



Peak car i sikte? PM
Statistik och analys över 2015:14
Sveriges personbilsflotta och
dess användning

Peak car i sikte? PM
Statistik och analys över 2015:14
Sveriges personbilsflotta och
dess användning

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-12-10

Förord

Begreppet "peak car" diskuteras i de flesta transport- och miljörelaterade sektorer både i Sverige och internationellt. Trafikanalys vill med denna rapport förmedla en bild över bilanvändningens utveckling och utifrån tidsserier analysera om peak-car är en realitet i vissa samhällssegment i Sverige.

Projektledare för rapporten har varit Märit Izzo. Anette Myhr och Mats Wiklund har varit medförfattare.

Stockholm i december 2015

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Summary	8
1 Inledning	9
2 Personbilsflottan	11
2.1 Bilinnehav.....	11
2.2 Hushållens biltillgång	12
2.3 Kollektivtrafik.....	21
3 Bilanvändning	23
3.1 Körsträcka.....	24
3.2 Körkortsinnehav	26
3.3 Hushållens bilanvändning	27
4 Diskussion	29
5 Referenser	31

Sammanfattning

Antalet personbilar i trafik i Sverige har ökat konstant sedan de började massproduceras i slutet av 60-talet. Personbilstätheten har också ökat vilket visar att en ökande befolkning inte är den enda förklaringen till fler antal bilar. Hushållens förbättrade ekonomi leder till att antalet bilar ökar. Enligt den nationella resvaneundersökningen (RVU) ökar hushållens bilinnehav och jämför man RVU 1984/1985 med RVU 2011-2014 så har andelen hushåll med tillgång till mer än en bil ökat med 12 procentenheter. Geografisk belägenhet, hushållets sammansättning och inkomst är faktorer som styr bilinnehavet. I storstäder och förortskommuner har lägre andel hushåll tillgång till minst två bilar. Storstäder har större utbud av kollektivtrafik vilket kan vara en anledning till att biltillgången på hushållsnivå är lägre i storstäder. Hushåll med sammanboende vuxna har tillgång till bil i högre uträkning än ensamstående.

Bilansvändningen undersöks främst genom körsträcka. Den totala körsträckan har ökat med drygt 12 procent sedan 1999 medan körsträckan per invånare under samma period inte har ökat i samma utsträckning. Sedan 2008 har den genomsnittliga körsträckan per bil har minskat stadigt men minskningen avstannar efter 2013. Detta, i kombination med att antalet bilar i trafik växer, gör att den totala körsträckan åter ökar 2014 och är högre än den tidigare toppnoteringen 2008. Bilansvändningen styrs framförallt av BNP, inkomst och bränslepris. Studier har försökt utröna om nedgången i bilansvändningen beror på förändrade attityder men finner att detta enbart är sant i vissa samhällssegment.

Summary

The number of passenger cars in Sweden has increased continuously since the start of large-scale car production at the end of 1960's. Passenger cars per capita has also increased which indicates that an increased population is not the sole explanation to the increasing number of cars. The household's disposable income has improved which lead to more cars. More households own a car and the number of cars per household has increased, according to the Swedish national travel survey. Geographic location, the composition of the household and income are the deciding factors of owning a car. In bigger cities and suburbs where the public transport system is better and more developed fewer households own a car. Households with two or more adults are more likely to own a car than single households.

Car use is primarily investigated through the measurement kilometers driven. The total amount of driven kilometers has increased with 12 per cent since 1999. Kilometers driven per capita has not increased as much during the same time period. Kilometers driven per car has decreased continuously but seems to stabilize after 2013. The stabilization of kilometers driven per car, combined with the fact that the number of cars is still increasing lead to an increase of the total kilometers driven 2014. The car use is mainly governed by GDP, income and fuel prices. Several studies have investigated if the decrease in car use can be explained by a change in attitudes. However, it has been found that this is only true in specific segments of society.

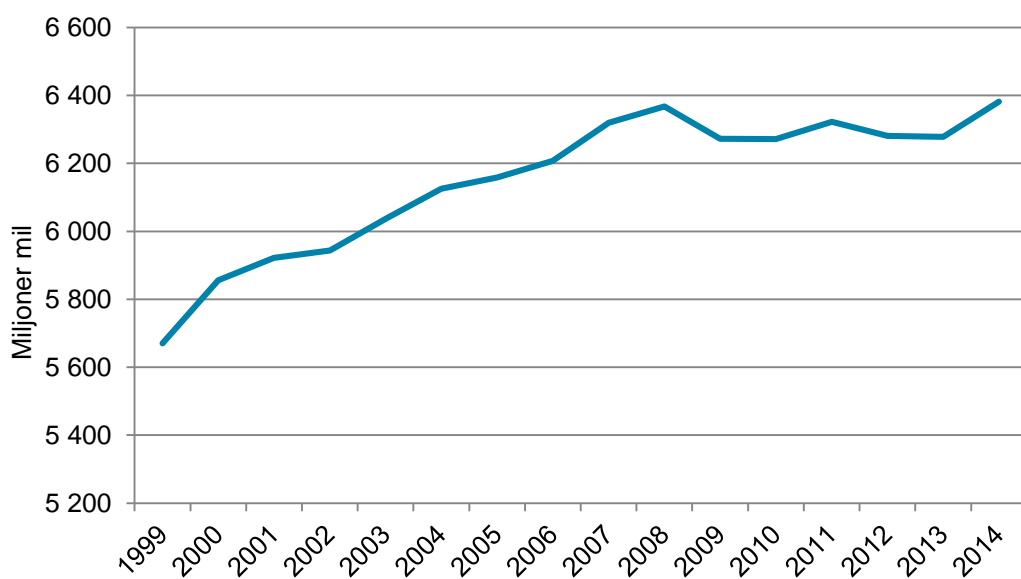
1 Inledning

De problem som bilar orsakar, både på miljön och vår hälsa, men även på transportsystemet genom trängsel, är en stor utmaning. En framtid med färre bilar och minskad bilanvändning föreslås ibland vara lösningen på dessa problem. Begreppet "peak-car", eller bilkulmen, delas oftast upp i två delar där det ibland innebär att användandet av bilen i körda kilometer har nått en topp för att nu vara på väg nedåt. Det kan också innebära att antalet bilar har kulminerat. Begreppets båda betydelser diskuteras i de flesta transport- och miljörelaterade sektorer både i Sverige och internationellt. Pacala och Socolow (2004) räknar in minskat bilberoende i ett "paket" av åtgärder för att stabilisera koldioxidutsläppen och ponerar att 2054 års fordonsflotta på två miljarder bilar rimligtvis borde kunna halvera antalet körda kilometer.

I flera delar av västvärlden finns tecken på att biltrafiken har planat ut. Personbilstrafiken ökar inte på samma exponentiella sätt som under 1950-talet och en viss mättnad kan skönjas, främst i urbana miljöer och i vissa samhällssegment. Bastian och Börjesson (2014) har studerat olika socioekonomiska grupper och funnit att bilinnehavet bland yngre män i svenska storstäder har minskat. Orsaken till utvecklingen kan vara flera, exempelvis urbanisering, tätare städer eller ändrade värderingar.

Enligt vissa finns det två förklaringsmodeller till att peak-car inträffar: kulturella och sociala faktorer samt ekonometriska faktorer. De kulturella och sociala faktorerna är exempelvis ökning av kollektivtrafik, förtätning av städer, framväxt av stadskultur samt att mobil IT blir allt viktigare (Goodwin, 2013). Dessutom har bilens funktion som statusmarkör förändrats eller försvagats. De ekonometriska faktorerna är exempelvis att tillväxt förr eller senare når en mättnadsgrad (Metz, 2010).

Samtidigt som peak-car beskrivs som ett aktuellt fenomen presenteras prognoser som förutspår ökad biltrafik. Enligt Trafikverkets basprognos för 2030 (för ett scenario där inget görs för att minska bilanvändandet) förväntas biltransportarbetet öka med 25 % gentemot 2010 (Trafikverket, 2015). I Trafikanalys statistik har körsträckor för personbilar legat relativt stabilt sedan 2008. Dock pekar kurvan åter uppåt igen enligt de senaste siffrorna för 2014 (Figur 1.1).



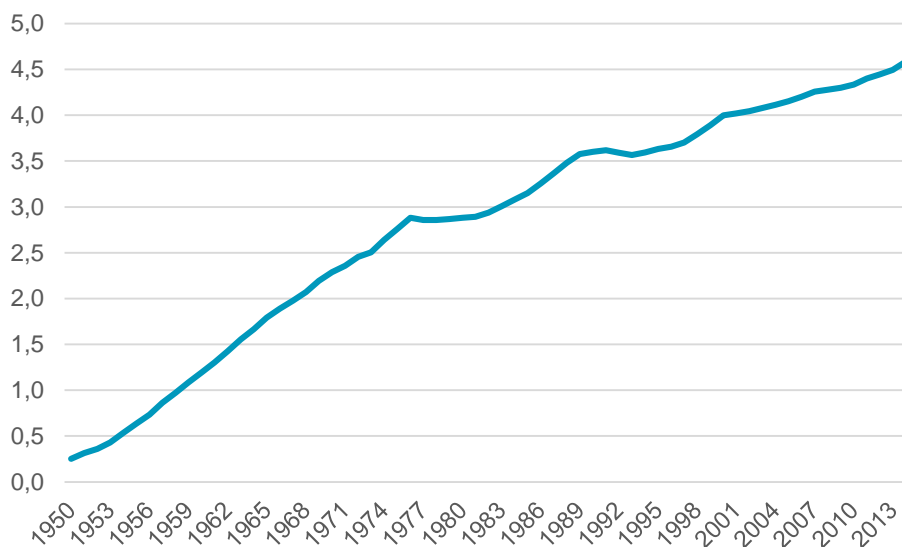
Figur 1.1. Total körsträcka för personbilar 1999-2014, miljoner mil. Källa: Trafikanalys ” Körsträckor för svenskregistrerade vägfordon”

Trafikanalys är ansvarig myndighet för fordonstatistiken och genomför årligen den nationella resvaneundersökningen. I denna nulägesanalys presenteras statistik över utvecklingen av den svenska personbilsflottan och bilresandet. Kan man i fordonregistret utläsa om peak-car är uppnått och hur kan resultatet från resvaneundersökningen tolkas?

Rapportens första del handlar om bilinnehav och om hur hushållens biltillgång har utvecklats och ser ut idag. Efterföljande del handlar om bilanvändningen med avseende på körsträckor och körkortsinnehav samt hur hushållens sammansättning påverkar bilanvändningen. Trafikanalys vill med denna rapport förmedla en bild över bilanvändningens utveckling och utifrån tidsserier analysera om peak-car är en realitet i vissa samhällssegment i Sverige.

2 Personbilsflottan

Antalet personbilar i trafik i Sverige har ökat konstant sedan slutet av 50-talet (Figur 2.1). I och med att bilar började massproduceras samt att hushållens ekonomi förbättrades ökade antalet bilar dramatiskt under hela 60-talet och första halvan av 70-talet. En annan avgörande faktor för ökningen av antalet bilar är befolkningsutvecklingen; Sveriges befolkning har ökat med 25 procent sedan 1960 (SCB, 2015).

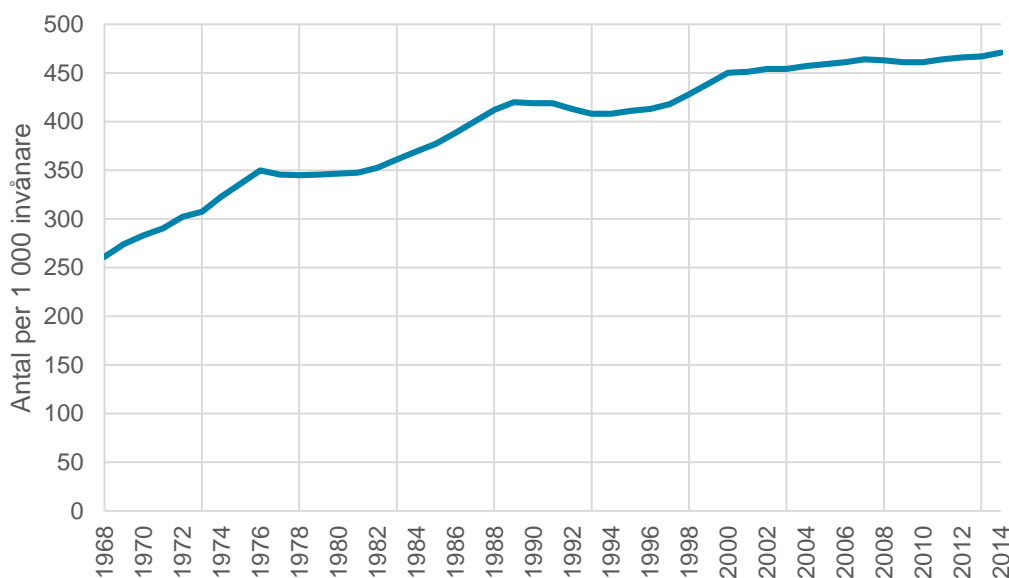


Figur 2.1. Antal bilar i trafik i miljontal. Källa: (SCB, 2015)

2.1 Bilinnehav

Antalet personbilar i trafik har ökat sedan av 50-talet. Ökningen är större än befolkningsökningen, d.v.s. antal bilar per 100 invånare fortsätter att öka (Figur 2.2).

Lågkonjunkturer och finanskriser under 80- 90- och 00-talet har orsakat tillfälliga nedgångar i antalet bilar men ser man till utvecklingen över hela tidsperioden har antalet bilar i trafik per tusen invånare ökat med 80 procent sedan slutet av 60-talet.



Figur 2.2. Personbilstäthet eller antal personbilar i trafik per tusen invånare. Källa: SCB Befolkningsstatistik 1968-1994, SCB. Personbilar i trafik 1968-1994, SIKAs "Fordon i län och kommuner" 1995-2009, Trafikanalys "Fordon i län och kommuner" 2010-2014 Trafikanalys

Lågkonjunkturer orsakar försämrade ekonomi för hushållen vilket ofta leder till att antalet bilar minskar. Under tidsseriens första 20 år ökade antalet bilar mycket för att sedan stabiliseras under ett antal år. Sett över hela tidsserien så inträffar inte någon förutspådd mättnad av behovet av bil och trenden ser ut att fortsätta att peka uppåt om än i något långsammare takt. Att mättnad verkar utebli kan förklaras av ökade krav på mobilitet och förbättrad privatekonomi som tillåter fler bilar i hushållen.

2.2 Hushållens biltillgång

Hushållens tillgång och användning av personbilar undersöks främst i den nationella resvaneundersökningen (Trafikanalys, 2015). Det finns en ansenlig mängd nationell och internationell forskning kring vad som påverkar hushållens bilinnehav och bilanvändning. Generellt kan sägas att de flesta svenska hushåll har tillgång till bil och att det finns starkt samband mellan å ena sidan bilinnehavet och å andra sidan geografisk belägenhet, hushållets sammansättning samt inkomst.

Enligt en kartläggning över hushållens bilinnehav i Stockholms län där det analyserade underlaget består av Trafikanalys resvaneundersökningar (Riks-RVU 1994-1998, RES 1999-2001), kan stockholmshushållens tillgång till personbil kopplas till förvärvssituation, hustyyp, hushållets ålder samt geografiska belägenhet (Stockholms läns landsting, 2002).

Enligt VTI:s rapport om hushållens kostnader för bilinnehav är det främst inkomsten som påverkar om man har tillgång till bil eller ej. (Vagland & Pyddoke, 2006).

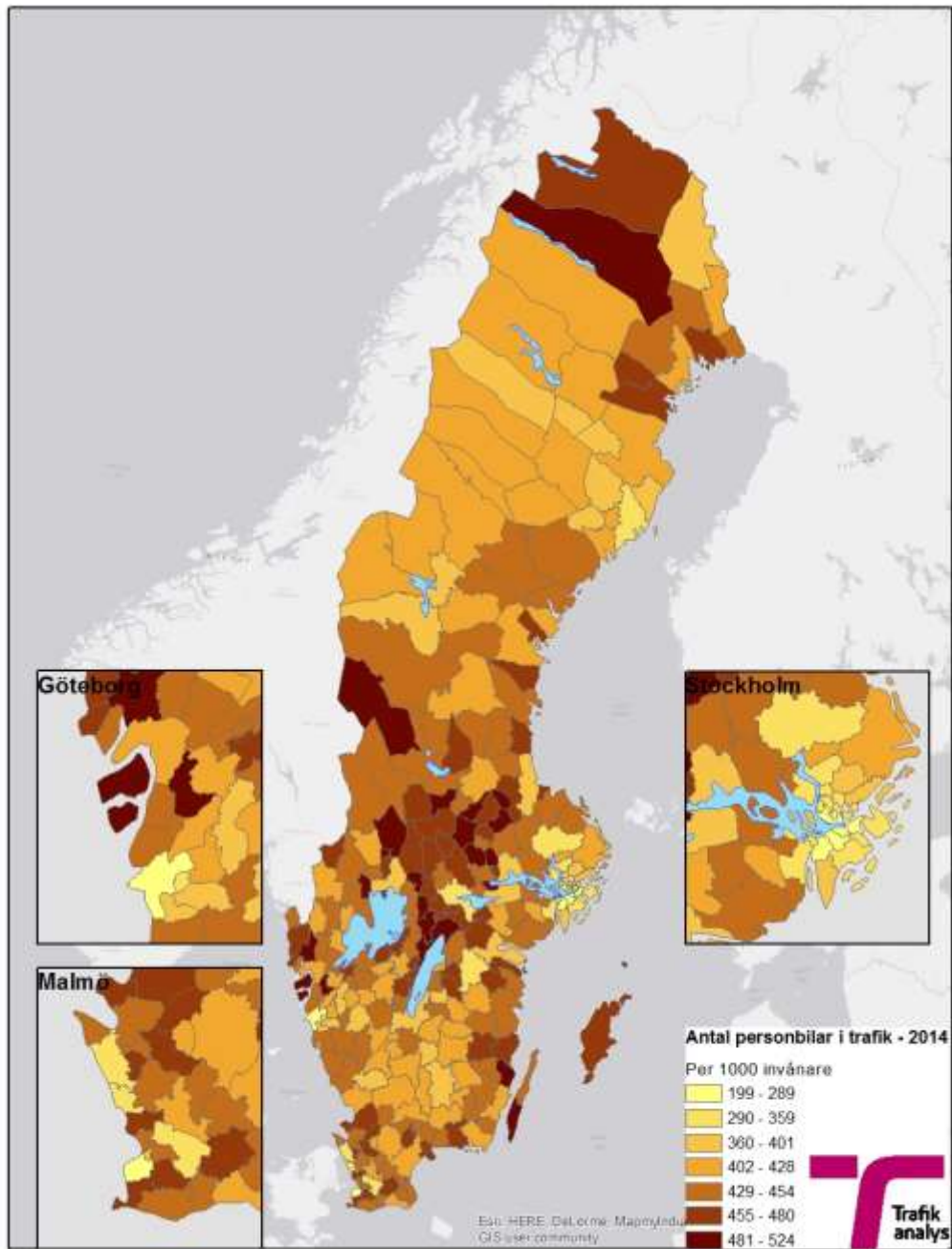
Hushållens tillgång till bil har under de senaste 25 åren ökat och andelen som har tillgång till mer än en bil har ökat från 14 procent 1984/1985 till 26 procent 2011–2014. Samtidigt har andelen hushåll som inte har tillgång till bil minskat (Tabell 2.1).

Tabell 2.1 Andelen hushåll fördelat på tillgång till bil, procent. Källa: RVU 1984/1985, Riks-RVU 1994-1998, RES 1999-2001, RES 2005/2006, RVU Sverige 2011-2014.

Biltillgång	1984/1985	1995	2005/2006	2011-2014
Ingen bil	31	28	25	23
En bil	55	55	52	51
Flera bilar	14	17	23	26
Alla hushåll	100	100	100	100

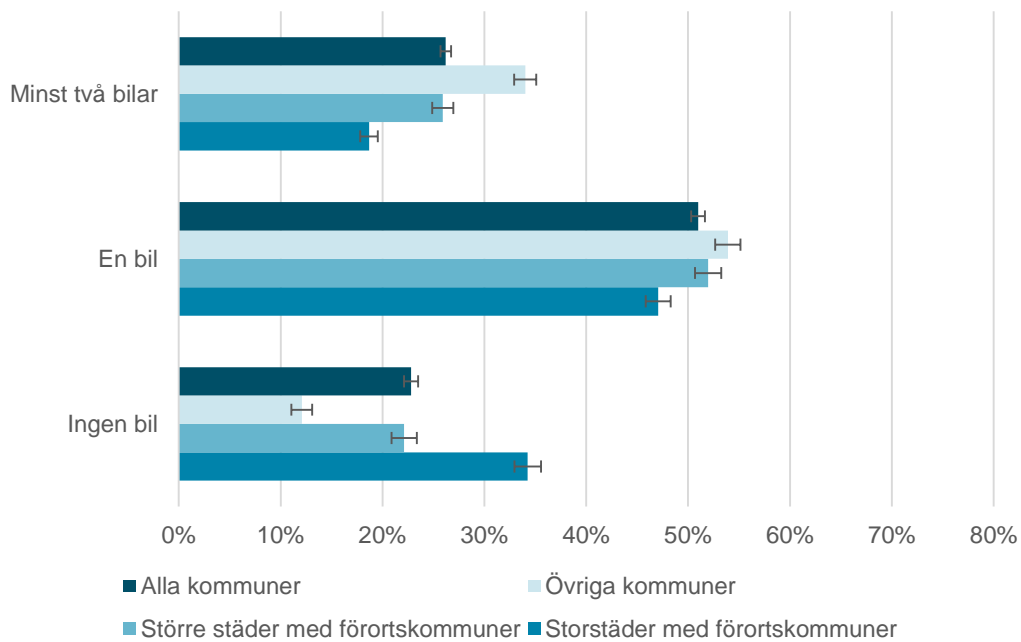
Geografisk variation

Personbilstätheten varierar i landet och antal personbilar per 1000 invånare är lägst i storstadskommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö (Figur 2.3).



Figur 2.3 Antal personbilar ägda av privatpersoner per 1 000 invånare, 2014. Källa: (Trafikanalys, 2015)

Resvaneundersökningen redovisar personbilstätheten på hushållsnivå och efter kommungruppstillhörighet. I storstäder med förortskommuner är andelen hushåll som *inte* har tillgång till bil högre än i övriga kommungrupper (Figur 2.4).

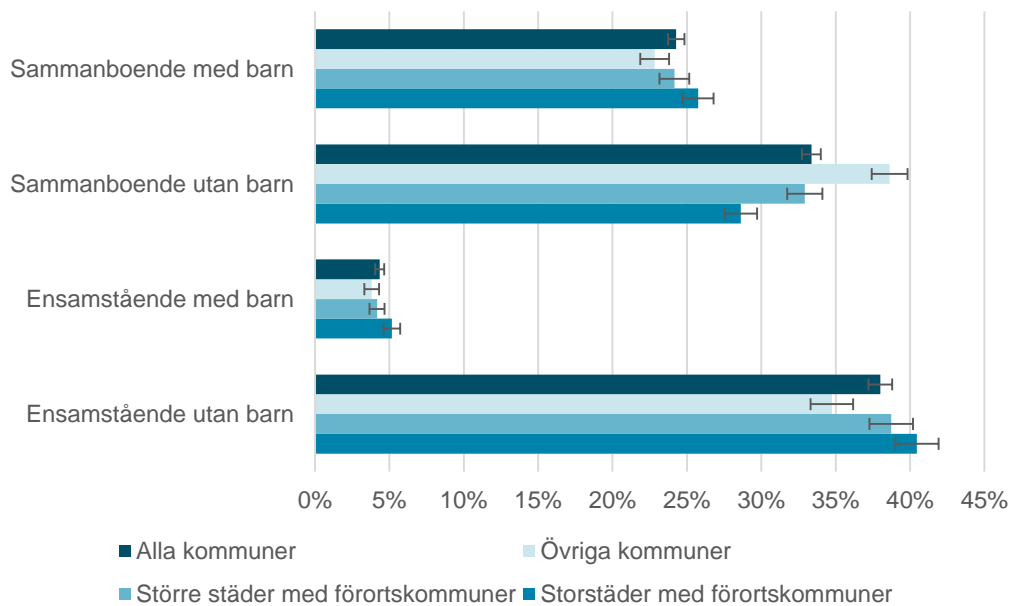


Figur 2.4. Fördelning av antal tillgängliga bilar i trafik per hushåll efter kommungruppsstillhörighet.
 Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall.
 Källa: (Trafikanalys, 2015)

De geografiska skillnaderna i bilinnehav kan förklaras med att i storstäderna och i viss mån de större städerna finns en väl utbyggd kollektivtrafik som alternativ till att åka bil.

Hushållens sammansättning

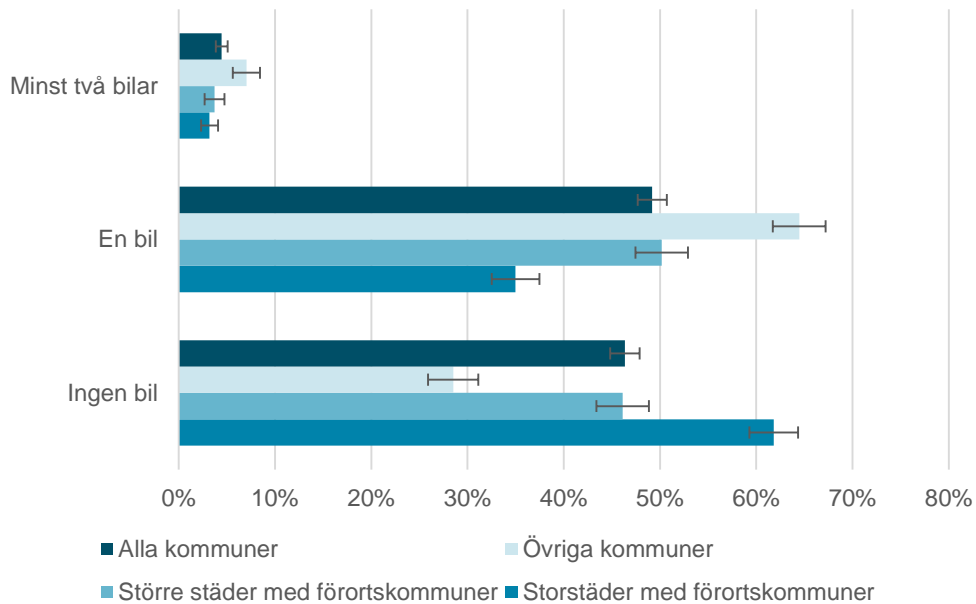
Skillnaderna i bilinnehav skulle också, åtminstone delvis, kunna förklaras med olika sammansättning av hushållstyper i de olika kommungrupperna. I storstäderna med förortskommuner består knappt 30 procent av hushållen av sammanboende utan barn. Motsvarande i större städer med förortskommuner är lite högre, ungefär en tredjedel, och i övriga kommuner är det närmare 40 procent. För övriga hushållstyper är mönstret det motsatta. (Figur 2.5)



Figur 2.5 Fördelning av hushållstyp efter kommungruppstillhörighet. Barn utgörs av familjemedlemmar under 18 år. Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall. Källa (Trafikanalys, 2015)

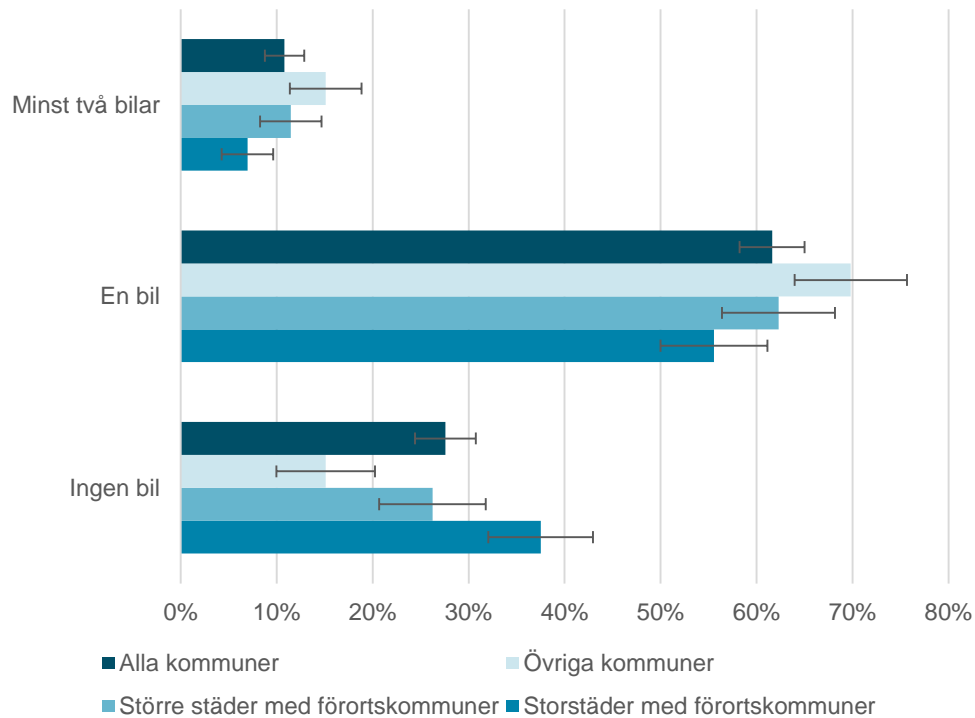
Enkelt uttryck är andelen singelhushåll högst i storstäder med förortskommuner medan sammanboende utan barn är den vanligaste hushållstypen i övriga kommuner.

Man bör således ta hänsyn till typen av hushåll när man tittar på hur tillgången till bil varierar mellan olika typer av kommuner. Biltillgången i hushåll med ensamstående personer utan barn varierar. I storstadsgruppen saknar drygt 60 procent av dessa hushåll tillgång till bil, i de större städerna är andelen lägre, knappt 50 procent, och i övriga kommuner knappt 30 procent. (Figur 2.6)



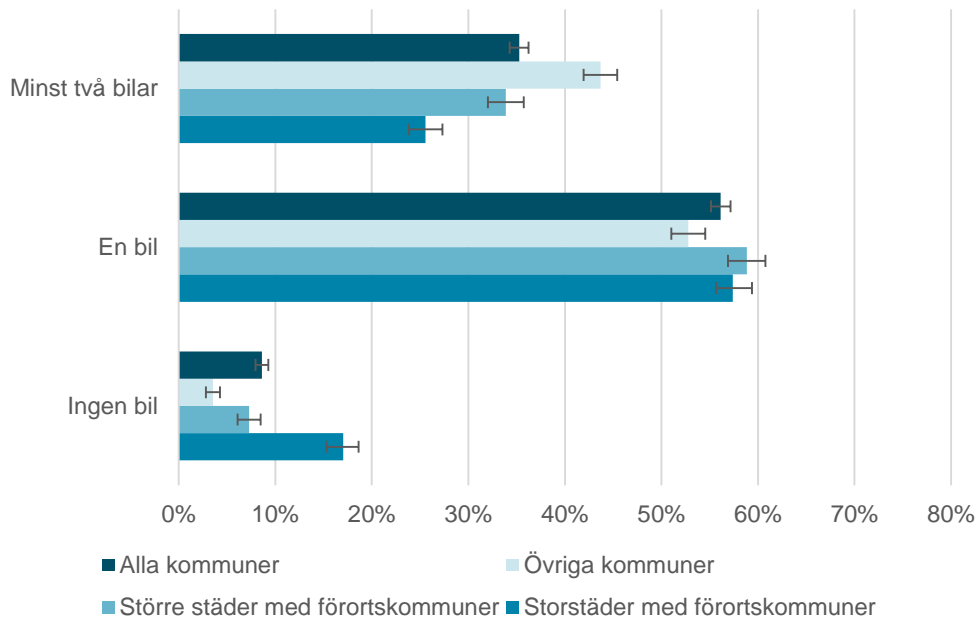
Figur 2.6 Fördelning av antal tillgängliga bilar i trafik per hushåll med ensamstående utan barn efter kommungruppsstillhörighet. Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall. Källa: (Trafikanalys, 2015)

Variationsmönstret i biltillgång mellan de olika kommungrupperna är ungefär densamma för ensamstående med barn. Dock kan man se en skillnad i kategorin som saknar bil. Ensamstående med barn har i betydligt större utsträckning tillgång till bil än ensamstående utan barn. 60 procent av singelhushållen har inte tillgång till bil i storstäder med förortskommuner medan den andelen sjunker till knappt 40 procent för ensamstående med barn. (Figur 2.7)



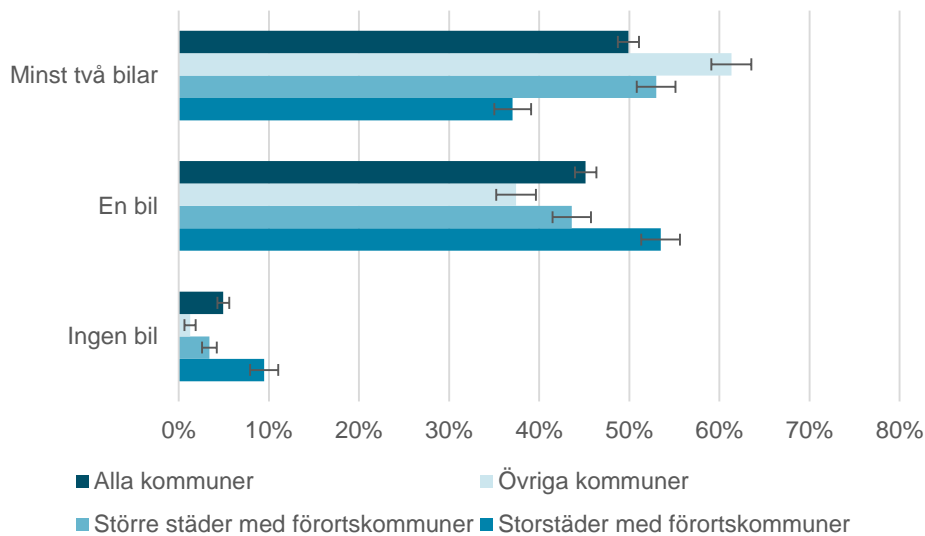
Figur 2.7 Fördelning av antal tillgängliga bilar i trafik per hushåll med ensamstående med barn efter kommungruppstillhörighet. Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall. Källa: (Trafikanalys, 2015)

Vidare är andelen hushåll utan tillgång till bil lägre för sammanboende utan barn än för ensamstående (med eller utan barn). I storstäderna är andelen ungefär 18 procent, i större städer 7 procent och i övriga kommuner 3 procent (Figur 2.8). Notera också att bland hushållen med sammanboende utan barn finns det en ganska hög andel som har tillgång till minst två bilar.



Figur 2.8 Fördelning av antal tillgängliga bilar i trafik per hushåll med sammanboende utan barn efter kommungruppstillhörighet. Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall. Källa: (Trafikanalys, 2015)

Tillgången till bil är högst i hushåll med sammanboende vuxna och barn. Det gäller för alla kommungrupper. I gruppen Övriga kommuner gäller också att över hälften av dessa hushåll har tillgång till minst två bilar i trafik. (Figur 2.9)



Figur 2.9 Fördelning av antal tillgängliga bilar i trafik per hushåll med sammanboende med barn efter kommungruppstillhörighet. Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall. Källa: (Trafikanalys, 2015)

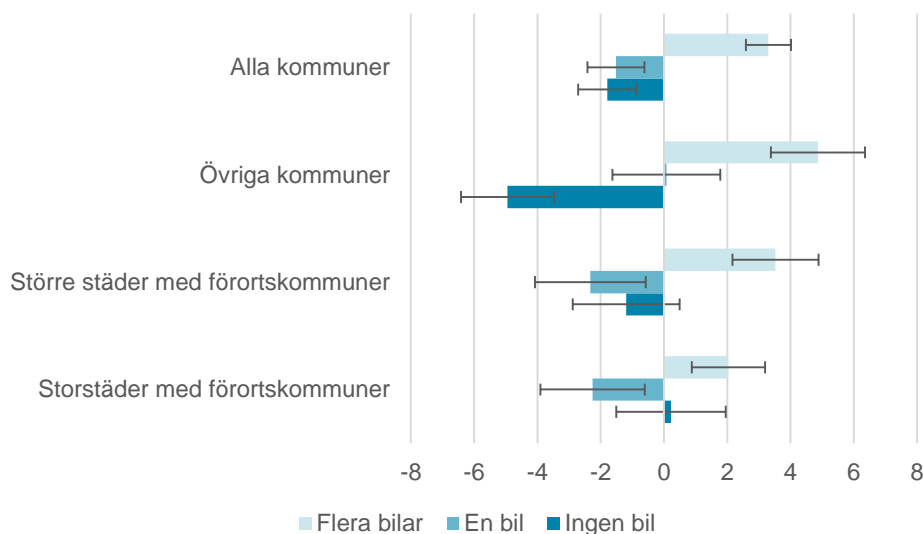
Slutsats – hushållens biltillgång

Sammantaget gäller att hushåll med sammanboende vuxna i högre utsträckning än ensamstående har tillgång till bil. Speciellt gäller att sammanboende utan barn har tillgång till bil i högre grad än ensamstående med barn. Vidare gäller att ensamstående med barn har bil i större utsträckning än ensamstående utan barn och motsvarande gäller för sammanboende vuxna med respektive utan barn. Slutligen framgår att storstäder med förortskommuner skiljer sig med en lägre andel hushåll med minst två bilar och en högre andel hushåll utan bil.

Förändring av antal bilar i hushåll

Jämfört med 2005/06 var det 180 ± 33 tusen fler hushåll under 2011-14 som hade tillgång till minst två bilar. I alla kommungrupper ökar antalet hushåll med minst två bilar. Förändringarna för antal hushåll med ingen eller en bil var små och de var inte statistiskt signifikanta.

Fördelningsmässigt har andelen hushåll i riket som har tillgång till minst två bilar ökat med drygt tre procentenheter medan andelen hushåll med tillgång till en eller ingen bil minskat med vardera knappt två procentenheter, se Figur 2.10, där även förändringarna per kommungrupp redovisas.

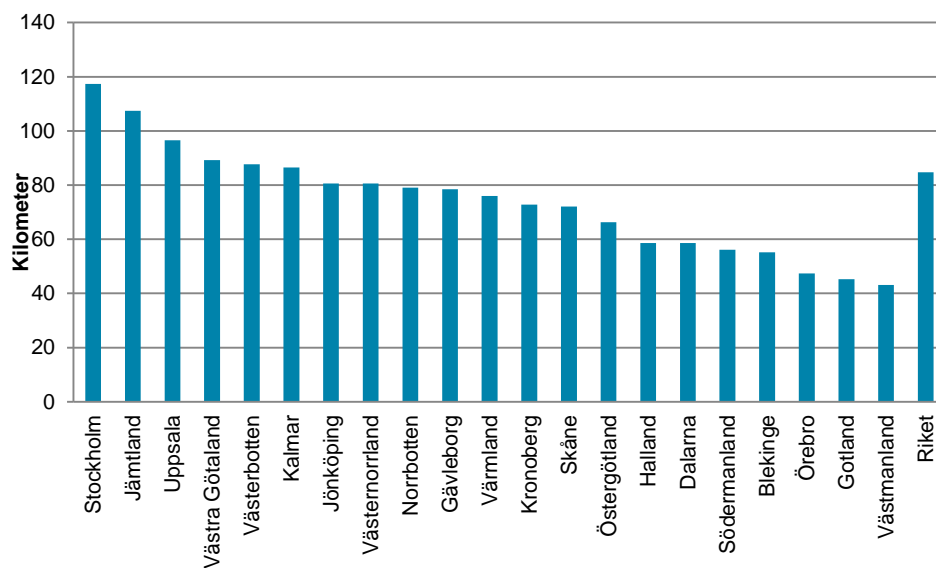


Figur 2.10 Förändring (procentenheter) från 2005/06 till 2011-14 av hushållens fördelning gällande biltillgång per kommungrupp. Anm: Osäkerheten i skattningarna redovisas med felstaplar som 95 % konfidensintervall. Källa: (Trafikanalys, 2015)

Slutsatsen är att ökningen av antalet bilar i hushållen i stor utsträckning utgörs av andrabilar. I RVU Sverige ställer man frågor om hushållets olika bilar. Det finns dock inga frågor om vilken bil som är "förstabil" i hushåll med flera bilar. Det finns däremot möjlighet att studera hur mycket hushållets nyaste (med senast årsmodell) körs i förhållande till övriga bilar. För åren 2011-14 gäller då att i hushåll med minst två bilar i trafik har den med senaste årsmodell 70 procent längre årlig körsträcka än hushållets övriga bilar tillsammans. Detta kan vara en förklaring till att den genomsnittliga körsträckan per bil numera minskar.

2.3 Kollektivtrafik

Utbudet av kollektivtrafik kvantifieras i utbudskilometer¹ och sittplatskilometer². Under 2014 fanns i genomsnitt 5 429 sittplatskilometer per invånare i riket, dock är variationen stor mellan länen. Det totala antalet utbudskilometer har ökat med 21 procent sedan 2007 och uppgick år 2014 till totalt 822 miljoner kilometer (Trafikanalys , 2015). Utbudskilometer per invånare varierar mellan länen där Stockholm har flest (117 km/inv.) och Västmanland minst (43 km/inv.) Figur 2.11.



Figur 2.11. Antal utbudskilometer per invånare efter län 2014. Källa: (Trafikanalys , 2015)

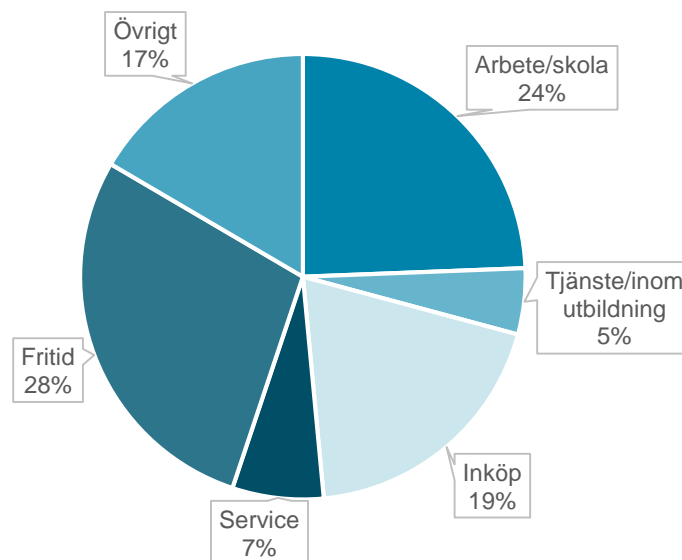
¹ Antalet utförda kilometer med fordon och vagnar i kollektivtrafiken

² Antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonens sittkapacitet

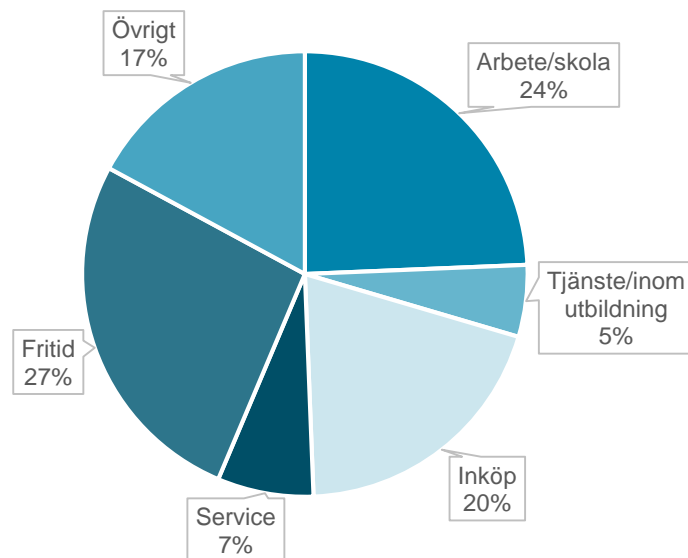
3 Bilanvändning

Hushållens användning av personbilar undersöks främst i den nationella resvaneundersökningen (RVU) (Trafikanalys, 2015). Det finns även mycket forskning, både nationell och internationell, om vad som påverkar hushållens bilanvändning. Generellt kan sägas att bilanvändningen, på samma sätt som bilinnehavet, styrs av sysselsättning, inkomst och geografisk belägenhet.

Enligt RVU Sverige 2011-14 var bil huvudsakligt färdmedel för 58 procent av alla inrikes delresor som gjordes av personer 6-84 år (59 procent för personer 15-84 år). Av antalet kilometer för inrikes delresor gjordes 73 procent med bil för personer 6-84 år (74 procent för personer 15-84 år). Bilen används främst för resor till fritidsaktiviteter och till arbete/skola (Figur 3.1 och Figur 3.2)



Figur 3.1. Ärendefördelning för inrikes bilresor för personer 6-84 år. Källa: (Trafikanalys, 2015)



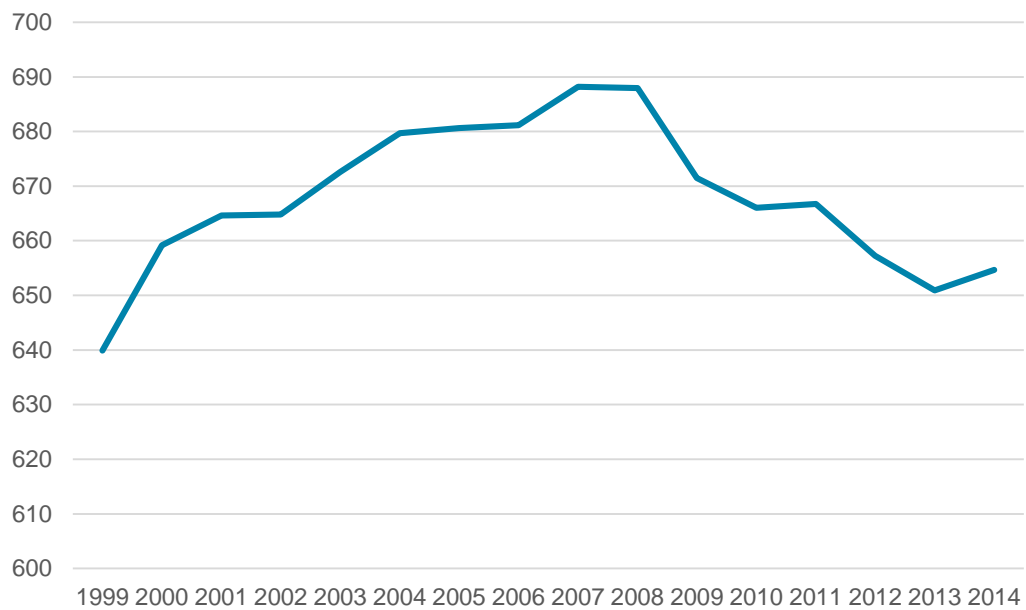
Figur 3.2 Ärendefördelning för inrikes bilresor för personer 15-84 år. Källa: (Trafikanalys, 2015)

3.1 Körsträcka

Körsträckan samlas in från besiktningsorganen genom avläsning av mätarställningen och ger exakta upplysningar om hur långt svenskregistrerade bilar har körts. Det kan dock vara svårt att fånga aktuella beteendeförändringar då modellen dras med en viss eftersläpning.

Sedan 1999 har den totala körsträckan för personbilar ökat med 12 procent (Figur 1.1) (Trafikanalys, 2015). Under samma tidsperiod ökade antalet bilar med 19 procent (Figur 2.1).

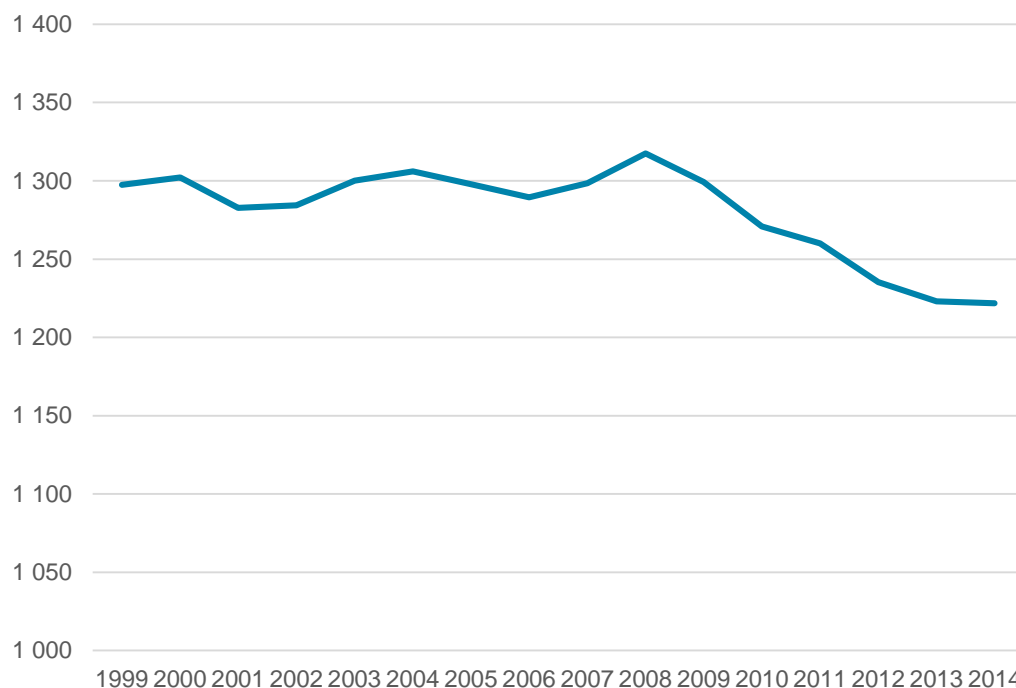
Efter finanskrisen 2007-2008 har körsträckan per invånare minskat markant vilket antyder en förändring av körbeteende (Figur 3.3).



Figur 3.3. Körsträcka i mil per invånare. Observera att skalan på y-axeln inte börjar vid 0. Källa: (SCB, 2015) (Trafikanalys, 2015)

Även den genomsnittliga körsträckan per bil har minskat lite sedan 2008 från att ha legat på relativt konstant nivå på ca 1 300 mil per bil och år (Figur 3.4). Trots att minskningen är blygsam, endast 6 procent, kan det ändå spegla en början till beteendeförändring.

2014 minskar inte den genomsnittliga körsträckan längre (Figur 3.4). Detta, i kombination med att antalet bilar i trafik växer, gör att den totala körsträckan åter ökar 2014 och är högre än den tidigare toppnoteringen 2008 (Figur 1.1) (Trafikanalys, 2015).

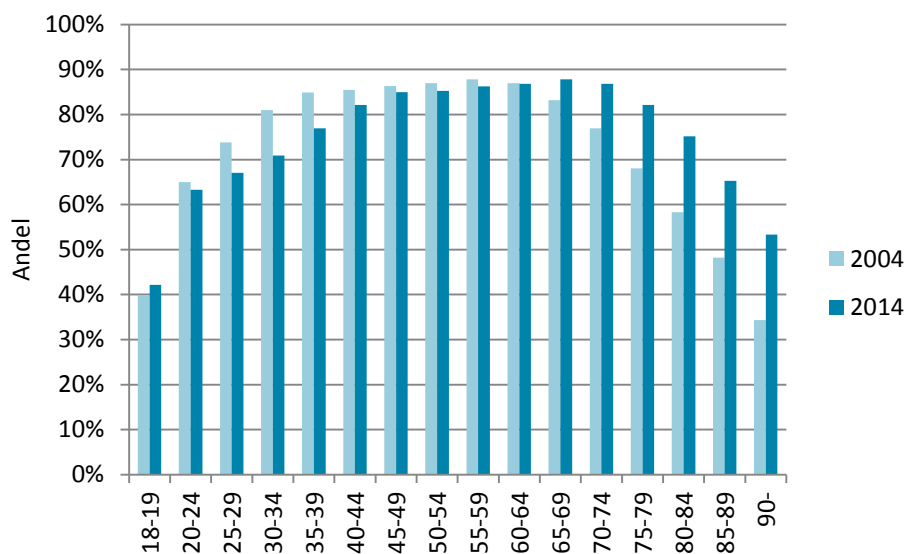


Figur 3.4 Genomsnittlig årlig körsträcka i mil för personbilar. Observera att skalan på y-axeln inte börjar vid 0. Källa: (Trafikanalys, 2015)

I dagsläget finns det ingenting som tyder på att den totala körsträckan för personbilar kommer att minska efter 2014. Det ekonomiska läget bedöms vara fortsatt gynnsamt till åtminstone 2016 (Konjunkturinstitutet, 2015), och ser man på hela tidsserien så verkar det inte troligt att körsträckan minskar.

3.2 Körkortsinnehav

Körkort är en avgörande faktor för bilanvändning och andelen av befolkningen som har körkort borde avspeglas i fordonsstatistiken. Körkortsinnehavet har under de senast 10 åren legat på en konstant nivå där cirka 78 procent av befolkningen över 18 år har körkort för personbil. Dock kan man se omfördelningar i innehavet i förhållande till ålder. Innehavet bland Sveriges pensionärer har ökat medan innehavet bland yngre vuxna minskat (Figur 3.5).



Figur 3.5. Andel av befolkningen med körkort i respektive åldersgrupp, åren 2004 och 2014. Källa: Trafikanalys, egna beräkningar

VTI har i en rapport beskrivit utvecklingen av körkortsinnehav bland unga och sammanfattar anledningarna till minskningen med bland annat att ungdomsperioden är längre, ökad urbanisering, förbättringar i utbudet av kollektivtrafik, sämre finansiell kapacitet bland unga samt ökad användning av IKT³ (Aretun & Nordbakke, 2014).

3.3 Hushållens bilanvändning

De flesta inrikesresor görs med bil och fritidsaktiviteter står för nästan en tredjedel av alla bilresor. I övrigt används bilen till och från arbetet och skolan och för inköp. Det är allmänt känt att ekonomiska variabler som exempelvis BNP, inkomst och bränslepris påverkar bilanvändning.

Vagland och Pyddoke (2006) menar i sin rapport att hushållens bilanvändning är relativt okänsligt för bensinpriset på kort sikt. På längre sikt är priselasticiteten något högre. Detta kan tolkas som att på kort sikt är det svårt att anpassa sig till förändrade bränslepris eftersom att bilen kan vara svår att ersätta som transportmedel. På längre sikt är möjligheterna större till anpassningar.

Även sociodemografiska faktorer och geografisk belägenhet påverkar hur bilen används. I Bastian och Börjessons studie (2014) undersöks om bilanvändningens nedgång beror på beteendeförändringar och förändrade attityder. Dock finner man att det framförallt är bränslepris och BNP per capita som styr bilanvändningen men att det i vissa samhällssegment, exempelvis bland unga män i urbana områden har skett en minskning av bilanvändning.

³ IKT = Information och kommunikationsteknologi

4 Diskussion

Under 50- och 60-talen samt början på 70-talet i det närmaste exploderade antalet personbilar per invånare i Sverige liksom i övriga västvärlden. Sedan dess har tillväxttakten minskat mer eller mindre kontinuerligt. Varje svenskregistrerad bil kör något mindre men beror det på att vi har tillgång till fler bilar per hushåll eller på att vi är benägna att köra mindre?

Med hjälp av statistiken över bilinnehav och bilanvändning efter millennieskiftet kan man konstatera att peak-car i den bemärkelsen att personbilsflottan krymper samt kör färre kilometer inte är ett faktum i Sverige. De tecknen på att biltrafiken i Sverige men även i andra delar av världen har planat ut är snarare ett resultat av att vi äger fler bilar per hushåll och därigenom kör varje bil mindre.

Tendenser till en beteendeförändring när det gäller bilen kan skönjas men det resulterar knappast i minskad bilanvändning eller färre resta kilometer. Det verkar som att vi fortfarande har samma behov av att förflytta oss och att bilen fortfarande föredras. Det förefaller dessutom som att bilen blir allt viktigare då cykling minskar (Trafikanalys, 2015) samt att kollektivtrafikutbudet i många mindre städer i Sverige försämras (Trafikanalys, 2015). En positiv trend i motsatt riktning är att antalet bilpooler ökar. Även om det i sig stärker påståendet att bilen är viktig så kanske detta kan tyda på ett ökat medvetande om bilens negativa konsekvenser och den kostnad det faktiskt innebär att äga en egen bil. Dock är det inte säkert att bilpooler minskar bilkörandet då det kan vara så att de människor som ansluter sig till bilpooler är personer som utan bilpooler inte skulle ha kört bil alls men nu har en möjlighet att köra

Bilanvändningen skapar en rad problem som kräver lösningar. Koldioxidutsläppen måste stabiliseras och på sikt minska för att klimatmålen ska nås, utsläpp och buller påverkar hälsan negativt och trängsel är ett problem med negativ inverkan på transportsystemet.

Många menar att beteendet är det som är viktigast men svårast att förändra. Hushållens tillgång till och användning av bil ökar när ekonomin förbättras eller när strukturen förändras, exempelvis genom barn. Tekniska lösningar för att minska problem med utsläpp och buller finns och kommer att finnas mer av i framtiden. Lika så kan man förvänta sig att i framtiden är de fossila drivmedlen urfasade. Bilen kommer fortsättningsvis ha sin givna roll i transportsystemet men trängsel och begränsad tillgång till förnybara drivmedel kommer att kräva att bilresandet minskar.

Fler får möjlighet att köra bil genom ökat bil- och körkortsinnehav, men där kommer man så småningom att nå en mättnadsnivå. Då kommer bilkörandet att växa enbart genom att bilförarna kör mer och genom vi blir fler. Dessutom kan man räkna med att bilkörandet korrelerar med konjunktur som påverkas av drivmedelspriser och påverkar sysselsättningsgrad, vilket medför någon form av cyklisk variation. Sammanfattningsvis kan man tänka sig att bilkörandets utveckling i framtiden främst styrs av befolkningstillväxten och konjunktorens mer cykliska variation möjligtvis i kombination av beteendeförändringar.

5 Referenser

- Aretun, Å., & Nordbakke, S. (2014). *Developments in driver's licence holding among young people*. Linköping: VTI.
- Bastian, A., & Börjesson, M. (2014). Peak car for urban Swedish men?
- Bastian, A., & Börjesson, M. (2014). Peak Car? Drivers of the recent decline i Swedish car use. *CTS Working paper 2014:15*, ss. 1-5.
- Goodwin, P. (2013). Peak travel, peak car and the future of mobility: Evidence, unresolved issues policy implications and a research agenda. *International Transport Forum discussion paper*, No 152.
- Konjunkturinstitutet. (den 6 juni 2015). *konjunkturläget juni 2015*. Hämtat från <http://www.konj.se/1202.html>
- Metz, D. (2010). saturation of demand for daily travel. *Transport reviews*, 659-674.
- Pacala, S., & Socolow, R. (2004). Stabilization wedges: Solving the climate problem for the next 50 years with current technologies. *Science*, 968-972.
- SCB. (Juli 2015). *Statistikdatabasen*. Hämtat från <http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/?rxid=56ce29a2-6011-4e0e-82bf-961dca78141b>
- SCB. (December 2015). *Statistikdatabasen*. Hämtat från http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Transporter-och-kommunikationer/Vagtrafik/Fordonsstatistik/10509/10516/34762/
- Stockholms läns landsting. (2002). *Hushållens bilinnehav - en kartläggning av hushållen i Stockholms län*. Stockholm: Stockholms läns landsting Regionplane- och trafikkontoret. Hämtat från Regionplane- och trafikkontoret: http://www.trf.sll.se/Global/Dokument/publ/2002/pm_2002_1_hushallens_bilinnehav_en_kartlaggning.pdf
- Trafikanalys . (2015). *Lokal och regional kollektivtrafik 2014*. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2015). *Cyklandets utveckling i Sverige 1995-2014 - En analys av den nationella resvaneundersökningen*. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2015). *Fordon 2014*.
- Trafikanalys. (2015). *Kollektivtrafikens utveckling - En analys av den nationella statistiken*. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (maj 2015). *RVU Sverige 2011-2014. Den nationella resvaneundersökningen*.
- Trafikverket. (2015). *Prognos för personresor 2030 - Trafikverkets basprognos*. Borlänge: Trafikverket.
- Vagland, Å., & Pyddoke, R. (2006). *Hur hushållen anpassar sig till ändrade kostnader för bilinnehav*. Linköping: VTI.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.