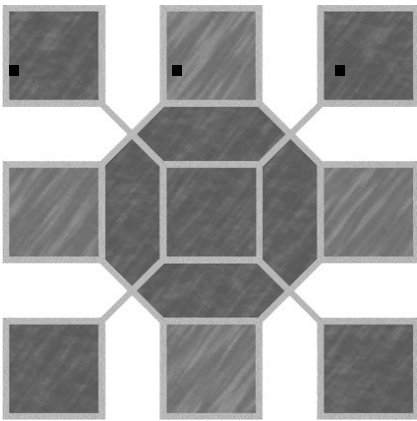


Sveavägen 133
113 46 Stockholm

Telefon: 08 83 87 73
E-mail: info@eudoxa.se
Web: www.eudoxa.se

Tankesmedjan Eudoxa AB

En ny marknad



• • • • •

*Bilens förutsättningar
på 2000-talet samt
teknikens och
marknadens lösningar*



Förord

Den 7 oktober 2005 var tankesmedjan Eudoxas VD Waldemar Ingdahl inbjuden av Malmö stads gatukontor och Malmö högskola att debattera miljöfrågor, bilismen, samhällets oljeberoende och hur samhället anpassar sig till nya förutsättningar och livsstilar på arrangemanget "Svart på Vitt". Ingdahls opponent var Håkan Hydén, professor i rättssociologi vid Lunds universitet.

Formen för debatten var nyskapande. Ingdahl och Hydén ställdes mot varandra i en debattform som hämtat mycket från Hip Hop- musikens "battle" format, där debattörerna replikerade varandra i omgångar med bara 30 sekunder tillhanda. Dessutom fick debattörerna "poäng" i en inbördes tävlan efter hur många gånger de nämnde vissa på förhand bestämda kodord.

Självklart styr dock ett sådant debattformat vad som kan sägas. Ingdahls tal i Malmö var anpassat till den rytm som hiphoppare använder för att kunna leverera sin talsång ("rhymes") snabbt. Någon tid till utvecklingar och förklaringar fanns inte.

Därför har tankesmedjan Eudoxa redigerat om Waldemar Ingdahls tal till ett mer traditionellt tal. Både för de delar av publiken i Malmö som önskar klargöranden, samt till våra övriga läsare som vill sätta sig in i en liberal syn i en av våra viktigare miljöfrågor.

Tal på Malmö Högskola den 7 oktober 2004

Hur kan man förbättra miljön med avseende på bilen? För det första: byt bil! Sverige har idag Europas äldsta bilpark. De gamla motorerna i våra bilar, och Sveriges låga användning av diesel, ger oss större utsläpp och gör att vi har 20% högre bränsleförbrukning än de andra EU-länderna. Den stora minskning av bränsleåtgång i mitten av 1970-talet, som sedan hållit i sig, skedde inte genom regleringar och beskattning utan genom introduktionen av katalysatorn. I dag är motorerna så avancerade att bränsletillförseln effektiviseras av mikrodatorer i motorn. Systemet styrs av en elektronisk kontrollenhet (ECU) som optimerar motorns tändsystem och bränsletillförsel. Detta är en bränsleekonomisk fördel jämfört med förgasarmotorer.

När vi debatterar bilen bör vi ha i åtanke att våra vanor nog kommer att förändras i riktning mot att vi stannar mer hemma och arbetar. Informationsteknikens genombrott i arbetslivet har förändrat mycket, särskilt för akademiker som nu i större utsträckning kan sköta sitt arbete hemifrån.

Jag flögs hit till Malmö för att tala, men det hade ju likaväl gått att anordna en telekonferens. Mycket av undervisningen här på Malmö högskola skulle kunna skötas genom att man lägger upp material, lektioner, administrationen och tentamina på webben. Det ställer nya krav på högskoleadministrationen både av att inskaffa och implementera den infrastruktur som krävs men också att se till att denna fungerar. Debatten om 24-timmarssamhället har bara börjat. Vi skulle nog inte heller mista så mycket av den sociala delen i kaffepausen efter mitt tal. Chatta med kompisarna på nätet har ju redan nu blivit vanligt.

Även många inköp kan med fördel göras över nätet. Många blir nog tveksamma, dotcom-bolagen som försökte sig på försäljning över nätet ligger fortfarande färskt i minnet, men numer fungerar tjänsterna då aktörer som är vana vid att arbeta med distansförsäljning tagit över nämligen postorderföretagen. Genom att handla över nätet så slipper man köra själv i trafiken, då en budbil lämnar av beställningen eller man går och hämtar själv på posten.

Till skillnad från de flesta av de andra talarna här idag så har ni nog märkt att jag inte har alls talat om att vi måste ställa om hela vårt sätt att leva och tänka. Istället förespråkar jag en långt mer komplex och hållbar lösning.

Den fria marknaden är en fantastisk social mekanism för reellt möjliggörande av sociala experiment och som inte specificerar vad som måste vara dess utkomst. Det ger ett "botten upp" perspektiv, och öppnar upp för många olika lösningar som samverkar. De lyckade experimenten blir lönsamma och sprider sig. Genom marknadsmekanismerna kan människor välja de mål som passar deras livsstil bäst och bestämma själva vilka miljömål som är viktigast.

Marknaden tar till vara lokal kunskap, men idag så diskuteras miljöfrågor oftast ur ett ovanifrånperspektiv där det bara finns ett mål, en lösning som skall gälla för alla situationer och som oftast bara baserar sig på antaganden och föregiven kunskap.

Håkan Hydén har talat om slutmålet för vår livsstil, finns det förutsättningar för att bara ha en lösning? En gång talade man om att koptaren skulle ta slut om alla kineser ville ha en telefonlinje. Nu får alla sina telefoner då man bytte till fiberoptik.

Fransmannen René Dubos, en av miljörelsens grundare, myntade devisen "tänk globalt, agera lokalt". Devisen upprepas ofta, men dess budskap om decentraliserat beslutsfattande försvann, till förmån för traditionella centraliserade åtgärder som förbud, skatter, avgifter och bidrag. Dessa är ofta långsamma, dyra och öppna för särintressekonflikter. Det tvingar också på en enda lösning som ska gälla oavsett lokala förhållanden.



Man gör ett misstag om man försöker att lösa miljöproblem genom att minska konsumtionen i sig. Människor eftersträvar även effektivitet och livskvalitet likaväl som de är miljövänliga och de är inte intresserade av hur de får förbättringar på dessa områden, bara att de får dem.

Bilen är ett mycket praktiskt och flexibelt transportmedel, och oljan är ju faktiskt så billig att vi fortfarande kan ha för vana att bränna upp den i bilar. Den kemiska industrin skulle gärna vilja använda den, och många av de stora oljebolagen skulle inte vilja sälja olja till bilar.

Det måste till kraftiga förändringar för att förändra den livsstilen, vilket inte har åstadkommit ännu trots att en så stor andel av bensinpriset består av skatter och miljöavgifter. Att minska efterfrågan på bilar har inte fungerat, vore det inte bättre att erbjuda fler goda alternativ? De blir möjliga genom att priset på dem går ned. Kom ihåg att oljebolaget Shell i dag är världen största producent av solenergi.

Etanol och hybridbilar har förutsättningarna för att slå igenom när nu bensinen blivit dyr, likaså vätgasen. En bil med en "stack" av bränsleceller i stället för förbränningsmotor ger inga avgaser utöver vattenånga, om bränslet är ren vätgas. Om bilen tankas med något annat kolväte, till exempel metanol, tillkommer en portion koldioxid.

Den är dessutom dubbelt så effektiv. En bränslecellsdriven bil kan ta ut nästan hälften av energin i bränslet, jämfört med 20 procent i en vanlig bil. Problemen med vätgasen ligger i dess distribution och lagring. Det krävs en ny infrastruktur för att få ut bränslet till användarna. Lagringen är problematisk då vätgasen är lätt och tar stor plats. Bränsletanken kommer att ta större plats i en vätgasbil än i en vanlig bil, fast det uppvägs av att man slipper den stora motorn. Fyra små elmotorer verkar direkt på hjulen och en stor del av dagens komplicerade mekanik behövs inte längre.

När det gäller trafiken inne i städerna, måste vi komma håg att en stor del av den beror på hur städerna är upplagda, enligt den funktionalistiska tanken att separera stadens olika funktioner i rena sovstäder, rena affärsdistrikt, rena nöjeskvarter, områden vikta för transporter, rena industriområden etc. Det glesa, bilberoende förortslandskapet med stora köpcentrum blev effekten av att planerare ville överge den traditionella staden, men det fick effekten av långa transportsträckor. Här verkar dock nya riktningar inom arkitekturen, bl.a. nyurbanismen, verka mot det stora behovet av bilar genom sin poängtering av det lokala gaturummet och den fullständiga urbaniteten.

Parkeringsproblemen orsaker inte bara förtret och irritation, utan även miljöproblem. Även här har den nya informationstekniken mycket att bidra med. Lite har diskuterats kring byggandet av biltullar, som har fördelar, men som tyvärr förfelats i Sverige då inte ser avgifterna som ett sätt att finansiera vägarna utan bara som en extra straffskatt på bilismen. Datasystem utvecklas som mäter parkeringstiden individuellt för bilen och

visar genom display exakt den tid som bilen står och man betalar bara för den tiden. Det har bättre effekt på parkeringstiderna än dagens system där man betalar i förväg. Då kan man differentiera i pris för olika tidpunkter, platser och lägen. Då finns det parkeringsplats framför Malmö högskola en vardag, men det kostar därefter.

Dagens parkeringssystem har haft problemet att de använts av städer och dess parkeringsbolag som en ren intäktskälla just genom felparkeringarna, vilket ju inte var meningen. Goda intentioner ger inte alltid goda institutioner. Detta skulle kunna lösas genom att privatisera parkeringsplatserna till fastighetsägarna, inte till halvkommunala parkeringsbolag. Det man äger värderar man.

Sensorer kan mäta bilars avgaser, även här kan prisdifferentiering göras bl.a. med avseende på tid och plats. Denna åtgärd skulle låta just de äldre bilarna betala för sig, till skillnad från regeringens nya fordonsskatt som väljer att bestraffa nybilsägarna. Vad belastar miljön mest, en stadsjeep som rullar 500 mil om året på landet eller en äldre småbil som åker 2500 mil i stadstrafik?

Detta kan hjälpas av en teknik som ursprungligen utvecklades för sjöfarten, GPS-tekniken. Nu finns förutsättningarna för satellitkörning, och med denna "smarta" körning kan man undvika dålig trafik och finna de kortaste och mest effektiva bilturerna.

Även när de gäller de allmänna kommunikationerna finns spännande innovationer. Ett exempel är diskussionen om AGT (Automated Guideway Transit). Istället för att bara ha tåg och spårvagnar utgörs systemet av mindre "vagnar" för 1-4 personer som kan röra sig direkt mellan stationerna. Då kan man lägga till fler mindre hållplatser och t.o.m. begära privata hållplatser då vagnarna kan frikopplas från det längre "tåget" och köra självständigt.

Nya tekniska utvecklingar öppnar alltså även för nya organisationsformer som kan förbättra bilismen. Här finns den rätta vägen för att dra bäst nytta av våra begränsade resurser, just genom marknadens prismekanismer som öppnar för nya varor och tjänster för oss.

Denna småskaliga pragmatiska lösning hör vi sällan i debatten. Oftare så talas det om storskala förändringar av hela vårt sätt att leva, med innebär risken för lika stora misstag och tar inte hänsyn till att det faktiskt inte finns något slutmål för vårt samhälle och vår livsstil. Vi vet faktiskt inte vilket samhälle som våra barn vill ha, vilken eller vilken miljö och bilism de kommer att värdera, det är en av många förgivna kunskaper.

Vi behöver alltså fler alternativa lösningar på trafikfrågorna då förutsättningarna som teknik, livsstil och vanor förändras över tiden.

På lång sikt är t.ex. etanol ingen bra lösning. Klassningen av etanol-drivna bilar som "miljöbilar" bygger på synen att etanol skapats av växtlighet som en gång har tagit upp lika mycket koldioxid som den släpper ut som



bränsle. Biologiskt är inte alltid lika med miljövänligt. Kanske kan biotekniken förbättra sockerröret för att göra det effektivare, men problemet är att 80 procent av etanolförbrukningen i Sverige kommer från Brasilien då den svenska etanolen från vetet här i Skåne är mycket dyrare. Då importerar Agroetanol (ägs av Lantmännen och LRF), etanol från Brasilien och säljer den sedan vidare.

Då den brasilianska etanolen blandas med 20 procent bensin klassas den som "kemisk produkt" och beläggs därför med 23 öre per liter i tull. Enligt EU:s tullregelverk är etanol en jordbruksprodukt och då är tullen 1,80 kronor per liter. Detta betyder att svensk produktion av etanol är endast konkurrenskraftig med en kraftig tullhöjning, vilket skedde nyligen.

För att etanolet ska erhålla befrielse från energi- och koldioxidskatt måste den tulldeklareras som ren outblandad etanol. Därigenom gjorde regeringen Agroetanols etanolproduktion lönsam. Även efter tullhöjningen kommer den brasilianska etanolen användas för Etanolbränslet E85 och bussetanolen eftersom dessa undgår tullhöjningen. Skulle även bussetanolen tullbeläggas som en jordbruksprodukt skulle all användning av etanolbussar upphöra, då en sådan "miljövänlig" buss drar 70 procent mer bränsle än en dieselbuss, som dessutom är billigare att köpa in och underhålla. Med bidrag satsar man på dem som låter bra, men det som låter bra behöver inte vara det i verkligheten.

Det ska noteras att Brasiliens sockerrörplantager har tillkommit genom bl.a. nedhuggning av regnskog och kräver också långa sjötransporter. Regeringens etanolsatsning kan göra oss mer beroende av en region än vad Sverige var beroende av Mellanösterns olja.

Oljan kommer inte att ta slut, som det hävdats många gånger i denna debatt. Vi upptäcker ständigt nya oljefyndigheter, se på t.ex. Norge och Ekvatorialguinea. Frågan är om de är ekonomiskt lönsamma att använda. Idag är de det då vi saknar ekonomiskt lönsamma alternativ.

Det grundläggande felet med dagens miljöpolitik är att den ser människans handlingar som ett problem, inte som en lösning. Det är inte de bilfientligas eget högst behjärtansvärda utnyttjande av bilen som måste bekämpas. Det är andras okynnesåkande.

Ett samhälle rymmer många olika sorter, många olika etiska system, många olika värderingar av hur stad och miljö borde se ut. Vi värderar dessutom saker olika mycket vid olika tillfällen. I debatten verkar hållbarhet handla om slutgiltiga lösningar, men vad kommer att vara hållbart om hundra år? Den frågan om förändringar i våra preferensen måste ställas. Där erbjuder tekniken och marknadsmekanismerna oss möjligheter för att upptäcka hur vi kan samsas, inte skapa regleringar uppifrån.

Då kan vi få både goda kommunikationer och en god miljö.