måste även det ekonomiska egenintresset tas i beaktning. När innerstadens hyresrätter har sålts ut för en billig penning, har vi fått invånare som inte bryr sig om ny arkitektur eller nya hus om det minskar värdet på den egna lägenheten. Knäckfrågan blir alltså hur vi ska kunna kombinera självbestämda och lokal demokrati med en stadsutveckling som gynnar det stora flertalet. Även om vi inte har något enkelt svar på den frågan så är vi ganska säkra på att om vi vill ha en framtid där

*det mellan dessa höga hus en dag  
stiga en sång,  
än mer förunderlig och skön än den  
vi hört en gång*

...så måste vi låta människor själva få ta mer ansvar för sina kvarter!

Istället för att se lycka som något som kan föreskrivas eller regleras fram, kan vi se den som en inneboende möjlighet, en möjlighet vars existens – men inte innehåll – kan förebyggas eller främjas med hjälp av infrastruktur för gemenskap, självförvaltning och medbestämmande. Kontentan blir således att om vi bygger en infrastruktur som gynnar uppkomsten av såväl spontana som mer planerade sociala sammanhang så bygger vi en infrastruktur som också gynnar människors välmående, utan att behöva skriva ut några recept på vad lycka är.

## **LIBERALISMENS HÖGSTA STADIUM**

Vi hatar bilar därför att bilismen har gjort oss till slavar under sitt rörelsemönster. Ett liberal-individualistiskt rörelsemönster som tvingar oss att sätta prislappar på våra kroppar, vårt arbete och på vår tid. Precis som liberalismen gav oss en helt meningslös valfrihet i utbyte mot trygghet och välfärd har bilen gett oss mobilitet på bekostnad av vår rörelsefrihet.

Vi lever i transportåldern. Marknaden är beroende av ständig rörelse, och liberalismen bestämmer politiken: den tvingar oss att vara flexibla, mobila, tvingar oss att vara ensamma individer. Först när vi försöker förstå och själva styra denna rörelse har vi en chans att ta makten över våra liv. Det är självfallet inte bilen i sig som är vårt största hatobjekt, utan det samhälle den skapar. Men bilen som enskild transportmaskin existerar inte längre, bilen är inte någon tjugig pryl som kan höja vår livskvalitet eller öka vår frihet. Med bilen har vi fått massbilismen och alla dess kostnader på köpet.

Massbilismen har kommit att innebära liberalismens absoluta herravälde över vardagslivet. Den har skapat en värld där rörelse är något som måste ske isolerat. Men det är viktigt att komma ihåg att föreställningen om oss själva som atomära individer inte är något självklart, den måste ständigt reproduceras och vidmakthållas. Bilen är det perfekta redskapet för att isolera människor från varandra, för att kontrollera oss och göra oss sårbara. I bilens värld söker varje förare vinning på andras bekostnad. Vi spelar ett nollsummespel där ingen kan vinna utan att någon annan förlorar – en fortkörning här och en omkörning där låter någon vinna en minut på bekostnad av någon annans tid... Eller liv.

Vi lever på 2010-talet och är medvetna om bilismens alla nackdelar, men ändå tycks den romantiska illusionen om bilen som frihetssymbol lika glittrande och oantastlig som för 50 år sedan. Varken alarmerande forskningsrapporter eller deprimerande trafikstockningar har vållat bilens varumärke någon större skada. Det finns en orsak till det: den liberala

ideologin med sitt speciella förhållande till frihet och rörelse. I denna bok har vi introducerat begreppet automobilitet i ett försök att ringa in den liberala synen på rörelse. Innebörden blir tydlig i begreppets två ord: Självständighet (autonomi) uppnås genom rörelse (mobilitet) – och rörelse kan bara uppnås självständigt.

Automobiliteten, bilens ideologi, finns inte bara på vägarna. Titta på nästa fotgängare som hastar fram från punkt A till punkt B utan att stanna upp för att uppmärksamma sin omgivning eller sina medmänniskor. Det är inte ett mänskligt rörelsemönster, fotgängaren beter sig som en bilist! I och med massbilismen har bilen påfört sin logik på all samhällsplanering, våra städer är byggda för att omforma alla kroppsliga flöden efter bilens rörelsemönster. Bilismen har etablerat sig i våra hjärnor och därifrån styr den våra samhällen med en antisocial logik av rationalitet, funktionsuppdelning, hastighet, målmedvetenhet och effektivitet.

Alla måste anpassa sig efter den starkaste i trafikmaktordningen, och eftersom ingen strukturell hierarki är en isolerad företeelse är det samma personer som gång på gång finner sig överkörda av de privilegierade grupperna. Möjligheten till mobilitet är tätt sammankopplad med klass, kön och plats: de som inte har råd att köpa en bil fråntas rätten till mobilitet när samhälleliga resurser som kunde ha gått till kollektiva transporter äts upp av bilismen.

I bilsamhället är alla andra transportmedel för dåliga. Kollektivtrafik, cykel och gång kan aldrig konkurrera med bilen på bilens villkor. Detta förklarar varför bilen fortfarande lyckas behålla sin positiva laddning, trots det djupt paradoxala i att ha en frihetsmaskin som är beroende av ett specialdesignat kontrollsamhälle.

När en bil tar upp plats i staden kan ingen annan bil köra där. Varje parkerad bil hindrar nästa bil från att parkera. När en bilist kör för fort måste alla andra anpassa sig och lägga extra mycket uppmärksamhet på honom för sin egen säkerhet. 1900-talet var ett sekel av anpassning till massbilismen. Våra städer byggdes om från grunden med målet att tillgodose bilismens alla behov: uppbyggnad och utbyggnad av motorvägar, parkeringsplatser och

trafikregler tog enorma samhälleliga resurser i anspråk. Men varje ny gata genererar mer trafik än vad den har kapacitet för, varje parkering fylls till bredden och varje ny stadsjeep tvingar andra att köpa en ännu större bil för sin egen säkerhets skull.

Våra liv och våra möjligheter begränsas av det hyperkontrollerade samhälle som krävs för att ett transportsystem byggt på individualism och höga hastigheter inte ska kollapsa fullständigt. I bilsamhället har automobiliteten tvingat in oss i ett beroende av sina egna institutioner: banklån för att köpa bilar, långa arbetsdagar för att betala omkostnaderna och lånen, oljebolag för att tanka, verkstäder när bilen går sönder, stater för att bygga och upprätthålla infrastruktur och så vidare i all oändlighet.

Bilen har gett oss liberalernas drömsamhälle, där vi är tvångsinlagda på den frihetens slutna avdelning som utgörs av externa köpcentrum och oändliga motorvägar.

Den absurda funktionsseparering som innebär att vi ska bo på ett ställe, arbeta på ett annat och roa oss på ett tredje är en direkt produkt av bilsamhället, där vi endast med hjälp av bilen effektivt kan ta oss mellan dessa platser. Vi åker bil till gymmet för att staden är för förorenad och otrevlig för att motionera i. I brist på tid slafsar vi i oss en torftig macka i bilkön på väg till jobbet. Vi arbetar mer och mer för att betala all skit, vilket leder till att vi måste arbeta ännu lite mera för att kunna spara pengar och åka på semester för att koppla av från arbetet.

Ständiga krav på högre vinster står i direkt motsättning till meningsfulla saker som kortare arbetstid och levande lokalsamhällen. Vårt transportberoende är så normaliserat att vi ofta glömmer bort hur absurt och sjukt det är, men vi måste faktiskt inte ta bilen till gymmet för att röra på kroppen eller flyga över halva världen för att koppla av. Det finns andra möjligheter.

Det talas ibland om att bilismen leder till ett *drive in*-samhälle, och visst kan vi se tendenser till det när fler och fler samhällsfunktioner avgränsas från varandra och anpassas för att maximera bilens effektivitet. Vad det däremot talas mindre om är den flykt från samhället som bilen innebär. Bilen är en

privatägd stålbunker på hjul som skyddar sin förare mot andra människor. Bilisterna behöver inte gå av på samma hållplatser, lyssna på andra människors samtal, utsättas för deras lukt eller på något som helst sätt märka av någon mänsklig närvaro. Förflyttningen i bilen sker helt isolerad. Ensam. En man per bil. Det är en märklig frihet, en frihet som föder rädsla.

Draget till sin spets blir det som i stadsdelen Kreuzberg i Berlin där billoft har introducerats. Där har man alltså byggt en hiss från gatan som låter bilägaren parkera i sin egen hall, trots att lägenheten ligger i ett flerbostadshus mitt i stan. På detta sätt går det att undvika varenda sekund ute på gatan, i samhället, där alla andra jobbiga människor är. Vi rör oss vidare från ett *drive in*-samhälle mot en ännu mer extrem situation: *drive through*-samhället. Eller går det ens att kalla det för ett samhälle?

Kanske döljer sig en rädsla bakom vårt bilhat, för visst är det skrämmande att inte vara säker på om det som vi lever i kan kallas för samhälle. Ett samhälle tänker vi oss som en gemensam plats där var och ens närvaro formar helheten. Bilismen med sin individualism krockskadar den sociala väv som samhällen består av och bygger in helt onödiga konflikter mellan människor som bara försöker leva och överleva i sin vardag. Ett finger åt en omkörande bilist eller en svordomsharang efter en fotgängare är vanligt förekommande bilrelaterade konflikter. Otrevligt, javisst, men tämligen oskyldigt. Ibland går det värre och löpsedlarna får uppfinna nya ordsammansättningar som PARKERINGSMORD.

Om vi ska kunna överskrida liberalismen så måste vi bekämpa bilismen. Kollektivisering och organisering är liberalers stora skräck och kollektivtrafiken är ett kraftfullt vapen mot bilsamhället. Bilismen gör oss ensamma och isolerade från varandra; kollektivtrafiken skapar sammanhang och gemenskap. Bilismen är ett farligt spel där varje ny bilist försämrar för de andra, medan kollektivtrafiken är ett gemensamt rum som bara blir bättre ju mer det tillåts växa. När bilismen stänger in och kopplar bort så öppnar kollektivtrafiken upp och kopplar ihop. Vi kan förändra våra samhällen i riktning mot ett minskat behov av mobilitet. Detta innebär självklart inte att vi ska sluta förflytta oss – bara att det meningslösa, repetitiva resandet måste

minska, och att vi bör strukturera de resor som görs utifrån insikten att vi alla, tillsammans, utgör samhället.

Precis som idén om den fria individen med makt att styra över sitt eget öde är en produkt av en viss samhällsstruktur, så är idén om automobilitet beroende av en politik som skapar den, definierar dess gränser och maskerar dess inneboende antagonism. Nämligen att din automobilitet bygger på någon annans immobilitet. En bil är bara nyckeln till frihet så länge samhället räknas bort – härav alla bilreklamer som utspelar sig på öde bergsvägar. Istället för att bygga om kollektivtrafiken efter bilismens spelregler bör vi bygga ut den; istället för att individualisera den bör vi förstärka dess funktion som det sociala nav våra liv och i förlängningen vårt samhälle spinner kring. En början är att inte bara acceptera, utan gladeligen affirmera det kollektiva i kollektivtrafiken.

Nu för tiden går det inte många dagar mellan tillfällena då någon utropar jagets kris, så vi ropar tillbaka: Låt oss ta tillfället i akt att elda på dess undergång! Varje bil är en isolerad ö, men ingen människa är en ö. Vi är organiserade, våra hjärtan brinner och era bilar också. *Danos más gasolina!*