

MOBILITETSSAMTAL

2007-07-12, Almedalen

Beskrivning

Vilket är värdet av fri mobilitet för människor? Hur viktig är mobiliteten för samhället, för en fungerande arbetsmarknad, för handeln och för demokratin? På många områden finns det idag politiska ambitioner att begränsa det fria resandet. Är mobiliteten hotad och vad i så fall betyder det? Detta är temat för ett samtal mellan ledarskribenter och politiker.

Medverkande

Fredrik Bergström, VD för Handelns utredningsinstitut
Johan Hakelius, debattör, krönikör och journalist.
Maria Abrahamsson, ledarskribent vid Svenska Dagbladet
Rolf K Nilsson, riksdagsledamot (m) från Gotland
Merril Boman, Volvo lastvagnar
Anders Ydstedt, moderator

Referat

Bertil Moldén inledde seminariet genom att återberätta Göran Perssons syn på hur mobiliteten ökat sedan familjen skaffat sin första bil och lämnade därefter ordet till Anders Ydstedt som presenterade talarna och ämnet.

- Vi skall prata om värdet av mobilitet och hur den fria rörligheten kommer att se ut i framtiden, sade Anders Ydstedt.
- Hela vårt liv bygger på mobilitet, vi rör oss mer och mer och fortare och fortare, men reflekterar vi egentligen över att vår tillvaro bygger på mobilitet?, undrade Anders Ydstedt.
- När friheten hotas i diktaturer begränsar man mobiliteten för att kontrollera medborgarna, vi har sett exempel på hur man inför inrikespass och bygger murar. Frihetsbegränsningen är oftast en begränsning av mobilitet. Det blir en drivkraft att riva diktaturer. Jag minns när jag läste en bok för några år sedan, *Honeckers kanderade äpple*, där en av personerna skriver om hur de under DDR-tiden stod samlade vid stängslet i hamnen för att se på fartygen som kom in från Trelleborg. Det enda de drömde om var att en dag få åka till Trelleborg, vilket också var det första de gjorde när muren föll, de bokade en dagsutflykt till Trelleborg. För mig är historien väldigt verklig eftersom jag vid den tiden arbetade ombord på fartygen och såg människorna samlas varje gång vi lade till, berättade Anders Ydstedt.
- För att förstå mobilitet måste vi kanske se motsatsen till mobilitet också, alltså inskränkningar i rörelsefriheten som ju faktiskt är det strängaste straff man kan dömas till i Sverige. Så viktig är mobiliteten alltså att en begränsning av den är det högsta straff man kan dömas till, fortsatte Anders Ydstedt.
- Det finns över hela landet ett stort engagemang för mobilitet, människor spenderar gärna tid och pengar på till exempel Vallåkraträffen och bensinskatteuppror.se.
- Den fria rörligheten är nödvändig för handel, transporter, varuproduktion och tjänstesamhället. Folk lever ofta kvar i tron att arbetet innebär att vi går till och från

jobbet på fabriken vid samma tid, livet ur. Men resandet blir istället mer och mer individuellt och kravet på smarta reselösningar blir allt större, sade Anders Ydstedt.

- Rörligheten kan i framtiden komma att bestå av vägar som trafikerad av hypercars, Scantias hybridbussar och flyg med biobränsle i tanken. Rörligheten kan bli helt tyst och utsläppsfri, vi borde tänka på det istället för att fundera ut störningar i syfte att minska mobiliteten, fortsatte Anders Ydstedt.

- Ändå naggas den fria mobiliteten ständigt i kanten. Trängselskatter, fartkameror, och så kallad Mobility Management är exempel på detta. Vi möter också protester mot rörligheten på arbetsmarknaden och det dyker ständigt upp förslag på hur vi skall begränsa rörligheten. De Gröna i Tyskland hade faktiskt en policy där de diskuterade de bästa sätten att minska miljöstörningarna utan att minska mobiliteten. De bestämde sig för att koppla samman störning och nytta, och väga det mot vartannat. När det gäller resor är det vanligaste politiska sättet att minska miljöpåverkan också att minska resandet i sig. Frågan är om detta är ett modernt sätt att se på mobilitet, undrade Anders Ydstedt innan han frågade panelen vad de själva lade in i begreppet mobilitet.

Fredrik Bergström fick ordet.

- Miljövänliga B52-flygplan känns spännande Det kanske är det nya, miljömedveten bombning, sade han.

- Begreppet mobilitet är stort, inkomströrlighet inom handeln, eller en formell rätt att röra sig eller inte. Ibland är det regler som hindrar och ibland saknas en vilja. Ibland finns en vilja men inte ekonomiska resurser. Det finns också påtvingad rörlighet kontra frivillig rörlighet. Hyresmarknaden som är reglerad kan till exempel tvinga folk till påtvingad rörlighet. Ryan Air och lågpristrenden har skapat ökade möjligheter till mobilitet. Förr i tiden åkte svenskarna till Spanien, men nu har Spanien gått långt bättre och kombinerat med en sämre ekonomi i Sverige gör det att folk reser längre bort istället, fortsatte Fredrik Bergström.

Maria Abrahamsson tog vid.

- Det är inte så länge sen det blev folkligt att resa, idag är det tyvärr förknippat med ett dåligt samvete hos många att resa och därför begränsar vi det. Med IT behöver man ibland inte resa någonstans. Men visst vore det snopet om resandet allaredan skall vara slut? Vi skall hela tiden vara mer lokala, det skall vara närproducerad mat det tros finnas kvalitet i att handla lokalt. Men minskat resande kan också vara EG-domstolens dom som gör det möjligt att tillåta nätimport av alkohol och få det hemkört istället för att svenskarna skall åka till Tyskland och bunkra är något som vi ur miljösynpunkt bör ta vara på. Men miljömedvetna unga människor känner idag en skuld och är negativt inställda till resandet, sade hon.

- En form av negativ mobilitet är EU-parlamentets ständiga resor fram och tillbaka hela tiden, det borde man kanske begränsa. Jag noterade också att Göran Persson snott hela cykelköret av Odd Engström som korat den till bästa uppfinningen, eftersom den gjorde det möjligt att ta sig nästa dansbana, och på så sätt minskade inaveln i bygden, fyllde Johan Hakelius i.

- Men själva synen på att rörlighet är någonting positivt har försvunnit. Vad hände med visionen om den flygande bilen? På 50-talet trodde man på den, men nu går vi mot nollvisionen. Det säger en del, den enda vision vi har i samband med resande är nollvisionen, det blir märkligt när det gått så långt. När man bygger bilar och andra färdmedel, så finns det ett otroligt fokus på säkerhet och miljö och det i sig kommunicerar att resande är farligt. Det skadar antingen oss själva eller miljön. Vi fokuserar inte alls på

det positiva med att resa. Jag tror att det är en maktfråga, den viktigaste i Östtyskland var själv censuren. Det samma ser vi i mobilitetsfrågan, politikerna skam- och skuldbelägger medborgarna så att de inte reser längre. Det är en obehaglig maktstruktur. Skönt att de har lite dubbelmoral, men det hela är en maktstrategi för människor som vill ha makt över andra.

Rolf K Nilsson tog därefter till orda.

- Jag kan börja med att konstatera att bilismen tydligen är ogudaktig nu också, sade Rolf K Nilsson och visade upp ett exemplar av tidningen Dagen, med en debattartikel som beskrev bilismen negativt.

- Mobilitet är frihet för mig. Men man märker av sitt frihetsbehov först när det tas ifrån en. Jag minns till exempel när man i Visby för ett tag sedan införde bilförbud innanför murarna för alla utom de boende och för skrymmande transporter. Så jag gjorde helt enkelt så att jag tog en stor TV, och lastade in i baksätet. På så sätt tänkte jag att jag kunde bli stoppad av polisen åtminstone två gånger, första gången tänkte jag säga att jag var på väg till TV-reparatören och andra gången tänkte jag säga att jag var på väg tillbaka med den. Ett annat exempel är när jag som relativt nyinflyttad gotlänning upplevde en sträng vinter på ön, då de stoppade både färje- och flygtrafiken. Man kunde inte ta sig härifrån och jag upplevde en stor ångest av det. Möjligheten att röra sig är otroligt viktig, fortsatte Rolf K Nilsson.

Därefter fick Merril Boman ordet.

- När vi talar om frihet kan det vara till eller från någonting. Vi säljer massor med lastvagnar till Östeuropa som fått nya möjligheter till handel sedan muren föll och demokratiseringsprocessen upplevs som otroligt stor när man får flytta gods och köpa saker i affären. De dubblar sina kap i transporter nästan varje år i före detta Sovjetländer. Vi tänker inte på det och tar det för givet. Skruvar vi på detta så blir det dags att kunna gå tillbaka i tiden. Men det finns olika intressen i detta, vissa vill begränsa och andra vill öka mobiliteten, sade han.

Fredrik Bergström instämde.

- Rörligheten har en sida av internationellt handel också, där andra gör resan åt oss så att vi kan konsumera hemma. En vanlig kökshandduk till exempel produceras idag bättre och billigare i Baltikum än om vi skulle ha gjort det i Sverige. Vi har avskaffat ytterligare rörlighet genom access till ett utbud som tidigare bara var tillgängligt för rika som kunde finansiera sina långa resor till exotiska platser. Alla har idag access till allting, globalisering för stora vinster med sig.

- Men det ena utesluter inte det andra. Se på Röpkes alibism. Han menade att det fanns en rastlöshet i moderna kulturer som är negativ, men att allt är bättre någon annanstans. Detta har inget att göra med mobilitet, men mobilitet kräver ett ansvarstagande för ens eget välbefinnande. För att vara en bra ”mobilitet” måste man ha ett hem där man är rotad. Mobiliteten är ett verktyg för att kunna fullgöra livet och är inte ett mål i sig, fortsatte Johan Hakelius.

Fredrik Bergström kommenterade.

- Problemen kommer när man skall reglera detta. Närproduktionen funkar inte med stora marknader, och då funkar inte regleringar, sade Bergström.

- Hemkört får ju en helt ny dimension, när man kan prenumerera på grönsaker och så vidare. Den viktigaste möjligheten för mobilitet är kunskap, skola och utbildning. Annars

blir vi orörliga i intellektet. En bra skolpolitik kan göra oss rörliga både geografiskt och intellektuellt, det är det som ligger mig närmast hjärtat när det gäller mobilitet, sade Maria Abrahamsson.

- Jag har faktiskt motionerat om att kunna köpa närproducerad sprit. Idag går inte det utanför systembolaget, vinodlare får inte sälja på sina egna gårdar. Här på Gotland har vi Gutevin som skulle köpa en flaska av sitt eget vin och alltså fick ringa Systembolaget och beställa en flaska. Sedan fick han vänta på att Systembolaget skulle ringa upp och lägga beställningen hos honom, varpå han tog sin flaska och körde till Systembolaget där han lämnade flaskan i varuintaget, sedan gick han runt knuten och in i själva butiken där han ställde sig i kö och fick hämta ut sin flaska som han sedan körde hem med, samma väg han kommit, berättade Rolf K Nilsson.

- En annan sak vi inte skall glömma är att olika aspekter av mobilitet hänger ihop, det kan vara svårt att klara av social mobilitet utan att flytta sig även geografiskt. För att kunna flytta sig socialt måste man flytta sig geografiskt, man blir inte profet i sin egen hemstad som man brukar säga, sade Johan Hakelius.

- Det är riktigt, vi ser en urbanisering där man flyttar till en marknad där man kan göra en social resa. Det gäller även för företag, fyllde Fredrik Bergström i.

- Teknikutveckling stödjer mobilitet, idag kan nästan allt kan göras via datorn så att man blir helt orörlig och då försvinner sociala möten, men samtidigt kan mobiliteten ökas då man kan jobba var man vill och inte behöver sitta på ett kontor, sade Rolf K Nilsson.

- Men det finns också problem med ökade transporter, exempelvis miljö, slitage och så vidare. Men ser vi problemen som det är så kan vi göra riktiga avvägningar och då finns inga hinder för att lösa transportproblemen. Det finns idag en stor konsensus kring viljan att lösa problem. Det finns till exempel en enhet vid Chalmers som tillsammans med 20 doktorander forskar kring kategorisering och prioritering av klimatpåverkan och mobilitet, sade Merrill Boman.

- Det är viktigt att vi vidtar rätt åtgärder. Bränsleskatterna skall täcka den reella miljöförstoringen. Det läggs dock lager på lager av miljöpolitik och det finns till exempel många som är emot stora köpcentra, men hur ser miljöfaktum ut? Är det relevant ur miljöhänsyn, kommenterade Fredrik Bergström.

- Har ni tänkt på det att politiker alltid får frågan vad de kör för bil, inte hur mycket de kör, det är ett bra exempel på miljörelevans, sade Maria Abrahamsson.

Anders Ydstedt undrade med anledning av diskussionen om vi verkligen är medvetna om mobilitetens värde.

- Nej, vi är inte uttryckligen medvetna om den. Det som är stora framsteg blir snabbt vardagligt. Idag är vi teknikblasé, vi tar för givet att tekniken skall fixa allt och utvecklas. Därför värderar vi den inte. Och därför funderar vi inte över värdet, svarade Johan Hakelius.

- Nej, vi reflekterar inte över den i vardagen. En intressant tanke vore att ta bort allt som hade rest ur affärerna. Vad skulle hända då? Vi skulle ta bort kanske 70, 80 eller 90% av utbudet. Ta en kostym som exempel, H&Ms kostymer, som folk faktiskt har råd med, har rest jättemycket, däremot har en skraddarsydd kostym för tjugotusen som producerats i Sverige kanske inte rest alls. Vårt välstånd bygger på logistiska innovationer, det enda sättet att skapa välstånd är att ta in varor i landet, för förädling, sade Fredrik Bergström.

- Om vi använder oss av bättre logistik kan vi göra mycket. Vi kan spara mycket resurser på att använda avancerade logistiska system och utvecklingen, sade Merrill Boman.

- Även här är skuld känslorna stora, jämför bara med sopsorteringshysterin och sopsponerna som härjar lite varstans, kommenterade Maria Abrahamsson.

- Ja, dessutom får vi betala för tjänster som vi förväntas göra själva, tillade Johan Hakelius innan seminariet tog en kort paus.

Efter pausen diskuterades hoten mot mobiliteten. Anders Ydstedt inledde med att helt enkelt fråga vilka dessa hot kan tänkas vara.

- Terrorismen har försvårat för mobiliteten. Dock är hoten ganska marginella, men ta exemplet att Metallicas sångare James Hetfield inte kunde komma in genom tullen i Sverige för att han hade skaffat ett talibanliknande skägg, menade Johan Hakelius.

- Ett aktuellt exempel är SAS-strejken. Vi undersökte vad den egentligen kostade. Vi räknade ut att hälften av alla resor var affärsresor, ungefär 30 000 affärsmöten fick ställas in och 18 000 gav uttryck för att den hade negativa effekter på deras affärer, berättade Fredrik Bergström.

- SAS är ett generellt hot mot fri mobilitet anser jag, tillade Johan Hakelius.

- Likadant SJ, sade Maria Abrahamsson.

- Skolans roll för mobiliteten är viktig. Det ligger en väldig börda för regeringen att skapa en skola som skapar rörlighet och ger eleverna instrumenten för att kunna skapa mobilitet. Mobilitet är det yttersta instrumentet för rättvisa, och för att göra livet värt att leva utifrån deras situation. När vår nuvarande arbetsmarknadsminister skulle kunna bejaka mobiliteten genom att vilja att folk skall flytta om de inte får jobb, men det är lättare att ha kontroll så länge de är fast i åtgärder eller håller sig inom arbetsmarknadens områden. Ett område där mobiliteten faktiskt har främjats är de höga fastighetskatterna som tvingat folk att flytta från sina hem, fortsatte Maria Abrahamsson.

- Detta är inte bara ett storstadsproblem, brukssamhället är och har alltid varit en mobilitetsfälla. Att vara fast i jobb på bruket var förr en hemska för att folk inte skulle kunna bryta sig loss. Idag ser vi att om man sitter med ett lantbruk på landsbygden är du fast och kan inte röra dig till ett nytt arbete lika lätt, sade Merrill Boman.

- Dessutom handlar det om ekonomiska förutsättningar. De som hotar mobiliteten behöver nödvändigtvis inte ogilla den. Men allt som rör sig beskattas, det vore kanske bättre att ha skatt på sådant som inte rör sig? Vi är ett rikt land med en fattig fördelning. Svenskarna har inte några fuck-off-money, och har jag inte den ekonomiska makten att ta för omgivningen obekväma beslut är jag inte mobil, sade Johan Hakelius.

- Ett hot är en avtagande teknisk utveckling. Kan vi vänta oss den flygande bilen? Kan vi se nya tekniska innovationer som kan hjälpa oss till ökad mobilitet? Utan teknik ökar inte mobiliteten, menade Fredrik Bergström.

- Vi ser mycket ny teknik, bland annat ser vi flygteknik i lastbilar. Tekniken är inte den begränsande faktorn. Vi skulle inom några få år kunna ha fullt med lastbilar som kör på alla tänkbara nya bränslen, men det finns ingen produktion, men politikerna vill inte standardisera. Vi behöver definitivt en ökad mobilitet i intellektet hos politiker, svarade Merrill Boman.

- Alla skatter, pålagor och avgifter begränsar mobiliteten och är ett hot mot den. Till exempel är det billigare att hyra ett plan med pilot om man är fler än fem, mot vad det kostar att flyga reguljärt, sade Rolf K Nilsson.

- Vi skall också komma ihåg att det kan finnas miljöer där man inte skall köra bil, tex Visby på sommaren. Men det behöver inte vara ett hot mot mobiliteten, tvärtom. Det kan öka mobiliteten om bilkörandet minskas i vissa avseenden. Om man investerar djupt i en viss lösning vare sig det gäller bränsle, vägsystem eller någonting annat, så blir det svårt att bryta sig ur även om det inte är bästa lösningen. Man måste kunna tänka om, det kan dock bli dyrt och medföra svåra hinder. Vi kan välja en spårbunden utveckling som måste göras ut, men man behöver egentligen inte vara negativ till bilkörning för det, sade Johan Hakelius

- Ta gågatorna som exempel. De har varit av godo för handeln. Först var handlarna negativa eftersom varuleveranserna skulle behöva ta bakvägar, men nu har de insett att det faktiskt är bra för affärerna, sade Fredrik Bergström.

Vilka restriktioner kan vi egentligen leva med, undrade Anders Ydstedt.

- Om rörligheten riskerar att skada någon annan så måste vi börja fundera. Hemma har vi till exempel en gata där en individ kör alldeles för fort, då får man börja fundera på att spärra av gator, bygga vägbulor och å vidare, sade Fredrik Bergström.

- Men vem skall bestämma över restriktionerna? Hur transparent skall restriktionerna vara för medborgarna. Det är omöjligt att förstå hur bränsleskatterna skall regleras, det är en otydlig process där särintressen ges stort utrymme, menade Merrill Boman.

- Ett område som jag har funderat kring är polisens mobilitet. I Stockholm patrullerar de inte längre bara genom att gå bland folk, nu kör de sin radiobil till och med i parken. Polisens mobilitet ger dem mer värde om de fanns ute bland folket, sade Maria Abrahamsson.

- Det är mode. De som verkar vinna striderna om restriktionerna är de mest extrema. Folk blir kränkta för allt möjligt och då skall det sättas restriktioner. Den som är mest känslig skall hela tiden sätta gränserna. Det är dumt, det är bättre att gå lite längre åt andra hållet. Det handlar inte längre om att lagstifta, utan om profileringsverksamhet, den som får mest uppmärksamhet betyder mest. Politikerna borde vara tråkigare, mer kommunalråd och mindre PR-människor, fortsatte Johan Hakelius.

- Ja, men vilka är det som styr utvecklingen? Det är marginalväljarna som skall vinnas och därför sker hela tiden en marginalisering av frågorna där extremerna slår igenom. Det är inte folks allmänna stora problem som dominerar, utan det är marginalfrågor som styr de senaste 20-25 åren. Marginalgrupper har fått oproportionerligt mycket genomslag, jag vill också ha fler kommunalråd, instämde Merrill Boman.

- Debatten i detta land är alltid svart eller vit. Den politiska korrektheten är förödande och de flesta ställer in sig i ledet. Vad gäller en hotad mobilitet så finns det mycket onödiga rörelse överhuvudtaget, det blir allt större enheter och det inte är så mycket sunt förnuft. Mycket skulle kunna produceras nära istället för att transporteras. Om vi upplevt mer småskalighet skulle det finnas fler jobb ute i landet, sade Rolf K Nilsson.

- Där måste jag faktiskt säga emot, konsumenten vinner på centrallager som förbilligar produktionen. Det finns stordriftsfördelar att ta hänsyn till, sade Fredrik Bergström.

- Fast det som händer är att ett litet antal producenter bildar monopol eller oligopol med höjda priser som följd, menade Rolf K Nilsson.
- Det stämmer inte, ser vi på USA så har vi till exempel WalMart som pressar priserna med 20-30%, det finns stordriftsfördelar man måste ta hänsyn till, replikerade Fredrik Bergström.
- Men hur skall vi göra för att synliggöra värdet av mobilitet, fortsatte Anders Ydstedt.
- Vi måste beskriva mobilitetens fördelar och reagera när rörligheten beskrivs negativt. DN och SvD har ofta en Stockholms innerstadsmedelklassjournalistik med journalister som skriver för sig själva, då bör vi höra av oss till tidningarna och klaga. Fungerar inte det får vi rösta med fötterna och sluta prenumerera, svarade Johan Hakelius.
- Folk blir allt mer medvetna, speciellt när de upplever till exempel inställda färjor och dåliga vägar, menade Rolf K Nilsson.
- En sorts rörlighet har fått förankring hos folket, som också är skuldbelagd. Den av vår kropp. Alla vet vi att vi bör röra oss 30 min varje dag, det är den mobilitet som fått störst acceptans, menade Maria Abrahamsson.
- Jag skulle vilja implementera mer industriella processer på samhället. Så fort någonting går snett i vår produktion börjar klockan ticka. Vi mäter hela tiden downtime. Alltså, så fort vi vill röra oss men det inte går mäter man hur lång tid det tar till dess att problemet löser dig. Då kan vi enkelt se hur mycket energi som går åt i köer och så vidare, avslutade Merrill Boman.