

Den goda vägens vänner – Väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914-1959

DEL I: INLEDNING	1
1 UTGÅNGSPUNKTER OCH ÖVERGRIPANDE SYFTE	1
1.1 VARFÖR SVENSKA VÄGFÖRENINGEN?	1
1.2 ÖVERGRIPANDE SYFTE OCH PROBLEMFÖRMULERING	3
1.3 VARFÖR BILISMEN?	8
1.4 PRIVATBILENS SÄRSTÄLLNING	11
2 TEORETISK INSPIRATION – BILEN, VÄGEN OCH VETENSKAPEN.....	13
2.1 VÄGINGENJÖRERNA OCH BILSAMHÄLLET	13
2.2 BILISMENS NATURLIGA FRAMVÄXT?	14
2.3 STORA TEKNISKA SYSTEM (LTS).....	16
3 METOD, FRÅGESTÄLLNINGAR, KÄLLOR.....	25

Del I: Inledning

1 Utgångspunkter och övergripande syfte

Denna avhandling handlar om Svenska vägföreningens och den samlade billobbyns inflytande i framväxten av det svenska bilsamhället under perioden 1914-1959. I kapitel 1 redovisar jag utgångspunkterna för studien hämtade från tidigare forskning och aktuell debatt om bilismen samt formulerar ett övergripande syfte.

1.1 Varför Svenska vägföreningen?

I januari 1995 besökte jag som färsk doktorand för första gången *Transportforum* i Linköping, en konferens som varje år samlar cirka 1500 forskare, ingenjörer, beslutsfattare och kommersiella intressenter inom trafiksektorn.¹ Konferensens öppningsnummer var en estraddebatt med rubriken ”*Stannar bilen?*” arrangerad av lobbygruppen Svenska vägföreningen. Temat var en replik till Bilindustriföreningens framgångsrika och välkända reklamkampanj från början av 1980-talet, ”*Utan bilen stannar Sverige*”.

Konsertersalen i Linköping var fullsatt och på scenen fanns lastpallar arrangerade som plattformar för debattens deltagare. Från vänster kuliss hade man backat in en långtradare. Ljussättning och ljud sköttes professionellt och allt var mycket påkostat. Scenografin var sponsrad av Saab-Scania och skulle föreställa en lastgård på ett åkeri. En märklig detalj var två ljusprojektioner föreställande den välkända gröna och vita motorvägsskylten smyckad med blommor i flower-powerstil.

I debatten, som leddes av TV-profilen Siewert Öholm deltog bland andra dåvarande kommunikationsministern Ines Uusmann, Vägverkets gd. Per-Anders Örtendahl, Statoils vd. Staffan Riben, koncernchefen i Saab-Scania Lars V. Kylberg, ekonomen Pia Nilsson, Naturskyddsföreningens transportexpert Anders Roth och professor Emin Tengström. Man

¹ Transportforum arrangeras årligen av VTI och KFB – Statens väg- och transportforskningsinstitut respektive Kommunikationsforskningsberedningen – och är den största sammankomsten i Sverige för transport och kommunikationsfrågor.

talade om bilens roll i framtidens transportsystem. Arrangemanget avslutades med en diablidsföreställning där vi fick se undersköna vyer föreställande vägavsnitt i svensk natur ackompanjerat av klassisk musik, i modern tappning på elgitarr. Det slog mig först efter en stunds tittande att alla fordon på de nästan helt tomma vägsträckorna var lastbilar av märket Scania.

Svenska vägföreningens nyblivne ordförande, före finansministern Kjell-Olof Feldt, avslutade med att försäkra att vägföreningen strävade efter ett gott samarbetsklimat inom transportsektorn och inte alls ville asfaltera hela Sverige.² Efter denna upplevelse hade jag hittat mitt avhandlingsämne.

Men det var inte bara nyfikenheten inför Svenska vägföreningen och lobbyismen inom trafiksektorn som väcktes. Minst lika viktigt blev ett annat intryck. Det visade sig nämligen att debattörerna följde samma mönster, samma "liturgi" när de talade. Alla (utom Emin Tengström som propagerade för promenerandets nyttighet) inledde med att berätta en liten anekdot om det egna bilanvändandet som skulle visa att man inte var fientligt inställd till bilen eller bilismen (kritisk till vissa avarter, men absolut inte negativ).

Att förneka allmän bilfientlighet föreföll vara en obligatorisk ritual eller ett lösenord för att få delta i samtalet om bilens roll i samhället. Det slog mig att de bilvänliga tycktes bestämma tonen i den offentliga diskussionen om bilismen, de hade, om man så vill, etablerat reglerna för *bildiskursen*.³ Att undersöka om, och i så fall hur, bilismens intresseorganisationer erövrat rätten att sätta dagordningen i samtalet om bilen, har allt sedan dess varit ett mina övergripande motiv.

Under resten av konferensen, medan jag vandrade runt och lyssnade på föredrag i ämnen som sträckte sig från forskning i tjälksador, metoder för bärighetsmätning och vägbeläggningars hållfasthet till genusmönster i bilanvändandet, bilen som rum för musikupplevelser och trafikens miljöpåverkan, bekräftade alla jag talade med att Svenska vägföreningen verkligen var en viktig aktör inom sektorn. En bild som senare förstärktes när jag läste forskare som Emin Tengström, Anders Gullberg och Ove Pettersson.⁴ Tengströms *Bilismen i kris?* (1991) behandlar bilismen som ett samhällsfenomen. Han lyfter fram relationerna mellan bilen och människan och bilens plats i våra liv. Mest intressant för mitt vidkommande är kap. 3 där Tengström redovisar vilka aktörer som har stor makt i det svenska bilsamhället. Svenska vägföreningen beskrivs som en betydande aktör men svår att kartlägga genom sin diskreta verksamhet som "pressure-group". Det är Emin Tengström som mest energiskt propagerat för

² *Sverige i rörelse* – en skriftserie från Svenska vägföreningen 1995:2

³ Se till exempel Anders Roth, Naturskyddsföreningen: "Vi inser också att bilen behövs och de flesta av Naturskyddsföreningens medlemmar har naturligtvis bil" i *Sverige i rörelse* – en skriftserie från Svenska vägföreningen 1995:2, s 7

⁴ Tengström, Emin *Bilismen - i kris? En bok om bilen, människan, samhället och miljön* Kristiansstad 1991; Tengström, Emin "Bilsamhället: "Bilens makt och makten över bilismen" i Beckman, Svante (red.) *Miljö, media, makt* (del av Maktutredningen) Helsingborg 1990; Tengström, Emin *Private Cars and Political Decision-makers. An Historical Survey and a Critical Review of Current Transport Policy* Stockholm 1993; Gullberg, Anders "Bilen som första stadsmakt. Hypoteser om en efterkrigshistoria" i Beckman, Svante (red.) *Miljö, media, makt* (del av maktutredningen) Helsingborg 1990; Pettersson, Ove *Byråkratisering eller avbyråkratisering. Administrativ och samhällsorganisatorisk strukturomvandling inom svenskt vägväsende 1885-1985* Uppsala 1988. Se också Sundling, Janne "Skuggspelet bakom vägen" i *Sveriges Natur. Naturskyddsföreningens tidskrift* 1996:6 1996, för en undersökning av billobbyn och Svenska vägföreningens inflytande över dagens trafikpolitik; Om särintressen i trafikpolitiken: Ahlstrand, Ingemar, *Från särintresse till allmänintresse: Om beslutsunderlagets centrala betydelse med exempel från Öresundsbron och Dennispaketet* Stockholm 1995

behovet av en historisk beskrivning av bilismens intåg i Sverige och bilens politiska roll på ett mera allmänt plan.

Att billobbyn varit inflytelserik bekräftas också om man slår i Nationalencyklopedin. Under rubriken "Trafikpolitik och särintressen" skriver statsvetaren Jan Du Rietz att starka särintressen representerade av stora företag och lobbyorganisationer har haft stort inflytande på trafikpolitiken och de olika trafikslagets utveckling både i Sverige och i EU. Ett intimt samarbete har funnits inom sektorn mellan kommersiella intressen och politiker, fackföreningar, konsumentintressen (d.v.s. motororganisationerna – min anm.) och tjänstemän:

"Trafikpolitiken har ofta karakteriserats av korporativism med satsningar på trafikmedel och stora trafikprojekt utan tillräcklig demokratisk förankring, vilket lett till allvarliga och långdragna konflikter samt till förlust av politiskt förtroendekapital."⁵

Ett belysande exempel på detta demokratiska underskott och övervikt för särintressens inflytande är, enligt Nationalencyklopedin, den politiska process som föregick byggandet av Öresundsbron. Ett faktum som också uppmärksammats av Ingemar Ahlstrand och Gunnar Falkemark⁶

Uppenbarligen finns det föreställningar om starka intressekonstellationer med stor makt inom vägtransportpolitiken. Lars Gyllensten, som förutom att avgå ur Svenska akademien gjort sig känd som motståndare till utbyggnaden av vägnätet i Stockholm, jämförde i en artikel i Expressen bilismens intressen med det "militärindustriella komplexet". Han menade att det också fanns ett "bilindustriellt komplex" bestående av bland andra bilisterna själva, bilindustrin, vägbyggarna, ägare av verkstäder, köpcentra och bensinmackar samt fastighets- och markspekulanter och att detta komplex inte skapade en rationell transportapparat utan endast tjänade egenintresset hos medlemmarna.⁷ I avhandlingen förekommer några av de viktigaste aktörerna i detta möjliga "bil- (och väg-)industriella komplex", men jag väljer att inte använda mig av begreppet som sådant (inte heller det närbesläktade "järntrianglar").

1.2 Övergripande syfte och problemformulering

Massbilismen slog igenom i Sverige efter andra världskriget. Svenskarna blev ett bilburet folk och vårt land förvandlades till ett *bilsamhälle*. Förvandlingen gick mycket fort både i jämförelse med andra nationer och i förhållande till den svenska bilismens tidigare utveckling. Mellan 1951 till 1955 blev Sverige det privatbiltätaste landet i Europa (och 5:e biltätast i världen, positionen intogs 1953). I ett internationellt perspektiv var bilismens utbredning under 50-talet unikt snabb i Sverige. Under 60-talet uppvisade de övriga europeiska länderna en ökningstakt som översteg Sveriges vid den tiden, men tätpositionen förlorades inte förrän under 70-talet.⁸

⁵ Nationalencyklopedin, NE

⁶ Ahlstrand, Ingemar, *Från särintresse till allmänintresse: Om beslutsunderlagets centrala betydelse med exempel från Öresundsbron och Dennispaketet* Stockholm 1995; Falkemark, Gunnar och Peter Westdahl *Att offra västkusten. Det politiska och rättsliga spelet kring ScanLink och motorvägsbygget i Bohuslän* Kristianstad 1991

⁷ Lars Gyllensten "Bilindustriella komplexet" i *Expressen* 941020 s. 27

⁸ Lundin, Bosse "Från borgerlig automobil till folklig bil. En ekonomisk och social studie av svensk privatbilismen 1930-65", opublicerad MK-uppsats ht. 1999, Ekonomisk-historiska institutionen, Stockholms universitet (handledare: Martin Gustavsson): "Figur 3. Biltätheten i olika länder 1930-64, antal bilar per 1000 invånare", s 19.

Många hade plötsligt råd att förverkliga drömmen om egen bil, och industrin genomförde en intensiv produktionsteknisk och strukturell rationalisering med ökade lastbilstransporter som följd. Mellan 1946 till 1954 minskade det reala bilpriset med ca. 35% för att därefter ligga i princip oförändrat fram till 1965. Om man relaterar priset för en privatbil till en industriarbetares inkomst blir prisrasen än mer dramatiskt. På grund av den kraftigt ökande reallönen och de sjunkande reala priserna behövde en industriarbetare arbeta endast en fjärdedel så lång tid 1965 jämfört med 1946 för att tjäna in den summa en bil kostade.⁹

Samhällets svar på det ökande bilanvändandet var att anpassa lagstiftning och planering till den annalkande ”flodvågen” (så beskrevs ofta bilismens explosionsartade ökning av dåtidens aktörer). De tre viktigaste förändringarna av väg- och transportpolitiken var riksdagsbeslutet om 1959 års *Vägplan för Sverige*, 1963 års *Trafiklagstiftning* samt *Högertrafikreformen* 1967.

Den nya trafiklagstiftningen reglerade förhållandet mellan järnvägen och lastbilstrafiken och innebar en betydande liberalisering av den tidigare hårt reglerade konkurrensen mellan de två transportslagen. Biltransport ställdes nu jämsides med järnvägen och de båda skulle konkurrera på lika villkor. Högertrafikreformen föregicks av en folkomröstning 1955 då en förkrossande majoritet (82,9%) röstade nej. Beslutet togs trots allt 1963 och genomförandet blev en imponerande uppvisning i teknisk standardisering och harmonisering av trafiken, av genomgripande samhällsplanering och massinformation. Genom högertrafiken kom bilismen överst på den politiska agendan och alla engagerade sig i en utsträckning som kanske bara kan jämföras med mobilisering i krig. Vägplanläggningen återkommer jag till.¹⁰

Gemensamt för vägplanen, trafiklagstiftningen och högertrafikomläggningen var att de hade en positiv syn på massbilismen som utgångspunkt, och jag ser dem därför som viktiga indikatorer på att bilen blivit brett accepterad i samhället, att Sverige vid mitten av 60-talet blivit ett bilsamhälle.

De tre förändringarna av väg- och transportpolitiken hade också en annan sak gemensam. Under efterkrigstiden fick bilismens intresseorganisationer och lobbygrupper stort inflytande över samhällets planering för massbilismen, och såväl vägplanen, trafiklagstiftningen som övergången till högertrafik var kraftigt påverkade av väg- och bilintressenterna.¹¹

⁹ Lundin, Bosse ”Från borgerlig automobil till folklig bil. En ekonomisk och social studie av svensk privatbilismen 1930-65”, opublicerad MK-uppsats ht. 1999, Ekonomisk-historiska institutionen, Stockholms universitet (handledare: Martin Gustavsson): ”Figur 5. Reala bilpriser 1946-65. Index” och ”Figur 6. Bilpriser 1946-65 uttryckta i en industriarbetares bruttolön. Index”, s 23-24

¹⁰ Lic-uppsats, Andréasson, Rune, Högertrafikreformen 1967. Resultatet av ett sakligt, välplanerat, ideellt arbete. KAK och Bilindustriföreningen, Stockholm 1992; Falkemark, Gunnar och Peter Westdahl, Att offra västkusten. Det politiska och rättsliga spelet kring ScanLink och motorvägsbygget i Bohuslän Kristianstad 1991; Sannerstedt, Anders, Fri konkurrens eller politisk styrning? 1963 års trafikpolitiska beslut - debatten om, tillämpning och effekter Lund 1979; Wedin, Jörgen, *Spelet om trafikpolitiken* Lund 1982

¹¹ BIL 2 juni 1949 § 41: Tillsammans med Handelskamrarnas Nämnds Trafikdelegation och Näringslivets Trafikdelegation bekostade Bilindustriföreningen en studieresa till USA för sekreteraren i Handelsk. Nämnds Trafikd. Bengt Lindahl i syfte att ”studera regleringen av biltrafiken, samtrafik mellan olika trafikmedel m.m.”; BIL 17 juni 1952 § 61: Som en förberedelse till 1953 års trafikutredning bjöd Bilindustriföreningen i juni 1952 in generaldirektören i Kommerskollegium och f.d. handelsministern Axel Gjöres, kommerseråden Bouvin och Lindskog samt Studieförbundet Näringsliv och Samhälle (SNS) till en diskussion, med efterföljande middag, över temat ”Konkurrens eller Samverkan på transportområdet” (Axel Gjöres blev 1926 chef för KF:s organisationsavdelning, generaldirektör (t.f.) i Kommerskollegium 1938-41, Folkhushållningsminister 1941-47 och Handelsminister 1947-48, Generaldirektör Kommerskollegium 1948-54 (Nationalencyklopedin). Han ansågs som mera moderat och vänligare inställd till näringslivet och den fria marknaden jämfört med sin företrädare

En av de viktigaste bland dessa var, och här föregriper jag avhandlingens resultat, Svenska vägföreningen, som genom sin ställning som paraplyorganisation kunde ena den i många frågor splittrade billobbyn i en gemensam strategi. Grupper som Bilindustriföreningen, Svenska petroleuminstitutet, Näringslivets trafikdelegation och privatbilisternas sammanslutningar (t.ex. KAK, M) var alla medlemmar och Svenska vägföreningen kan därför sägas representera den samlade billobbys ståndpunkter. Men Svenska vägföreningen har inte bara varit en nätverksorganisation för bilister och kommersiella intressenter inom vägtrafiken. En viktig part i grundandet av vägföreningen 1914 var Väg- och vatten- (V-) ingenjörerna inom Svenska teknologföreningen. Svenska vägföreningen kom att fungera som en professionell organisation för V-ingenjörerna i deras strävanden att etablera sin egen kunskap som norm inom vägbyggande och underhåll. Vägföreningens strategi påverkades starkt av ingenjörerna och föreningens viktigaste politiska resurs var just V-ingenjörernas politiskt neutrala sakkunskap.

Att Svenska vägföreningen står i fokus är nog klart vid det här laget. Av de tre väg- och trafikpolitiska besluten som berördes ovan kommer jag att koncentrera mig på *Vägplan för Sverige*. Det var nämligen vägföreningen som år 1952 lade fram förslaget som ledde till att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1954 tillsatte den så kallade *Delegationen för översiktlig vägplanering*, som i sin tur arbetade fram den vägplan som antogs av riksdagen 1959. Vägplanen var den första i sitt slag, ett 20-årigt upprustnings och moderniseringsprogram för att bygga om och anpassa hela Sveriges allmänna vägnät till bilsamhällets krav, och ett genombrott för övergripande samhällsplanering med bilen som utgångspunkt. Vägplanen tog dock inte ställning till de vägar som städerna hade ansvar för. Biltrafiken i tex. Stockholm behandlades i *Generalplan 1952* och senare i *Trafikledsplan för Stockholm 1960*.¹²

Men det svenska efterkrigssamhällets anpassning till bilen var inte bara snabb, den skedde också under stor politisk enighet. Så gott som alla välkomnade privatbilen som ett frihetens redskap för medborgarna och lastbilen som en viktig del i den rationella svenska välfärdsstaten. Folkhemsbygget genomsyrades av en uttalad tro på teknisk och vetenskaplig kunskap som grund för en genomgripande planering av samhället. I denna *teknik- och planeringsoptimistiska* politiska kontext fick bilen (samt automationen och atomkraften) symbolisera framstegstro och modernitet. I ett historiskt perspektiv framstår efterkrigstidens två första decennier som unika i bilismens historia. Varken förr eller senare har visionen om ett bilburet samhälle omfamnats så helhjärtat. När bilen introducerades i början av 1900-talet var den mycket kontroversiell. Folk och få skrämdes av den nya tekniken och den betraktades

Gunnar Myrdal.); Under våren 1953 (NTD odaterat protokoll) lämnade flera organisationer (bl.a. NTD och Statens Priskontrollnämnd) framställningar till regeringen om en "mindre restriktiv biltrafikreglering". (se Gerentz i NTD samt Wedin). Om Gjørjes se även Jonter, Thomas *Socialiseringen som kom av sig. Sverige, olja och USA:s planer på en ny ekonomisk världsordning 1945-1949* Stockholm 1995, s 175. Högertrafikarbetet var ett initiativ av Ford. Ford Motor AB föreslog redan 1950 att frågan om Högertrafik åter skulle tas upp till diskussion. Bilindustriföreningen beslutade att ta initiativ till en gemensam aktion tillsammans med övriga bilintressenter. Det var alltså Ford och Bilindustriföreningen som låg bakom frågan om kampanjen för högertrafik som resulterade i folkomröstningen 1955.

¹² Se tex. Gullberg, Anders, Göran Sidenbladh och m.fl. (red.) *Stockholm blir stor stad* Stockholm 1998, speciellt Claesson, Åke "Från första T-banan till tredje spåret" i Gullberg, Anders, Göran Sidenbladh och m.fl. (red.) *Stockholm blir stor stad* Stockholm 1998, Tonell, Lennart "Stockholms trafikplanering - värderingar och underlag för beslut" i *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 1997:34. Nästkommande vägplan tog däremot upp de speciella problem massbilismen orsakade i tätorterna: se *Vägplan 1970* Betänkande avgivet av vägplaneutredningen (SOU 1966:56) Stockholm 1969. För en grundlig genomgång av trafikplaneringen i Stockholm se Skårfors, Rikard *Förändrade förutsättningar för trafikledsutbyggnader i Stockholm 1960-1975. Tre fallstudier av besluts- och implementeringsprocesser* Kommande avhandling 2001 Ekonomisk-historiska institutionen Uppsala Universitet

med stor misstänksamhet. Det dröjde heller inte länge innan bilismens guldålder tog slut. Redan i slutet av 60-talet höjdes kritiska röster som menade att bilen dödade och lemlästade, förstörde våra städer och smutsade ner vår miljö. Ofta var protesterna färgade av vänsterrörelsens kritik mot vad man såg som välfärdsstatens ensidiga betonande av materialism på bekostnad av människornas psykologiska och sociala situation. Bilen blev under denna period en starkt negativ symbol för konsumtionssamhälle och amerikansk imperialism. Nu var det inte bilen betraktad som teknisk *artefakt* som var politiskt kontroversiell. Det var bilen som stort (eller gigantiskt) *tekniskt system* som fick kritikerna att reagera. Det bilsamhälle som under 50-talet av många sågs som en utopi hade förvandlats till dystopi.¹³ Men denna motgångens historia berättas inte här.

Även om tiden efter 1945 och fram till mitten av 60-talet framstår som unika på grund av massbilismens omfattning måste påpekas att efterkrigstiden och dess väg- och trafikpolitik ur ett annat perspektiv inte alls ska ses som en isolerad historisk period. Mycket av det som hände då hade grundlagts långt tidigare och inte minst var 20-talet en viktig epok. Så viktig att en forskare kallat 1920-talet ”vägrevolutionens decennium.” Det var under mellankrigstiden som lastbilen slog igenom som transportmedel för industri och jordbruk. Till detta bidrog inte minst bondekooperationens centralisering av mejerinäringen.¹⁴ Även privatbilen blev allt mera accepterad, även om det skulle dröja till efter andra världskriget innan den fick sitt stora genombrott. Som statistiken visar ökade bilantalet mycket snabbt under 20-talet för att sedan mattas av under 30-talet. (se Tabell 3, 4 och 7). Under mellankrigstiden fick också Svenska vägföreningen och den samlade billobbyn allt mera att säga till om.¹⁵ För att förstå efterkrigstidens trafikpolitik och intressegruppernas inflytande i efterkrigstiden är det nödvändigt att undersöka även denna period. Det var framför 20-talet och framåt som lobbygrupperna byggde upp sin legitimitet och erövrade den position varifrån man kunde påverka efterkrigstidens anpassning till bilsamhället. Jag har därför disponerat avhandlingen så att både 20-talet och 50-talet får relativt stor plats. Med användande av statsvetaren Bo Rothsteins begrepp kan avhandlingen sägas innefatta de två viktigaste *formativa momenten* i det svenska bilsamhällets historia – 20-tal respektive 50-tal.

Avhandlingen består av tre delar, och denna inledning är den första. I del II *Att industrialisera vägen* som täcker perioden 1914 -1945 beskriver jag Svenska vägföreningen och den övriga billobbyn, framväxt, strategi och inflytande. Denna del fungerar dels som en självständig undersökning och dels som ett utförligt bakgrundskapitel till del III *Vägfrågan blir planfråga*, där efterkrigstiden behandlas.

Avhandlingen har två övergripande syften. För det första att undersöka motiven bakom bildandet av Svenska vägföreningen 1914, föreningens argument, strategi och det inflytande vägföreningen och billobbyn hade i mellankrigstidens väg- och trafikpolitik (del II). I del II visar jag hur Svenska vägföreningen uppnådde den position inom det vägtekniska området varifrån man kunde påverka efterkrigstidens väg- och trafikpolitik. För det andra syftar avhandlingen till att bidra med en förklaring till efterkrigstidens snabba anpassning till massbilismen genom att undersöka Svenska vägföreningens och den samlade billobbyn argument, strategi och inflytande i den process som ledde fram till *Vägplan för Sverige* (del III).

¹³ Se Stahre, Ulf *Den alternativa staden. Stockholms stadsomvandling och byalagsrörelsen* Västervik 1999 och Per Wirtén (red) *Vi som inte var med - en orättvis betraktelse över 60-talet* Atlas förlag 1999. Om ”systemsamhällets” faror se tex. Beck, Ulrich *Risk Society. Towards a New Modernity* London 1992 och *Att uppfinna det politiska. Bidrag till en teori om reflexiv modernisering* Göteborg 1995

¹⁴Elsässer, Björn *Svensk bilindustri - en framgångshistoria* Malmö 1995

¹⁵ Petterson (1988). *Byråkratisering eller avbyråkratisering...*, s 38

Min definition av lobbyism/lobbygrupp ligger nära den vardagliga betydelsen. Jag avser en verksamhet som består av att genom påverkan av olika slag försöka förändra politiska beslut inom intresseområdet i linje med gruppens egen vilja. Skillnaden mellan en ”intresseorganisation” och en ”lobbygrupp” är flytande, men består av att den sistnämnda i högre grad använder sig av informella påverkansformer. Ofta på grund av att gruppen inte finns representerad i officiellt sanktionerade korporativa sammanhang – av eget beslut eller på grund av att man inte fått tillträde. I avhandlingen spelar dock skillnaden mellan olika intresse- eller lobbygruppers status och typologi mindre roll. Jag undersöker hur väg- och billobbyn (eller intressegrupperna inom vägtrafiksektorn) bildats, samarbetat, vilken strategi de använt och försöker bedöma vilket inflytande de haft. Den teoretiska, främst statsvetenskapliga, diskussionen om påtryckargrupper och påverkansformer lämnas utanför.¹⁶

Jag väljer att tala om lobbygruppernas *inflytande* och inte om deras *makt*. Med makt avser jag förmågan att kunna tvinga igenom sin egen ståndpunkt mot någon annans vilja i öppna konflikter där olika maktresurser ställs mot varandra (”maktens första dimension”). Inflytande handlar om att påverka vad som ska avhandlas i debatten och vad som ska lämnas utanför – den så kallade ”maktens andra dimension”.¹⁷ Att på detta sätt ”sätta dagordningen” är givetvis en sorts maktutövande, om än inte så tydligt som den förstnämnda varianten. Det finns en viktig maktdiskussion vad gäller billobbyn som inte närmare analyseras eller värderas i denna avhandling. Jag avser den maktresurs som ligger i att svensk bilindustri sedan efterkrigstiden har och har haft en så utomordentligt stor betydelse för landets ekonomi. Ungefär 10% av alla industriarbete i Sverige har haft anknytning till bilindustrin och exporten av svenska fordon har utgjort en betydande del i bruttonationalprodukten.¹⁸ Jag vill poängtera att alla diskussioner om Svenska vägföreningen och den samlade billobbys argument, strategi och inflytande skall ses mot denna bakgrund.

Ett tredje viktigt begrepp är *strategi*. Även i detta fall ligger min definition nära vardagsspråket. Med billobbys strategi avses ett planerat och medvetet tillvägagångssätt att nå de uppställda målen. En strategi kan vara explicit uttalad eller dold. I det senare fallet får forskaren analysera lobbygruppens argumentation och metoder för att finna de mönster och regelbundenheter som utgör strategin. Att strategin är dold behöver inte betyda att den på något vis är bedräglig. Det kan lika gärna vara så att aktörerna inte öppet reflekterar över sin strategi eftersom den förefaller självklar och naturlig.

¹⁶ Se tex. Elvander, Nils *Intresseorganisationerna i dagens Sverige* Lund 1966; Petersson, Olof *Maktens nätverk. En undersökning av regeringskansliets kontakter* Stockholm 1989; Hermansson, Jörgen *Politik som intressekamp. Parlamentariskt beslutsfattande och organiserade intressen i Sverige* Stockholm 1993; Melin, Carl *Makten över trafikpolitiken. Korporatism, opinionsbildning inför 1988 års transportpolitiska beslut* Uppsala 2000

¹⁷ Det finns en mycket omfattande diskussion om maktbegreppet. Se t.ex. Petersson, Olof *Maktbegreppet* Helsingborg 1989; Sund, Bill och Klas Åmark *Makt och arbetsskador under 1900-talet* Helsingborg 1990; Petersson, Olof *Maktens nätverk. En undersökning av regeringskansliets kontakter* Stockholm 1989; Hermansson, Jörgen *Politik som intressekamp. Parlamentariskt beslutsfattande och organiserade intressen i Sverige* Stockholm 1993. Inom trafikpolitiken har maktaspekten nyligen behandlats i Melin, Carl *Makten över trafikpolitiken. Korporatism, opinionsbildning inför 1988 års transportpolitiska beslut* Uppsala 2000. Inflytandet över dagordningen kan också benämnas ”makten över diskursen”: Hugemark, Agneta *Den fängslade marknaden. Ekonomiska experter om välfärdsstaten* Lund 1994. För en uttömmande diskussion om maktbegreppet i relation till nätverksstudier se Stenlås, Niklas *Den inre kretsen. Den ekonomiska elitens inflytande över svensk partipolitik och opinionsbildning 1940 - 1949* Lund 1998. Facklig makt och teknisk utveckling tas upp av Sund, Bill *Nattens vita slavar. Makt, politik och teknologi inom den svenska bagerinäringen 1896-1955* Stockholm 1987

¹⁸ Elsässer, Björn *Svensk bilindustri - en framgångshistoria* Malmö 1995

Jag skrev att min ambition var att bidra till att *förklara* efterkrigstidens bilsamhälle. Utan att ge mig allt för djupt in i en diskussion om vad en historisk förklaring är för något – åsikterna går sannerligen isär i denna fråga – vill jag redan i början precisera mig. För det första presenteras en aktörsinriktad förklaring som komplement till de vanliga makroekonomiska och makrosociala förklaringsansatserna. Bilismens framväxt brukar nämligen ofta ses som en självklar följd av högre levnadsstandard, eller som naturligt ingående i industrialiseringen/moderniseringen, och därför inte problematiseras vidare. Den ökade satsningen på vägbyggande (t.ex. vägplanen) brukar i sin tur ses som en funktion av antalet fordon. Men så enkelt var det inte. Som kommer att visa sig fanns ett flertal konflikter mellan aktörer med olika viljor. För det andra ges en politisk-historisk kontextuell förklaring till bilsamhället. Med detta menar jag att de aktörer som kämpat för bilismen och deras argument sätts in sin tids politiska sammanhang. Det ska sägas att den förklaringsansats jag presenterar är begränsad och komplementär. Den är möjligen en *nödvändig*, med definitivt inte en *tillräcklig* förklaring till bilsamhället.¹⁹ Den fråga jag ställer är alltså inte *varför* bilismen slog igenom, om man i så fall kräver en strikt orsaksförklaring. Jag svarar snarast på frågan *varför processen var så friktionsfri*, genom att placera aktörerna och processen i sin tids politiska kontext.

Det ska inskräpas att de förklaringsfaktorer som presenteras inte skall ses som de enda tänkbara. Det finns flera andra möjliga och giltiga förklaringar till att massbilismen etablerades i Sverige på ett snabbt och okontroversiellt sätt. Den mest uppenbara förklaringen som brukar anges är att svenska folket "helt enkelt ville ha bil" – det finns övertygande belegg för detta, ingen har lurat svenskarna att bygga ett bilsamhälle – och att det fanns ekonomiska möjligheter att förverkliga denna önskan. För näringslivet blev lastbilen en viktig faktor i strävandet mot rationalisering av industri och handel och för privatpersonerna kom den egna bilen att symbolisera det moderna livets ökade möjligheter till individuell frihet och konsumtion. Den lagstadgade tre- respektive fyraveckorssemestern (1951 resp. 1963) bidrog till att än mera öka intresset för bilen som fritidsredskap. Efterkrigstidens samhällsplanering och statliga initiativ inom regional- arbetsmarknads-, närings- och industripolitik hade ofta bilanvändande som en mer eller mindre dold premis. Inom bostadspolitik och stadsplanering var denna tendens tydlig. Stadskärnorna byggdes om i det dubbla syftet att bereda plats för bilismen och att bekämpa trångboddhet och dålig hygien och förorterna runt städerna planerades med tanke på att de framtida inbyggarna skulle ha tillgång till egen bil.²⁰ Ytterligare en förklaring till framväxten av det svenska bilsamhället är att betrakta utvecklingen som en del av en internationell företeelse. I hela Europa ökade bilismen, om än inte lika snabbt som i Sverige, och i USA låg man 20 år före i antalet bilar per capita. Bilen var en del i en allmän modernisering av de västerländska industrisamhällena.²¹

1.3 Varför bilismen?

"Utän någon som helst tvekan har automobilen och dess ledsagare, den hårdgjorda vägen, fört med sig en dramatisk omvälvning av vår livsstil det senaste halvsekle."

¹⁹ För en diskussion om historiska förklaringar se Berge, Anders, *Att begripa det förflutna. Förklaring, klassificering, kolligation inom historievetenskapen* Lund 1995.

²⁰ Johansson, Ingemar *Stor-Stockholms bebyggelsehistoria. Markpolitik, planering och byggande under sju sekler* Värnamo 1991

²¹ Bilsystemets betydelse i "modernismen" har varit ett populärt ämne: Se tex. Berman, Marshall *Allt som är fast förflyktigas. Modernism och modernitet* Lund 1990; Löfgren, Orvar, "Amerikadrömmen blev försvenskningssmaskin" i *Kulturens värld* 1997:1; Brownell, Blaine A, "A Symbol of Modernity: Attitudes Toward the Automobile in Southern Cities in the 1920s" i *American Quarterly* XXIV:No.1 March 1972

²² Citatet från historikern Clyde B Davies anförs i Berger, Michael L *The Devil Wagon in God's Country. The Automobile and Social Change in Rural America, 1993-1929* Hamden, Connecticut USA 1979, s 9

Orden uttalades av en amerikansk historiker 1950. USA hade redan då blivit ett fullt utvecklat bilsamhälle och bilismen hade, som man började uppfatta det, totalt förändrat människornas livsbetingelser. Sociologerna Robert och Helen Lynd hade 1937, i sin banbrytande studie *Middletown in Transition*, konstaterat att bilen erövrade en central position i medelamerikanens hushåll. Den egna bilen var bland det sista man gjorde sig av med under depressionsårens svårigheter. Bilen var garanten för både självkänsla och möjligheten att söka arbete.²³ Familjen Joads ändlösa resor i John Steinbecks *Vredens druvor* är kanske den mest kända skönlitterära illustrationen av bilens omistlighet i 30-talets Amerika.

Knut H Sørensen, sociolog och ledare för ett forskningsprojekt om bilens samhällsliga betydelse vid *Senter før teknologi og samfunn* i Trondheim har beskrivit bilen som den ”moderna världens största gåta”. På samma gång som bilen är denna världs ”förbannelse” (olyckor, nedsmutsning, trängsel) är den också central i de industrialiserade ländernas transportapparat och en basal ingrediens i det moderna livet, både som praktisk apparat och som symbol för drömmen om individuell frihet och lycka: ”Bilen är ett motsägelsefullt, komplext och konstituerande fenomen som reser en hel rad allvarliga frågor.”²⁴ Ingen annan teknik har förmått påverka det dagliga livet i så hög grad. Bilen är, enligt Sørensen, (med Henri Lefebvres ord) det *ledande objektet* (”the leading object”) i det moderna samhället:

”Bilen är moderniteten själv (koncentratet av moderna objekt). Detta ledande objekt styr beteendet inom samhällets olika sfärer, i allt från ekonomi till vardagligt samtal...” Enligt Lefebvre är det omöjligt att förstå det moderna samhället utan att ta hänsyn till bilen: ”Den är en statussymbol, den står för, och lovar sin ägare, komfort, kraft, auktoritet och snabbhet. Förutom det rent praktiska användandet, konsumeras den som ett tecken, en symbol, bilen är magisk och en inbyggare från drömmarnas land...Det ledande objektet har inte bara skapat ett transport- och kommunikationssystem utan också organismer och institutioner som använder det och används av det.”²⁵

Den ryske författaren Ilja Ehrenburg förebådade Lefebvres syn på bilen som magiskt väsen och bilismen som allomfattande system. I boken *Bilarnas liv. En nutidskrönika* (1931), en rasande uppgörelse med kapitalismens tydligaste symbol, beskriver Ehrenburg bilen som en organism, ett rovdjur, som för evigt förändrat världen. Alla bilismens delar är oupplösligt förenade – vägarna, bilfabriken, gummiplantagen, bensin-/oljebolagen, olyckorna. Bilsystemet har vävt sitt nät över alla delar i världens ekonomi och det enda syftet är kapitalistens/imperialistens profit. Olyckorna och den nya tidens hetsiga jakt på insparad tid är bilens värsta förbannelse. Bilistens lust till farten, körglädjen, ses som sjukdom och feber i blodet.²⁶

²³ Lynd, Robert S och Helen M Lynd *Middletown in Transition* New York 1937. Studien var en uppföljare till den tidigare *Middletown: A Study in Modern American Culture* New York 1929. Paret Lynd återvände till staden ”Middletown” och fann att bilen blivit en ny familjemedlem även hos låginkomsttagarna.

²⁴ Sørensen, Knut H ”The car and its environments. An introductory essay” i Sørensen, K. H., red. (1993). *The Car and its Environments. The Past, Present and Future of the Motorcar in Europe*, Proceedings from the COST A4 Workshop in Trondheim, Norway, May 6-8 1993. Luxembourg, The European Commission 1993, s vii. Se även Sørensen, Knut H *Bilen og det moderne Norge. Statusrapport pr. 31.12.94* Trondheim 1994

²⁵ ibid, s viii. Citatet från Lefebvre, Henri *Everyday life the Modern World*. London 1971, s 102-103

²⁶ Ehrenburg, Ilja *Bilarnas liv. En nutidskrönika* Stockholm 1931 (Rysk originaltitel: 10 HKR, 1929)

I diktens form sammanfattade John O Munn redan 1921 de egenskaper som sedan dess utgjort bilens katalogaria.²⁷

”Jag är hastigheten, dirigerad av den mänskliga viljan.
Jag ger suverän makt över distansen.
Jag vidgar de mänskliga möjligheternas horisont.
Jag främjar freden och broderskapet mellan folken.
Jag vinner över döden tusen gånger om dagen.
Jag är den tysta medlemmen i alla världens affärshus.
Jag sparar timmar av människans dagliga arbete, timmar till rekreation och nya upplevelser.
Jag ger snabbhetens världsherravälde åt människan.
Jag är fortskaffningsmedlet utan begränsningar.
Jag är Automobilen.”

Exemplen på kommentarer om bilismens kraft skulle kunna mångfaldigas. Forskare och samhällstänkare som ägnat sig åt bilen har alla konstaterat den enorma betydelse denna uppfinning haft, och fortfarande har, i västvärldens samhällen. En del har omfamnat bilen som det bästa som hänt mänskligheten. Andra har varit mera kritiska och vissa rent fientliga.²⁸

²⁷ Citatet från Lundin, Bosse ”Från borgerlig automobil till folklig bil. En ekonomisk och social studie av svensk privatbilismen 1930-65”, opublicerad MK-opsats ht. 1999, Ekonomisk-historiska institutionen, Stockholms universitet (handledare: Martin Gustavsson), s 1. Citatet återger endast en del av dikten.

²⁸ Ett begränsat urval presenteras: Andréasson, Rune *Högertrafikreformen 1967. Resultatet av ett sakligt, välplanerat, ideellt arbete* Stockholm 1992; Andréasson, Rune, Jonas Gawell och Sven Gerentz *Bilismens genombrottsår i Sverige. Om nätverken, aktörerna och spelet mellan organisationerna, företagen och myndigheterna* Uppsala 1997; Anell, Lars, Anna Hedborg, Måns Lönnroth och Lars Ingelstam *Ska vi asfaltera Sverige? Om myt och metod i trafikpolitiken* Stockholm 1971; Belasco, Warren James *Americans on the Road. From Autocamp to Motel 1910-1945* London 1997 (1979); Berger, Michael L *The Devils Wagon in God's Country. The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929* Hamden, Connecticut 1979; Brown, Lester R, Christopher Flavin och Colin Norman *Running on Empty. The Future of the Automobile in an Oil-Short World* Toronto 1979; Brownell, Blaine A. ”A Symbol of Modernity: Attitudes Toward the Automobile in Southern Cities in the 1920s” i *American Quarterly* No. 1 March 1972 1972; Bruce-Briggs, B. *The War Against the Automobile* New York 1977; Flink, James J *The Automobile age* Cambridge, Massachusetts och London, England 1993; FRN Karlsson, Lars-Ingmar *Källa 35: Älskade hatade bil. Forskarnas debatt om bilen och miljön* Malmö 1990; Grahm, Wera *Liv utan bil - en livsstilsstudie av bilfria barnfamiljer* Stockholm 1995; Gullberg, Anders ”Bilen som första stadsmakt. Hypoteser om en efterkrigshistoria” i Beckman, Svante (red.) *Miljö, media, makt* (del av maktutredningen) Helsingborg 1990; Hagman, Olle *Bilen och naturen i svensk bilreklam. En studie av bilsamhällets mytologi* Göteborg 1995; Hamer, Mick *Wheels Within Wheels. A Study of the Road Lobby* London 1987; Heideken, Carl *Trafik. En antologi sammanställd av Carl Heideken*. Stockholms stadsmuseum Borås 1989; Hermele, Kenneth *Den drivande kraften. Bilindustrin som exempel* Stockholm 1982; Heurgren, Vendela *Bilen i familjen och livsloppet - ur genusperspektiv* Stockholm 1995; Hubak Karlsen, Marit *Den förförande bilen. En analyse av marknadsföring som sociotekniskt handlingsfelt* Trondheim 1992; Hultgren, Kurt *Människan och bilsamhället. Hur vi tar oss fram på varandras bekostnad* Stockholm 1974; Hunninghaus, Kurt *Bilens fantastiska historia* Halmstad 1963; Kjellström, Nils *Alternativ BIL. Om bilismen i samhället* Lund 1973; Lewis, David L. och Laurence Goldstein *The Automobile and American Culture* Ann Arbor 1991; Löfgren, Orvar ”Amerikadrömmen blev försvenskningssmaskin” i *Kulturens värld* 1997:1 1997; Malmsten, Bo *Dennisöverenskommelsen. Processen, aktörerna, innehållet* Stockholm 1993; Marou, Kanehira *Farväl till bensinbilen* Stockholm 1996; Mueller, John Henry *The Automobile: A Sociological Study* Chicago 1928; Nilsson, Per ”Nu har svensken hållit sig till höger i 30 år” i *Våra vägar*. Vägverkets tidskrift Nr 5 Augusti 1997 1997; Plowden, William *The Motor Car and Politics in Britain 1896 - 1970* Bungay 1973; Rae, John B. *The Road and the Car in American Life* Cambridge Massachusetts 1971; Plowden, Stephen *Towns against Traffic* London 1972; Sachs, Wolfgang *For Love of the Automobile: Looking Back Into the History of Our Desires* Oxford, England 1992; Sörensen, Knut Holtan *The Car and its Environments. The Past, Present and Future of the Motorcar in Europe*. Proceedings from the COST A4 Workshop in Trondheim, Norway, May 6-8 1993 Luxembourg 1993; Stenöien, Jorun Merethe *Å fare eller frygte? Et regimeskift i trafikksikkerhetsdiskursen* Trondheim 1992; Sturesson, Lennart *Den attraktiva bilen och den problematiska bilismen* Västervik 1998 (KFB-Rapport 1998:39); Tengström, Emin ”Bilsamhället: Bilens makt och makten över bilismen” i Beckman, Svante

Den norske historikern Per Østby inleder sin avhandling *Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet* (1995) med en fyllig argumentation för vikten att studera bilismen och dess samband med moderniseringen och industrialiseringen av västvärldens samhällen under 1900-talet. Han hävdar att det står utom allt tvivel att ”de samhälleliga förändringarna knutna till framväxten av dagens bilism varit omfattande och djupa.” Østbys övergripande frågeställning är denna: ”Hur kunde detta ske, hur var det möjligt att omforma och anpassa samhället och bilen på ett så omfattande vis?” – ”Vem drömde de drömmar som gjorde Norge till ett bilrike?”²⁹ Även om Østbys syfte är mera vittomfattande än mitt eget har jag samma utgångspunkt för min studie av Svenska vägföreningen och efterkrigstidens vägpolitik.

Förutom den faktiska betydelse bilen haft, och fortfarande har, finns ytterligare en viktig anledning att undersöka dess historia. Bilismen som särskilt samhällsfenomen är märkligt nog en vit fläck i svensk historieskrivning. Det finns ännu ingen historiker av facket som satt bilsamhället i centrum och problematiserat bilens roll i Sverige. I översiktsverk som behandlar efterkrigstiden tas visserligen den explosionsartade ökningen av antalet bilar upp i beskrivningen den allmänna välståndsökningen. Men bilismens utveckling beskrivs som en exogen faktor i moderniseringen, som något som påverkar samhället utifrån. Bilsamhällets framväxt får karaktären av en naturlig och självklar process, opåverkad av politiska aktörer, ideologier eller vilja hos dess intressenter. I svensk historieskrivning finns ingen som ”drömt de drömmar” eller förverkligat de visioner som gjort Sverige till ett ”bilrike”.³⁰ En av mina viktigaste ambitioner är att i någon mån fylla den vita fläcken och ifrågasätta det ”naturliga” och opolitiska i bilsamhällets framväxt. Den tidigare forskningen har också i hög grad skiljt mellan vägen och bilen. Det finns som redan framkommit studier av såväl svensk vägpolitik som av (bil-)trafikpolitik. I denna avhandling vill jag skriva in vägpolitiken och vägintressenternas inflytande i bilismens historia och visa att åtskillnaden mellan vägfrågan och bilfrågan till stor del är skapad av bilismens intressenter.

1.4 Privatbilens särställning

I nästan alla samtal, debatter och böcker om bilismen finns en spänning mellan två poler. Debatten har allt sedan bilens barndom kretsat kring bilanvändande som nytta eller nöje. Vid 1900-talets början sågs bilen som lyx och en överklassens leksak, vilket den också var, i synnerhet i Sverige och Europa, och dess tillskyndare ansträngde sig för att få sitt favoritfordon accepterat som samhällsnyttigt. På ”nyttosidan” i bildebatten, såväl dagens som gårdagens, har bilen kopplats samman med arbete, näringsliv och *transport*, på ”nøjessidan” har bilen associerats med fritid, rekreation och *resande*.

Det centrala i diskussionen har alltså varit huruvida bilen ska betraktas som ett transportmedel eller ett sätt att resa. En transports syfte är att föra gods eller människor mellan två punkter på effektivast möjliga vis. Biltransportens nytta för individ och samhälle är därför relativt lätt att beräkna och jämföra med andra transportslag. En resa med privatbil har också en

(red.) *Miljö, media, makt* (del av Maktutredningen) Helsingborg 1990; Tengström, Emin *Bilismen - i kris? En bok om bilen, människan, samhället och miljön* Kristiansstad 1991; Tengström, Emin *Private Cars and Political Decision-makers. An Historical Survey and a Critical Review of Current Transport Policy* Stockholm 1993; Tyme, *John Motorways versus Democracy. Public inquiries into road proposals and their political significance* London 1978

²⁹ Østby, Per *Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet* Trondheim 1995, s 8 och 9

³⁰ För exempel se två översiktsverk med 30 år mellan utgivningsåren: Carlsson, Sten *Svensk historia 2. Tiden efter 1718* Lund 1961 respektive *Äventyret Sverige. En ekonomisk och social historia* Stockholm 1993

transportfunktion, men därtill en hel rad beståndsdelar som inte alls har att göra med effektivitet och rationalitet mellan A och B. Resans nytta är svårare att beräkna då faktorer som har att göra med den resandes välbefinnande, bekvämlighet och känslor i högre grad påverkar kalkylen. I dagligt tal ses t.ex. bussar, taxi, lastbilar (små och stora) och ambulanser som transportfordon (ibland också traktorer o.dyl.) och verksamheten brukar kallas ”nyttotrafik”. Den andra kategorin, ”resandefordonen”, utgörs således av personbilarna. Kategoriseringen är något förenklad och hårt dragen, men den spelar en roll i bildebatten och är därför motiverad i analytiskt syfte.

Med hjälp av transportekonomernas egna begrepp skulle man kunna uttrycka det så att transportbilarna utför ett trafikarbete som utgörs av antalet ton gods, respektive antal passagerare, multiplicerat med antal kilometer, vilket brukar anges som tonkm respektive personkm. För godstrafiken finns ingen ytterligare post i kalkylen. Om transporten ska utföras bestäms av lönsamhetsskäl och godstransport är således det närmaste man kan komma en ”ren transportfunktion”. Transport av personer (buss, taxi o.s.v.) har visserligen ett inslag av svårberäknade faktorer som passagerarnas bekvämlighet och upplevelse, dvs. resandefunktionen, men dessa är underordnade transporten och lönsamheten relativt lätt att beräkna. Transport av personer kan därför också betraktas som en (nästan) ”ren transportfunktion”. När det gäller privatbilen är det än svårare att beräkna trafikarbetets lönsamhet. Kostnad/personkm och den intäkt resan genererar räcker inte till som grund för kalkylen. Till dessa poster kommer den subjektiva nytta som individen tycker sig få ut av att använda privatbilen. Denna nyttighet kommer jag i fortsättningen att kalla privatbilens *immateriella värden* (brukar också kallas ”positiva externaliteter”³¹). Till de immateriella värdena räknar jag privatbilens funktioner som frihetssymbol, status- och identitetsmarkör, bilens koppling till sexualitet, dess betydelse som bekvämt, skyddat och eget revir, o.s.v. Forskningen har bortom allt tvivel visat att de immateriella värdena är mycket betydelsefulla och ingår som en viktig del i varje bilists egna avväganden, när han eller hon väljer att använda sin privatbil.³² En resa med privatbil är således längst ifrån den ”rena transportfunktionen”.

Att jag ägnar tid åt att diskutera privatbilens särställning och de viktiga immateriella värdena som kopplats till den, beror på att så mycket av väg- och billobbys arbete syftat till att tona

³¹ Sten Westerberg *Den ofärdiga trafikpolitiken. En studie i offentlig prissättning* SNS 1970:4, Uddevalla 1970–det ska påpekas att bilismens ”negativa externaliteter”, miljöpåverkan, olyckor o.s.v. också är svåra att beräkna, men de ingår dock, till skillnad från de positiva, i en samhällsekonomska nyttokalkyl

³² I forskningslitteraturen är beläggen överväldigande starka för att privatbilens immateriella värden spelat varit betydelsefulla i bilismens utveckling och är betydelsefulla i dagens debatt om bilismens framtid. I så gott som varje studie tas denna aspekt upp, mer eller mindre explicit. Jag hänvisar till ett urval: Sandqvist, Karin *The appeal of automobiles – human desires and the proliferation of cars* KFB Report 1997:21, Stockholm 1977; Østby (1995) *Flukten fra Detroit...*; Plowden, William, *The Motor Car and Politics in Britain 1896 - 1970* Pelican Books, Bungay 1973; Rae, John B., *The Road and the Car in American Life* The MIT Press, Cambridge Massachusetts 1971; Sachs, Wolfgang, *For Love of the Automobile: Looking Back Into the History of Our Desires* University of California Press, Ltd., Oxford, England 1992; Scharff, Virginia, *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age* University of New Mexico Press, Albuquerque 1992. Karin Sandqvist ställer i sin studie ungefär samma fråga som jag: ”Hur har bilen kunnat förändra jordens landskap så snabbt?... ”the face of the earth so fast”?...hur kan ett tekniskt objekt förändra mänsklighetens sedvänjor ”human habitats”? Hon avvisar prestandaargumentet, att bilen helt enkelt skulle vara en så bra transportteknik att den slagit ut alla andra, och formulerar frågan som ”vilka attraktiva kvaliteter har bilen som gör att folk är beredda att förändra landskapet och miljön, så att den passar deras bilar?” (s 2-3). Østby visar övertygande att den norska billobbyn inte fick gehör för sina krav förrän de lyckades omdefiniera bilen till en samhällsnyttig företeelse ”Samfärdselbilen; Välfärdsbilen”. Så länge de propagerade för privatbilens betydelse för individen, för bilens immateriella värden, blev intresseorganisationerna stämplade som ett ”särintresse”, anklagade för att enbart ”gråta för sin sjuka mor”.

ned privatbilens immateriella sida och betona dess konkreta transportfunktion. Målet har under hela 1900-talet varit att framställa privatbilen som nyttig för samhället och inte bara för individen. Det vill säga att förändra definitionen av privatbilen i riktning mot den ”rena transportfunktionen”. Egentligen är strategin fullt förståelig eftersom privatbilen inte bara är en privat teknik. Den fungerar nämligen dåligt utan offentligt bekostade vägar. För nyttotrafiken, för transporterna, har det av uppenbara skäl alltid varit lättare att argumentera för satsningar på infrastruktur, vilket medfört att så gott som alla förslag till utbyggt vägväsende har motiverats i nytto-, näringslivs- och transporttermer. Även privatbilisternas egna organisationer har använt just denna strategi. Inte ens under det bilvänliga 50-talet, då bilsamhället sågs som en positiv framtidsvision (inte olikt dagens syn på IT och Internet), pläderade man i särskilt hög grad för vägbyggen i termer av privatbilisternas behov och privatbilismens immateriella värden. Per Østby har t.ex. övertygande visat att de norska bilintressenterna inte nådde framgång i sin argumentation för privatbilen förrän de lyckades formulera en definition av privatbilen som samhällsnyttig transport – ”samfaerdselbilen”.³³

Jag kommer däremot inte i min egen undersökning att ägna mig speciellt mycket åt att belägga denna del av bilismens utveckling, d.v.s. hur privatbilen betraktats, vilka värden och egenskaper som kopplats samman med den, o.s.v. Tillräckligt många har redan visat på att denna aspekt, bilens immateriella värden, är viktig för att förstå även det svenska bilsamhällets historia och nutida debatt om bilsystemets framtid.

2 Teoretisk inspiration – Bilen, vägen och vetenskapen

Som genomgången ovan gett smakprov på kan bilismens utveckling tolkas ur en mängd olika perspektiv. Bilen framstår som en paradox – ”Det goda, det nödvändiga och det onda” – bilismen är allt detta samtidigt och fascinerar genom sin mångtydighet och tolkningsmässiga plasticitet.³⁴

Om man vill undersöka en intresseorganisation, påtryckar- eller lobbygrupp som Svenska vägföreningen finns det en mängd perspektiv man kan välja. Jag har valt att koncentrera mig på vägföreningens strategi att använda teknisk sakkunskap för att få inflytande över mellan- och efterkrigstidens vägpolitik och förändra den i en bilvänlig riktning. Andra perspektiv som anknyter till forskning om intressegrupper och professionaliseringsprocesser kommer att beröras mera perifert. Detta kapitel innehåller en presentation av undersökningens teoretiska bas hämtad från moderna teknikhistoria och leder vidare till kapitel 3 där jag utvecklar mitt övergripande syfte i teoretiska termer.

2.1 Vägingenjörerna och bilsamhället

Den amerikanske historikern Bruce E Seely satte i sin bok *Building the American Highway System. Engineers as Policy Makers* (1987) relationen mellan bilismen och vägen i centrum för analysen.³⁵ Vid en första anblick kan tanken verka banal. En bil utan väg har man inte mycket nytta av. Inom bilismforskningen finns dock en debatt om vad som kom först, vägen eller bilen. I en mening är svaret självklart. Vägen har funnits sedan urminnes tider medan bilens just firat sin hundraåriga födelsedag. I en annan mening, huruvida massbilismens framväxt är en tillräcklig förklaring till ökat vägbyggande, är frågeställningen mera intressant.

³³ Østby (1995)

³⁴ Østby (1995) s 11

³⁵ Seely, Bruce E *Building the American Highway System. Engineers as policy Makers* Philadelphia 1987. Per Østbys avhandling är också den influerad av Seelys analys.

I det fallet gäller frågan om förändringar i fordonstekniken, t.ex. övergång från häst och vagn till bil, räcker till som förklaring av vägbyggnadsteknikens utveckling. De flesta forskare nöjer sig med svaret att fordonets prestanda bestämt vägens utformning.³⁶

Bruce Seely problematiserar frågan och visar att byggandet och planeringen av bilvägar i USA inte bara bör förklaras med bilens behov och bilismens framväxt. Till dessa funktionalistiska och teknikdeterministiska förklaringar lägger han en mera aktörsinriktad. Seely undersöker vägingenjörernas professionella strategier och visar på hur bilismen blir ett verktyg för dem att höja den vetenskapliga statusen på – att *förvetenskapliga* – den egna verksamheten.

Parallellt med, och i vissa fall föregripande, bilismens framväxt verkade väg- och motorvägsingenjörerna för att bilvägar skulle byggas och planeras. Men de amerikanska vägingenjörernas motiv att påverka samhället i en mera vägpositiv riktning var inte enbart gruppegoistiska utan grundade sig i en uppriktig tro på teknikens opolitiska och neutrala roll och förmåga att lösa storskaliga samhällsproblem på effektivast möjliga sätt. Den tekniskt-vetenskaplige experten ansågs bättre lämpad och mindre påverkad av kortsiktiga politiska hänsynstaganden än valda beslutsfattare. Ingenjören stod på så sätt över politiken och tjänade folket direkt genom att förse dem med praktiska lösningar på tekniska problem.

Seely argumenterar övertygande för vägingenjörernas betydelse i bilsamhällets framväxt. De kunde erbjuda till synes objektiva svar på de komplexa planeringsfrågor som bilismen ställde politikerna inför. Politiker och beslutsfattare tog tacksamt emot ingenjörernas hjälp och frågan om vägar för bilen flyttades således delvis till en neutral arena där tekniska experter fick stort inflytande – inflytande inte bara *hur* utan också *huruvida* vägar skulle byggas.³⁷ Även Per Østby använder sig av Seelys perspektiv i undersökningen av bilens genomslag i Norge. De norska vägingenjörerna i Upplysningsrådet för biltrafiken – ”bilismens mäklare” – fick mycket stort inflytande som de utvalda experter som fick formulera den socialdemokratiska regeringens visioner om ett bilburet Norge.

Per Østbys utgångspunkt är att ”...*någon drömde* de drömmar som var nödvändiga för att bygga Norge till ett sammanhängande *bilrike*.”...och att.. ”utformningen av vägarna är resultatet eller spegelbilden av hur *någon* tänkt sig bilens plats i samhället.”³⁸ Jag har samma utgångspunkt för min studie av Svenska vägföreningen och efterkrigstidens vägpolitik.

2.2 Bilismens naturliga framväxt?

Bruce Seely och Per Østbys undersökningar av den tekniska sakkunskapens politiska roll har sitt ursprung i det så kallade STS-perspektivet (Science, Technology and Society).

Bakgrunden till STS-perspektivet var att det inom kunskaps- och vetenskapssociologin växte fram en riktning på 1970-talet som ifrågasatte naturvetenskapens sanningsmonopol. Man ville uttryckligen underminera naturvetenskapen privilegierade ställning som politiskt och socialt opåverkbar. Genom att visa att sociologiska faktorer påverkade hur vetenskapliga fakta skapades ville vetenskapssociologerna skapa en bättre jämnvikt mellan naturvetenskap (och teknik) och samhällsvetenskap. Man utmanade den traditionella *internalistiska* synen på

³⁶ Den inflytelserike bilhistorikern John B Rae är ett exempel på en forskare som tagit ställning för ”fordonets primat”. Se Rae (1971) *The Road and the Car in American Life...*, s 15-20

³⁷ Anders Berge har i en intressant studie av tekniska sakkunniga inom den svenska flottan visat hur ingenjörsofficerarna använde sin sakkunskap för att utöka sitt inflytelseområde. Berge, Anders, *Sakkunskap och rationalitet. Den svenska flottan och pansarfartygsfrågan 1918 - 1939* Stockholm 1987

³⁸ Østby (1995) s 8 och 9

vetenskaplig utveckling och ifrågasatte den så kallade *linjära modellen* för vetenskaplig och tekniskt framåtskridande.³⁹ Den nya inriktningen var en reaktion på de stora vetenskapliga och tekniska projekt som karaktäriserat efterkrigstidens samhällsutveckling (där bilsystemet är ett exempel). Man hämtade inspiration från tänkare som Lewis Mumford och C P Snow som studerat det moderna samhället dominerat av stora tekniska system, och ofta drog pessimistiska slutsatser över mänsklighetens möjligheter att kontrollera tekniken och vetenskapen.⁴⁰

Denna *konstruktivistiska* vetenskapssociologi påverkade också historiker och sociologer intresserade av teknik. En viktig person var Langdon Winner som i boken *Autonomous technology – technics-out-of-control as a theme in political thought* undersökte hur tanken om en teknikutveckling ”i sken” påverkat det politiska tänkandet genom historien. Han ställde också den följdriktiga frågan: ”Har tekniska artefakter en ideologi?”⁴¹ – Finns det en inneboende ideologi, bortom den praktiska tillämpningen, i vissa teknologier eller tekniska system? Ett exempel från Sverige där den frågan varit aktuell är kärnkraftsdebatten. Motståndarna hävdade att kärnkraft inte bara var direkt livsfarligt på grund av alla risker, men också att tekniken i sig förde med sig ett repressivt samhällssystem.⁴² Winner utmanade tre allmänt spridda föreställningar om teknologi: människan har full kunskap om det hon skapat; artefakter skapade av människan står under full mänsklig kontroll; teknologi är till sitt väsen neutralt och bara ett redskap för att nå ett mål, gott eller ont beror uteslutande på användaren, hur tekniken används.

Utifrån dessa tankar om vetenskapen och teknikens roll i samhället växte det under 1980- talet fram en nyorientering inom samhällsvetenskapliga och historiska studier av teknisk utveckling. Dels slog ett systemperspektiv igenom i samband med historikern Thomas P Hughes berömda arbeten om den moderna teknikutvecklingens ”systemiska” karaktär, den så kallade LTS-ansatsen (LTS – Large Technical Systems) och dels lanserade tekniksociologer tanken att sociala processer bidrar till att forma teknik (liksom naturvetenskap). Det vill säga social konstruktivism tillämpad på teknisk utveckling, vilken kom att få namnet SCOT (Social Construction of Technology). En tredje närliggande inriktning som betonade de mänskliga aktörerna och de tekniska ”aktanternas” (sic!) relationer har fått namnet ”Actor-Network Theory” (aktörsnätverksteori).

En gemensam nämnare för de tre inriktningarna är en vilja att genomlysa relationen mellan tekniken och samhället. I grunden ligger åsikten att teknikutveckling och de stora tekniska system som omger oss i våra dagliga liv har blivit *osynliga*. Osynliga för såväl oss i vardagen

³⁹ Weinberger, Hans *Nätverksentreprenören. En historia om teknisk forskning och industriellt utvecklingsarbete från den Malmska utredningen till Styrelsen för teknisk utveckling* Falun 1997

⁴⁰ Bowden, Gary ”Coming of Age in STS. Some Methodological Musings” i Jasanoff, Sheila, G E Markle, et al., (red.) *Handbook of Science and Technology Studies* London 1995, s 71: ”SSK has been animated by a goal...to undermine the authority of science by destroying the epistemological privilege that has traditionally justified that authority.”, s 72: Striden mellan relativister och realister har resulterat i: ”(a) an acceptance of relativism as methodologically justified and (b) the view that normative statements need empirical, rather than logical, grounding.” Se Mumford, Lewis *Tekniken och samhällsutvecklingen (Technics and Civilization 1934)* Göteborg 1949 och Snow C P *The Two Cultures and the Scientific revolution* Cambridge 1959

⁴¹ Winner, Langdon *Autonomous technology technics-out-of-control as a theme in political thought* Cambridge, Mass. 1977; Winner, Langdon ”Do Artifacts Have Politics?” i Donald MacKenzie and Judy Wajcman (red), *The Social Shaping of Technology* (Milton Keynes, Bucks. & Philadelphia, PA: The Open University Press, 1985, s 26-38. Också publicerad i *Daedalus*, Vol. 109, No. 1, 1980, s 121-136. Per Østby refererar till Winner i en diskussion om Teknokrati och hur teknisk sakkunskap använts politiskt (s. 451 *Flukten fra Detroit...*)

⁴² Om kärnkraftsdebatten se Anselm, Jonas *Mellan frälsning och domedag. Om kärnkraftens politiska idéhistoria i Sverige 1945-1999* Stockholm/Stehag 2000 och Lindqvist, Per *Det klyvbara ämnet. Diskursiva ordningar i svensk kärnkraftspolitik 1972-1980* Lund 1997

som för politiskt ansvariga och forskare inom samhällsvetenskapen och att deras framväxt fått drag av naturlig oundviklighet. Forskarna vänder sig också mot bilden av teknik och naturvetenskap som skilda från samhället och vill problematisera den tekniska och vetenskapliga kunskapens anseende som objektiv och opolitisk.⁴³

Avhandlingens teoretiska inspiration kommer från detta sätt att betrakta teknik och samhälle. I det följande utvecklas och preciseras avhandlingens syfte med begrepp hämtade från LTS-ansatsen. Avhandlingen är dock inte teoriprovande i en strikt mening. Teorin har främst fungerat som en hjälp att upptäcka politiken inom ett område som ofta betraktats som opolitiskt.

2.3 Stora tekniska system (LTS)

Ett allmänt systemperspektiv på teknisk utveckling och på relationen mellan teknik och samhälle är inget nytt. Langdon Winner och Lewis Mumfords oro över teknikutvecklingen var till stor del beroende på just de faktum att den moderna tekniken växt samman i jättelika system.⁴⁴ En ofta citerad definition på ett stort tekniskt system har presenterats av sociologen Bernward Joerges:

”Sådana komplexa och heterogena system av fysiska strukturer och komplexa maskinerier 1) vars materiella komponenter är integrerade eller ”kopplade” över stora områden och över tiden...och, 2) stöder eller möjliggör funktionen hos ett stort antal andra tekniska system, vars organisationer därigenom länkas samman.”⁴⁵

Nyckelorden är att systemet är ”stort”, att det är ”komplext” i betydelsen att många delar av olika karaktär, såväl tekniska som organisatoriska, ingår samt att delarna är integrerade eller ”kopplade”. Dessutom krävs att systemet i fråga är sammanlänkat med andra system.

Den grundläggande tanken i systemperspektivet är att tekniken i samhället inte kan betraktas som enskilda artefakter. Här är bilen (artefakten) och bilismen (bil- eller vägtransportsystemet) ett bra exempel. När man köper en bil eller sätter sig bakom ratten blir man, som en forskare uttryckt det, inte bara bilförare, utan ”man köper in sig i komplexa väg-

⁴³ I inledningen till Blomkvist, Pär och Arne Kaijser (red.) *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Stockholm 1998 utvecklar jag och Arne Kaijser tanken om de ”osynliga systemen”.

⁴⁴ Denna allmänna genomgång av systemperspektivet bygger till stor del på Summerton, Jane ”Stora tekniska system. En introduktion till forskningsfältet” i Blomkvist, Pär och Arne Kaijser (red.) *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Stockholm 1998. Se också Summerton, Jane ”Introductory Essay. The Systems Approach to Technological Change” i Jane Summerton (red.) *Changing Large Technical Systems*, Westview Press, Oxford 1994. Den vetenskapliga grunden till allmän systemteori och systemanalys presenteras av Anders Karlqvist i *Teknik och Samhälle. En systemanalytisk introduktion*, Tema T Rapport 4, 1983, Universitetet i Linköping. Andra forskare som också presenterar Hughes teori är bland andra Arne Kaijser (som var den som introducerade teoribildningen i Sverige) Eva Jakobsson och Jane Summerton: Jakobsson, Eva, *Industrialisering av älvar. Studier kring svensk vattenkraftutbyggnad 1900 - 1918* Avhandlingar från Historiska institutionen i Göteborg, nr 13, Göteborg 1996; Kaijser, Arne, *Stadens ljus. Etableringen av de första svenska gasverken* Malmö 1986; Kaijser, Arne, *I Fädrens spår... ”Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar* Stockholm 1994; Summerton, Jane, *District heating comes to town. The social shaping of an energy system* Linköping 1992

⁴⁵ Summerton, Jane (1998) ”Stora tekniska system. En introduktion till forskningsfältet”, s 22 (Citatet översatt av Summerton från Bernward Joerges ”Large Technical Systems: Concepts and Issues” i Renate Mayntz och Thomas P Hughes (red.) *The Development of Large Technical Systems*, Boulder, Colorado 1988, s 21)

energiförsörjnings-, reservdels-, underhålls-, registrerings- och försäkrings-, övervaknings- samt juridiska system.”⁴⁶

Den som förnyade systemansatsen inom teknikhistoria var, som sagts, Thomas P Hughes. Hans viktigaste bidrag var att han tydligare än tidigare betonade de tekniska systemens sociala, politiska och samhälleliga komponenter.⁴⁷ Hughes undersökte elsystemets framväxt från Edisons laboratorium i Menlo Park till etableringen av fullskaliga kraftstationer New York och Chicago. Edison blir i Hughes framställning inte bara uppfinnare utan också *systembyggare*, d.v.s. den person (eller organisation) som driver processen från teknisk artefakt till fullskaligt system. Den amerikanska utvecklingen jämförs sedan med framväxten av elsystemet i Europa med exempel hämtade från London och Berlin.⁴⁸ Studien, som blivit enormt inflytelserik, tar upp frågor som hur ett tekniskt system utvecklas från uppfinningen av komponenter som glödlampan till värvandet av finansiärer och politiskt stöd. Den viktigaste slutsatsen är att det inte går att skilja mellan det ”rent” tekniska eller vetenskapliga och det sociala och politiska i en sådan komplex process. Hughes använder begreppet *sociotekniskt system* för att poängtera den viktiga roll det samhälleliga spelar i såväl teknikutveckling och tekniköverföring som för de stora tekniska systemens framväxt.

Med metaforen *den sömlösa väven* illustrerar Hughes hur teknik och samhälle tvinnas samman så till den grad att det inte går att identifiera den röda tråden, den enskilda del, teknisk eller social, som varit den avgörande för ett framgångsrikt tekniskt system. Tekniköverföring, i detta fall elsystemet från USA till Europa, sker inte i ett lufttomt rum, tekniken slår inte igenom endast för att den är i någon mening *bättre* än sina konkurrenter. Det som jag i andra sammanhang kallat *prestandaargumentet* räcker inte till för att förklara en ny tekniks succé eller fiasko.⁴⁹ Sociala och politiska förhållanden påverkar i hög grad hur en teknik tas emot och under vilka former ett tekniskt system etableras. Uppenbart är att Hughes systemansats polemiserar mot internalismen och den linjära modellen för teknikutveckling.⁵⁰

Ett annat viktigt begrepp inom LTS-ansatsen är *momentum*, en fysikalisk term som brukar översättas med tröghet (rörelsemängd, inneboende energi) eller, vilket jag kommer att använda, *egentyngd*. Med egentyngden avses ett fullt utbyggt systems samlade fysiska installationer, institutionella arrangemang och nedlagda investeringar (”vested intrests”) av både materiell och immateriell natur. Eftersom det gäller ett sociotekniskt system utgörs egentyngden av såväl de tekniska artefakterna, den fysiska infrastrukturen som av sociala,

⁴⁶ Summerton (1998) ”Stora tekniska system. En introduktion till forskningsfältet”, s 22 (Summerton citerar (och översätter) N B Hannay och R E McGinn ”The Anatomy of Modern Technology: Prolegomenon to an Improved Public Policy for the Social Management of Technology”, *Daedalus* 109:1, 1980, s 28)

⁴⁷ Hughes viktigaste arbeten: Hughes, Thomas P., ”The Evolution of Large Technological Systems” i Bijker, Wiebe E., Thomas P. Hughes och Trevor Pinch (red), *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology* The MIT Press, Cambridge Massachusetts 1987; Hughes, Thomas P., *Networks of Power: Electrification in Western Society (1880 - 1930)* The John Hopkins University Press, London 1988; Hughes, Thomas P., *American Genesis. A Century of Invention and Technological Enthusiasm 1870 - 1970* New York 1990; Hughes, Thomas P., ”Technological Momentum” i Smith, Merritt Roe och Leo Marx (red), *Does Technology Drive History? The Dilemma of Technological Determinism* The MIT Press Cambridge, Massachusetts, London, England 1995

⁴⁸ Thomas P Hughes *Networks of Power. Electrification in Western Society 1880-1930*, Baltimore, 1983

⁴⁹ Blomkvist, Pär ”Ny teknik som politisk strategi. Svenska vägföreningen och det gryende bilsamhället, 1914-1924” i Blomkvist, Pär och Arne Kaijser (red.) *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Stockholm 1998

⁵⁰ För en mera fullödig genomgång av begreppen se Sumerton, Jane ”Stora tekniska system. En introduktion till forskningsfältet” i Blomkvist, Pär och Arne Kaijser (red.) *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Stockholm 1998 samt även Jakobsson, Eva *Industrialisering av älvar. Studier kring svensk vattenkraftutbyggnad 1900 - 1918* Göteborg 1996

politiska och kulturella faktorer skapade till stöd för systemet. I bilsystemet ingår alltså fordonen, vägarna, bilindustrin, oljebolagen, billobbyn, serviceanläggningarna, trafiklagstiftningen, privatbilens immateriella värden o.s.v. Det säger sig självt att ett system med stor egentyngd är svårt att förändra. Hughes beskriver de sociotekniska systemens egentyngd som en konservativ kraft motverkande större förändringar. Eftersom så många investerat så mycket i tekniken, i kunskap och karriär, i stödjande institutionella arrangemang, finns ett motstånd mot tekniska lösningar utanför systemets egen logik. Impulserna till att hitta radikalt nya tekniska eller sociala lösningar minskar i takt med att systemets egentyngd ökar.

Ett systems egentyngd är nyckeln till att förstå varför de stora tekniska systemens framväxt kan te sig naturlig och oundviklig. System med en stor egentyngd förefaller ha en självständig rörelse och en riktning, de ser ut att växa alldeles oavsett om någon aktör styr processen eller ej, utvecklingen liknar snöbollen som när den väl blivit tillräckligt stor rullar vidare slukande allt i sin väg.:

”Tekniska system som konsoliderats och ”växt till sig”...har en stor massa av tekniska och organisatoriska komponenter; de har en utvecklingsriktning eller ett mål; och de uppvisar en tillväxttakt som ger intryck av rörelse. En hög nivå av momentum leder ofta utanförstående observatörer att dra slutsatsen att systemen har blivit autonoma. Den stora tyngd som ett tekniskt system uppvisar kommer i första hand från de organisationer och de människor som är bundna till systemet med sina olika intressen i systemets fortlevnad.”⁵¹

Men, skriver Hughes, och poängterar vikten av att se det sociotekniska systemet som en helhet:

”...sådana system är inte autonoma. De som försöker kontrollera och styra dem måste acceptera det faktum att systemen utgör sociala och kulturella skapelser, snarare än isolerade tekniker. Som sociala skapelser reflekterar de såväl historia som nutid. Försök att omforma tekniken utan att systematiskt betrakta dess sociala sammanhang och dess invecklade interna dynamik kan visa sig lönlösa. Om bara de tekniska komponenterna i ett system förändras, kan de falla tillbaka till sin ursprungliga plats såsom laddade partiklar i ett elektriskt fält. Även fältet måste uppmärksammas; värderingar kan behöva förändras, institutioner omdanas och lagar omarbetas.”⁵²

Föreställningen om teknisk utveckling/förändring som styrd av inneboende krafter bortom samhällelig kontroll brukar kallas *teknologisk determinism*. Donald MacKenzie, den forskare som tillsammans med Huges påverkat mig mest, beskriver den teknologiska determinismen så här:

”...tanken att teknisk utveckling styrs av en autonom, icke-social, intern dynamik. Trots att denna form av teknologisk determinism inte längre är vanlig inom akademiska arbeten i teknikhistoria och tekniksociologi, påverkar den hur teknik behandlas och diskuteras i samhällsdebatten... Fortfarande är det en vitt spridd idé att teknisk utveckling är synonymt med ”framsteg” och att triumf för en viss sorts teknik beror på att tekniken i fråga helt enkelt

⁵¹ Thomas P. Hughes: ”The Evolution of Large Technological Systems”, i Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes and Trevor Pinch (eds.) *The Social Construction of Technological Systems - New Directions in the Sociology and History of Technology*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1994 (First edition 1987), s 76 ff

⁵² Kaijser (1994) *I fädrens spår...*, s 17 (Citatet översatt från Hughes (1983) *Networks of Power...*, s 465)

är bäst. En svagare men mera sofistikerad version av teknologisk determinism är idén om att teknisk förändring följer en ”naturlig bana” (natural trajectory).”⁵³

Man kan mena olika saker när man talar om teknologisk determinism. För det första kan det betyda en föreställning om att teknikutveckling styrs av inomtekniska/ inomvetenskapliga drivkrafter. Denna åskådning brukar kallas *internalism*. Inom internalismen dominerar också synen på teknik som tillämpad naturvetenskap. Motsatsen till internalism kallas *externalism* och innebär att teknisk och vetenskaplig förändring ses som helt beroende av samhällets förändringar. I detta fall kan man, om man vänder på perspektivet, istället tala om social, ekonomisk eller politisk determinism.⁵⁴

Den andra betydelsen ligger nära det internalistiska perspektivet och innebär att eventuell framgång för en ny teknologi helt enkelt beror på om den är bättre eller effektivare än den gamla. Bättre och effektivare skall förstås som bättre teknisk prestanda och effektivare utförda uppgifter jämfört med annan teknik. Denna version av teknologisk determinism kallar jag *prestanda-perspektivet*. Nyare teknikhistorisk forskning ger dock många exempel på att det inte alltid är den bästa tekniken, i snävt teknisk eller ekonomisk betydelse, som segrar.⁵⁵

En tredje aspekt är föreställningen om att teknik och teknologiska system utvecklas efter en *naturlig bana* (”natural trajectory”). Tron på en naturlig utvecklingsbana kan anses vara en direkt följd av de två första aspekterna av teknologisk determinism. Om teknisk förändring styrs inifrån och teknisk prestanda avgör framgång är det *naturligt* att teknikförändring följer en given kurs.

Men man kan också anse att ”naturliga utvecklingsbanor” verkligen existerar och har betydelse, utan att skriva under på internalismen eller prestanda-perspektivet. *Naturlig* får då en något annorlunda betydelse. Det handlar inte längre om några inneboende egenskaper hos tekniken eller det tekniska systemet i sig utan snarare om en effekt av Hughes ”momentum”. De forskare som företräder denna linje, och dit räknar jag mig själv, väljer att lämna frågan om huruvida teknisk utveckling styrs av interna eller externa krafter. Man konstaterar istället att just föreställningen om teknologisk determinism och ”natural trajectory” är allmänt förekommande och undersöker sedan hur denna använts av politiska aktörer för att förklara och berättiga en viss teknisk utveckling. I botten ligger förstås ett ifrågasättande av den mest elementära och rätlinjiga determinismen.

Donald MacKenzie tar, i ovan nämnda arbeten, detta till en utgångspunkt när han skriver: ”Jag förnekar inte att utvecklingsbanor existerar i meningen av tydliga/hållbara mönster av teknisk förändring.”

⁵³ Donald MacKenzie: *Knowing Machines - Essays on Technical Change*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1996, s 5

⁵⁴ Se till exempel MacKenzie, Donald: *Inventing Accuracy - A Historical Sociology of Nuclear Missile Guidance*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1993, s 382-423. För en genomgång av den politiska betydelsen av föreställningen om teknologisk determinism se även Langdon Winner: *Autonomous Technology - Technics-out-of-Control as a Theme in Political Thought*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1977. Se även uppsatserna i Merrit Roe Smith och Leo Marx (red), *Does Technology Drive History? - The Dilemma of Technological Determinism*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1995

⁵⁵ Se tex. Latour, Bruno *ARAMIS or the Love of Technology* Cambridge Massachusetts 1996

Law, John "Technology and Heterogenous Engineering: The Case of Potrugese Expansion" i Bijker, Wiebe E., Thomas P. Hughes och Trevor Pinch (red.) *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology* 1987

Men vad som förvandlar den potentiella anarki som finns i all teknisk utveckling till en stadig utvecklingsbana är det sätt på vilket olika aktörer bygger in sina förväntningar om just denna bana i tekniken/systemet:

”De investerar pengar, karriärer och trovärdighet i att vara en del av ”framsteget” och hjälper på så vis till att skapa ”framsteg” av en viss förväntad form. Eftersom förutsägelseerna visar sig vara korrekta fortsätter de förutsäga med ökat självförtroende. En teknisk utvecklingsbana kan därför sägas vara en institutionaliserad form av teknisk förändring.”

Vad är det då som får en utvecklingsbana att se naturlig ut?, frågar MacKenzie:

”Svaret...ligger i att i en viss mening är en teknisk utvecklingsbana en självuppfyllande profetia. De tekniska utvecklingslinjer som inte förs vidare förbättras inte under det att den linje som vinner gillande ofta utvecklas till det bättre. I efterhand kan det alltså se ut som att den segrande tekniken besitter interna kvalitéer som förklarar dess framgång.”⁵⁶

LTS-, och hela STS-ansatsen, går i själva verket ut på att bryta sönder vår inlärd vana att dra en skarp gräns mellan studiet av teknisk respektive samhällelig utveckling. Ytterst är syftet att ifrågasätta och förändra vår pessimistiska syn på relationen människa - maskin. Om det är sant att teknisk utveckling inte styrs av autonoma lagar utanför mänsklig kontroll och om det stämmer som tekniksociologerna Wiebe Bijker och John Law skriver, att: ”Teknikens fungerande eller misslyckande beror på en rad disparata orsaker. Teknologier, påstår vi, är skapade av ett spektrum av heterogena faktorer.” – i så fall blir slutsatsen att – ”Tekniken (och systemen) hade kunnat se ut på ett annorlunda sätt”⁵⁷ De tekniska systemen kunde ha sett annorlunda ut. Ofta tänker vi precis tvärtom. Den existerande tekniken och tekniska systemen är så inflätade i vår föreställningsvärld att vi aldrig funderar om det på något radikalt sätt kunde ha varit annorlunda.

Nu kan man fråga sig vad för sorts system vägtrafiken egentligen är. Hittills har jag tagit för givet att det verkligen är ett ”stort tekniskt system”. Enligt Joerges definition verkar det stämma ganska bra. Men det finns skillnader mellan bilsystemet och andra system som är viktiga att uppmärksamma. Till hjälp tar jag Arne Kaijser som i boken *I fädrens spår...* analyserar skillnader mellan olika system ingående i samhällets infrastruktur och lanserar begreppet ”infrasystem”.⁵⁸

Vilka funktioner och egenskaper har då bilsystemet jämfört med andra infrasystem? För det första är det ett transportsystem vars ändamål är att ”förflytta människor och varor så snabbt, billigt och bekvämt som möjligt.”⁵⁹ Som jag kommer att visa är det just denna definition av bilismen som lobbygrupperna betonat och kämpat för att etablera – ett snabbt, billigt och bekvämt system som är flexibelt och tar dig från dörr till dörr utan bekymmer om tidtabell – ett betonande av bilens transportfunktion (se ovan).

⁵⁶ MacKenzie (1993) *Inventing Accuracy...* s 168. För ytterligare exempel på detta perspektiv på teknologisk determinism se Wiebe E. Bijker and John Law (eds.): *Shaping Technology/Building Society - Studies in Sociotechnical Change*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1993

⁵⁷ Wiebe E. Bijker and John Law (eds.): *Shaping Technology/Building Society - Studies in Sociotechnical Change*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1993, s 3

⁵⁸ Kaijser (1994) *I fädrens spår...*, s 15: Kaijser definierar begreppet ”infrastruktur” som samhällets ”materiella underbyggnad i form av bland annat transportsystem, kommunikationssystem, energisystem och vatten- och avloppssystem.” Infrastrukturens funktion är att tillhandahålla ”resurser som utgör väsentliga och långsiktiga förutsättningar för flertalet aktiviteter i ett samhälle” samt att ”knyta samman tidigare uppsplittrade produktionsprocesser och därmed skapa förutsättningar för en mera långtgående samhällelig arbetsdelning.”

⁵⁹ Kaijser (1994) *I fädrens spår...*, s 38

Att transportera gods och människor kan göras med en uppsjö av olika fordon. Här är den första stora skillnaden mellan bilen/vägen och andra infrasystem (jag talar om i någon mening "ledningsbundna" system).⁶⁰ En järnvägsräls, en elektrisk ledning eller ett vattenrör har en relativt väl avgränsad uppgift och "transporterar" endast ett fåtal typer av, om liknelsen tillåts, "rullande materiel" (tåg, elektroner respektive vatten). På vägen däremot färdas såväl gångtrafikanter (av olika ålder och med skilda psykiska och fysiska förutsättningar), cyklar, mopeder, motorcyklar, traktorer, skördetröskor, personbilar (med eller utan släp eller husvagn), lätta och tunga lastbilar och bussar (listan kunde göras längre).⁶¹

De fysiska nätverken, vägen, rälsen, ledningen, har olika egenskaper och det flöde som nätverken bär skiljer sig åt. El- och vattenledningar respektive tågräls är byggda enkom för sin grunduppgift och är svåra att använda på annat sätt och tillgången till nätverken är starkt begränsad (resonemanget innebär en förenkling då elledningar idag används för t.ex. uppkoppling mot Internet). Denna begränsning har förstås att göra med tillförlitlighet och säkerhet. Orsakerna ligger också i det faktum att nätverken och hela systemet byggts upp i, så att säga, ett stycke. Vägnätet däremot fanns långt innan bilen och har gradvis anpassats till det nya flödet, det nya fordonet. Ett system med detta nära samband mellan den fysiska infrastrukturen och flödet brukar kallas ett "starkt kopplat" system. Bilsystemet med sitt disparata och mångsidiga flöde är således ett "svagt kopplat" system.⁶²

Den organisation som bygger och underhåller den fysiska infrastrukturen kallar Kaijser "nätverksförvaltare" och den som använder nätverket, det vill säga har ansvar för flödet, kallas "systemoperatör". I ett starkt kopplat system är alla delar anpassade till varandra och utbytbarheten är låg. Om störning uppstår i en del av systemet, till exempel en tågurspårning eller ett ledningsbrott, påverkas hela systemet vilket skapat behov av central samordning för att garantera systemets tillförlitlighet och därför har ofta samma organisation varit både nätverksförvaltare och systemoperatör. Järnvägen är ett bra exempel där samma aktör både byggde rälsen och körde tågen. I dagens system är Banverket nätverksförvaltare medan SJ, eller en privat entreprenör, fungerar som systemoperatör. Men systemoperatörens centrala position har inte förändrats. Ett svagt kopplat system, som flyget, fartygs- eller vägtrafiken, finns inte samma behov av central samordning. Flygplatser, hamnar och vägar har traditionellt legat under en separat förvaltare och systemoperatörerna, flygbolag, rederier, och i viss utsträckning, åkerier, har skött om flödet. Men någon centralt placerad systemoperatör, som har ansvar för all aktivitet i dessa system, står inte att finna. En form av central dirigerings av flödet finns dock inom flyget, och mindre strikt inom sjöfarten, nämligen trafikledningsorganisationer. I bilsystemet finns ingen central trafikledningsfunktion. Här är varje bilförare sin egen operatör.⁶³ Den lösa kopplingen mellan biltrafikens olika delar gör att det kan vara svårt att överhuvud taget observera ett system.

⁶⁰ Exempel på "icke ledningsbundna" system är trådlös telefoni, TV, radio. Se Kaijser (1994), s 49 för en sammanfattning i listform av ett antal infrasystems grundfunktioner

⁶¹ Kaijser (1994) *I fädrens spår...*, s 37-74, behandlar 3 typer av infrasystem med olika funktioner och egenskaper – transport-, kommunikations- och energisystem. Jag låter mig inspireras av hans framställning men följer inte strikt uppdelningen av de olika systemen. Kaijser talar till exempel inte om att elledningen "transporterar" elektroner. För övrigt använder jag hans begrepp och hans analys.

⁶² Kaijser (1994) *I fädrens spår...*, s 52. Kaijser hänvisar till den amerikanske sociologen Charles Perrow: Perrow, Charles *Normal Accidents. Living With High-Risk Technologies*, New York 1984

⁶³ Juhlin, Oskar "Information Technology Hits the Automobile? Rethinking Road Traffic as Social Interaction" i Summerton, Jane (red.) *Changing Large Technical Systems* Oxford 1994. Juhlin diskuterar just det faktum att den enskilde bilföraren fungerar som systemoperatör

Sammanfattningsvis kan sägas att bilsystemet skiljer sig gentemot andra system framförallt med avseende på ”svag koppling”, låg grad av samordning och avsaknad av central systemoperatör, egenskaper som till viss del har att göra med att systemet inte egentligen är planerat av någon central *systembyggare*.⁶⁴ För att återknyta till diskussionen ovan ska också nämnas att bilsystemet är annorlunda också utifrån en annan aspekt, nämligen på grund av de kvaliteter jag kallade privatbilens immateriella värden. Reiner Grundmann är en av många som påpekat hur dessa svårfångade värden gör bilsystemet svårt att förändra: ”Biltrafiksystemet skiljer sig från andra stora tekniska system genom graden av kulturell inbäddning...Eftersom bilsystemet sannolikt uppåddar starkare känslor än varje annat stort tekniskt system, kommer konflikterna runt dess (nödvändiga, enligt Grundmann) omstrukturering att bli såväl djupa som långvariga.”⁶⁵

Men trots alla skillnader mellan bilsystemet och andra system har även detta sociotekniska system byggts upp av aktörer. Även om man inte kan identifiera en centralt placerad systembyggare eller systemoperatör och även om bilismens framväxt inte dirigerats och styrts från en plats, har det ändå funnits aktörer med ambitionen att bygga systemet större och starkare. Aktörer som haft ambitionen att skapa en motbild till intrycket att bilismen är ett svagt kopplat system (eller inget system alls) och en rörig, krånglig, kaotisk och farlig teknik. På grund av privatbilens särställning och de starka känslor som den väckt har vägsektorn varit den del av bilsystemet som bäst lämpat sig att *systemisera*.⁶⁶ I min undersökning är denna aktör Svenska vägföreningen.

Uttryckt i LTS-termer kommer jag att undersöka om och hur Svenska vägföreningen gått till väga för att göra biltrafiksystemet mera *systemiskt*, det vill säga göra bilismen mera likt ett ”riktigt”, hårt kopplat, stort tekniskt system eftersom sådana betraktas som rationella och samhällsnyttiga.⁶⁷

Hur kan då en systembyggare gå tillväga för att öka graden av systemiskhet? Som Bruce Seely visat använde de amerikanska vägingenjörerna sin tekniska kompetens som en resurs i kampen att erövra rätten att sätta agendan inom vägpolitiken. De skilde mellan teknik och politik och hävdade att de själva sysslade enbart med opolitisk teknik. Donald MacKenzie hävdar att, med hänvisning till teknikernas problemformuleringsprivilegium i de tekniska systemen, att:

”Den kanske viktigaste orsaken till separationen mellan teknik och politik är att tekniker och ansvariga för teknikutveckling, själva arbetar så hårt på att upprätthålla separationen. De strävar efter att hålla sina dagordningar ”i den svarta lådan” (black boxing of technology)”⁶⁸

⁶⁴ Bernward Joerges har dock mycket riktigt påpekat att alla system egentligen har oplanerade delar och ger oväntade och oförutsedda (ibland oönskade) effekter. De centrala aktörerna kan inte hålla reda på allt. Anförts av Grundmann, Reiner ”Car Traffic at the Crossroads: New Technologies for Cars, Traffic Systems, and Their Interlocking” i Summerton, Jane (red.) *Changing Large Technical Systems* Oxford 1994, s 266

⁶⁵ Grundmann (1994) ”Car Traffic at the Crossroads...”, s 280 respektive Summerton (ibid), s 11 i en diskussion om Grundmanns text.

⁶⁶ I dagsläget har dock viljan att göra ett ”riktigt system” av bilismen också börjat influera bilen och bilföraren. Användandet av informationsteknologi ses av många som ett sätt att göra bilanvändandet mera kontrollerbart och tekniken finns för inrättandet av central trafikledning. Politiskt förefaller det dock än så länge omöjligt att inkräkta på var bilists rätt att sin egen vagn styra. Också i den så kallade *Nollvisionen*, Vägverkets program att skapa en skadefri trafikmiljö, finns tydliga ambitioner att förändra vägtrafikens alla delar i mer systemisk riktning.

⁶⁷ För en genomgång av systembegreppet och ”det systemiska” i modern teknologi se Beckman, Svante ”On Systemic Technology” i Summerton, Jane (red.) *Changing Large Technical Systems* Oxford 1994

⁶⁸ MacKenzie (1993) *Inventing Accuracy...*, s 414

Att behålla tekniken i den ”svarta lådan” kan översättas med *teknifiering*. Med teknifiering menar jag en strategi att definiera komplexa samhällsliga frågor som ”rent tekniska” och bäst lämpade för experter; att tona ner betydelsen av de svårhanterliga sociala, psykologiska och politiska komponenterna; att få systemet att framstå som mera vetenskapligt, tekniskt, rationellt; att så att säga minska det ”sociala” och öka det ”tekniska” i det sociotekniska systemet. Resultatet av teknifieringen är att det skapas en gräns mellan ”insiders” och ”outsiders”, där de på insidan har tillgång till *hårda fakta* baserade på naturvetenskap/teknik och de på utsidan endast uttrycker *mjuka* politiska åsikter: ”Teknikernas anseende att fungera som presentatörer av fakta är en vital resurs...”⁶⁹

Numera finns ett flertal studier som visar att ingenjörer och naturvetenskapsmän ofta medvetet använt denna strategi – intagit denna ”teknokratiska pose” – ”en attityd där tekniska aktiviteter placeras ovanför och bortom den politiska sfären och politikernas inflytande”⁷⁰ – väl medvetna om att teknik alltid är, med Bruno Latours ord, ”politik utövad med andra medel”.⁷¹

I avhandlingen undersöker jag hur Svenska vägföreningen bidrog till att systemisera biltrafiken genom att *teknifiera* debatten inom vägsektorn och på så sätt nå inflytande genom att definiera vad som skulle betraktas som teknisk sakkunskap. Med detta synsätt blir den tekniska sakkunskapen en resurs för att upprätthålla åtskillnaden mellan teknik och samhälle, dvs. mellan vägfrågan och politiken.

Begreppet teknifiering ligger nära det lite mera allmänna *förvetenskapligande*. Skillnaden dem emellan kan uttryckas på följande sätt: När V-ingenjörerna teknifierar vägfrågan bidrar de dels till att systemisera bilsystemet och dels till att förvetenskapliga hela vägsektorn och ingår samtidigt i ett allmänt förvetenskapligande av den politiska debatten på ett övergripande samhällsligt plan.⁷²

För en systembyggare är det viktigt att ha full kontroll över systemet. Ett stort tekniskt system kan sägas sträva efter att öka sin egentygnd, att växa och breda ut sig. Men i vissa lägen uppstår något som Hughes kallat en ”reverse salient”.⁷³ Begreppet är militärt och avser en inbuktning i ett framåttryckande frontavsnitt. Detta hinder i utvecklingen av systemet är inte alltid lätt att klart identifiera och kan ligga på flera plan.

Utvecklingshindret, som är den översättning jag väljer, kan t.ex. ta sig uttryck i trängsel och trafikköer eller i en negativ allmän opinion till t.ex. kärnkraften. Systembyggaren tvingas att ta ställning till utvecklingshindret och identifiera de *kritiska problem* som skall lösas.⁷⁴ Ibland

⁶⁹ MacKenzie (1993) *Inventing Accuracy...*, s 415

⁷⁰ Fridlund, Mats *Den gemensamma utvecklingen. Staten, storföretaget och samarbetet kring den svenska elkrafttekniken* Stockholm 1999, s 24 (not 79, 80) ”teknokratisk pose” – Ken Adler

⁷¹ Latour, Bruno *Science in Action. How to Follow Scientists and Engineers Through Society* Cambridge, Massachusetts 1987

⁷² Se tex. Gemzell, Carl-Axel *Om politikens förvetenskapligande och vetenskapens politisering. Kring välfärdsstatens uppkomst i England. Del I: Teoretisk inledning resp. Del II: Ställföreträdarna* Köpenhamn 1989 resp. 1993

⁷³ Mats Fridlund översätter till ”Motståndsficka” i sin genomgång av LTS-perspektivet i Fridlund (1999) *Den gemensamma utvecklingen...*, s 19 ff. Ett annat närliggande, men i min mening allt för snävt begrepp är ”teknologisk flaskhals”.

⁷⁴ Kaiserfeld, Thomas ”Glödlampor, mikrofoner och strömbrytare. Tekniska system och forskningens specialisering under mellankrigstiden” i Blomkvist, Pär och Arne Kaijser (red.) *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv* Stockholm 1998 och Kaiserfeld, Thomas *Svenska fysiker som lektorer, akademiker och industriforskare under 1900-talets första hälft* Lund 1997

definieras problemet som tekniskt/ekonomiskt – bygg fler och bättre vägar – och ibland som socialt/politiskt – förändra allmänhetens inställning i en mera kärnkraftsvänlig riktning: ”Ett kritiskt problem är alltså en omdefiniering och konkretisering av någon obalans i systemet till en potentiellt lösbar uppgift”⁷⁵

Som synes är det näst intill omöjligt att definiera problemet utan att samtidigt peka ut en lösning. Om problemet betraktas inifrån systemet, av aktörer med intresse i systemets fortbestånd, blir åtgärderna liknande de jag skissade ovan. Från position utanför systemet kunde lösningen vara att lägga höga skatter på bilanvändande respektive att förbjuda kärnkraften.

Den intressanta frågan är vem som tillskansar sig rätten att definiera exakt vad som är det kritiska problemet. Det framstår som en vital resurs för systembyggaren att vara den som identifierar *utvecklingshindren* för systemet och omvandlar dem till *kritiska problem*, med en lösning i linje med systemets egen rationalitet. Makten över systemets fortbestånd ligger hos den som på detta vis erövrat *problemformuleringsprivilegiet*, som kan bestämma dagordningen. Inom biltrafiksystemet är det svårt att ha full kontroll beroende på systemets komplexa karaktär och lösa koppling. Jag analyserar Svenska vägföreningen strategi att teknifiera vägdebatten som ett sätt att vinna kontroll över en del av bilsystemet genom att erövra problemformuleringsprivilegiet i diskussionen om de utvecklingshinder som uppkommit.

De aktörer som befinner sig inne i systemet och har ett dominerande inflytande utvecklar en egen *systemkultur* som karaktäriseras av enhetlig utbildning, gemensamma och överlappande karriärvägar o.s.v.⁷⁶ Denna systemkultur, eller kanske rättare systembyggarkultur, skapar en viss sorts ”systemrationalitet” eller ”inre logik” vilken styr tankarna och leder aktörerna att se lösningar i linje med systemrationaliteten i syfte att öka systemets livskraft. Systemkulturen bidrar således till systemets tröghet eller egentygd och kan försvåra radikala definitioner av kritiska problem utanför eller bortom systemets egen tillväxtlogik. Jag återkommer i slutet av avhandlingen till frågan om betydelsen av en systemkultur inom vägväsendet.

Innan jag går vidare vill jag uppmärksamma att LTS-ansatsen på många vis liknar de så kallade (neo-) institutionella ansatserna inom historia, statsvetenskap, ekonomi och ekonomisk historia. Den gemensamma nämnaren är att institutionella arrangemang inkluderas i analysen av t.ex. politiska eller ekonomiska processer. De befintliga institutionerna (lagar, normer, förvaltning o.s.v.) har en historisk tyngd och tröghet och påverkar hur politiska och ekonomiska aktörer agerar och utövar inflytande – Douglas E. Norths begrepp ”path dependence” (stigberoende) brukar användas inom ekonomisk historia. Institutionerna fungerar därigenom bromsande gentemot radikala förändringar. Till skillnad från de institutionella ansatserna inkluderar LTS-ansatsen i högre grad även tekniken och tekniska utvecklingsprocesser i analysen och studerar samspelet mellan tekniska, politiska och institutionella faktorer.⁷⁷ Ett exempel på sammanlänkningen mellan politik och teknisk utveckling är Arne Kaijser som driver tesen om en ”svensk modell” av nära samarbete mellan

⁷⁵ Sumerton (1998) ”Stora tekniska system...”, s 27

⁷⁶ Kaijser (1994) *I fädrens spår...*, s 84

⁷⁷ För en genomgång av Douglas E. Norths begrepp ”path dependence” – ”stigberoende” och den ekonomisk-historiska institutionella inriktningen se Andersson-Skog, Lena ”Såsom allmänna inrättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet”. *SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920* Surte 1993

näringsliv och stat i uppbyggnaden av de stora infrasystemen med järnvägssystemet som styrande modell, förebild eller ”paradigmatiskt system”.⁷⁸

3 Metod, frågeställningar, källor

Avhandlingens övergripande syften uttrycktes som 1: att undersöka Svenska vägföreningen och den samlade billobbys argument, strategi och inflytande i mellankrigstidens väg- och trafikpolitik och 2: att bidra med en förklaring till det svenska samhällets snabba anpassning till massbilismen genom att undersöka lobbygruppernas argument, strategi och inflytande i den process som ledde fram till *Vägplan för Sverige*.

Till följd av min inriktning på den tekniska sakkunskapens roll och den teoretiska inspirationen från LTS-ansatsen, kan mitt tillvägagångssätt beskrivas i teoretiska termer på följande sätt: att undersöka de argument som Svenska vägföreningen använde sig av som *systembyggare* i framväxten av det svenska biltrafiksystemet. Jag analyserar Svenska vägföreningen strategi att *teknifiera* debatten inom vägsektorn och erövra *problemformuleringsprivilegiet*, d.v.s. inflytande över definitionen av viktiga kritiska problem inom bilsystemet, med målet att skapa ett allt mer *systemiskt* och i samhället inbäddat biltrafiksystem, d.v.s. ett system med allt större *egentyngd*.

I de sammanfattande avsnitten efter varje kapitel återkommer jag till LTS-ansatsen och diskuterar resultaten. I den löpande texten har jag dock inte använt mig av LTS-begrepp i särskilt hög grad. Som nämnts är undersökningen inspirerad av LTS- (och STS-) ansatserna, men inte strikt teoriprovande.

Avhandlingens övergripande frågor är dessa: Vilka motiv fanns bakom bildandet av en svensk vägförening på nationell basis? Vilket inflytande hade Svenska vägföreningen under det viktiga 20-talet? Hur fungerade samarbetet mellan bilismens intressenter – såväl före som efter 1945? Vilka argument och vilken strategi använde Svenska vägföreningen och den samlade billobbyn? Hur förhöll man sig till den ovan relaterade dikotomin i bildebatten mellan nytta/nöje – transport/resande? Hur påverkades billobbys argument och strategi av samarbetet med V-ingenjörerna i Svenska vägföreningen? Vilket motstånd fanns mot, respektive vilka omvärldsfaktorer underlättade, den samlade billobbys inflytande?

Min inriktning på den tekniska kunskapens politiska betydelse leder till att två perioder eller *formativa moment* blir speciellt viktiga för undersökningen. Den första sträcker sig från 1900-talets början till mitten av 20-talet och den andra täcker efterkrigstidens två första decennier. Med formativt moment avses en period då ”de existerande politiska institutionerna (blivit) dysfunktionella...(och)...central placerade politiska aktörer...kan utforma de framtida politiska institutionerna...”⁷⁹

⁷⁸ Kaijser, Arne (1999) “Den hjälpsamma handen: Om den institutionella utformningen av svenska infrasystem” (“The Helping Hand: The Institutional Design of Swedish Infrasystems”) i *Historisk tidskrift, Tema: Teknikhistoria*, 3:1999

⁷⁹ Rothstein Bo *Den korporativa staten. Intresseorganisationer och statsförvaltning i svensk politik* Malmö 1992, s 17-21. Se också Appelqvist, Örjan *Bruten brygga. Gunnar Myrdal och Sveriges ekonomiska efterkrigspolitik 1943-1947* Stockholm 2000, s 23 ff. Förutom att vi delar utgångspunkt i användandet av Bo Rothsteins ”formativa moment” har Appelqvists avhandling ännu en likhet med min egen. Han ifrågasätter ett tidigare synsätt där tunga politiska aktörer inom banker och storföretag närmast per definition anses agera endast ”marknadsekonomiskt” och därigenom inte ”politiskt” - På samma vis har ingenjörer ofta ansetts agera enligt en

Den första perioden kan, med ett uttryck hämtat från Eva Jakobsson, karaktäriseras som *Vägarnas industrialisering*.⁸⁰ Jakobsson studerar det naturliga vattenflödets transformation till ett flöde styrt och kontrollerat av en industriell rationalitet. Vägarna innan bilen kan inte sägas vara "naturliga" i samma vidsträckt mening som de svenska älvarna. Men de hade trots allt legat där mycket länge och var en inväxt del i landskap och samhällsstruktur. För vägingenjörerna framstod det äldre vägnätet som samma sorts problem som älvens fåror uppfattades av vatteningenjörerna. Det gällde att tämja, rikta om, styra och förstärka i syfte att dra nytta av vägen/vattnet som en del i en industriell process.

Med samma typ av metafor kan efterkrigstidens övergripande vägplanering betecknas som vägarnas (och trafikens) *Taylorisering*. Synen på vägghållningen förändrades och det viktigaste målet med vägpolitiken var bilismens fria flöde. Den vetenskapliga grunden hämtades från den amerikanska så kallade *trafiktekniken* (Traffic Engineering) som kombinerad med samhällsplaneringsteorier från nationalekonomi och kulturgeografi var utgångspunkten i *Vägplan för Sverige*. Även i denna process hade som nämnts V-ingenjörerna, Svenska vägföreningen och den samlade billobbyn stort inflytande

När man undersöker ett område som tidigare inte ansetts vara speciellt ideologiskt laddat, stöter man på problemet att de aktörer man identifierar inte själva har betraktat sin verksamhet som vare sig ideologisk eller politisk. Om den tidsperiod man behandlar ligger tillräckligt nära ens egen, tillkommer problemet att aktörerna fortfarande kan ha synpunkter på ens analys. De personer jag intervjuat som var med om framväxten av efterkrigstidens bilsamhälle har alla, som jag ser det helt ärligt och sanningsenligt, uttryckt att man gjorde vad som uppfattades som nödvändigt och oundvikligt. Aktörerna intresserade sig enligt sin egen uppfattning för praktisk problemlösning, teknik och vetenskap. Politik och ideologiskapande var inte deras uppgift. Att till exempel påstå att Svenska vägföreningens teknifierande strategi var politik, men "med andra medel" eller att analysera väg- och vattenbyggarnas professionaliseringsprocess i termer av politiskt maktsträvande, innebär att jag som historiker hamnar relativt långt ifrån mina aktörers egen självbild. Samtidigt är det just genom att belysa "det för givet tagna" som ny kunskap skapas. Genom att, som jag vill kalla det, *tillskrivande av aktörsskap* betraktas tidigare "opolitiska praktiker" som aktivt medverkande i den aktuella politiska kontexten och tidigare ouppmärksammade, "rent praktiskt tekniska", områden införlivas i den politiska historien. Jag tror inte att det finns någon direkt lösning på problemet med avståndet mellan historikern och de historiska aktörerna. Historikerns uppgift är i viss mån att vara efterklok.

teknisk rationalitet vilken per definition (deras egen definition) varit opolitisk. Se också Stenlås, *Niklas Den inre kretsen. Den svenska ekonomiska elitens inflytande över partipolitik och opinionsbildning 1940-1949* Lund 1998

⁸⁰ Jakobsson (1996) *Industrialisering av älvar...*