

# DEN ekonomiska SIDAN

Av Åke Ortmark

## Ursinnigt om bilism

»... dig bär ingen automobil i långa  
dyningar gungande utefter gatan...»  
Franz Kafka

Det är tråkigt att råka i argumentnöd för den som riktigt känner på sig att han egentligen har något väsentligt att säga. De som ställer sig kritiska till bilismens expansion har antagligen ofta varit i den förtvivalade situationen. Det är många gånger intelligenta personer, belasta, som kan skriva svenska, som ser bilar kring sig och tycker a om det och vill säga ifrån att nu får det verkligen vara slut på eländet. Men det råkar ju förhålla sig så att det inte är tillräckligt att säga att bilismen är en fasaväckande företeelse; man måste efter förmåga söka visa vad det är som är så hemskt, det fordras rationella argument. På den punkten har mången bilfiende fallit. — å dock så djupt som K. G. Rehn.

Denne man, som är amanuens i Vattenfallsstyrelsen, har i juni-numret av den utmärkta tidskriften Perspektiv skrivit en artikel om bilismens vådor, för individen och samhället. Hans åsikter är mycket bestämda och hans prosa mörkfull. Rehn lämnar intet invektiv oanvänt.

Det vore naturligt att lämna Rehns alla elakheter åsido. Att han liknar bilar vid kackerlackor eller skalbaggar — obs: när de ses från luften — finns det väl knappast anledning att ta så allvarligt. Det är inte menat som ett argument mot bilismen. Rehn har inte menat något alls med det. Frasen är bara ett uttryck för att han illa förmår tygla sitt ursinne. Inte heller är han väl särskilt allvarlig när han påstår att bilismen försäkrat en »snedvridning av hela ekonomin» eller när han tecknar en förtjusande snabbkiss av bilsamhället Sverige, där »dragspel av plåt med blodiga lik utefter vägar» är en typisk ingrediens, och antyder att bilisterna skulle vara i positiv mening »imponerade» av trafikolyckorna.

Det är dock inte lätt att i detta svammel — bilen är tekniskt sett en bluff därför att plåten »så snart (?) förändras till ömklig skrot vid en krock» — hitta några sakliga argument och när en tendens åt det hållet förekommer blir Rehn vanligen ologisk eller obegriplig. Han driver med särskild intensitet synpunkten att bilismen skulle innebära ett »gigantiskt» samhällsekonomiskt slöseri. Stödet för den synpunkten har Rehn satt in några meningar tidigare. Där står det, alldeles plötsligt, att vi har tre gånger fler bilar än som skulle »behövas» i ett »funktionellt eller struktursanerat samhälle» — vad som nu kan menas med det. Men senare i artikeln skjuter Rehn själv snällt och villigt sönder sin argumentering genom medgivandet att hans beräkning över bilantalet bara är en tankelek. Bilvännerna kan alltså lugnt glädjas åt bilismens fortsatta expansion.

Stundtals tar Rehn till brösttonerna. Med märkbart darr på stämbanden ställer han upp två motsatser, två oförenliga, kämpande storheter: »samhället» och »bilismen». Sedan spänner han ögonen i oss och frågar oss vad vi

väljer. Problemet i Rehns värld är hur många av oss som skall välja det rätta och riktiga; här finns inget både-och, minsann inte ens en tredje ståndpunkt. Själv har Rehn för länge sedan valt: »Skall vi rätta städer, gator, samhället efter bilismen eller skall vi rätta bilismen efter samhället. Jag tar det senare alternativet.» Här är Rehn obegriplig eftersom han inte varit tillmötesgående nog att förklara vad han avser med »samhälle». Han kanske med »samhälle» menar ungefär vad han säger, nämligen städer, gator, parker och rännstenar. Det är väl i så fall ganska klart att dessa döda tingestår bör rättas efter dem som skapat dem och använder dem, nämligen efter människorna, och om nu människorna blivit eller vill bli bilister bör tydligen »samhället» rättas efter bilismen, dvs. efter människan. Men Rehn vill utifrån sina minoritetsvärderingar planera samhället på ett människofientligt sätt.

Eller kanske fiendligheten bara är skenbar? Rehn kanske i likhet med gammaldags uppfostrare i varje situation vet vad som är bäst för barnet och är beredd att driva sin vilja igenom trots gråt och förtvivlan i barnkammaren? Så förhåller det sig mycket riktigt. Rehn hör inte oväntat till den falang som bättre än människorna själva anser sig kunna bedöma vad de behöver, vad de egentligen vill ha. Det är naturligtvis först och främst bostäder. Den synpunkten är inte ny. Genom att upprepa den har Rehn solidariserat sig med en debattör av helt annan kvalitet, nämligen Kaj Björk i Tiden. I artikeln »Bilar och bostäder» (1954: 3) beklagade Björk »missförhållandet mellan privatbilbestånd och bostadsutrymme i dagens svenska samhälle» och frågade sig om det inte skulle vara möjligt att »dirigera samhällsekonomins resurser så att det blir ett större utbud av bostäder och ett mindre utbud av bilar».



Niobarnsmor som kelle avstår kläder än bil

Björk, som argumenterade på ett begripligt och sansat sätt, blev ganska hårt kritiserad på vissa håll — bl.a. i den kooperativa tidningen Vi — för att vilja styra konsumtionen med odemokratiska metoder.

En dylik önskan är naturligtvis inte ny. De herrar som 1945 satte ihop »Det framtida Stockholm — riktlinjer för Stockholms generalplan» trevade efter samma beklagliga linje. De antog att bilbeståndet skulle komma att öka i Sverige, men sade att vägande skäl talar mot en lika kraftig ökning som i USA. »Det kan diskuteras

om det inte hos oss är önskvärt att i första hand inrikta en med stigande välstånd ökande köpkraft i annan riktning» — mot bostäder, nämligen. Sedan kom det viktiga tillägget: »Myndigheternas politik torde komma att anpassas härefter.» Det är inte människorna som skall bestämma vad de vill konsumera.

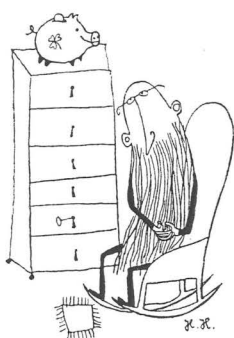
Hittills har ju dock försöken att stoppa bilismens begynnande expansion i stort sett misslyckats, säkert till stor förtret för dem som med varm sympati betraktar en viss polisman i Chicago, vilken 1895 beordrade Mr Elwood Haynes — bördig från Kokomo i Indiana — att vid vite ta sitt hästlösa fordon från vägen. Detta ur svensk synpunkt så aktuella case är hämtat ur makarna Lynd's klassiska sociologiska arbete »Middletown» (New York 1929), som för övrigt ger många belägg för att bilarna alltid förmått folk att bete sig å det mest omoraliska. Det berättas t.ex. om en mor till nio barn som utbrister, med emfas, »vi är hellre utan kläder än bil», överträffad endast av den mor som förklarade att mat är en ren oväsentlighet jämfört med automobilen.

## Klokt om gubbar

I debatten kring förgubbningsproblemen har det framförts en hel del synpunkter som vid en hastig blick förefallit mycket rimliga och därför också blivit allmänt omhuldade. Sedan några forskare på olika områden gjort sig besväret att fundera igenom problemen och ge ut sina tankar i tryck visar det sig emellertid att många av våra käraste åsikter inte varit något annat än bedrägliga missuppfattningar.

Resultaten av dessa forskares tankemödor finns samlade i Industriens Utredningsinstituts nyligen publicerade »Industrien och förgubbningsproblemen» (Stockholm 1955. Kr. 7: —). Skriften innehåller förutom uppsatser med ekonomiska, medicinska och sociologiska synpunkter på åldringsproblemen också ett referat av diskussionerna mellan företrädare för arbetsmarknadens organisationer, industriföretag etc. vid IUI:s konferens hösten 1954.

Den mångomtalade försörjningsbördan har t.ex. ofta missuppfattats i den populära debatten. Det har blivit naturligt att säga att åldringarna äter och dricker på den arbetande, aktiva befolkningens bekostnad. Vi måste avstå en del av det som vi producerar under ett år till åldringarna, vilka alltså är en börda för oss. Och eftersom svenska folket »förgubbas», eftersom åldringarna blir allt fler, kommer också bördan att bli tyngre. Det där blir allt ett allvarligt samhällsekonomiskt problem med trista konsekvenser för vår levnadsstandard.



I en av uppsatserna i IUI:s skrift ser man emellertid betydligt mer nyanserat på saken — ungefär så här: Det är visserligen riktigt att vi måste avdela en växande del av den gemensamma produktionskakan till att försörja det stigande antalet åldringar. Men av det följer inte utan vidare att man kan behandla åldringarna som en börda för de aktiva. Det är nämligen tänkbart att produktionskakan blivit mycket stor, just därför att antalet åldringar är stort. De gamla har ju möjligheten att

spara för sin framtida försörjning under sin aktiva tid och i den mån detta sker blir också kakan större än den annars skulle ha varit.

Detta resonemang kan illustreras på ett tillspetsat men upplysande sätt. Antag att vi bygger fryshus där vi under vår aktiva tid lagrar stora mängder mat, som vi sedan portionsvis kan hämta ut efter uppnådd pensionsålder. Vi har då själva sparat för vår ålderdomsförsörjning och de aktiva har ingen anledning att anse sig utöva välgörenhet mot oss. Om vi finner fryshuset en smula opraktiska kan vi i stället investera i maskiner och fabriker, som också underhålls och därför kan utnyttjas när vi blir gamla. Tack vare det realkapital som vi skapat blir kakan större. För att ta ännu ett steg närmare verkligheten: vad som egentligen händer är ju att vi sparar »pengar» genom att investera i någon form av pensionsförsäkring. Pengarna placeras sedan av försäkringsinstitutionerna i t.ex. fastigheter.

Så ser mekanismen ut, i princip. Men en viktig förutsettning är givetvis att alla aktiva faktiskt sparar för sin ålderdom på detta sätt. I Sverige är det dock ännu bara en mindre del av befolkningen som är pensionsförsäkrad. Enligt förslag från flera håll skall emellertid ett system — som ger alla en ordentligt tilltagen ålderdomsförsörjning — byggas upp. Det kan få stor betydelse för den ekonomiska framstegstakten hur detta system ser ut.

Pensionssystemet kan utformas på två skilda sätt, om man för ett ögonblick bortser från mellanformerna. Å ena sidan har vi det s.k. premiererservsystemet, som enkelt uttryckt innebär att varje person sparar för sin ålderdom genom att betala in premier som tillsammans med upplupen ränta bildar en fond, vilken sedan används för utbetalningar till honom. Å andra sidan har vi det s.k. fördelningssystemet som däremot närmast innebär att de aktiva försörjer den passiva delen av befolkningen. I praktiken konstrueras detta system så att de aktivas årliga premiebetalningar fastställs till ett belopp som tämligen exakt motsvarar de samtidigt utgående pensionerna till åldringarna. Om detta system tillämpas gäller tydligen inte det som ovan sagts om försörjningsbördan; här kan ett ökat antal åldringar betyda att bördan för de aktiva blir tyngre. Inom detta system uppstår inte något sparande vilket kan vara en allvarlig nackdel med tanke på utsikterna till framtida standardstegring.

I Sverige är läget f. n. exceptionellt gynnsamt vad sparandet beträffar, beroende på att stora pensionsfonder har byggts upp — t.ex. av SPP — medan samtidigt utbetalningarna av pensioner är små eftersom så relativt få försäkringsstagare uppnått pensionsstrecket. Dessa fonder är en av grundvalarna för vår höga och ökande levnadsstandard ty de möjliggör produktiva investeringar.

Om vi emellertid relativt snabbt genomför ett pensionssystem, omfattande också dem som inte tidigare sparat för sin pensionering — dvs. närmast ett fördelningssystem — upphör detta sparande. Det diskuteras därför i »Industrien och förgubbningsproblemen» om att man inte med hänsyn till det ekonomiska framåtskridandet på längre sikt bör söka konstruera pensionssystemet så att ett betydande sparande uppstår. Det är inte otroligt att vi på det sättet gör den bästa affären, helt enkelt därigenom att standarden då kan öka i en sådan takt att större pensioner kan betalas ut.

ILL. HELGA HENSCHEN