



HUR BETYDELSEFULL ÄR BILEN?

wsp

KONSULT

WSP Advisory

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
<http://www.wspgroup.se>

BESTÄLLARE

BIL Sweden
Motorbranschens riksförbund, MRF
Transportföretagen

FÖRFATTARE

Niklas Domeij
niklas.domeij@wsp.com

Tore Englén
tore.englen@wsp.com

Oktober 2021

"Att ha tillgång till bil är en betydande transportrelaterad resurs som underlättar individens resande och därmed ökar personens tillgänglighet" Trafikanalys

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	3
BAKGRUND OCH SYFTE	5
METOD & UPPLÄGG	5
BILENS ÖVERGRIPANDE ROLL I TRANSPORTSYSTEMET	7
BILENS BETYDELSE FÖR ARBETSMARKNADEN	10
Bilens roll för lokala arbetsmarknader	13
BILENS BETYDELSE FÖR LIVSKVALITET	18
Bilens betydelse för valet av bostad	18
Bilens betydelse i vardagen	20
Restider och pålitlighet	22
Bilens betydelse för en meningsfull fritid	24
Resande på fritiden efter trafikslag	26
Utvecklingen över tid för fritidsaktiviteter som kräver transport	31
Sammanfattning – bilens betydelse för livskvalitet	35
BILENS SAMLADE SAMHÄLLSEKONOMISKA BETYDELSE	36
Bilens samlade restidsnytta	36
Inkomsteffekter av en försämrad tillgänglighet	38
Bilens tillväxteffekter ur ett brett, makroekonomiskt perspektiv	39
Sammanfattning – bilens samlade samhällsekonomiska betydelse	41
BILENS BETYDELSE EFTER PANDEMIN	42
Resande under pandemin	42
Resor efter pandemin	43
En möjlig spaning av bilens roll efter pandemin	45
LITTERATURFÖRTECKNING	45

SAMMANFATTNING

Rapporten studerar bilens roll och betydelse för arbetsmarknad och livskvalitet. Detta görs dels genom analys av data från resvaneundersökningar och andra källor. Därutöver görs en modellbaserad analys av bilens roll för storleken på de lokala arbetsmarknaderna samt en samhällsekonomisk analys av de nyttor som personbilar tillför i samhället.

Den övergripande bilden är tydlig, bilen är det huvudsakliga transportmedlet i det svenska transportsystemet i alla aspekter av vårt liv. Det gäller pendlingen till och från arbetet, i synnerhet på längre sträckor såväl som i praktiska ärenden i vardagen och på vår fritid.

På arbetsmarknaden är bilen det största trafikslaget och det finns inga tydliga tecken på en förändring. Bilens fördel är hastigheten vilket innebär kortare restider eller möjlighet att nå fler arbetsplatser på samma tid. Effekten är att bilen blir det kitt som kopplar samman Sveriges kommuner i flera arbetsmarknader. WSP har gjort en kontrafaktisk analys genom att modellera en arbetspendling utan bil i hela riket. Resultatet är att när bilpendlingen exkluderas från den kommunöverskridande arbetspendlingen splittras dagens effektiva arbetsmarknader dramatiskt från 69 till 257. Effekten är således betydande för svensk arbetsmarknad, i synnerhet för pendlingskommuner.

Bilen är efterfrågad i olika skeenden i livet och av olika men överlappande skäl. Under den pressade tiden som småbarnsförälder används bilen för att hantera vardag och skapa fritid. Husdrömmen lever fortfarande stark i Sverige och en majoritet av barnfamiljerna bor i hus och har ofta fler än en bil för att hantera familjens resebehov. Vi ser också ett skifte i de äldre åldersgrupperna med mer aktiv fritid och resande där bilen är viktig för äldres mobilitet. Bil är det trafikslag som står för mest transportarbete även hos unga vuxna och i den yngre medelåldern men den breda övergången till bil tycks förskjutas närmare föräldraskapet.

Bilen är viktig pusselbit i vardagsmobiliteten för de flesta hushåll. Den skapar förutsättningar för många hushåll att leva det liv som eftersträvas där flexibilitet och möjlighet till spontana inköp ger ett mervärde och där kortare restider både sparar tid och öppnar möjligheter. Den både är och upplevs som mer pålitlig än kollektivtrafik vilket kan skapa trygghet i vardagen.

Rapporten visar att intresset för en aktiv fritid ökar över tid, vilket också förstärkts under pandemin. Motion, besöka skog och mark samt semester och fritidsboende är viktiga sysslor i många liv som ofta förutsätter bil. Den totala ressträckan med bil på fritiden har ökat stadigt fram till pandemin.

För att få en uppfattning om bilens samhällsekonomiska betydelse har WSP gjort beräkningar som utgår från ett scenario där bilinnehavet reduceras med 30 procent. Bedömningen är att en sådan förändring skulle generera restidsförluster på över 40 miljarder kr. Bilinnehavet är dock även förenat med stora optionsvärden, vilket gör att den faktiska nyttoförlusten för hushållen sannolikt skulle bli långt större.

De nyttor som kan uttryckas i form av restidsvinster och optionsvärden är effekter som tydligt påverkar hushållens välfärd, men inte nödvändigtvis har någon betydelse för vårt samlade välstånd i termer av produktionsvärden. För att beskriva bilens betydelse för ekonomiskt tillväxt krävs därför andra angreppssätt.

Etablerade metoder för att uppskatta transportsystemets betydelse för den långsiktiga löneutvecklingen ger vid handen att en 30-procentig minskning av bilinnehavet skulle innebära ett samlat inkomsttapp på 8–14 miljarder kr. Med en bredare ansats, baserad på makroekonomiska studier över infrastrukturens betydelse för det samlade produktionsvärdet i ekonomin, blir tillväxteffekten väsentligt större; 50–100 miljarder kr per år.

Vad kan vi då vänta oss efter pandemin? WSP har gjort en översiktlig metaanalys av befintliga rapporter och den aktuella Resvaneundersökningen för 2020 för att ge en inblick i hur resandet har påverkats. Pandemin har inneburit att resandet minskat totalt med cirka en tredjedel och biltrafiken med cirka 6 procent. Både arbetsresor och fritidsresor har minskat. Däremot har resor för inköp och service ökat med bil vilket indikerar

att ökad e-handel inte givet ersätter egna resor för vardagsärenden. Framöver kommer sannolikt resandet återhämta sig, även om hemarbete fortsatt kommer att hålla nere resandet på kort sikt. På sikt kan resandet komma att öka totalt sett om möjlighet till distansarbete leder till bättre möjligheter att förverkliga individuella boendepreferenser då småhus är mest eftertraktat. Längre avstånd leder till längre resor även på fritiden vilket stärker efterfrågan på bilresor i vardagen.

BAKGRUND OCH SYFTE

Ibland är det svårt att se skogen för alla träd. Bilens ständiga närvaro och självklara roll gör att vi sällan tar ett steg tillbaka och överblickar personbilen som det mest förekommande transportmedlet i vårt transportsystem. Kanske tar vi möjligheterna att resa med bil för givet, precis som trappor eller trottoarer. Om vi börjar fundera över hur ofta vi reser med bil och vilken nytta den bidrar med i våra liv inser nog den majoritet som reser med bil att våra liv skulle påverkas märkbart utan bilen.

Samma fenomen kan skönjas i den offentliga debatten, inte minst den senaste diskussionen om samhällsekonomiska kalkyler. Transportsystemets främsta syfte är att bidra med tillgänglighet, alltså möjligheten att kunna ta sig från en plats till en annan. Möjligheten att resa har varit en historisk viktig grundbult i den positiva utvecklingen av växande välstånd och välfärd. Även om det går att leva utan bil är bilen det transportslag som historiskt haft störst effekt på vårt moderna sätt att leva i Sverige idag. I denna rapport är ambitionen att beskriva personbilstrafikens samhällsnyttor, både kvalitativt och kvantitativt. Syftet med rapporten är att synliggöra de nyttor som bilen bidrar med i vår vardag. Rapporten är avgränsad till personbilstrafiken och innefattar således inte andra vägtransporter.

Transportsystemet har också nackdelar, exempelvis kostnader för underhåll, klimatpåverkan, buller, olyckor mm. Detta beskrivs mycket utförligt varje år av myndigheten Trafikanalys i rapporten *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. För läsare som är intresserade av att värdera nyttor mot kostnader rekommenderas läsaren att ta del av Trafikanalys rapport.

METOD & UPPLÄGG

I rapporten delas bilens nyttor grovt i två delar, nyttan för arbetslivet och för fritiden. I den första delen beskrivs bilens roll i arbetspendlingen och nyttorna för arbetsmarknaden. Dels beskrivs bilens roll övergripande genom tillgänglig statistik från resvaneundersökningar och andra data. Utöver detta har WSP gjort modellbaserade analyser av bilens roll för arbetsmarknadernas storlek. Metoden för detta beskrivs i avsnittet *bilens roll för lokala arbetsmarknader*.

Därefter följer en beskrivning av faktorer som påverkar det vi kallar livskvalitet. Med livskvalitet menar vi möjligheten att leva som vi vill leva och att tillvarata de möjligheter som finns till en aktiv och rik fritid. Det kan ske på två sätt, både genom att underlätta i vardagen och genom att möjliggöra de aktiviteter som den enskilde uppskattar. För detta används data från Trafikanalys resvaneundersökningar, opinionsmätningar från SOM-institutet i Göteborg och data från SCB. Resvaneundersökningar från Trafikanalys är behäftade med begränsningar, dessa beskrivs löpande i samband med att data används i diagram och tabeller. Den största begränsningen med resvaneundersökningen är att insamlingsmetoden förändrats mellan år 2016 och år 2019 vilket leder till annorlunda resultat. En förändring som gjorts är att frågor om retrospektiva långväga resor inte ställs. Frågorna begränsas till enbart mät dagen vilket kan resultera i att sällanresor och långväga resor inte får samma träffsäkerhet. Det går inte att ge ett exakt svar men förändringarna tycks resultera i lägre utfall i sträcka för biltrafik relativt andra trafikslag. Vi anser ändå att data från 2019 bör användas och ställas i relation till tidigare data men läsaren bör vara uppmärksam på detta.¹

Denna rapport påbörjades och skrevs under april och maj månad. Den 28 maj presenterade Trafikanalys resvaneundersökningen för 2020. Det har inte funnits tid att arbeta om alla data i rapporten baserat på den senaste undersökningen. Resultatet i resvaneundersökningen 2020 präglas helt och hållet av förändrat resande under pandemin, vilket totalt minskat med en tredjedel. Ett resultat som är högtintressant men

¹ För detaljerade information om förändring i mätmetoder för resvanor, se: Trafikanalys (2018). *Metodval inför kommande resvaneundersökningar* samt Trafikanalys (2020) *Resvanor i Sverige 2019: Kvalitetsdeklaration*.

sannolikt också kommer framstå som en anomali i framtiden. Under rubriken *resande under pandemin* har resandemönster under pandemin beskrivits och används som utgångspunkt för en utblick mot resande efter pandemin. Detta stycke har uppdaterats efter översiktlig analys av resvaneundersökningen för 2020.

Ytterligare en avgörande begränsning är att samtliga resor endast kan mätas som ett huvudsakligt ärende. Dvs, för resor med flera ärenden där i regel individuella färdmedel har en fördel gentemot kollektiva, fångas bara ett syfte med resan upp. En handling efter arbetet mäts bara som en arbetsresa.

Jämförelser är ibland nödvändiga att göra med andra trafikslag. Det betyder inte nödvändigtvis att trafikslagen konkurrerar med varandra. Syftet med rapporten är huvudsakligen att beskriva bilens roll i transportsystemet. Trots det behöver biltrafiken ibland ställas i proportion till andra trafikslag för att synliggöra kvantiteterna som beskrivs. Vid jämförelser med andra trafikslag baserat på data från resvaneundersökningen har kategorierna *övriga* respektive *uppgift saknas* ej tagits med. Detta för att transportslag som snöskoter, flyg, sjöfart mm blandas vilket gör att resultaten kan variera mycket kraftigt beroende på typ av resor.

Därefter följer en sammanfattande del där WSP kvantitativt genom modellkörningar beräknar bilens samhällsekonomiska nyttor i transportsystemet. Hur nyttorna beräknas beskrivs under avsnittet *bilens samhällsekonomiska* betydelse. För att svara på frågeställningen, vad är bilens bidrag i transportsystemet måste analysen bli kontrafaktisk. Frågeställningen vilka bilens nyttor är, är alltså samma sak som att fråga, hur skulle samhället se ut utan bil? Svaret beskriver vilken nytta bilen har i samhället som det är utformat idag, ett samhälle som har växt fram genom historien och som präglats av såväl hästen, som järnvägen och biltrafiken. Sedan bilen gick om hästen som transportslag på 50-talet har samhället mer och mer formats kring bilen. Hade bilen aldrig existerat hade samhället utformats annorlunda och delar av dagens sätt att leva inte varit möjligt. Därför är det rimligt att bilens nyttor värderas utifrån dagens städer och dess utformning och dagens infrastruktur. Biltrafik kan också leverera samma nyttor för nya framväxande delar av samhället på samma sätt som den gör idag.

Slutligen följer en sammanfattande metaanalys av covid-19-pandemins påverkan på biltrafiken och en spaning av hur bilens framtida roll kan påverkas av pandemin.

BILENS ÖVERGRIPANDE ROLL I TRANSPORTSYSTEMET

Bil är det vanligaste transportmedlet för både lokala, regionala och långväga resor, oavsett vilket mått på resande som används. Det vanligaste sättet att mäta hur stor andel av resande som trafikslagen står för är persontransportarbete, dvs. hur många kilometer samtliga resande har färdats på ett år med respektive färdmedel.² Enligt data från de samlade resvaneundersökningarna bearbetat av Trafikanalys står personbilstrafiken för 71 procent av inrikes persontransportarbetet för samtliga trafikslag. Järnvägen är näst störst med 11 procent där pendeltåg och regionaltåg innebär många dagliga resenärer och många kilometer per resa. Att bilen trots detta är så mycket större som trafikslag kan förklaras av att den används så frekvent för både korta och långväga resor.

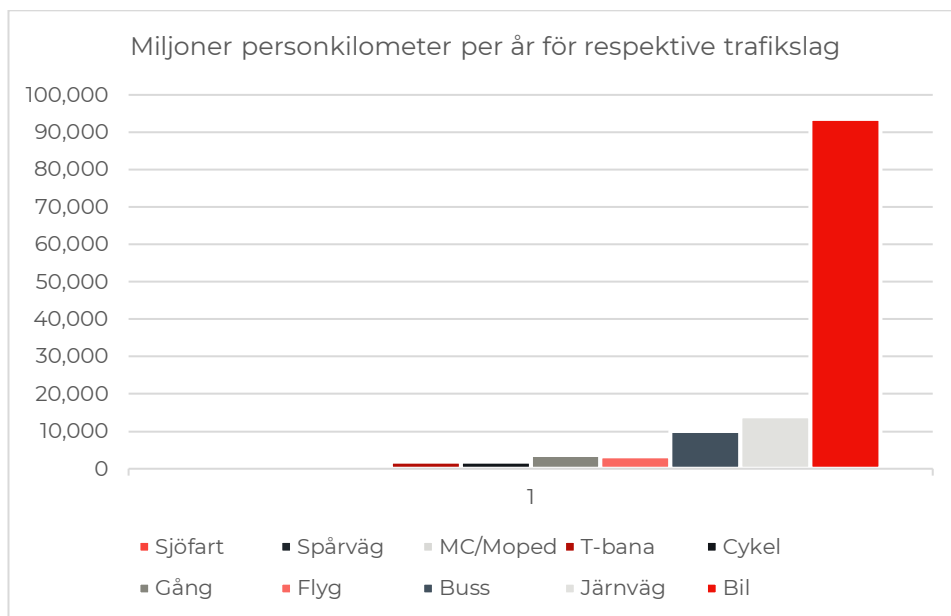


Diagram 1 - Miljoner personkilometer per år för respektive trafikslag, källa: Trafikanalys, RVU

Den totala körsträckan med bil har trendmässigt ökat sedan millennieskiftet

Bilarna blir fler men varje enskild bil färdas en kortare sträcka per år. En personbil kördes i snitt 1171 mil under år 2019, vilket är cirka 150 mil kortare än toppnoteringen år 2008. Att bilarna körs kortare sträckor betyder inte användningen minskar. Antalet bilar per invånare har stadigt ökat sedan 70-talet. Under svårare ekonomiska tider som 2008-2009 och 2018-2019 minskade antalet bilar per capita men trenden är stadigt ökande. Sedan 2002 har antalet bilar per capita ökat med cirka 5 procent. Det gör att den sammanlagda körsträckan ökar då antalet bilar är fler, vilket är en naturlig effekt av en växande befolkning och växande välstånd.

I Sverige har flera policyförändringar genomförts för att minska fossila utsläpp och biltrafikens andel av transporterna, exempelvis höjda skatter på drivmedel, höjda avgifter på parkering, reducering av körfält i tätorter mm. Parallellt har regioner och kommuner satsat på kollektivtrafik genom kraftiga utbudsökningar, vilka inte lett till motsvarande utveckling av resandet (SKR, 2017). Trots det ökar personbilstrafiken. Personbilstrafiken har visserligen minskat på vägarna under ekonomiskt svagare perioder exempelvis mellan

² Läs mer om *transportarbete* på Trafikanalys webbplats: <https://www.trafa.se/ovrig/transportarbete/>

1992–1997 samt 2008–2013 men har ökat stabilt med i genomsnitt en procent per år sedan 90-talet (Trafikverket, 2020).

Enligt den senaste långsiktiga trafikprognosen från Trafikverket kommer personbilstrafiken att fortsätta öka från dagens nivåer med cirka 1 procent per år, vilket är en något lägre prognos än de senaste årens utveckling. Detta trots att kraftiga styrmedel för att nå klimatmålen inkluderats i beräkningarna. Tågtrafiken som står för näst störst andel transportarbetet förväntades öka kraftigast med 1,9 procent per år. Till år 2040 förväntas personbilsresandet fortfarande dominera. Förklaringen är naturlig, trots att andra trafikslag prioriteras genom politiska beslut är mängden personbilstrafik redan så stor, att även tjugo års kraftigt ökat tågresande inte minskar personbilstrafikens andel med mer än en procentenhet (Trafikverket, 2020).

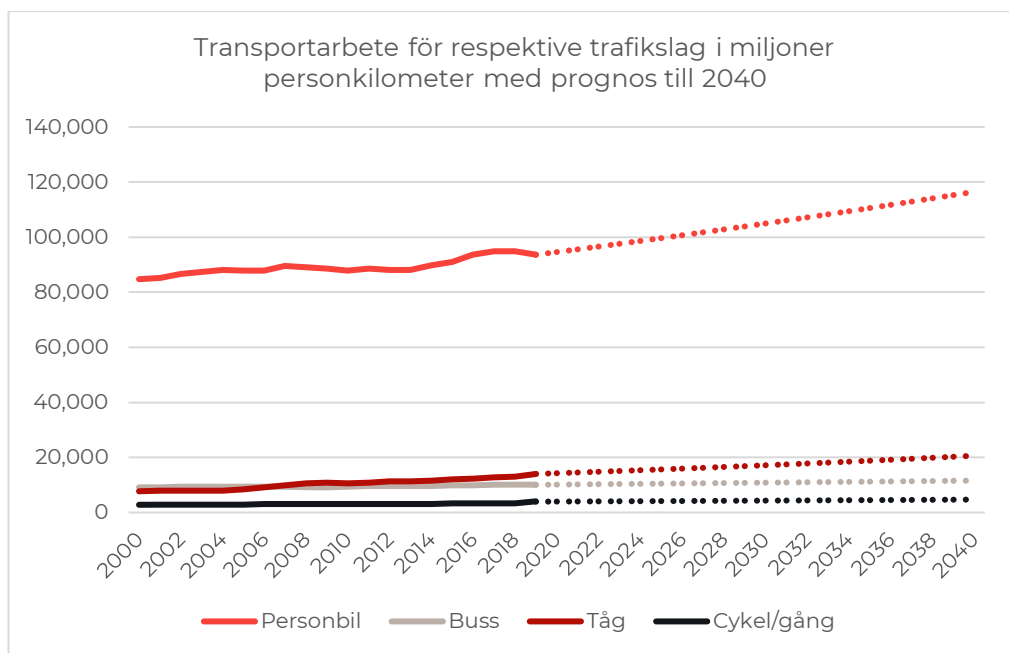


Diagram 2 - Transportarbete per trafikslag i miljoner personkilometer från år 2000 - 2019 och prognos för 2040. Källa: Trafikanalys och Trafikverket. Resande med bil har bearbetats bakåt i tiden för att motsvara Trafikanalys nya metod för trafikarbete vilket leder till färre personkilometer för bil.

Även körkortsinnehavet hos invånarna i Sverige pekar på oförminskat fortsatt bilresande. Förändringar förekommer inom olika grupper baserat på ålder, kön och bakgrund. Generellt kan sägas att unga tar körkort senare medan andelen äldre med körkort stiger och att invånare födda utomlands i betydligt lägre grad har körkort än infödda invånare. För en detaljerad genomgång om förändringar av körkortsmönster se Kågeson, 2014.

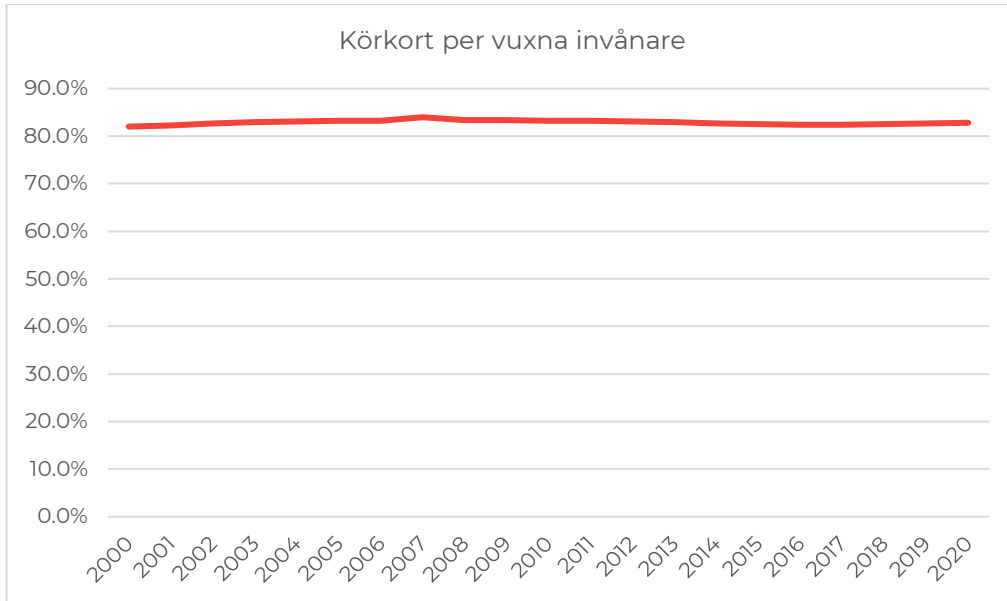


Diagram 3 - Körkort per vuxna invånare (20 år eller äldre), källa: SCB

Den övergripande bilden är tydlig, bilen är det huvudsakliga transportmedlet i det svenska transportsystemet, vilket implicit innebär att personbilens roll har en omfattande betydelse för samhället idag. I följande avsnitt studerar vi de två främsta användningsområdena närmare, betydelsen för arbetsmarknaden och fritid och livskvalitet.

BILENS BETYDELSE FÖR ARBETSMARKNADEN

I den trafikpolitiska debatten står transporternas betydelse för arbetsmarknaden i centrum, vilket är i sig naturligt. Att arbetsmarknaden inte skulle fungera utan transporter är uppenbart. Kopplingen mellan arbetsmarknad och transport är väl etablerad genom historien. Ett exempel är *Marchettis konstant* döpt efter den italienske fysikern Cesare Marchetti. I en studie från 1994 visade Marchetti att utvecklingen av städernas storlek sedan Roms dagar har ett tydligt samband med hur långt en invånare kunde ta sig på 30 minuter för att utföra sitt dagsverke (English, 2019). Nya trafikslag har genom historien förlängt den dagliga resans längd och ökat arbetsmarknadens storlek vilket möjliggjort större och större städer.

Konstanten stämmer förvånansvärt väl med dagens svenska arbetspendlande. Enligt SCB:s tidsvaneundersökning spenderar arbetande män i snitt 1 timme och arbetande kvinnor 56 minuter till restid per vardag kopplat till arbete, alltså cirka 30 minuter enkel resa (SCB, 2012). Tabell 1 nedan visas den genomsnittliga dagliga pendlingstiden för hela befolkningen enligt Trafikanalys data. Eftersom datan även inkluderar barn, pensionärer och arbetslösa är den faktiska restiden längre för den arbetande delen av befolkningen.

Kommuntyp	Pendlingstid
Pendlingskommun nära storstad	35 min
Pendlingskommun nära större stad	31 min
Storstad	30 min
Större stad	25 min
Mindre stad	20 min

Tabell 1 - Genomsnittlig pendlingstid till och från arbetet per kommuntyp. Källa: Trafikanalys

Den totala pendlingstiden har således varit styrande för den geografiska utformningen av våra städer, vårt sätt att bo och arbetsmarknaden. Snabbare restider betyder större tillgänglighet till fler arbetsplatser och därmed en bättre matchning mellan arbetstagare och arbetsgivare. Ju fler möjligheter desto större möjligheter att den enskilde kan hitta en arbetsplats där dennes kompetens tas till vara i störst uträkning.

Som diagram 4 visar är bil det vanligaste sättet att resa till- och från arbete och studier.

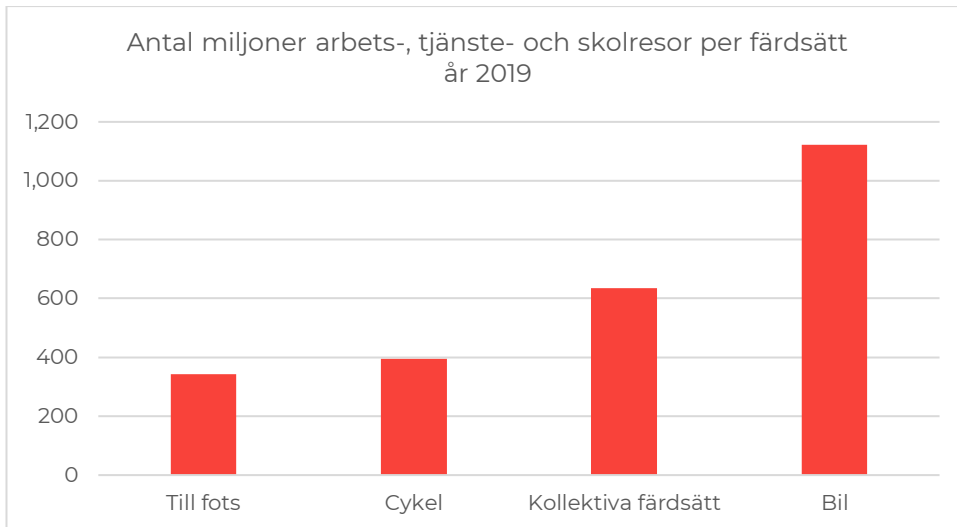


Diagram 4 - Antal miljoner arbets-, tjänste- och skolresor per färdstätt år 2019. källa: Trafikanalys

Kollektivtrafik i form av buss och spårtrafik spelar också en viktig roll för arbetsresor, i synnerhet i de större städerna där tung spårtrafik och kapacitetsstark busstrafik är nödvändig av utrymmesskäl. Det mest tydliga exemplet är centrala Stockholm där cirka 80 procent av pendlingen in mot stadskärnan i rusning sker med kollektivtrafik enligt SL. Mätningarna ovan innefattar även tjänsteresor men bilden bekräftas även av SOM-institutets mätningar av resvanor i Västra Götaland som gjordes i sju år under en period då större infrastrukturinvesteringar gjordes i regionen. Mätningarna är pålitliga då urvalet är stort och representativt för befolkningen. Västra Götaland är ett lämpligt exempel då regionen består av en bredd utav kommuntyper, från storstad till landsbygd och motsvarar Sverige som helhet.

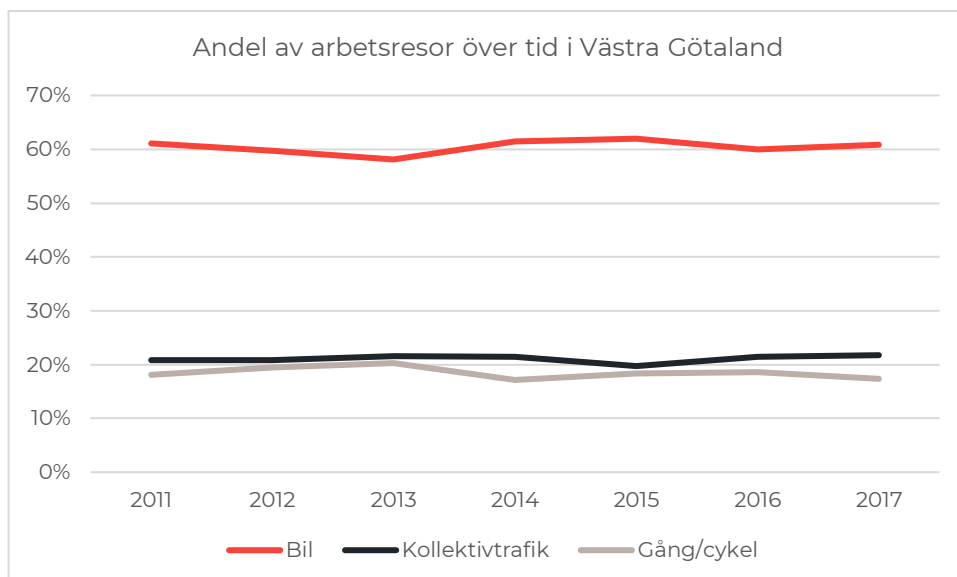


Diagram 5 – Svar på frågan: Hur tar du dig till arbete/studier? (Västra Götaland). Andelar av de som svarat att de pendlar till arbete eller studier. Källa: SOM-institutet

Resandet i diagram 5 förändras enbart någon enstaka procent över tid vilket dels kan ligga inom felmarginalen och även påverkas av konjunktur och drivmedelspriser. Biltrafiken står för cirka 60 procent av resorna till och från arbetet.

Arbetsresor mäts även i färdlängd per år. Felmarginalen är dock väldigt hög i mätningen, över 20 procent för biltrafik och över 70 procent för kollektivtrafik. Felmarginalen är så stor att ökningen för både bil- och kollektivtrafik lika gärna skulle kunna vara en minskning. Därför redovisas resultatet som enskilda punkter.

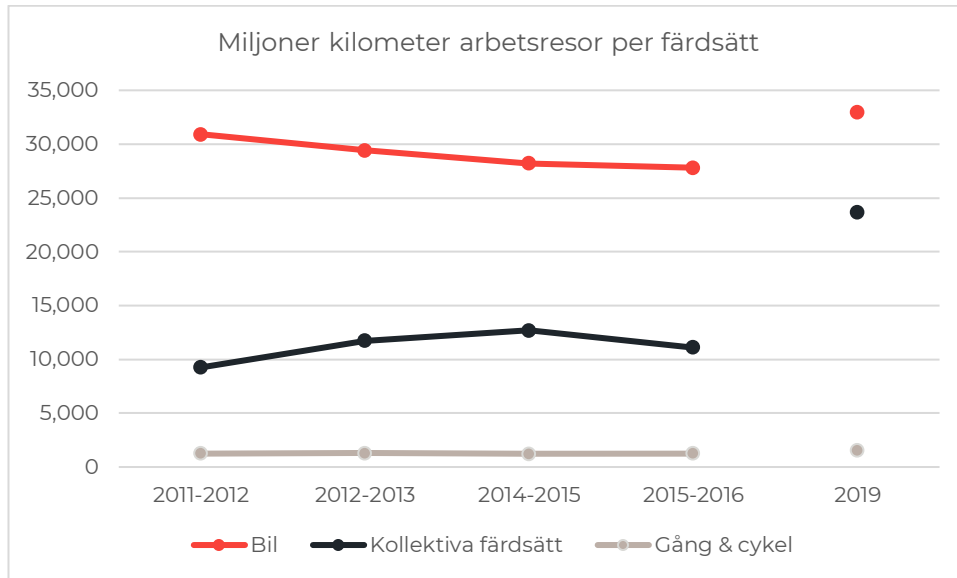


Diagram 6 - Antal miljoner kilometer arbets-, tjänste- och skolresor per färdstätt och år, källa: Trafikanalys

Även mätt per kilometer står biltrafiken för en stor andel av arbetspendlingen. Diagrammet åskådliggör svårigheten att ersätta genomsnittliga bilresor med gång och cykel då avstånden skulle innebära avsevärt längre restider. Tabell 2 nedan visar genomsnittlig restid och färdsträcka per trafikslag för arbetsresor. Notera att resorna även inkluderar tjänsteresor vilka tenderar att vara längre både med järnväg och personbil. Detta får troligen en särskilt stor effekt på den genomsnittliga sträckan för tågresande då långväga resande står för en stor andel av persontransportarbetet på järnväg.

Färdslag	Restid (min)	Sträcka (km)	Minuter per km
Gång	18	1,5	12
Cykel	20	4	5
Bil	35	29	1,2
Kollektivtrafik	54	37	1,5

Den som promenerar eller cyklar till jobbet har således i genomsnitt kortare restid vilket beror på betydligt kortare

Tabell 2 - Genomsnittlig restid och sträcka med olika färdslag för resor till arbete, studier och i tjänsten, källa: Trafikanalys

avstånd. I tabellen har minuter per kilometer inkluderats för att illustrera skillnaden i möjligheter att nå arbetsplatser längre från boendet, eller större frihet att välja boende genom att kunna pendla längre. Båda delar är viktiga komponenter för individens livskvalitet.

Sammantaget visar sig en tydlig bild av bilens roll på arbetsmarknaden. Bilen är det huvudsakliga transportmedlet till och från arbetet, i synnerhet på längre sträckor. Möjligheten att ta sig till fler arbetsplatser

är positivt för både individen och för arbetsmarknadens funktion, vilket blir än tydligare i nästa avsnitt där bilens bidrag till de lokala arbetsmarknaderna studeras.

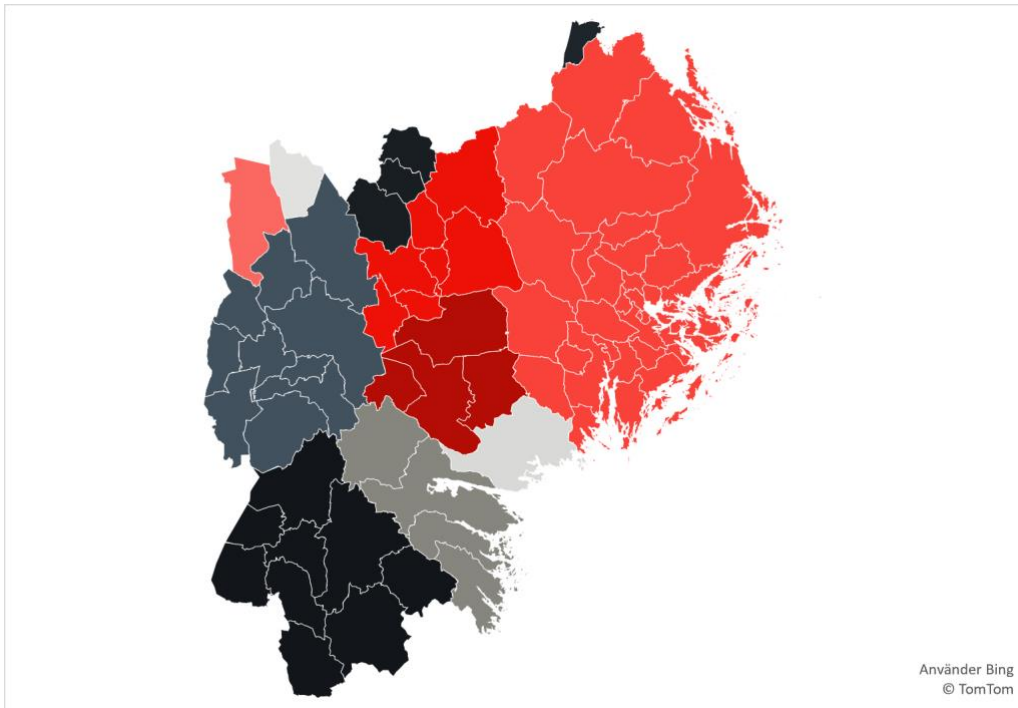
Bilens roll för lokala arbetsmarknader

SCB delar i Sverige i lokala arbetsmarknader. Indelningen görs genom att koppla ihop kommuner, baserat på hur omfattande arbetspendlingen över kommungräns de facto är. Som beskrivet ovan är bilen det vanligaste transportmedlet för arbetspendling och därmed den viktigast faktorn för bildande av arbetsmarknadsregioner idag. Att beskriva bilens nytta för arbetsmarknaden innebär implicit att ställa frågan, hur skulle arbetsmarknaderna fungera om bilen inte längre fanns kvar? Det som försvinner kan sägas beskriva den nytta bilen tillför idag. Se metodavsnittet för en diskussion om kontrafaktiska analyser.

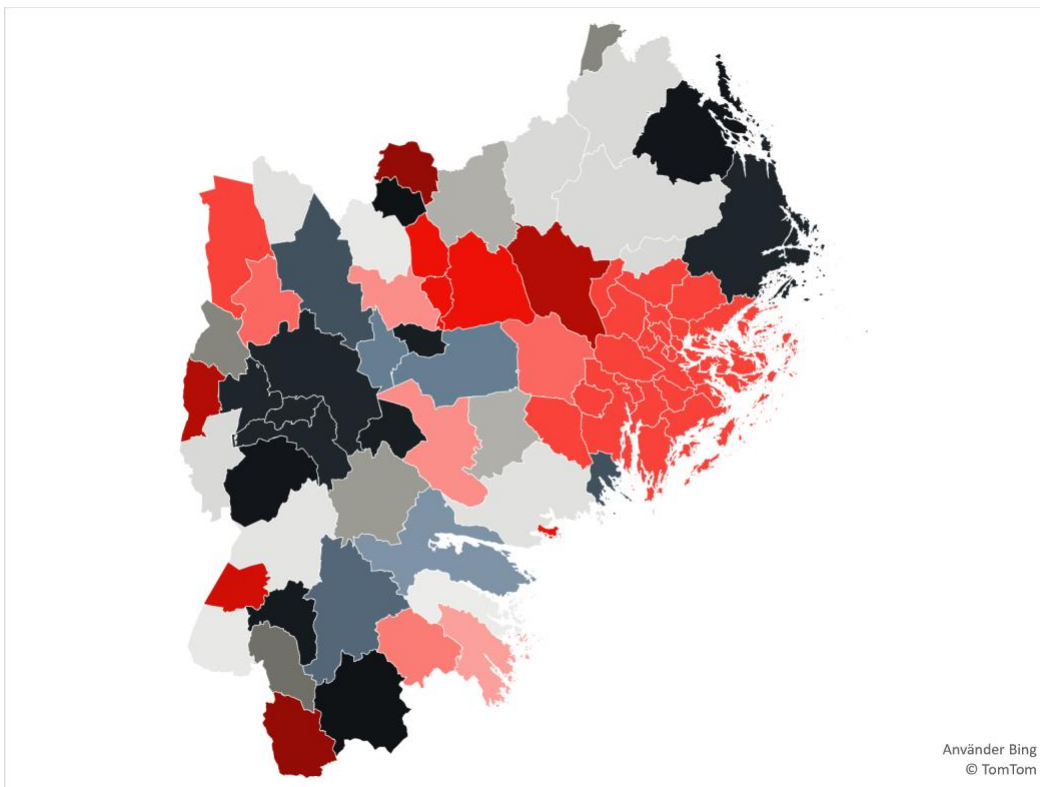
År 2019 uppgick antalet lokala arbetsmarknader till 69 i hela riket. WSP har i detta avsnitt gjort en kontrafaktisk analys genom att modellera en arbetspendling utan bil i hela riket. Effekten blir att arbetspendlande behöver välja andra trafikslag eller om restiden upplevs bli för lång välja att arbeta mera lokalt. Resultatet är att när bilpendlingen exkluderas från den kommunöverskridande arbetspendlingen ökar antalet lokala arbetsmarknader dramatiskt till från 69 till 257. Vilket kan jämföras med att Sverige består av 290 kommuner.

I princip är det endast kring de tre storstäderna där kollektivtrafiken i någon omfattning kan ersätta biltrafiken. I de fallen kvarstår arbetsmarknader som innefattar flera kommuner. För de näst största städerna varierar resultatet. Örebro, Helsingborg, Västerås och Uppsala knyter fortfarande en eller ett par kranskommuner till sig medan städer som Eskilstuna, Norrköping, Linköping och Borås tappar kranskommuner som del av den gemensamma arbetsmarknaden. I övriga delar av landet återgår kommunens centralort till att utgöra navet arbetsmarknaden.

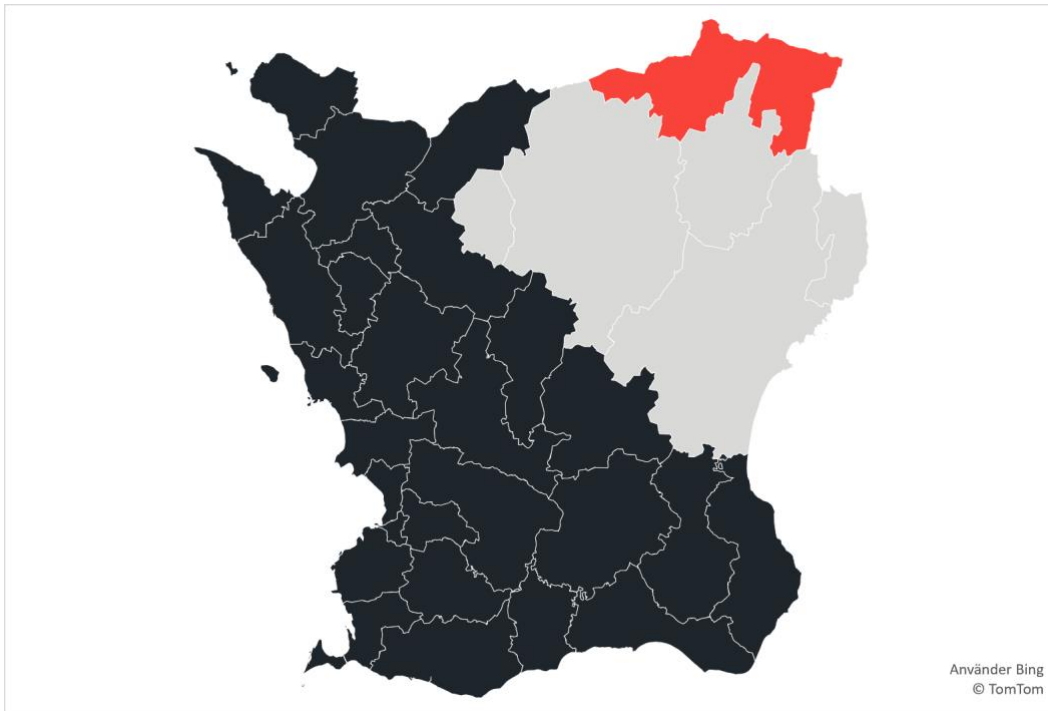
Stockholm-Mälardalen med bilpendling, 11 lokala arbetsmarknader



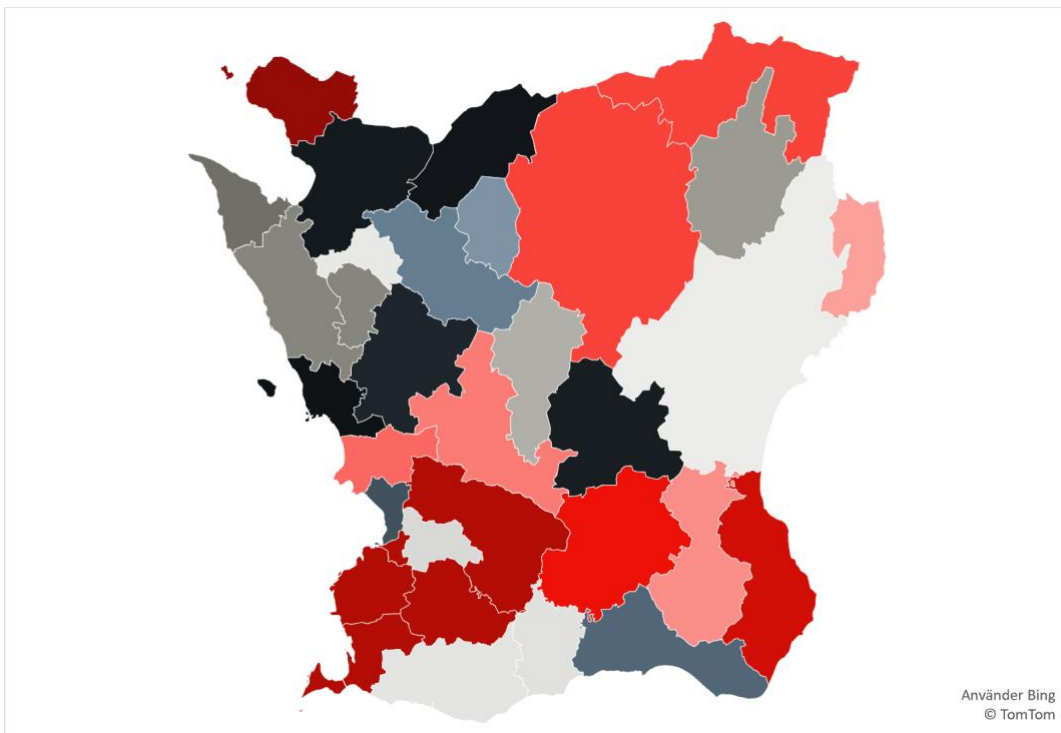
Stockholm-Mälardalen utan bilpendling, 44 lokala arbetsmarknader



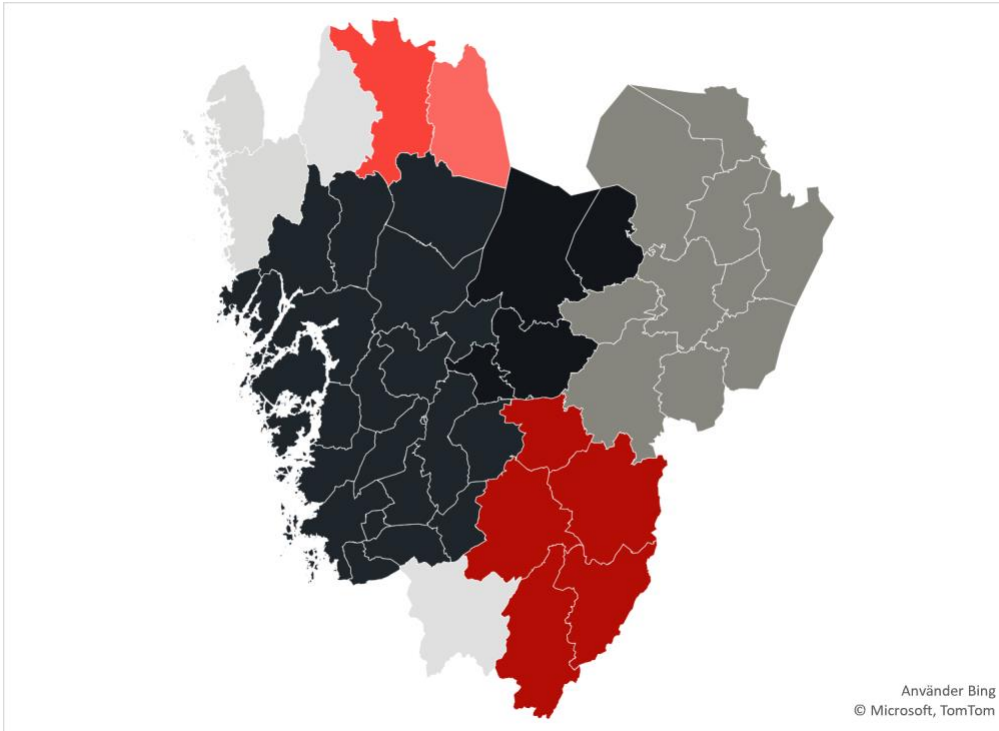
Skåne med bilpendling, 3 lokala arbetsmarknader



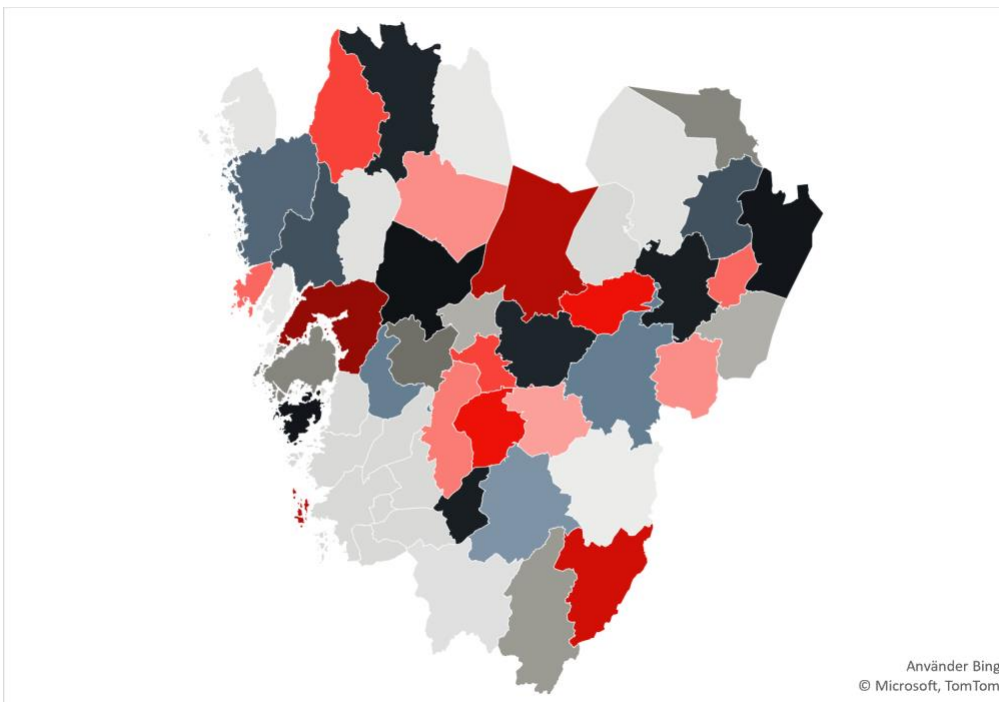
Skåne utan bilpendling, 28 lokala arbetsmarknader



Västra Götaland med bilpendling, 7 lokala arbetsmarknader



Västra Götaland utan bilpendling, 20 lokala arbetsmarknader



Kartbilderna visar tydligt hur bilen binder samman arbetsmarknaderna i betydligt större arbetsmarknadsområden. I Skåne är det tydligt att pendlingskommuner som idag självklart ingår i Malmös arbetsmarknadsområde som Staffanstorp och Lomma gör det tack vare möjligheten till bilpendling. Andra stora vinnare på bilen är exempelvis Sörmland som saknar en enskild regional kärna och där pendlingen mellan Eskilstuna och Västerås, även om den är tekniskt möjlig med tåg i regel går snabbare och därför görs med bil idag.

Kartorna kan sägas utgöra en geografisk illustration av diagrammen som tidigare visats om arbetspendling. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll centralt i storstäder där trängsel utgör en begränsning. Men den stora betydelsen för övriga städer på den svenska top-10-listan visar den symbios som förekommer mellan städer och kranskommuner genom bilpendling. Resultatet visar också vikten av restider. Den accepterade pendlingstiden som vägs mot valet av arbetsplats och en för lång restid är ett motiv att välja ett mindre intressant eller välbetalt arbete. En av bilens fördelar är att väntetiden är noll då bilen avgår när resenären väljer att resa samt avsaknad av byten. För pendlingskommuner nära större städer även med spårtrafik kan bytestider och väntetider innebära en betydande restidsökning utan bilen.

Experimentet med arbetsmarknader utan bilpendling är ett konkret exempel på hur svårt det är att föreställa sig en värld utan bil. I praktiken skulle utvecklingen gå ett halvt århundrade bakåt i integreringen av landet. Det var inte alltid bättre förr.

BILENS BETYDELSE FÖR LIVSKVALITET

I denna del av rapporten studerar vi bilens roll livet utanför arbetet. Gränsen mellan arbete och fritid är inte alltid tydlig, vilket inte minst gäller vårt resande. Resor som har flera destinationer avgränsas i resvaneundersökningar till det huvudsakliga syftet med resan. Det betyder att ärenden som görs i samband med arbetsresor inte alltid fångas upp, exempelvis hämtning av barn eller inköp vilket är dolda nyttor med personbilstrafiken. Kapitlet är indelat i tre delar, bilens nytta för val av boende, bilens nyttor i vardagen och bilens nytta för en meningsfull fritid.

Bilens betydelse för valet av bostad

Om svenskarna får drömma fritt faller valet av boende på en villa vid havet, en modern villa eller en stuga med vita knutar, helst i en idyllisk naturnära miljö med korta pendlingsavstånd. (Svensk Fastighetsförmedling, 2019). I praktiken är nog alla delar av drömmen svåra att kombinera utan en investeringskostnad långt över det vanliga, men villalivet inom pendlingsavstånd till en stad är antagligen den närmaste kompromissen.

Att svenskarna vill bo i villa är väl etablerat i andra undersökningar, exempelvis SEB/Demoskops årliga mätning av svenskarnas boendepreferenser. Andelen som vill bo i villa eller radhus har sjunkit det senaste decenniet men utgör fortfarande i stor majoritet över boende i flerbostadshus. Mätningen innefattar samtliga hushållstyper, vilket alltså även inkluderar unga och pensionärer, grupper som inte självklart förväntas vara i ett skede i livet där hus passar bäst.

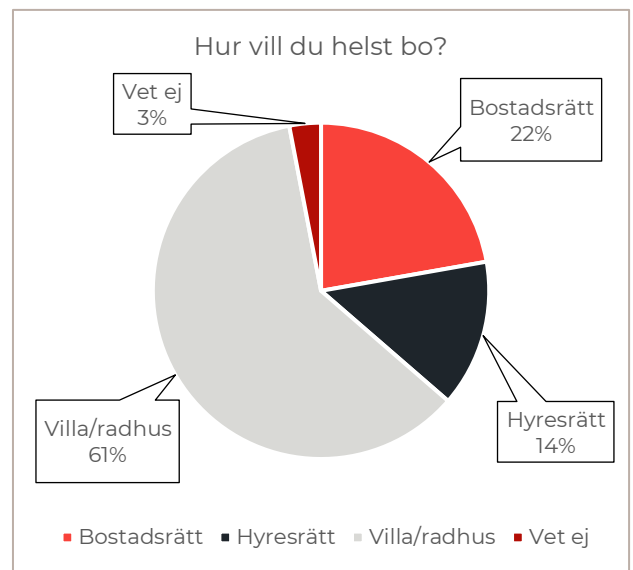


Diagram 7 - Hur vill du helst bo? , Bostadsenkät 2019, Källa: SEB/Demoskop

skede i livet där hus

Att bo i villa eller radhus är tätt förknippat med bilinnehav. Egen parkering och längre resor från städernas utkanter innebär att bilen kan vara mer konkurrenskraftig mot andra trafikslag. Vi kan intuitivt föreställa oss att bilen är en förutsättning för villa eller radhusboende, men det är också belagt statistiskt i Sverige. Trafikanalys har i en ekonometrisk studie visat att andelen hushåll med äganderätt³ korrelerar positivt med bilägande (ägd bil och förmånsbil). Detta oavsett tillgång på kollektivtrafik. (Trafikanalys, 2020)

Så, hur bor då svenskarna idag? Det korta svaret är att strax över 50 procent av alla hushåll bor i radhus eller villa. Diagram 8 nedan visar hur fördelningen ser ut mellan olika hushållstyper.

³ Vanligen radhus eller villa då ägarlägenheter är en ovanlig bostadsform.

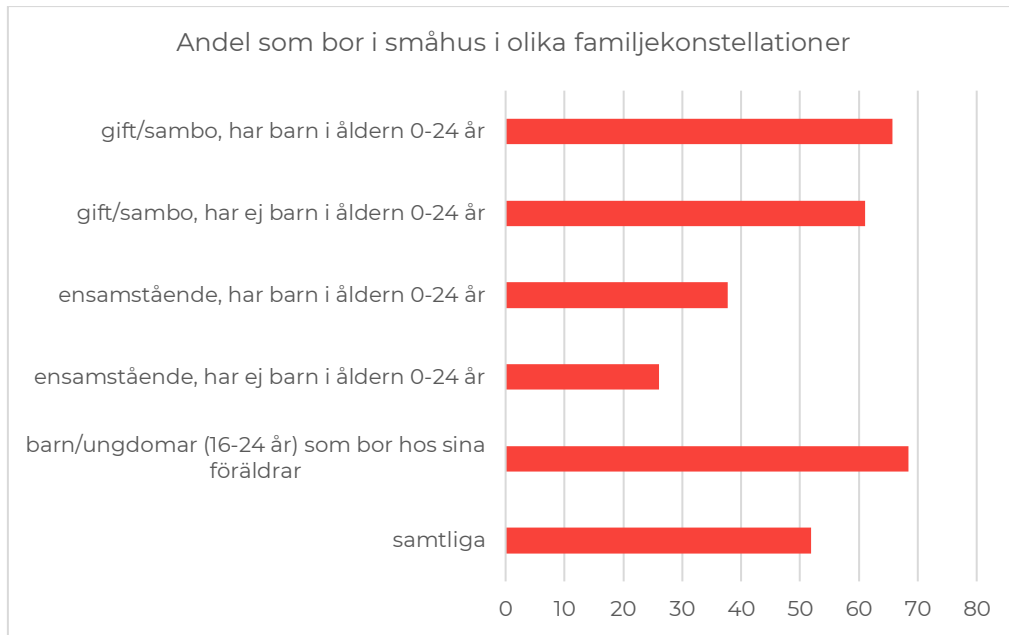


Diagram 8 - Andel som bor i småhus i olika familjekonstellationer, källa SCB

Livets resa börjar vanligen med en uppväxt i hus, kanske efter några tidiga år i flerbostadshus. Cirka 58 procent av de små barnen (0-9 år) bor i hus medan 65 procent av tonåringarna (10-19) bor i hus (SCB, 2018). Som tabellen visar bor hela 68 procent av 16-24-åringarna i hus. En rimlig förklaring är att barnen kräver mer plats, både för sig själva och sina saker, samtidigt som drömmen om hus är som starkast hos barnfamiljerna.

Efter att vi lämnat föräldrarnas hushåll och skaffat ett eget hem är hus mindre vanligt, endast 26 procent av ensamstående vuxna utan barn bor i hus. Därefter kommer den familjebildande fasen för dem som träffar en partner, varpå hus blir aktuellt antingen före eller efter att hushållet skaffat barn. Vi ser också att över 60 procent av vuxna i kategorin gifta/sambo utan barn bor i hus. Denna grupp inkluderar alltså både unga som ej fått barn och äldre vars barn flyttar ut. Detta förklaras av att gruppen bor kvar i hus relativt länge efter att barnen flyttar ut. Livsresan stämmer väl överens med ålderdata där åldersgruppen 45-54 år är den grupp där flest bor i villa följt av gruppen 65-74 år. Även i gruppen 75-84 år bor en knapp majoritet fortfarande i hus.

Behovet av bil genom livet

Om vi i stället tittar på bilinnehav i livets olika faser ser vi att samma mönster återkommer. Den sammanlagda siffran är att cirka 7,3 miljoner av alla invånare över 16 år har minst en bil i hushållet i Sverige men fördelningen mellan hushåll skiljer sig åt. Tabellen nedan visar antalet bilar för olika typer av hushåll.

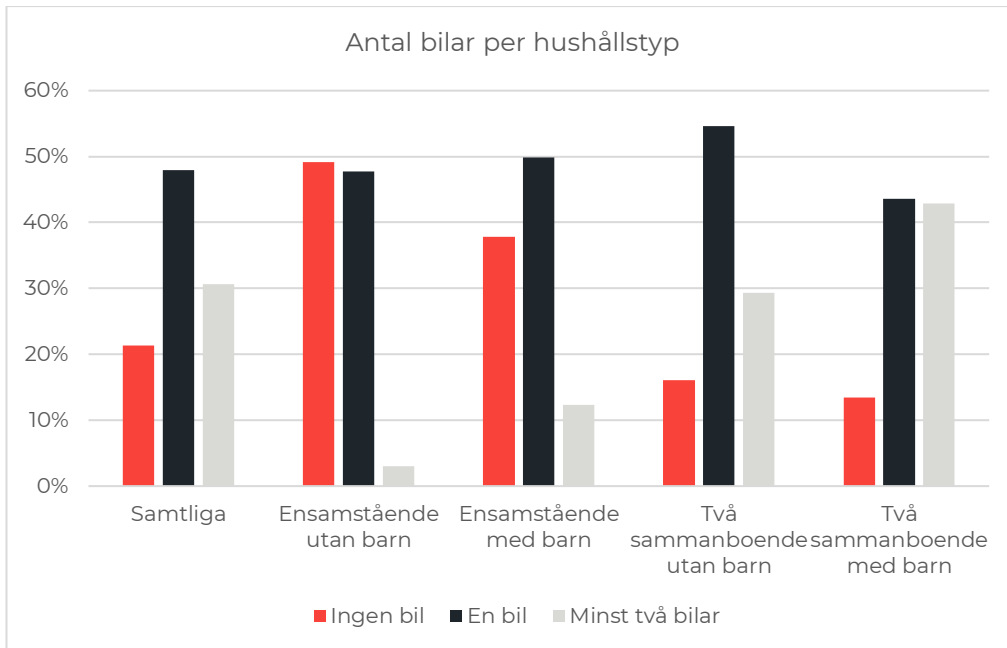


Diagram 9 - Antal bilar per hushållstyp, källa: Trafikanalys

Som ensamstående är det fortfarande vanligare att ha en eller flera bilar än att inte ha bil alls. Men därefter ökar bilinnehavet genom livets olika stader. I nästa fas, sammanboende utan barn är det bara cirka 16 procent som inte har bil. För sammanboende med barn är det i princip lika vanligt att ha två bilar eller fler som att bara ha en bil. Detta är också faser då villaboende är som vanligast. När barnen flyttat ut fortsätter sammanboende par i regel att ha bil. Av ensamstående med barn har över 60 procent en eller flera bilar men det är förhållandevis vanligt att inte ha bil.

Sammanfattningsvis är bilen framför villan inte bara en vacker bild i reklamannonser, det är både norm och den dröm som många eftersträvar. Bilen är förstahandsvalet för villaboende, vilket är naturligt då avstånden ofta är längre. Ju mindre centralt eller urbant området är, desto längre reseavstånd. Det är också tydligt att barnfamiljerna i störst utsträckning behöver bil. Av denna data går det inte att utläsa skillnader mellan barnfamiljer i flerbostadshus och villaboende, varför det är möjligt att bilen är viktig för barnfamiljen oavsett boendetyper.

Inom ramen för denna rapport ingår inte en socioekonomisk analys, men en översiktlig genomgång av boendestatistik visar att familjer med utländsk bakgrund och familjer med svagare socioekonomisk ställning i lägre utsträckning bor i hus, vilket möjligen inte är ett val utan en ekonomisk fråga. En viktig framtida frågeställning att undersöka är om ännu fler skulle välja villa och bil om de hade ekonomiska möjligheter. Sambandet mellan ökat välstånd och ökat resande med bil är väl belagt.

Bilens betydelse i vardagen

Med "i vardagen" avses alla de bestyr och ärenden som behöver skötas för att livet ska fungera, exempelvis inköp, även om de utförs på helgen. För att bäst förstå bilens betydelse i vardagen är det fördelaktigt att förstå hur människors vardag och helger spenderas. Det skiljer naturligtvis väldigt mycket åt beroende på hushållstyp, ålder, individuella intressen mm.⁴ Fokus blir lätt barnfamiljer, vilket är naturligt eftersom deras tid

⁴ För en komplett sammanfattning av svenskars tidsanvändning, se SCB:s rapport *Nu för tiden* som finns med i referenslistan.

är mest ansträngd. Vi har utgått från SCB:s senaste studie av tidsanvändning, vilken är från 2011 (SCB, 2012). Samhällsförändringar som exempelvis smarta telefoner kan ha påverkat hur vi använder vår tid men sannolikt är de övergripande dragen fortfarande rättvisande.

Dygnet 24 timmar kan förenklat delas in i tre kategorier där den första är personliga behov som sova, hygien eller äta vilket tar upp största delen av dygnets timmar och inte tycks förändras över tid. Den andra är arbete, studier och hemarbete. Den tredje är den fria tiden. Det kan naturligtvis diskuteras om hemarbete ska räknas som fritid eller arbete men distinktionen är inte avgörande för att beskriva bilens betydelse. För rapportens del är bilens roll i att lösa hemarbetet av intresse.

Pensionärer lägger cirka 4,5 timmar per dag i snitt på arbete och hemarbete medan småbarnsföräldrar lägger över 9 timmar per dag i genomsnitt, inklusive helger. Det innebär att fritiden också kraftigt skiljer med ett nästan exakt omvänt förhållande. Strax under 4,5 timmar fritid per dag för småbarnsföräldrar och 8,5 timmar för pensionärer inklusive helger. Övriga grupper, exempelvis ensamstående eller sammanboende utan barn är ungefär mitt emellan. Kvinnor har mindre fritid än män och därför ett mer pressat schema. För alla grupper kan mobilitet vara viktigt, men i olika syften.

Hemarbetet präglas huvudsakligen av hushållssysslor och omsorg om barn vilket inte direkt är beroende av mobilitet. Totalt ägnas cirka 29 minuter på vardagar åt resor kopplade till hemarbetet. Behovet kan vara underhåll av bostaden, inköp av varor eller liknande. För den arbetande delen av befolkningen ägnas mindre tid på vardagar åt resor kopplade till hemarbete, 26 minuter men mer tid på helger. Kanske för att vardagarna inte räcker till för att hinna med. Inköp och underhållsarbete är verksamheter som innebär behov av transport som dominerar på helger utöver hushållssysslorna i hemmet. Här kan läsare lätt föreställa sig trafiken vid någon av Sveriges större externa handelsplatser en vanlig lördag där mat, möbler och sportutrustning kan köpas samtidigt. Bilens betydelse för möjligheten att kombinera olika inköp och ärenden.

Näst efter närhet till natur är närhet till butik för inköp viktigast för oss vid val av bostad (Svensk Fastighetsförmedling, 2019). Sannolikt för att vi gör det så ofta och därmed sparar tid. Diagrammet nedan visar hur resorna för inköp fördelar sig mellan olika färdslag.

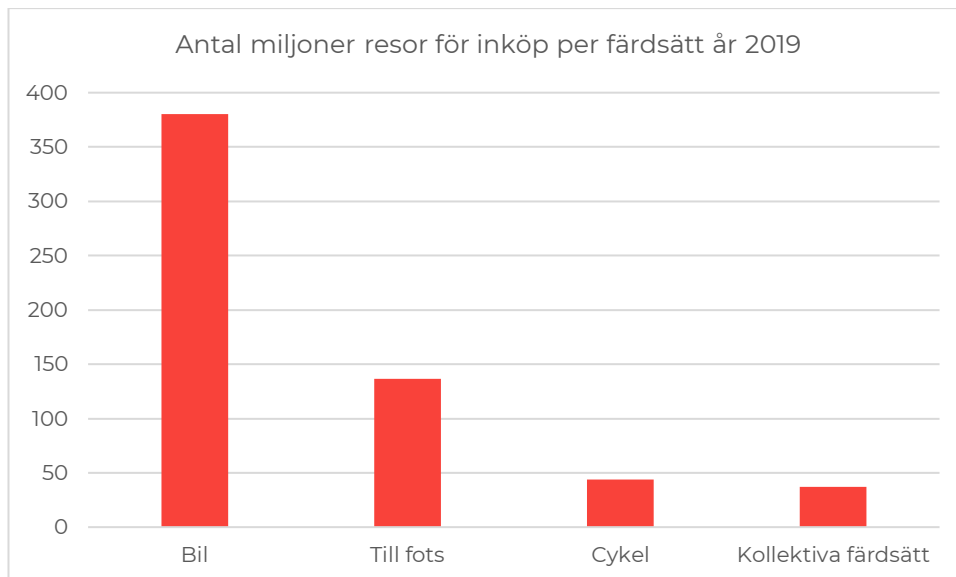


Diagram 10 - Antal miljoner resor för inköp per färdslätt år 2019, källa: Trafikanalys

Det är tydligt att bilen är det mest använda transportslaget i samband med inköp. Värt att notera är också att för ovanlighetens skull är gångtrafik vanligare än både cykel och kollektivtrafik. En möjlig förklaring är att storhandling med bil är vanligt men kompletteras med mindre köp i närbutik. Det kan också bero på att hushåll utan bil i större utsträckning går till butik än reser med cykel eller kollektivtrafik.

En effekt under Covid-19-pandemin har varit att e-handeln inom mat har ökat. Det går inte att ge ett säkert svar på hur pandemin kan påverka framtida inköpsmönster men en fokusgruppsstudie från VTI från 2017 har studerat beteende hos potentiella e-handelskunder och befintliga e-handelskunder i Sverige. Resultatet visade att e-handelskunderna inte minskade sina resor nämnvärt då e-handeln visserligen innebar en tidsbesparing men resorna ändå gjordes för andra ärenden. Respondenterna uppgav att inhandling med bil ofta görs i kombination som exempelvis komplementhandling i samband med arbete eller andra aktiviteter. Detta var särskilt förekommande hos familjer boende i villaområden. Bilden bekräftas också av resvaneundersökningen för 2020 där resor för inköp med bil ökade.

Vanligt förekommande var också att kombinera inköp av sällanköpsvaror eller kläder med inköp av mat. Ytterligare ett viktigt område där bilen hade betydelse var möjligheten till spontana köp, exempelvis handla lite god mat på helgen eller köpa något att grilla om vädret är bra (VTI, 2017).

Restider och pålitlighet

Restider är ett mycket komplicerat område som går att analysera både statistisk och i modeller. Då vidden av denna rapport sträcker sig till den övergripande bilden beskrivs här översiktligt hur restider påverkar vardagen. Värdet av restider återkommer under rubriken *Bilens samlade ekonomiska betydelse*.

Tabellen nedan visar restid i minuter per trafikslag och per typ av huvudresa. Både biltrafik och kollektivtrafik innefattar båda långväga resor, alltså interregionala resor vilket gör att de genomsnittliga restiderna för huvudresan blir längre. Restiderna kan framstå som långa men en huvudresa innefattar både resa från hemmet till destinationen och tillbaka. För fritidsresor kan långväga resor dra upp genomsnittet.

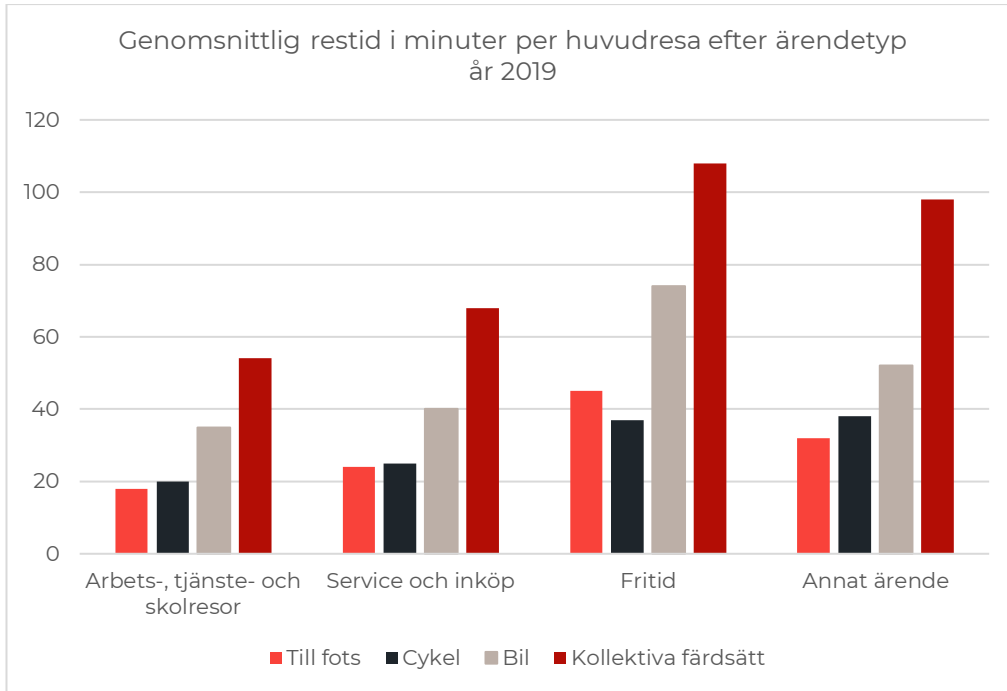


Diagram 11 - Genomsnittlig restid i minuter per huvudresa efter ärendetyp år 2019, källa: Trafikanalys

Restiderna följer ett tydligt mönster där gångtrafik som är långsammast används för korta resor som därmed går fort. De resor som görs med bil eller kollektivtrafik är antingen av nödvändighet längre eller så är resenärerna mer villiga att resa längre tidsperioder av bekvämlighet. Mest troligt är att gång och cykel används för korta lokala resor medan ett ärende som inte går att uträtta lokalt då gång och cykel inte är ett alternativ tillåts ta längre tid.

Sträckorna som reses med bil och kollektivtrafik är avsevärt längre. Tabellen i diagram 12 nedan visar den genomsnittliga hastigheten. Hastighet i sig har inget mervärde men är en indikation på hur många destinationer och därmed nyttor som respektive trafikslag erbjuder inom samma tidsrymd.

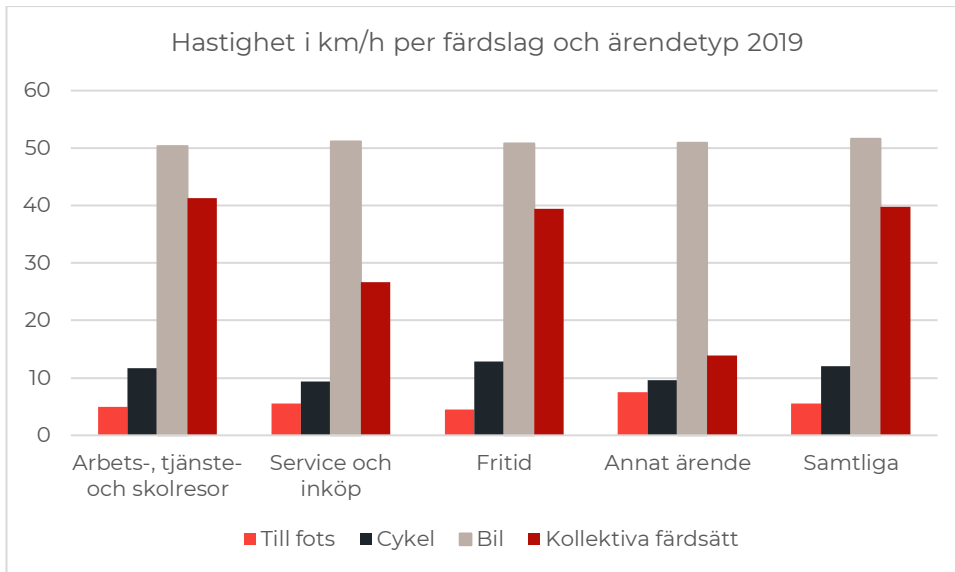


Diagram 12 - Hastighet i km/h per färdslag och ärendetyp 2019, källa: Trafikanalys

Bilen upplevs också som pålitlig, något som kan väntas vara mycket viktigt för barnfamiljen som har brist på tid. Enligt branschorganisationen Svensk kollektivtrafiks årliga mätning uppger 91 procent att de kom fram i tid och bara 3 procent att de kom för sent vid bilresor. För kollektivtrafik var motsvarande siffra 69 procent respektive 23 procent. (Svensk kollektivtrafik, 2019).

Bilden bekräftas också av SOM-institutets mätningar av trafikvanor i Västragötalandsregionen där 71 procent tycker att det generellt fungerar bra att ta sig fram med bil mot 11 som inte tycker att det fungerar bra. Andelen som tycker att bilen fungerar bra är märkbart lägre i Göteborgsregionen än övriga delregioner⁵ utanför Göteborg. Det är också fler i Göteborgsregionen relativt övriga delregioner i Västra Götaland som avstått från att resa på grund av risk för bilköer eller brist på parkeringsplatser. Trots det upplevs bilen fungera lika bra som kollektivtrafiken även i Göteborg. I övriga delregioner upplevs biltrafiken fungera betydligt bättre än kollektivtrafiken. Kortare restid och pålitlighet är viktiga värden i vardagslivet.

Sammantaget är det otvetydigt så att bilen är av stor betydelse för att hantera vardagens alla sysslor. Den upplevs som pålitlig, gör att vi hinner med mera och möjliggör en enklare vardag för en stor del av befolkningen. Utan bilen hade sannolikt många ärenden eller inköp inte gjorts. Den möjliggör också en större grad av spontanitet och flexibilitet vilket kan vara ett värde i sig.

Bilens betydelse för en meningsfull fritid

Fritid, eller den fria tiden som inte används till arbete eller hemarbete är såklart viktig när de basala behoven är uppfylla. Det är den tid vi fritt kan välja vilka aktiviteter vi ägnar oss åt utan nödvändiga krav. Vi kan läsa, träna, konsumera media, socialisera med andra, sådana aktiviteter som skapar känslan av livskvalitet. Inte helt oväntat har småbarnsföräldrar minst fritid med i genomsnitt 4 timmar per dag medan pensionärer i snitt har 8 timmars fritid per dag. Sammanboende och singlar utan barn har ungefär 6 timmar per dag att ägna åt fritid. Så vad gör vi då med vår fritid?

Tabellen nedan ger ett förenklat svar på en egentligen väldigt komplicerad fråga. Variationen mellan hur olika individer disponerar sin fritid är naturligtvis stor. Vissa aktiviteter, exempelvis TV-tittande som över 80 procent av befolkningen ägnar sig åt, gör att medelvärdet för tiden som ägnas åt TV också är nära tiden de flesta tittar

⁵ Sjuhärad, Skaraborg, Fyrbodal.

på TV. Andra aktiviteter har en smalare grupp men målgruppen ägnar betydligt mera tid åt den, exempelvis kultur som endast cirka fyra procent av befolkningen ägnar sig åt. Det gör att den genomsnittliga tiden blir väldigt låg trots att den är viktig för de fyra procenten.

Vi behöver också ha i minnet att data kommer från 2011 och därmed inte är anpassad för livet med smarta telefoner. (SCB, 2012) Det är dock den bästa insikt vi har och även om själva aktiviteten kan ha förändrats finns skäl att tro att den övergripande fördelningen stämmer överlag. Flera aktiviteter innebär inte behov av resor, exempelvis: läsning, hobbies och internetanvändning samt TV-tittande, vilket faktiskt är den vanligaste aktiviteten.

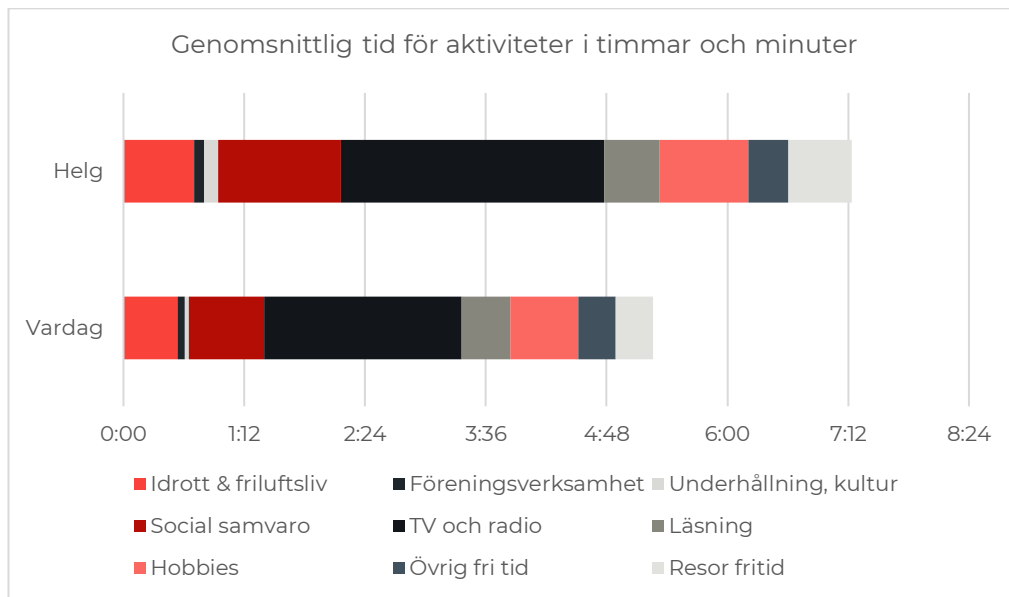


Diagram 13 - Genomsnittlig tid för aktiviteter i timmar och minuter för vuxna, källa: Tidsvaneundersökningen 2010/2011, SCB

Social samvaro står för cirka 1 timme per dag i genomsnitt vilket kan vara både i hushållet eller utanför. Kultur och föreningsliv utgör en mycket liten del i genomsnitt men de som utövar aktiviteten gör det i stor omfattning. Idrott och friluftsliv utgör en viktig del för välmående och hälsa som utövas av över 40 procent av befolkningen både på vardagar och helger. Den genomsnittliga tiden för idrott och friluftsliv varierar mellan 30 minuter och 1 timme för olika hushållstyper där småbarnsföräldrar har svårast att prioritera detta och sammanboende pensionärer lägger mest tid.

Vi ägnar också en del tid åt att resan för att utföra våra fritidsaktiviteter, nästan i samma omfattning som för arbetsresor. För fritidsaktiviteter används cirka 21 minuter restid på vardagar och 38 minuter på helger. Även resor i samband med fritid görs huvudsakligen bara av en del av befolkningen, strax under 40 procent. En möjlig förklaring är att en del av befolkningen, med bra möjligheter att transportera sig och en aktiv livsstil lever ett liv med fler aktiviteter och därmed fler resor. (SCB, 2012)

Vi återkommer till hur intresset för olika fritidsaktiviteter har förändrats över tid och gör först en översiktlig bild av resande på fritiden.

Resande på fritiden efter trafikslag

I diagram 14 visas fördelningen mellan olika trafikslag för antalet fritidsresor under 2019. Mätt i personkilometer är skillnaden mellan trafikslagen ännu större.

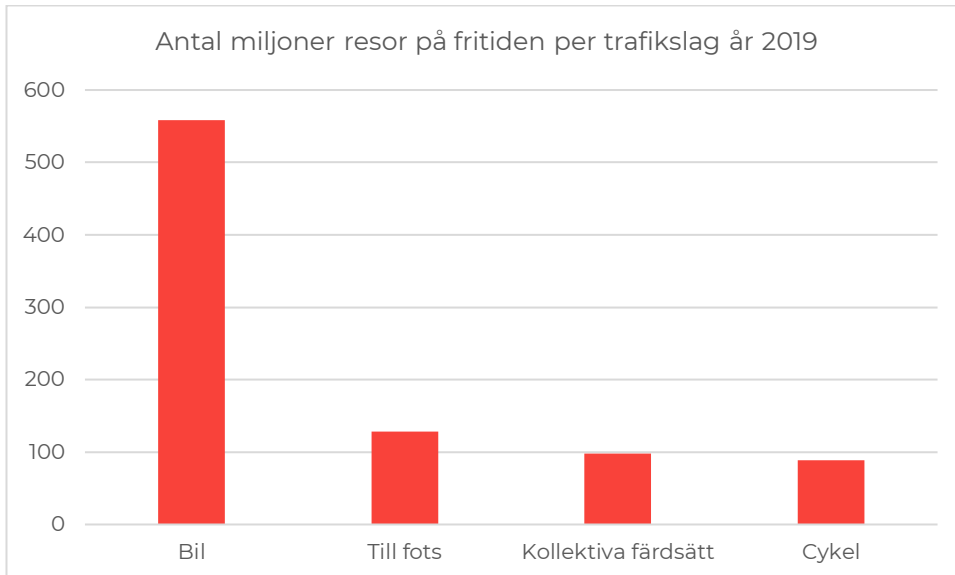


Diagram 14 - Antal miljoner resor på fritiden per trafikslag år 2019, källa: Trafikanalys

Kollektivtrafiken har inte samma roll som för arbetsresor, i stället är gångtrafik viktigare. Vilket kan förklaras av exempelvis rekreation eller socialt umgänge i närområdet. Klart är att bilen spelar en mycket viktig roll i att kunna utföra de fritidsaktiviteter som förutsätter resande.

Diagram 15 nedan visar reslängden med bil för fritidsresor och förändringen över tid. Notera att 2019 har Trafikanalys infört ett nytt sätt att mäta vilket inte jämförbart då reslängden med bil påverkas av metodvalen.

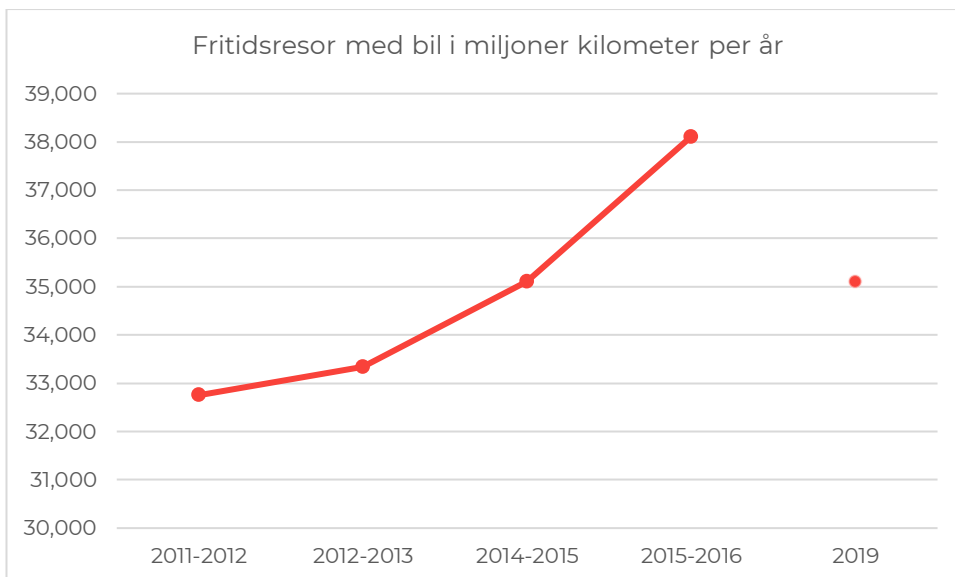


Diagram 15 - Fritidsresor med bil i miljoner kilometer per år, källa: Trafikanalys

Utvecklingen fram till 2016 visar tydligt att den genomsnittliga reslängden med bil per år på fritiden ökat det senaste decenniet även om utvecklingen de senaste fem åren är oklar. Däremot har antalet resor enligt samma mätningar varierat upp och ner över åren. En möjlig förklaring kan vara att kortare resor ersatts med exempelvis gång eller cykel och att bilen då används för flera längre resor. En av förklaringarna kan ligga i vilken typ av aktiviteter som prioriteras.

Ur resvaneundersökningen kan den genomsnittliga reslängden för respektive trafikslag på fritiden utläsas. Bilresan är i genomsnitt 10 kilometer, cykel- och kollektivtrafik 2 kilometer och gång 1 kilometer. Reslängden är ett genomsnitt och längre resor någon gång ibland drar upp snittet varför den vardagliga fritidsresan med bil sannolikt är kortare än 10 kilometer. Huruvida resorna kombineras med andra ärenden går inte att utläsa ur den nationella resvaneundersökningen.

Det är möjligt att se hur resande fördelar sig per åldersgrupp på fritiden vilket diagram 16 nedan visar. Notera att diagrammet inte är uppdelat per trafikslag för specifikt fritidsresor då data för detta skulle representera för små grupper och därmed inte vara statistiskt relevant.

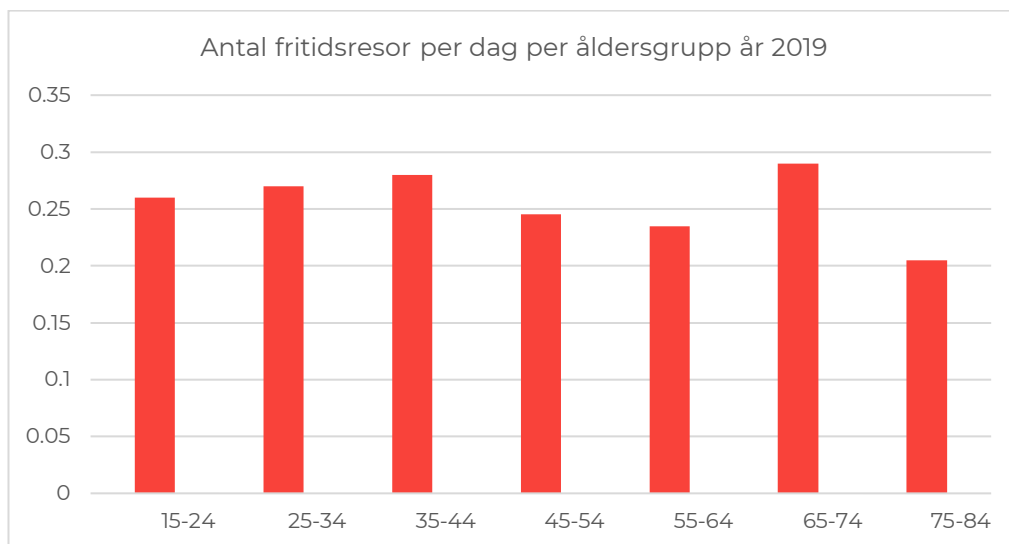


Diagram 16 - Antal fritidsresor per dag per åldersgrupp år 2019, källa: Trafikanalys

Som synes fördelas resandet relativt jämt mellan grupperna. Pensionärerna sticker ut ur två avseenden, dels de nyblivna pensionärerna som är mest aktiva i att resa på fritiden dels de äldre pensionärerna som reser minst. Skillnaden är inte så stor relativt övriga. Även vuxna i familjebildande ålder har ett relativt högt antal fritidsresor.

Diagram 17 nedan visar utvecklingen över tid för de två äldsta grupperna. Notera att tabellen visar färdlängd och inte antal resor eftersom antal resor per transportsätt för olika åldersgrupper saknas. Felmarginalen är relativt hög varför siffrorna ska tas med viss försiktighet.

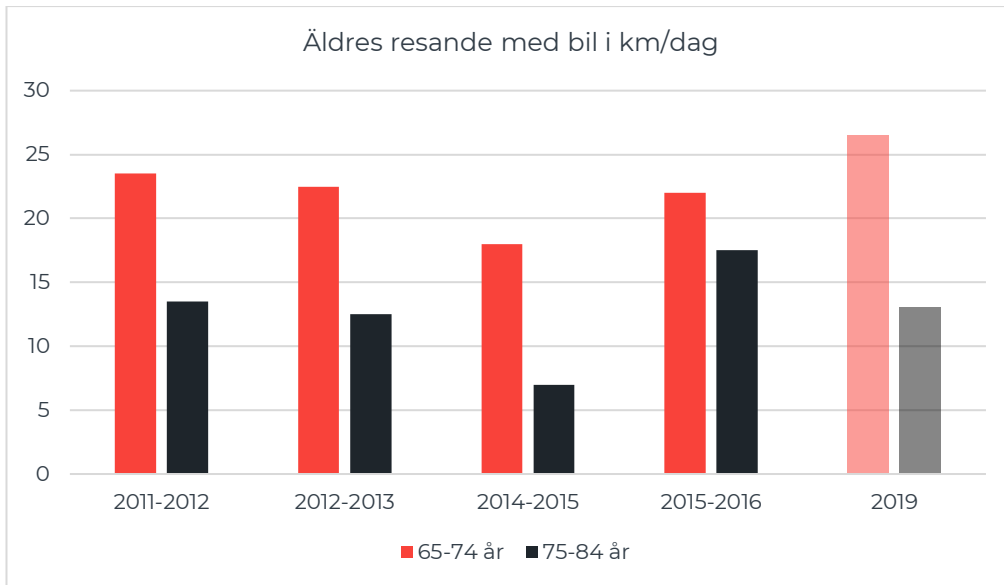


Diagram 17 - Äldres resande med bil i km/dag, källa: Trafikanalys

Diagrammet ger ingen tydlig bild över äldres totala resande. En slutsats är att bilresandet inte minskar över tid men möjligen gått igenom en svacka under mitten av perioden. Skillnaden är också tydlig mellan den äldsta gruppen och de nyblivna pensionärerna. En positiv tolkning skulle kunna vara att eftersom äldre har blivit friskare och har en bättre ekonomi möjliggörs mer resande och en mera aktiv fritid.

I diagram 18 kan vi se äldres fördelning av resor mellan olika trafikslag för år 2019. Notera att diagrammet är för samtliga typer av ärenden, inte bara för fritidsresor.

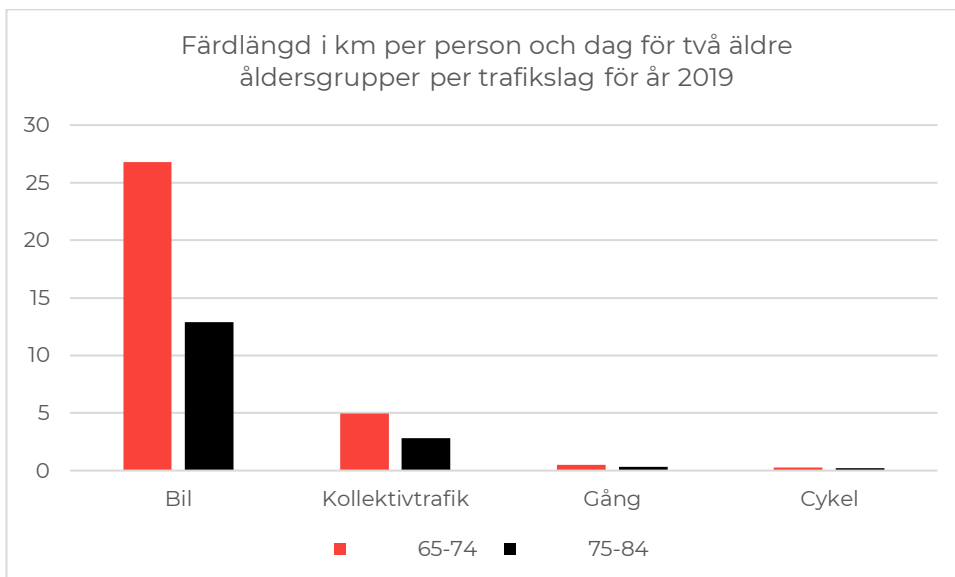


Diagram 18 - Färdlängd i km per person och dag för två äldre åldersgrupper per trafikslag för år 2019, källa: Trafikanalys

Diagrammet stärker bilden av att resandet generellt minskar mellan de två åldersgrupperna. Det är också tydligt att äldre har stor nytta av bil och kollektivtrafik för att ta sig bortanför närområde och att cykel och gång inte kan erbjuda den mobilitet som äldre personer vill ha.

Fritidsresande i yngre medelåldern

Personer i yngre medelåldern är en grupp som är intressant att analysera mot bakgrund av diskussionen om förändrade levnadsvanor. Vi har här valt att särskilt välja ut två grupper, 25-34 och 35-44. Män är i genomsnitt 31 år gamla och kvinnor i genomsnitt 29 år när första barnet föds. Det andra barnet föds i genomsnitt tre år senare, alltså cirka 32 för kvinnor, respektive 34 för män. Det betyder att den första gruppen huvudsakligen är vuxna utan barn samt familjer med ett barn. I gruppen 35-44 har de flesta som bildat familj fått sitt andra barn, vi kan kalla dem etablerade familjer.

I diagram 19 visas fritidsresor för de båda grupperna. Resultatet är behäftat med viss osäkerhet på grund av lägre urval och år 2019 är som tidigare beskrivet inte fullt jämförbart.

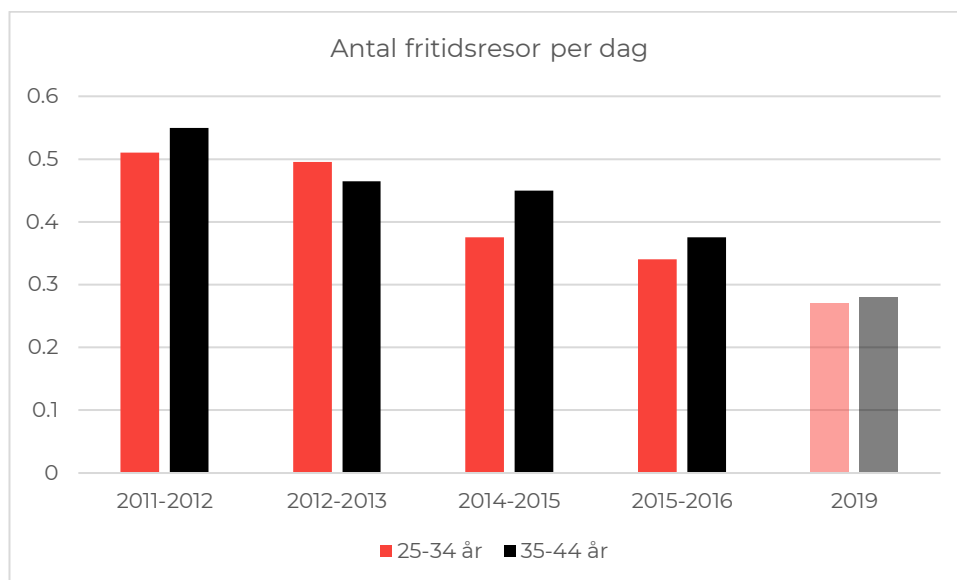


Diagram 19 - Antal fritidsresor per person och dag i genomsnitt för två åldersgrupper i yngre medelålder. Källa: Trafikanalys

Det finns nedåtgående trend i båda grupperna räknat i antal fritidsresor. Vad som förklarar trenden går bara att spekulera i. Det kan finnas kopplingar till ökad digital interaktion, ett mer intensivt arbetsliv eller effekter av migration då personer med utländsk bakgrund reser i lägre utsträckning. Skillnaderna mellan respektive åldersgrupp varierar mellan åren och är för små för att vara säkerställda.

För att ge ett svar på vilka färdmedel yngre medelålders använde på fritiden är det nödvändigt att tolka flera diagram. Urvalet är för litet för att det ska gå att separera både trafikslag, typ av ärende och åldersgrupp. I diagram 13 visades att bilen är det dominerande färdslaget för fritidsresor. I diagram 20 och 21 visas fördelningen av färdmedel för de två grupperna yngre medelålders mätt i kilometer per dag.

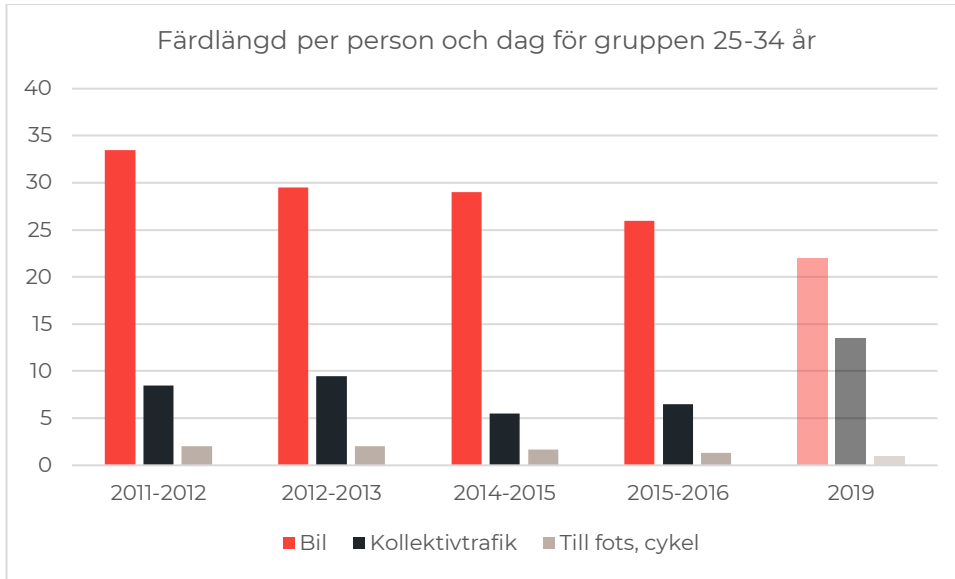


Diagram 20 - Färdlängd per person och dag i kilometer per trafikslag för åldersgruppen 24-35 år, källa: Trafikanalys

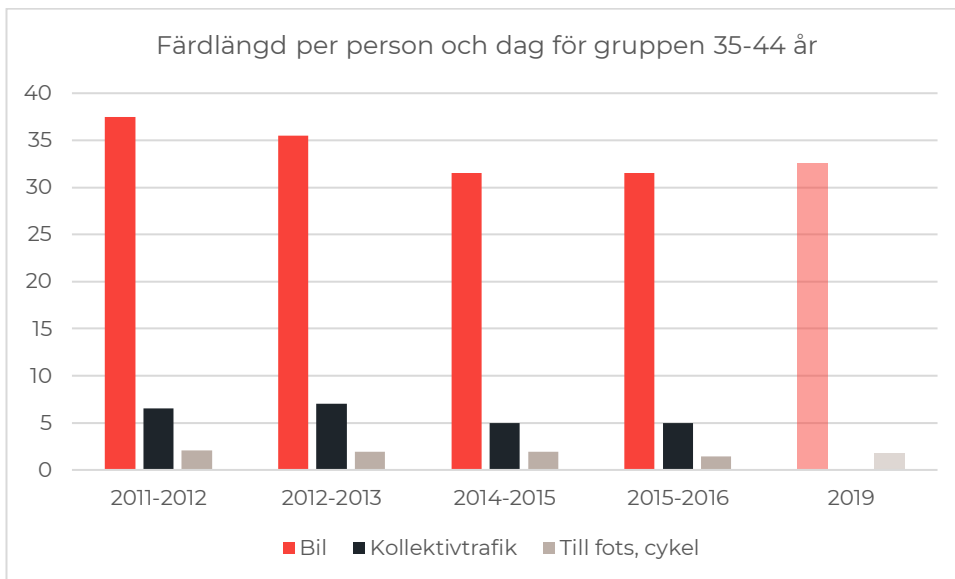


Diagram 21 - Färdlängd per person och dag i kilometer per trafikslag för åldersgruppen 24-35 år. Kollektivtrafik för år 2019 har utelämnats pga. avvikande värde med större felmarginal än värdet. Källa: Trafikanalys

Diagrammen 20 och 21 visar en liknande bild för det totala resandet som för fritidsresandet för samtliga trafikslag, trenden går mot en kortare total ressträcka. Bilden är tydligast för gruppen 25-34. I båda åldersgrupperna är bil dominerande men minskningen av bilresandet är tydligare i åldern 24-35. Räknat som andelar av den totala ressträckan är fördelningen mellan färdssätten oförändrad i de jämförbara undersökningarna fram till 2016. Den ökande kollektivtrafiken år 2019 är osäkert värde men indikerar en ökning sista året. En ytterligare intressant detalj är att kategorin service och inköp är den enda för åldersgrupperna där resandet inte minskar, kanske till och med ökar något för de etablerade familjerna i åldern 35-44. Det kan tolkas som ett tecken gruppen behöver ägna mer fritid åt inköp vilket minskar möjligheten till aktiviteter.

Sammantaget kan sägas att de yngre inte driver resande på fritiden utan gör färre resor med samtliga trafikslag. Bilen är det dominerande transportslaget för yngre medelålders och resträckan ökar mellan de två familjebildande faserna. Samtidigt tycks bilresandet minska mer än kollektivtrafiken för 25-34-åringar. Gruppen 35-44 reste i genomsnitt över hela perioden 23 procent längre sträcka per dag med bil jämfört med gruppen 24-35, vilket stärker bilden bilbehov för de etablerade familjerna. Djupare analyser skulle behövas för att ge svar på orsakerna till det minskade resandet på fritiden, företrädesvis med data som innefattar socioekonomi eller bygger på bredare material av intervjuer med möjlighet till följdfrågor.

Tillgång till bil och resande

Utifrån data från Trafikanalys har WSP i diagram 22 försökt visa sambandet mellan bil i hushållet och totalt resande.

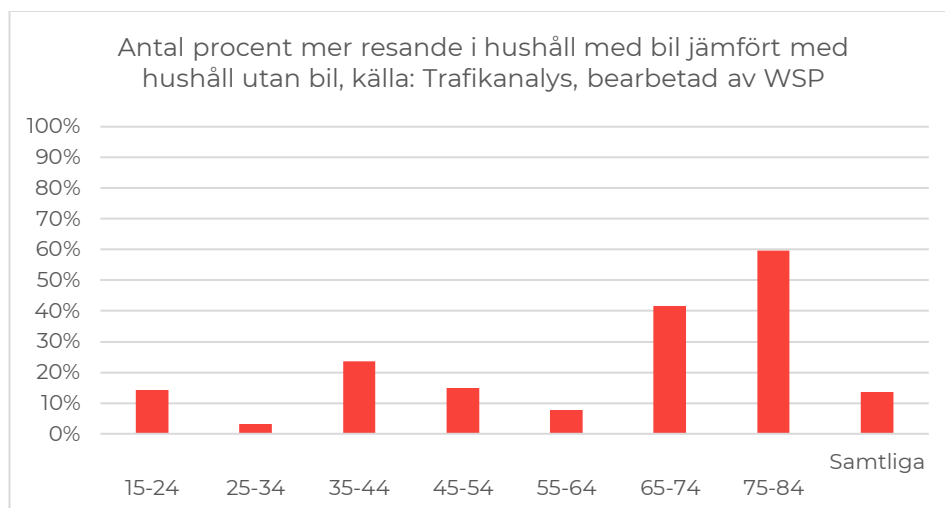


Diagram 22 - Antal procent mer resande i hushåll med bil jämfört med hushåll utan bil, källa: Trafikanalys, bearbetad av WSP

Vad diagrammet visar är att hushåll som har bil har ett högre totalt resande oavsett trafikslag med cirka 12 procent än hushåll utan bil. Effekten är ett exempel på hur tillgång till bil ökar hushållets möjlighet till mobilitet. Den flexibilitet ett eget transportmedel erbjuder leder troligen till en högre aktivitet. Särskilt i den etablerade familjeåldern 35-44 tycks tillgång till bil göra skillnad. Hos de yngre medelålders i gruppen 25-34 är skillnaden i resande minst mellan hushåll med och utan bil. Mest anmärkningsvärt är hur stark effekten är för de äldre grupperna. Det går dock inte att besvara om aktiva och friska äldre i större utsträckning har bil, eller om bilen i sig leder till att äldre väljer att resa mer. Det är däremot tydligt att bilägande har betydelse för rörelsefriheten för äldre.

Utvecklingen över tid för fritidsaktiviteter som kräver transport

Det är inte möjligt att belägga exakt vilka fritidsaktiviteter som kopplar till resande varför vi får anta att aktiviteter som sker utanför hemmet eller kan utföras både i hemmet och utanför hemmet som motion, friluftsliv och sociala aktiviteter delvis förutsätter transporter. Vi kan också anta att fritidsaktiviteter som i regel kräver resor på i snitt 5 kilometer eller mer sker med bil baserat på reslängderna för olika trafikslag på fritiden. Friluftsliv är en aktivitet som i ett alltmer urbaniserat land kräver längre transporter och där bilen är ett mycket betydelsefullt transportslag. Även motion i idrottsanläggning eller besök på kulturella aktiviteter kan naturligtvis ske både närmare eller längre bort från hemmet.

Som en del av SOM-institutets långvariga mätningar av svenskars åsikter och attityder mäts också intresset för olika fritidsaktiviteter. Det stora värdet i mätningen är jämförbarheten över tid. Undantaget är motion som ersatt idrott vilket därmed innebär ett avbrott i serien.

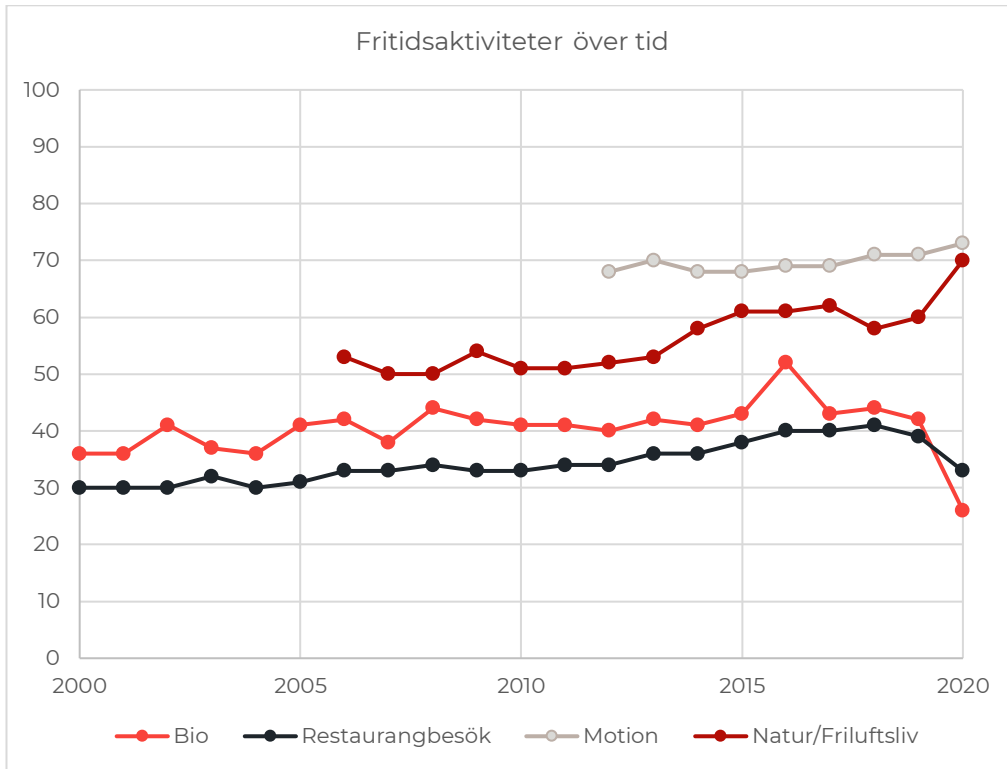


Diagram 23 - Fritidsaktiviteter över tid enligt Svenska trender, källa SOM-institutet

Av diagrammet är det möjligt att dra ett par intressanta slutsatser. Dels att samtliga fritidsaktiviteter ökat över tid, dels att konjunkturen tycks påverka utövandet i någon omfattning där både bio och restaurangbesök sjönk något efter 2008. Även natur och friluftsliv sjönk efter 2009 och började stiga igen först år 2014. Möjligen kan även en svag dipp skönjas år 2019 för bio, restaurang och friluftsliv när ekonomin faktiskt började försvagas redan innan pandemin 2020. Det är också onekligen så att pandemin haft en påverkan och att intresset för friluftsliv och natur ökat kraftigt på bekostnad av fritidsaktiviteter som begränsats av smittskyddsskäl.

Även SCB samlar in data över fritidssysslor. Nedan visas de tre aktiviteter som kan innebära behov av transport förutom socialt umgänge och utvecklingen över tid.

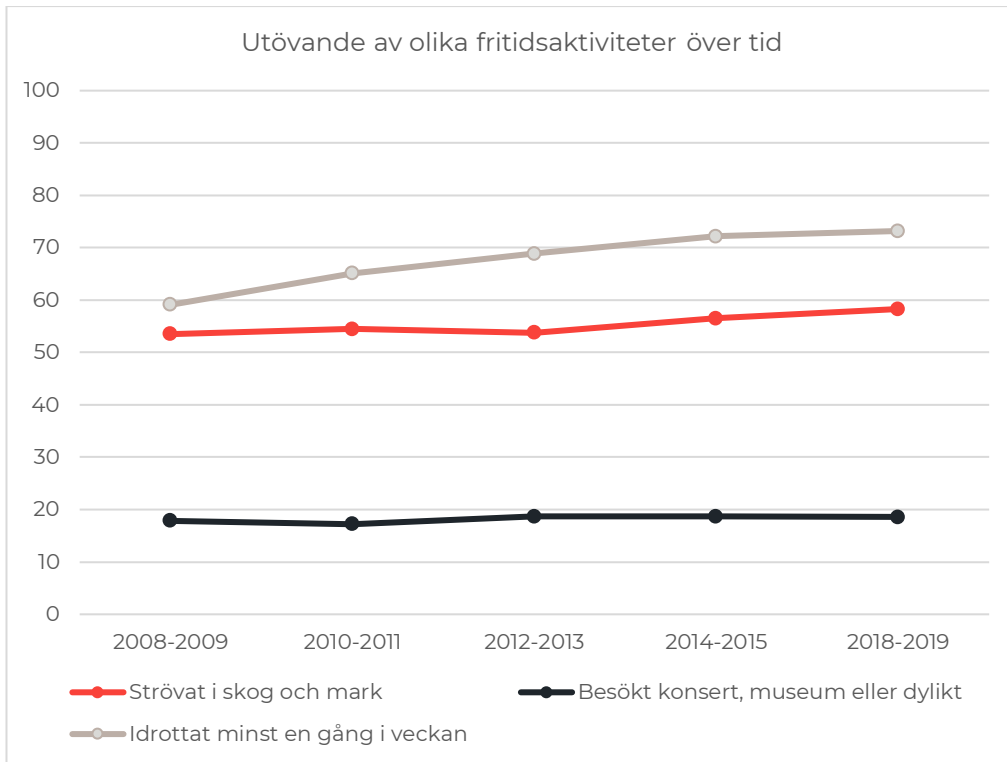


Diagram 24 - Andel av befolkningen som ägnat sig åt aktiviteten 6 gånger eller mer per år. I respektive kategori ingår de som ägnat 6-20 eller 20 eller fler gånger per år. Källa SCB

Hälsotrenden är tydlig även här, både motion och idrott samt friluftsliv ökar relativt andra aktiviteter. De kulturella aktiviteterna har en flackare utveckling. Men den sammanlagda bilden är att fritiden blivit mer aktiv det senaste decenniet.

Som tidigare konstaterat är friluftsliv och strövande i skog och mark en aktivitet som mest sannolikt förutsätter bilresande. I diagram 25 nedan ser vi hur den aktiviteten fördelas mellan olika åldersgrupper och förändras över tid.

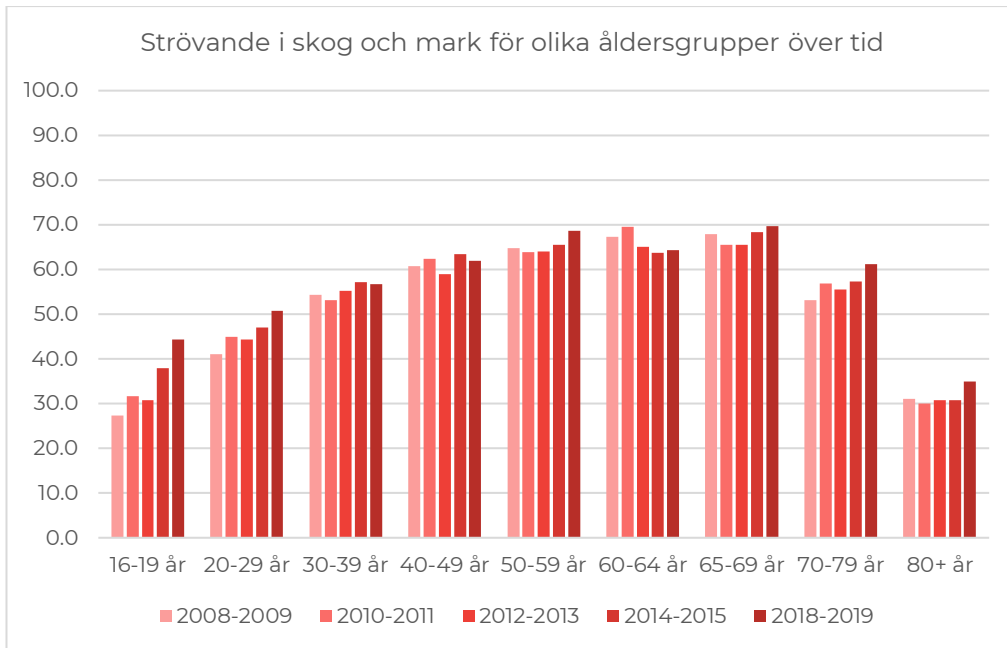


Diagram 25 - Strövande i skog och mark 6 gånger eller mer per år efter ålder, källa SCB

Intresset för friluftsliv följer tydligt åldern men är mer jämnt fördelat mellan exempelvis pensionärer och vuxna i familjebildande ålder. Den största ökningen finns dock bland unga. Generellt ökar intresset i alla åldersgrupper förutom 60–64 som avviker. Tydligt är också att de äldre pensionärerna har ett stigande intresse för att vistas i skog och mark.

En sista aspekt som är relevant för livskvalitet är semester. Diagram 26 nedan visar andelen av befolkningen som hade tillgång till fritidshus år 2018-2019 respektive rest bort en vecka på semester. En semesterresa kan både vara inrikes eller utrikes och med flera färdslag vilket innebär att bilsemester eller husvagnssemester ingår i statistiken.

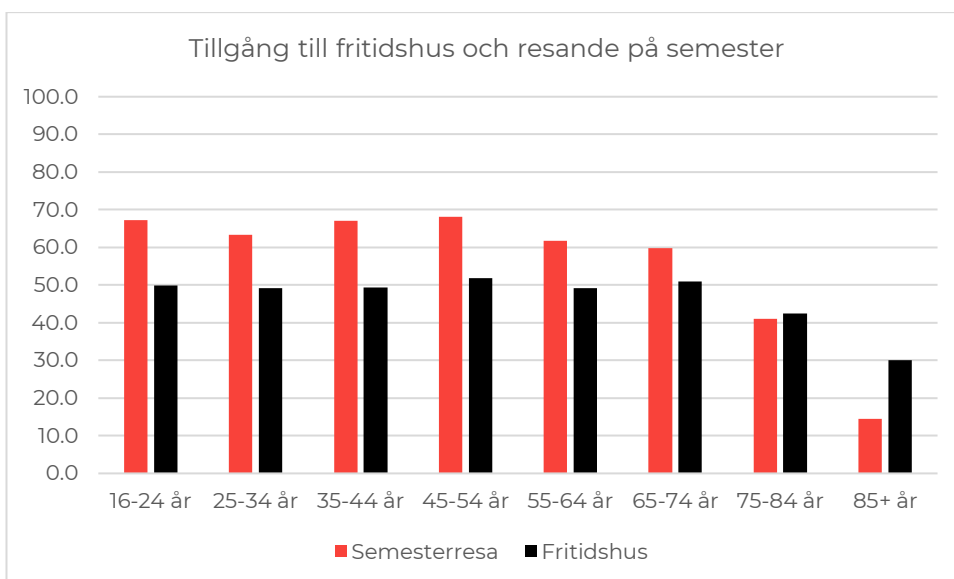


Diagram 26 - Andel av befolkningen som har tillgång till fritidshus respektive haft utfört veckas semesterresa 2018-2019, källa SCB

Enligt resetidningen Vagabonds årliga resebarometer gjordes 13 procent av den primära semesterresan per år med egen bil, 2 procent med hyrbil och 1 procent med husbil år 2019.⁶ (Andersson, 2020). Vanligt är att göra flera semesterresor per år och vilket ökar sannolikheten att ytterligare resor görs inom Sverige. För semesterresor inom Sverige görs cirka 60 procent med bil. Under coronaåret gjorde varje vuxen svensk i snitt 3,5 Sverigeresor med övernattnings och 6,1 dagsresor enligt Vagabonds resebarometer varav 66 procent gjordes med bil. Just under coronaåret då det inte var möjligt att resa utomlands i samma omfattning var resor till natur och släkt och vänner extra vanligt. (Andersson, 2021)

Tillgången till fritidshus har minskat något över åren men ligger runt cirka 50 procent för de flesta åldersgrupper. Fritidshus är en viktig rekreativ möjlighet och en svensk tradition som blivit särskilt populär under pandemiåret. Det går inte att ge svar på om valet att äga bil påverkas av tillgången till sommarhus men mot bakgrund av själva konceptet sommarhus och avståndet är det högst sannolikt att resor till och från sommarhus huvudsakligen görs med bil.

Sammanfattning – bilens betydelse för livskvalitet

Bilens betydelse för transporter utanför arbetslivet kan sägas vara omfattande. Den dominerar alla typer av resor och blir en viktig pusselbit i vardagsmobiliteten för de flesta hushåll. Den skapar förutsättningar för många hushåll att leva det liv som eftersträvas, där boende i hus är viktigt, där flexibilitet och möjlighet till spontana inköp ger ett mervärde och där kortare restider både sparar tid och öppnar möjligheter. Andra trafikslag används också men i den övergripande bilden är de komplement till bilen. Det är också tydligt att bilens betydelse i vissa avseenden blir större på fritiden och ett komplement till arbetsresor med andra trafikslag.

Bilen är inte helt oväntat olika efterfrågad i olika skeenden i livet och av olika men överlappande skäl. Den pressade tiden som småbarnsförälder används bilen för att hantera vardag och skapa fritid. Vi ser också ett skifte i de äldre åldersgrupperna med högre aktivitet och mer resande. Den stora skillnaden i resande mellan äldre som har bil och äldre som inte har bil visar hur viktig bilen är för äldres mobilitet idag.

I genomsnitt sker en stor del av fritiden i hemmet och behöver inte transporter. Men för den aktiva delen av fritiden är bilen det huvudsakliga transportmedlet. Det går att slå fast att både intresset för och den faktiska aktiva fritiden ökar trendmässigt, vilket troligen också förklarar det ökande bilresandet i samband med fritiden. Något som är möjligt, men inte går att säga med säkerhet är att det kan vara skillnad mellan en grupp mer eller mindre inaktiva och en grupp mer aktiva som också reser mer. Vår historiskt starka dragning till natur- och friluftsliv tycks ha väckts redan innan pandemin och bilen gör det möjligt att bejaka det intresset. Semester och stugliv får sägas utgöra en betydande del av en meningsfull fritid där bilen spelar en självklar roll. Dessa aktiviteter är i sig inte omöjligt att genomföra utan bil, men det är tydligt att hushåll som har bil är mer aktiva i sitt resande och sparar restid. En slutsats är att bilen är viktig för att underlätta möjligheten att kombinera arbetsliv, en aktiv fritid och att få vardagen att gå ihop.

Sammantaget konstateras att bilen har en betydelse för livskvaliteten utifrån den livsstil som en majoritet efterfrågar. Det är viktigt att påpeka att statistiken inte visar att det inte går att ha en aktiv fritid utan bil. Däremot gör bilen den aktiva fritiden mer tillgänglig, mindre tidskrävande vilket sannolikt är förklaringen till att bilen är förstahandsvalet av transportmedlen på fritiden.

⁶ Enligt husvagnsbranschens riksförbund fanns cirka 395 000 husvagnar och husbilar registrerade i Sverige år 2021.

BILENS SAMLADE SAMHÄLLSEKONOMISKA BETYDELSE

Bilens betydelse för samhällsekonomin är enorm, men går det att uttrycka detta värde i kronor och ören?

Både ja och nej. Svårigheten ligger i att jämförelsealternativet, det vill säga ett samhälle helt utan vägtransporter, är ohyggligt svårt att föreställa sig. Det hade dock högst sannolikt varit ett samhälle med en betydligt lägre välståndsnivå, men även ett samhälle där andra sätt att transportera sig hade fått en betydligt mer framträdande roll. Spårinfrastrukturen hade sannolikt varit betydligt mer omfattande och efterfrågan på kollektivtrafikresor och godstransporter på järnväg väsentligt högre. Vidare hade bebyggelsestrukturen troligen sett annorlunda ut. Högre kostnader för att transportera sig antagligen drivit fram en tätare bebyggelse, med en tydligare koncentration kring kollektivtrafikstråken.

För att kvantitativt beräkna biltrafikens samhällsekonomiska nytta nödgas man därför utgå från det starkt förenklade antagandet att samhället i övrigt hade sett likadant ut, även om bilen inte funnits. Det är med denna reservation i bakhuvudet som man ska betrakta de analyser som följer nedan.

Bilens samlade restidsnytta

I Sverige underställs alla större väg- och järnvägsprojekt en samhällsekonomisk kalkyl där investeringens samhällsekonomiska nytta ställs mot dess kostnader. De nyttor och kostnader som tas upp i kalkylen innefattar normalt följande poster:

- Restid
- Investeringskostnad
- Trafiksäkerhet
- Buller
- Luftföroreningar
- Koldioxidutsläpp
- Trafikeringskostnader
- Drift och underhåll

På kalkylens nyttosida är vinsterna från kortare restider i de flesta fall den helt dominerande posten. Att kortare restider innebär en samhällsekonomisk nytta beror i grunden på att vi får tid över till annat. För individen kan den nyvunna tiden användas för att till exempel jobba mer eller för att pendla till ett nytt och bättre betalt jobb längre bort från hemmet. Kortare restider kan också växlas mot mer fritid och även det har ett samhällsekonomiskt värde. Givetvis gynnas även företagen, som kan sänka sina kostnader genom att de behöver lägga mindre tid på att transportera personal och/eller varor.

De restidsvinster som biltrafiken genererar har analyserats med hjälp av LuTrans, som är en förenklad variant av den nationella transportmodellen Sampers. Modellen beräknar hur förändringar i transportsystemet påverkar resandeströmmar och restider.

Analysen baseras på den metodik och de antaganden som redovisas i den så kallade ASEK-rapporten (se Trafikverket, 2020). Det vill säga, kalkylen bygger i allt väsentligt på de ingångsvärden som Trafikverket i samråd med en rad andra myndigheter rekommenderar för samhällsekonomiska analyser på transportområdet. Det gäller inte minst hur förkortad restid värderas för olika typer av resor och färdmedel.

Av tids- och resursskäl har modellkörningen gjorts för en geografi som omsluter Östra Mellansverige, det vill säga Stockholms, Sörmlands, Uppsala, Östergötland, Örebro, Västmanlands samt Gävleborgs län. Östra Mellansverige representerar riket som helhet väl och kan resultatet därifrån kan därför kunnat användas för att kalkylera bilens samlade nytta utifrån ett nationellt perspektiv.

För denna region har WSP genomfört trafikmodellkörningar, där beräkningsförutsättningarna ändras för att spegla ett trafiksystem med kraftigt reducerad personbilstrafik. Konkret innebär detta att modellens indata förändrats i så måtto att bilinnehavet generellt minskats med 30 procent.

Effekten på resandet blir betydande, även om det vid en första anblick kan framstå som begränsat. Det totala antalet resor med samtliga trafikslag beräknas minska med 5 procent, medan persontransportarbetet minskar med 16 procent. Den genomsnittliga resan blir alltså väsentligt kortare.

Det är i huvudsak övrigtresorna som beräknas minska, medan arbetsresorna – såväl vad gäller antalet resor som transportarbete – i allt väsentligt förblir förändrade. Skälet till detta något märkliga resultat är att trafikmodellen utgår från att människor kommer att fortsätta ta sig till arbetet, nästan oavsett vilken uppoffring i tid och pengar som det innebär. För övrigtresorna blir effekten betydligt mer omfattande, eftersom dessa överlag är mindre tvingande till sin karaktär. Övrigtresorna kan till stora delar kopplas till den aktiva fritid och vardagsärenden som beskrivits ovan.

Den kraftiga överflyttningen från bil till andra färdmedel bedöms innebära att kollektivtrafikresandet, mätt i personkilometer, ökar med närmare 40 procent. Modellberäkningarna förutsätter därför implicit mycket stora investeringar i nya bussar, utbyggd spårinfrastruktur och rullande materiel. Hur stora investeringar som skulle krävas är dock mycket komplext att bedöma.

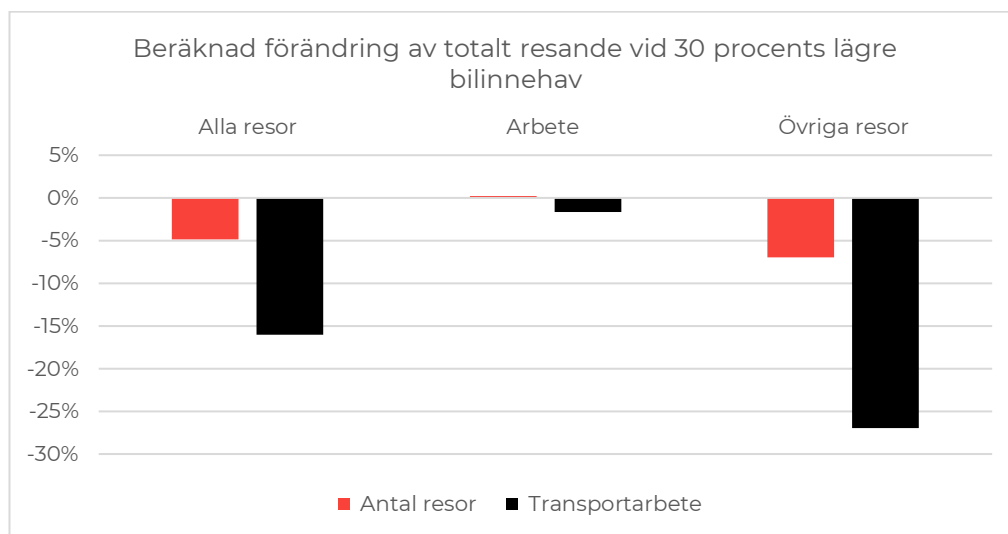


Diagram 27 - beräknad förändring av totalt resande vid 30 procents lägre bilinnehav, källa: beräkningar av WSP i LuTrans.

Som framgår av tabellen nedan bedöms en 30-procentig minskning av bilinnehavet leda till årliga restidsförluster på sammanlagt 41 miljarder kr. Om man summerar den diskonterade restidsförlusten över en period om 60 år, vilken är en gängse metodik vid samhällsekonomiska kalkyler på transportområdet, uppgår den samlade negativa effekten på samhällsekonomin till svindlande 1 800 miljarder kr.

Denna samhällsekonomiska förlust uppkommer via två kanaler. En betydande del av de resor som annars skulle gjorts med bil skulle vid ett minskat bilinnehav flyttas över till andra färdmedel, primärt kollektivtrafik, med i genomsnitt betydligt längre restider. Därtill kommer vissa resor att helt utebli, då avsaknaden av bil i vissa fall gör restidsuppoffringen för stor i förhållande till den nytta som resan skulle innebära för individen.

Drygt 40 miljarder kr i årliga restidsförluster är förvisso ett enormt belopp, men det finns goda argument för att detta ändå inte fullt ut speglar hushållens upplevda nytta av att ha tillgång till bil. År 2019 uppgick hushållens samlade personbilsrelaterade konsumtion, inklusive moms men exklusive punktskatter, till cirka 200 miljarder kr. Inkluderas punktskatter, det vill säga fordons-, drivmedels- och trängselskatt, ökar summan till omkring 250 miljarder kr (SCB/NR).

Om man gör det något förenklade antagandet att 30-procentig minskning av bilinnehavet reducerar den bilrelaterade konsumtionen i samma utsträckning så skulle det innebära en kostnadsminskning för hushållen med $250 \cdot 0,3 = 75$ miljarder kr. Samtidigt skulle hushållens konsumtion av kollektivtrafik (exklusive skattesubvention) öka med uppskattningsvis 10 miljarder kr. Totalt skulle alltså hushållens kostnader minska med cirka 65 miljarder kr.

Det innebär att hushållens betalningsvilja för de sista 30 procenten av bilinnehavet är minst 65 miljarder kr. Sannolikt är betalningsviljan ännu något större eftersom det på alla marknader förekommer ett visst konsumentöverskott, det vill säga en diskrepans mellan konsumenternas samlade maximala betalningsvilja och vad man de facto behöver betala för varan eller tjänsten.

Att det synes föreligga en betydande skillnad mellan de kalkylerade restidsförlusterna och hushållens betalningsvilja indikerar att hushållen tillmäter bilinnehavet ett betydande optionsvärde. Det förefaller alltså inte bara vara det faktiska resandet och de fördelar i form av kortare restider som hushållen värderar utan kanske i lika hög utsträckning den trygghet och handlingsfrihet som följer med bilinnehavet.

Slutligen kan man notera att fördelningen av den kalkylerade restidsförlusten harmonierar mycket väl med de resonemang som förts ovan kring bilens breda samhällsliga betydelse. Omkring två tredjedelar av restidsförlusten kan härledas till resor utan koppling till arbete, studier och tjänsteutövning.

Ärende	Årlig restidsförlust i miljarder kronor
Arbetsresor	10.8
Resor till skola/utbildning	2.3
Inköpsresor	6.6
Resor till fritidsaktiviteter	8.7
Resor till vård	0.4
Övriga resor	12.1
Totalt	40.8

Tabell 3 - Kalkylerad årlig restidsförlust vid en generell minskning av bilinnehavet med 30 procent

Inkomsteffekter av en försämrad tillgänglighet

De råder idag en stor enighet om att det finns effekter av åtgärder i transportsystemet som inte fångas upp i den traditionella samhällsekonomiska kalkylen, även om storleken på dessa tillkommande effekter är omtvistad (Börjesson, Eliasson, & Isacsson, 2013).

Dessa tillkommande effekter, så kallade "Wider Economic Benefits" (WEB), kan kopplas till vidgade lokala marknader som genom ett bättre och högre kapacitetsutnyttjande genererar skalfördelar och driver på

specialisering samt förbättrar matchningen på arbetsmarknaderna. Dessa effekter brukar med ett gemensamt begrepp kallas för agglomerationseffekter.

I Trafikverkets nationella planering används regelmässigt den så kallade Samlokmodellen som ett komplement till den traditionella kalkylen, just i syfte att beskriva storleken på de effekter som kan härledas till att förändringar i transportsystemet påverkar agglomerationsförloppet.

De statistiskt härledda sambanden Samlok kan nyttjas för att belysa de långsiktiga negativa inkomsteffekterna som skulle uppstå vid ett kraftigt minskat bilinnehav.

Indata till Samlokmodellen har hämtats från samma trafikmodellkörning som legat till grund för den mer traditionella bedömningen av restidsförlusterna vid ett kraftigt minskat bilinnehav. Från trafikmodellen genereras data över hur åtgärden förändrar tillgängligheten, det vill säga storleken på den lokala marknad som kan nås från en viss punkt i geografien. Baserat på förändringar av tillgängligheten kan vi beräkna den långsiktiga effekten på löneinkomsterna i riket.

Ett minskat bilinnehav med 30 procent beräknas minska lönesumman i ekonomin 0,7 procent eller 12 miljarder kr per år. Det kan jämföras med den positiva inkomsteffekt på 0,04 procent som beräknas uppstå vid ett genomförande av den nu aktuella nationella planen för investeringar i transportsystemet (Trafikverket, 2018). En 30-procentig minskning av bilinnehavet skulle alltså ge 15 gånger större effekt på löneinkomsterna i ekonomin än om man under den närmaste tioårsperioden helt upphörde med nyinvesteringar i den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Så långt har vi analyserat de inkomsteffekter som uppstår till följd av minskad produktivitet hos dem som befinner sig i sysselsättning. En kraftigt försämrad tillgänglighet skulle även ge upphov till negativa återverkningar på den strukturella arbetslösheten (jämviktsarbetslösheten) i ekonomin, vilket i sin tur kan kvantifieras i termer av en inkomsteffekt.

Även detta kan vi analysera med hjälp av sambanden i Samlokmodellen och vi finner då att man till de 12 miljarderna i lägre inkomster kan addera ytterligare drygt 2 miljarder kr till följd av en något högre strukturell arbetslöshet.

Hur stor del av dessa dryga 14 miljarder kr som inte redan fångats upp i de traditionellt beräknade restidsförlusterna kan diskuteras. Den negativa inkomsteffekt som kan kopplas till en lägre strukturell arbetslöshet bör dock definitivt ses som en tillkommande samhällsekonomisk förlust och samma sak gäller den negativa effekt på skatteintäkterna som uppstår. En försiktig beräkning, baserad på en genomsnittlig skattesats på 40 procent, innebär ett tillägg med cirka 6 miljarder kr. Det totala tillägget i detta fall skulle därmed bli omkring 8 miljarder kr.

Med en något mer djärv ansats, där vi utgår från att inkomsteffekten i sin helhet är en externalitet som individen inte kan överblicka i sin värdering av förändrad restid, skulle det totala tillskottet till restidsförlusterna bli cirka 14 miljarder kr. Därmed skulle den samlade årliga samhällsekonomiska förlusten vid en 30-procentig minskning av bilinnehavet uppgå till $41+15=56$ miljarder kr. Vilket alltså omvänt betyder att de sista 30 procenten av den svenska bilparken bidrar med samhällsekonomiska nyttor på 55 miljarder kronor per år.

Bilens tillväxteffekter ur ett brett, makroekonomiskt perspektiv

De statistiska sambanden som ligger till grund för Samlok finner numera sin motsvarighet i en lång rad studier. Den teoretiska grunden för agglomerationseffekter är idag väl etablerad, och det finns en växande mängd empirisk forskning som belägger ett positivt mellan storleken på den lokala marknaden (tillgängligheten) och den långsiktiga regionalekonomiska utvecklingen.

Av metodskäl har den stora majoriteten av de studier som undersökt sambanden mellan tillgänglighet och produktivitet utgått från effekten på löneinkomsterna och som vi beskrivit ovan är Samlok är härvidlag inget undantag.⁷ Dessa studier vilar alltså på det implicita antagandet att en förändrad tillgänglighet enbart påverkar arbetskraftens produktivitet, medan kapitalets produktivitet (och därmed kapitalavkastningen) förutsätts vara okänslig för den lokala marknadens storlek.

Gör man avsteg från detta antagande och istället utgår från att en ökad tillgänglighet är lika stödjande för kapitalets som arbetskraftens produktivitet, blir den beräknade tillväxteffekten av en 30-procentig minskning av bilinnehavet mer än dubbelt så stort. Istället för en total årlig löneinkomsteffekt på 15 miljarder kr handlar det då om närmare 40 miljarder kr i ökat förädlingsvärde i ekonomin.

Som vi ska se finns det en tämligen god överensstämmelse med den sistnämnda summan och beräkningar som lutar sig mot den rika flora av empiriska studier som analyserat transportinfrastrukturens roll i ett bredare makroekonomiskt perspektiv. I dessa studier använder man olika statistiska metoder för att söka efter direkta länkar mellan förändringar i det samlade infrastrukturkapitalet (stocken) och tillväxten i ett lands eller en regions produktion.

Nedan redovisas resultatet från en statistisk regressionsanalys där WSP undersökt hur den aggregerade produktionen (bruttoregionprodukten, BRP) i den svenska länen under perioden 1976–2014 kan förklaras av olika faktorer, däribland storleken på det statliga vägkapitalstocken i länet. Samtliga skattade parametrar är logaritmerade och kan därför tolkas som elasticiteter, det vill säga ett mått som beskriver med hur många procent den beroende variabeln, i detta fallet BRP, förändras om den oberoende variabeln förändras med 1 procent.

Den skattade parametern för det statliga vägkapitalet är 0.05. En ökning av det statliga vägkapitalet i ett län med exempelvis 10 procent beräknas alltså leda till att länets bruttoregionprodukt långsiktigt ökar med $10 \cdot 0,05 = 0,5$ procent.

Konstant	-9,709 (-18.34) ***
Befolkning 20–64 år	0,841 (19.28) ***
Privat kapitalstock	0,128 (4.66) ***
Statlig vägkapitalstock	0,049 (1.92) *
Humankapital (genomsnittligt antal skolår för personer 20–64 år)	1,329 (17.38) ***
Justerat R²	0,99
Antal observationer	819

Detta resultat harmonierar mycket väl med de systematiska sammanställningar

Tabell 4 – Resultat från skattning av regional produktionsfunktion för de svenska länen 1976–2014

Anm. 1: t-värde inom parentes

Anm 2: *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

som på senare tid gjorts över den samlade internationella forskningen på detta område. En så kallad

⁷ En sådan metod gör det väsentligt enklare att hantera så kallad endogenitet, det vill säga ett dubbelriktat samband mellan tillgänglighet och produktivitet. Metoden gör det exempelvis möjligt att kontrollera för lönepåverkande faktorer som också är korrelerade med tillgänglighet, exempelvis utbildningsnivå.

metaanalys från år 2013 sammanfattar resultatet från totalt 563 olika statistiska skattningar och finner att en ökning av infrastrukturkapitalet med 1 procent i genomsnitt leder till en produktionsökning i ekonomin på 0,03 procent. Men, investeringar i vägkapital förefaller ha en starkare tillväxteffekt än satsningar på annan typ av transportinfrastruktur, med en elasticitet på i genomsnitt 0,09 (Melo, Graham, & Brage-Ardao, 2013).

Man skulle kunna argumentera för att en minskning av bilinnehavet med 30 procent, det vill säga det scenario som vi utgått från då vi beskrivit bilens betydelse i termer av restidsnytta och inkomsteffekter av större lokala arbetsmarknader, borde ge ungefär samma långsiktiga effekter på transportsystemet som att kapa bort 30 procent av vägnätet. Om vi tillämpar en elasticitet på 0,05, det vill säga det värde som den ovan redovisade skattningen på svenska data gav vid handen, skulle en 30-procentig minskning av vägnätet på lite sikt ge upphov till att BNP minskar med $30 \cdot 0,05 = 1,5$ procent. Givet dagens BNP-nivå rör det sig då om ett årligt produktionsbortfall på 80 miljarder kr.⁸ Om vi är något mindre försiktiga och istället utgår från den genomsnittliga effekten i de studier som sammanställts i Melo, Graham & Brage-Ardao (2013) blir produktionsbortfallet nära nog dubbelt så stort, mer precist 144 miljarder kr.

De beräknade BNP-effekterna av ett kraftigt bantat vägnät inkluderar dock även de negativa återverkningarna på godstransporterna. För de nyinvesteringsobjekt som ingår i den nu gällande nationella planen för investeringar i transportsystemet bedöms omkring tvåtredjedelar av de vägrelaterade nyttorna kopplade till förändrad restid/reskostnad vara hänförliga till personbilstrafiken (Trafikverket, 2018). Om vi antar att den kalkylerade BNP-effekten uppvisar samma fördelning skulle en 30-procentig minskning av personbilsinnehavet ge upphov till ett årligt produktionsbortfall på 50–100 miljarder kr.

Sammanfattning – bilens samlade samhällsekonomiska betydelse

För att få en uppfattning om bilens samhällsekonomiska betydelse har WSP gjort beräkningar som utgår från ett scenario där bilinnehavet reduceras med 30 procent. Bedömningen är att en sådan förändring skulle generera restidsförluster på över 40 miljarder kr. Bilinnehavet är dock även förenat med stora optionsvärden, vilket gör att den faktiska nyttoförlusten för hushållen sannolikt skulle bli långt större.

De nyttor som kan uttryckas i form av restidsvinster och optionsvärden är effekter som tydligt påverkar hushållens välfärd, men inte nödvändigtvis har någon betydelse för vårt samlade välstånd i termer av produktionsvärden. För att beskriva bilens betydelse för ekonomiskt tillväxt krävs därför andra angreppssätt.

Etablerade metoder för att uppskatta transportsystemets betydelse för den långsiktiga löneutvecklingen ger vid handen att en 30-procentig minskning av bilinnehavet skulle innebära ett samlat inkomststapp på 8–14 miljarder kr. Med en bredare ansats, baserad på makroekonomiska studier över infrastrukturens betydelse för det samlade produktionsvärdet i ekonomin, blir tillväxteffekten väsentligt större; 50–100 miljarder kr per år.

⁸ Med dagens BNP-nivå avses här potentiell BNP år 2021, såsom den beräknats av Konjunkturinstitutet. Den potentiella BNP-nivån speglar, enkelt uttryckt, den produktion som uppnås i ett neutralt konjunkturläge.

BILENS BETYDELSE EFTER PANDEMIN

Covid-19-pandemin har haft en betydande påverkan på resandet globalt. I Sverige har resandet påverkats av folkhälsomyndighetens rekommendationer att avstå från att resa kollektivt och arbeta hemifrån om så är möjligt. En majoritet, cirka 65 procent, av arbetstagarna arbetar fortfarande på arbetsplatsen även under pandemin och behovet av arbetsresor finns därför fortfarande enligt AKU. Hur resandet kommer att utvecklas framåt går inte att ge ett fast svar på men det finns tendenser som är värda att notera. Nya beteenden tenderar att leda till nya vanor, i synnerhet när beteendet pågått i över ett år.

Resande under pandemin

Enligt Trafikanalys resvaneundersökning för 2020 minskade det totala resandet med en tredjedel, vilket sannolikt beror på distansarbete och att sociala aktiviteter uteblivit. Minskningen har påverkat trafikslagen olika, där biltrafiken minskat med 7 procent, kollektivtrafiken påverkats mest med en minskning på cirka 43 procent, gångtrafik 4 procent medan cykeltrafiken ökat med 6 procent. Enligt preliminära data från resvaneundersökningen 2020 går det att signifikant säkerställa att arbetsresorna minskade och att skolresor minskade mest. Det sammanlagda resandet med personbil ser ut att ha minskat mest under våren 2020 för att därefter ligga över normala nivåer under sommaren och åter minska i augusti. Men osäkerheten är stor för dessa data. (Trafikanalys, 2021)

Svenskt kollektivtrafiks kollektivtrafikbarometer ger en tydligare bild av förändrade beteenden. Generellt kan sägas att den grupp som inte reste med bil tidigare, antingen för att bil inte fanns i hushållet eller körkort saknades, inte har börjat köra bil på grund av pandemin. Däremot har den grupp som både åker kollektivt och kör bil beroende på ärende avstått från att resa kollektivt och nästan hälften av dem valt att resa mera med bil. Effekten varierar något mellan kommuntyper men det är bara i storstäder som gång och cykel utgör en större andel av det ersatta kollektivtrafikresandet. De som körde bil redan innan pandemin har inte rest mer med bil under pandemin men även de har ersatt kollektivresor med bil. Resultatet är att andelen dagliga bilresenärer minskat medan antalet resenärer som reser 1-3 gånger i veckan med bil har ökat. För framtiden uppger cirka 75 procent att de kommer att återgå till tidigare resvanor i ett scenario där smittspridningen inte begränsar resmöjligheterna. (Svensk kollektivtrafik, 2021) (VTI, 2021)

Enligt resvaneundersökningen från 2020 avviker resor för service och inköp som faktiskt har ökat, vilket fått störst effekt på bil- och cykeltrafik. Biltrafik för inköp ökade med cirka 12 procent under pandemin. Det kan förklaras av ökat antal matinköp eller möjligen inköp för renovering vilket är en vanlig källa till resor på fritiden enligt tidsvaneundersökningen. Det ökade antalet resor för inköp bekräftar bilden från VTI:s studie från 2017 att e-handel inte nödvändigtvis minskar antalet resor.

Även resande kopplat till fritidsaktiviteter har minskat under pandemin. VTI har i en enkätstudie studerat förändringar av resande och preferenser under pandemin (VTI, 2021). Tabellen nedan visar data från studien över hur deltagarna själva uppgav att de ändrat sitt resande för olika aktiviteter.

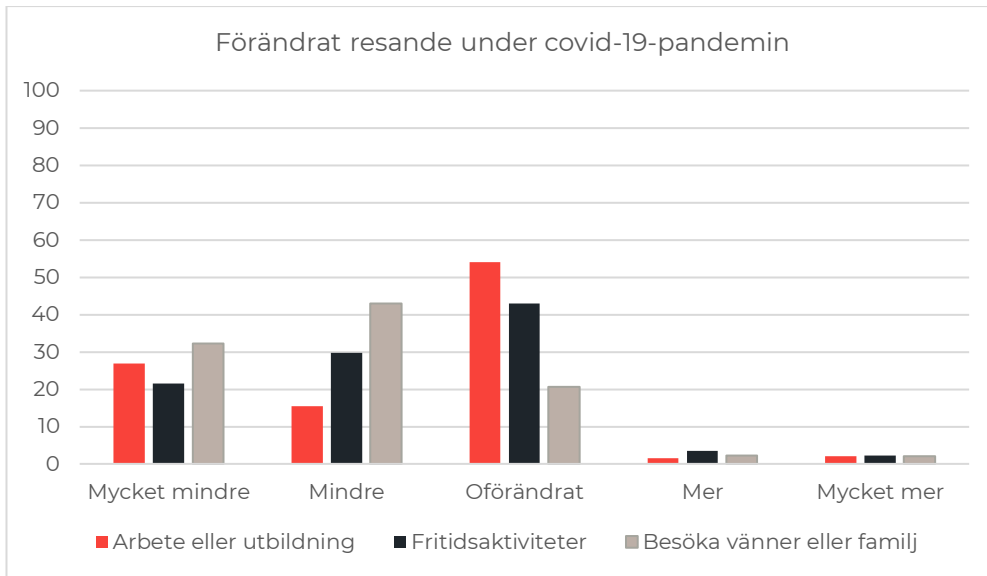


Diagram 28 - Förändrat resande under covid-19-pandemin, källa: VTI 2021

Resor för arbete och studier är den typ av resor som minskat minst, vilket är förväntat då arbete inte är möjligt att avstå från utan stora ekonomiska konsekvenser. Fritidsaktiviteter har ökat näst minst. Vilken typ av fritidsaktiviteter framgår inte och därför kan exempelvis tidigare fritidsaktiviteter ha bytts ut mot nya mer pandemianpassade aktiviteter. Att resa för att besöka familj och vänner är den aktivitet som respondenterna uppger minskat mest under pandemin, vilket också beskrivs som den största uppoffringen.

Resor efter pandemin

Samma undersökning från VTI blickar även framåt och respondenterna fick besvara hur de skulle välja att resa i framtiden om de fritt fick välja färdmedel (utan pandemirelaterade begränsningar), se tabellen nedan.

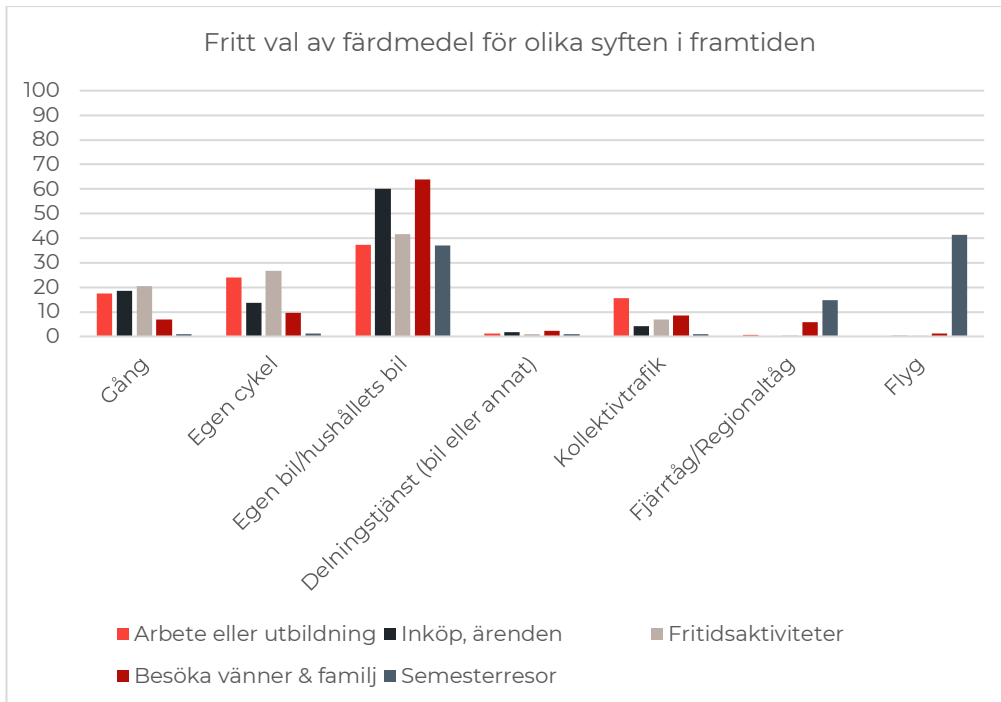


Diagram 29 - Fritt val av färdmedel för olika syften i framtiden, källa: VT1 2021

Resultatet visar att bilen är det mest önskade transportmedlet för alla typer av resor utom semesterresor där flyg är vanligast. Men frågan är vad resultatet egentligen speglar? Den övergripande slutsatsen från studien var att de flesta resenärer önskar att i någon form återgå till att resa som tidigare, vilket bekräftar bilden i svensk kollektivtrafiks undersökning. Det finns två undantag varav den första gruppen är de som arbetat på distans och i någon omfattning vill fortsätta arbeta på distans även i framtiden. De efterfrågar ett mer flexibelt resande i framtiden vilket premierar individuella färdssätt. Den andra gruppen är en relativt liten grupp som är mer tveksamma till att resa med kollektivtrafik i framtiden, särskilt om trängsel förekommer.

Mot bakgrund av den starka viljan att återgå till normalt resande kan resultatet snarare tolkas som en beskrivning av hur respondenterna behöver eller önskar resa i största allmänhet. Det visar att bilen har en fortsatt stark ställning och att framförallt cykel och gång kan ta marknadsandelar medan kollektivtrafiken främst ses som nödvändig för resor till och från arbetet. Även här bekräftas bilden som observerats tidigare i rapporten, att bilen också utvecklas som ett transportmedel för att förverkliga en aktiv fritid.

Allra viktigast är de sociala aktiviteterna, att umgås med barnbarn, vänner eller hälsa på släkten på helgen. De sociala aktiviteterna ska inte underskattas. Bilen är också fortsatt viktig för inköp. Även i en postpandemisk framtid där e-handel förutspås växa tycks människor fortsatt anse att bilen behövs för att göra nödvändiga inköp. Även bilens roll för semesterresorna är intressant att observera. Under den tidigare så kallade *flygskammen* diskuterades tågets ökade roll och semester med tåg ökade också markant. Bilens roll som alternativ till flygsemester förekom inte i debatten i samma utsträckning, trots att bilen historiskt haft en central roll i svenskars semestrande. Resultatet visar att bilen är ett viktigt alternativ till flygsemester även fortsättningsvis.

En ytterligare intressant observation är att delningstjänster oavsett om färdslaget är cykel, elskoter eller bil inte ännu vunnit allmänhetens breda intresse. Det är mycket möjligt att vanan att själv förfoga över ett eget fordon tar längre tid att förändra än vad marknaden förväntat sig. En annan möjlig förklaring utifrån den livsstil

som presenterats i rapporten med ett pressat arbets- och familjeliv behöver tryggheten och flexibiliteten i att förfoga över egen bil och cykel. Det innebär att det fortfarande finns utmaningar med att etablera mobilitet som tjänst som ett reellt alternativ i transportsystemet. En annan möjlighet är att mobilitetstjänster ses som ett komplement till de huvudsakliga transportslagen och därför inte dyker upp som första svar inom respektive område.

En möjlig spaning av bilens roll efter pandemin

Troligen kommer det totala resandet efter pandemin att initialt vara på en lägre nivå än innan pandemin. Särskilt tjänsteresor där distansarbete blivit ett reellt alternativ borde ha påverkats permanent. Även resor till och från arbetet kommer sannolikt vara lägre på grund av ökat distansarbete, vilket påverkar resande med bil och kollektivtrafik mest. Individuella färdmedel som bil och cykel har generellt påverkats mindre och möjligen ökat vilket ger dem ett försteg när restriktionerna släpps. Kollektiva färdmedel som flyg, tåg och kollektivtrafik har drabbats mest och kommer troligen att kräva en längre tid innan nivåerna återhämtas.

Distansarbetet har inneburit en ny typ av flexibilitet vilket kan innebära att resandet i större utsträckning sprids ut över dagen, vilket i sin tur kan innebära mindre problematik avseende trängsel. Ett utspritt resande stärker individuella transportsätt med högre flexibilitet.

På längre sikt påverkas resandet troligen mera av strukturella samhällsförändringar. Det är tveksamt om pandemin förändrar rådande samhällstrender men vissa kan ha försvagats eller förändrats av den digitalisering som pandemin medfört. Även om storstäderna haft lägre inflyttning under pandemin vilket bland annat förstärkt ett negativ inrikes flyttnetto för Stockholm är det inte troligt att urbaniseringen avtar. Med urbanisering avses att tätorter växer mer än landsbygden. Pandemin har förstärkt den underliggande trenden att fler efterfrågar boende i småhus, vilket syns tydligt i kraftigt stigande priser relativt bostadsrätter. Det främsta argumentet för en fortsatt sådan utveckling är att distansarbete ett par dagar i veckan möjliggör längre reseavstånd till arbete förutsatt att individen kan tänka sig samma totala restid varje vecka. Detta möjliggör ett boende som redan tidigare varit önskat, men ansågs innebära för stor kostnad i form av lång restid.

Vilka typer av boenden som byggs styrs av kommunerna och planering för ökat småhusbyggande kan ta tid. På sikt kan kommuner som har högre småhusbyggande och planerar för småhus öka i attraktivitet vilket kan påverka utbudet i fler kommuner. Ökat småhusbyggande leder till ökat behov av resor med personbil för både arbetspendling och resor på fritiden.

Litteraturförteckning

Andersson, P. J. (den 3 April 2020). *Vagabonds resebarometer: Förra året ökade resandet till nya rekordnivåer*. Hämtat från Vagabond.se:

<http://www.vagabond.se/artiklar/artiklar/20200403/vagabonds-resebarometer-forra-aret-okade-resandet-till-nya-rekordnivaer/>

Andersson, P. J. (den 9 mars 2021). *Så reste vi under coronaåret*. Hämtat från Vagabond:

<https://www.erv.se/contentassets/da75ad6d49eb4767af5db7a9fc3a30fc/resebarometern-2021.pdf>

Andersson, P. J. (den 9 mars 2021). *Så reste vi under coronaåret*. Hämtat från Vagabond:

<https://www.erv.se/contentassets/da75ad6d49eb4767af5db7a9fc3a30fc/resebarometern-2021.pdf>

- Börjesson, M., Eliasson, J., & Isacson, G. (2013). *Infrastrukturens påverkan på ekonomisk tillväxt, i "Tillväxt- och sysselsättningseffekter av infrastrukturinvesteringar, FoU och utbildning", Specialstudier Nr 37. December 2013.* Konjunkturinstitutet.
- English, J. (den 29 Augusti 2019). The Commuting Principle That Shaped Urban History. *Bloomberg CityLab*, ss. <https://www.bloomberg.com/news/features/2019-08-29/the-commuting-principle-that-shaped-urban-history>.
- Kågeson, P. (2014). The causes and effects of declining driver license holding in Sweden, CTS Working Paper 2014:13. *Centre for Transport Studies, KTH*.
- Lindelöw, D. (2018). *Running to stand still - The role of travel time in transport planning.* SWECO.
- Melo, P. C., Graham, D. J., & Brage-Ardao, R. (2013). The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence. *Regional Science and Urban Economics*, vol 43, nr 5, ss. 695–706.
- SCB. (2012). *Nu för tiden, en undersökning om svenska folkets tidsanvändning 2010/2011: levnadsförhållanden rapport 123.* SCB.
- SCB. (den 19 april 2018). *Vanligast för barn att bo i småhus.* Hämtat från scb.se: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/hushallens-boende/pong/statistiknyhet/hushallens-boende/>
- SKR. (2017). *Kollektivtrafikens kostnadsutveckling - en överblick.* Stockholm: Sveriges kommuner och regioner.
- SOM-institutet. (2018). *Trafikvanor och attityder i Västra Götaland, SOM-rapport nr 2018:25.* Göteborg: Göteborgs Universitet.
- Svensk Fastighetsförmedling. (2019). *Bostäder och flyttströmmar: trendrapporten 2019.* Svensk fastighetsförmedling.
- Svensk kollektivtrafik. (2019). *Kollektivtrafikbarometern: Årsrapport 2019.* <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2019.pdf>: Svensk kollektivtrafik.
- Svensk kollektivtrafik. (2021). *Kollektivtrafikbarometern, Årsrapport 2020.* Svensk kollektivtrafik.
- Svensk kollektivtrafik. (2021). *Kollektivtrafikbarometern: Tema 2020 - Coronapandemin.* Svensk kollektivtrafik.
- Trafikanalys. (2018). *Metodval inför kommande resvaneundersökningar: PM 2018:10.* Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2019). *Transportarbete i Sverige - om metoderna för att beräkna transportarbete: PM 2019:5.* Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2020). *Förvärvsarbetandes tillgång till kollektivtrafik, bilinnehav och reskostnader: PM 2020:4.* Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2020). *Resvanor i Sverige 2019: Kvalitetsdeklaration.* Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2021). *Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer - en rumslig ekonometrisk analys: Rapport 2021:1.* Stockholm: Trafikanalys.

- Trafikanalys. (2021). *Transporter och resande i en postpandemisk värld - trender och mottrender: PM 2021:4*. Trafikanalys.
- Trafikverket. (2018). *Regionalekonomiska effekter av planförslagen 2018-2029, Beräkningar med Samlokmodellen*.
- Trafikverket. (2018). *Samlad effektbedömning av förslag till nationell plan och länsplaner för transportsystemet 2018-2029, PM Effekter för godstrafik Systemanalys ÅP 2018-2029*.
- Trafikverket. (2020). *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2020). *Prognos för persontrafiken 2040, Trafikverkets basprognoser 2020-06-15*. Borlänge: Trafikverket.
- VTI. (2017). *Köpa mat online? VTI rapport 977*. VTI.
- VTI. (2021). *Resande under covid-19 och blickar mot framtiden: Enkät- och intervjustudie*. VTI.