



**FAKTA OCH  
MYTER OM  
“PEAK CAR”**

Text och produktion: Scantech Strategy Advisors 2014.

## Finns "Peak Car"?

I samhällsdebatten förekommer ibland uttrycket "Peak Car". Betydelsen av "Peak Car" varierar, men syftet är oftast att sätta en bild av att bilen kommer att ha mindre betydelse i framtiden. Tar man detta budskap på allvar finns risken att samhällsplaneringen görs utan att reservera plats för morgondagens fordon. Detta är felaktigt.

I denna skrift granskas några av de påståenden som nämns i debatten om "Peak Car". När det gäller denna typ av fakta förändras situationen löpande, särskilt försäljningen av nya bilar varierar med konjunkturen. Klart är dock att det totala antalet bilar, netto, ökar i Sverige och att bilen totalt dominerar resandet.

Fakta i denna skrift är hämtad från offentlig statistik från SCB, Trafikverket, Trafikanalys, BIL Sweden, OICA samt från en enkätundersökning från SKOP. För den som själv vill skaffa sig en bild rekommenderas särskilt läsning av Trafikanalys Reservaneundersökning och BIL Swedens årsbok Bilismen i Sverige.

Begreppet "Peak Car" introducerades i början på 1990-talet och populariserades av den brittiska professorn Phil Goodwin. Till skillnad från förebilden begreppet "Peak Oil", som bygger på att oljan ska ta slut, är det ingen som hävdar att det inte skulle gå att bygga fler bilar. Däremot hävdas bl a att bilresandet per person minskar - och likaså det totala bilresandet och bilförsäljningen. Dessutom ska tydligen även intresset för att ta körkort minska. Hur är det egentligen med dessa påståenden?

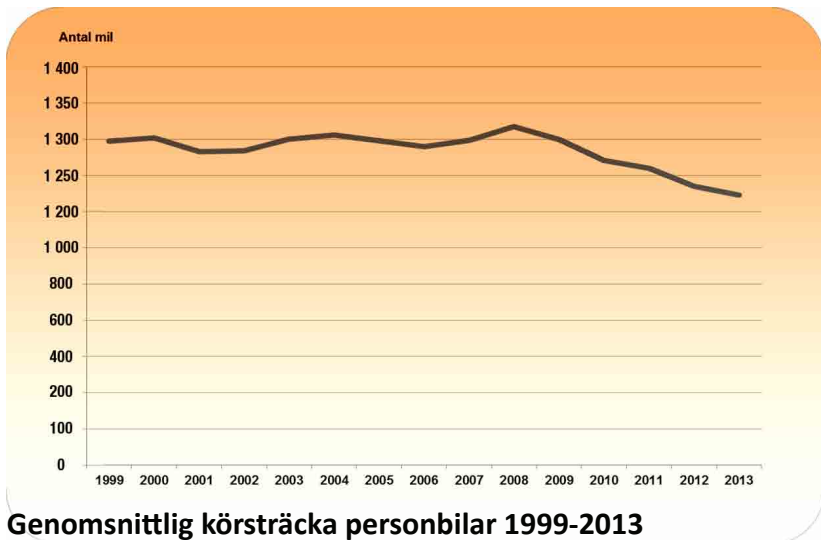


## Myt 1 - Att bilresandet minskar

Det hävdas ibland att bilresandet minskar eftersom årlig körsträcka per bil minskat något.

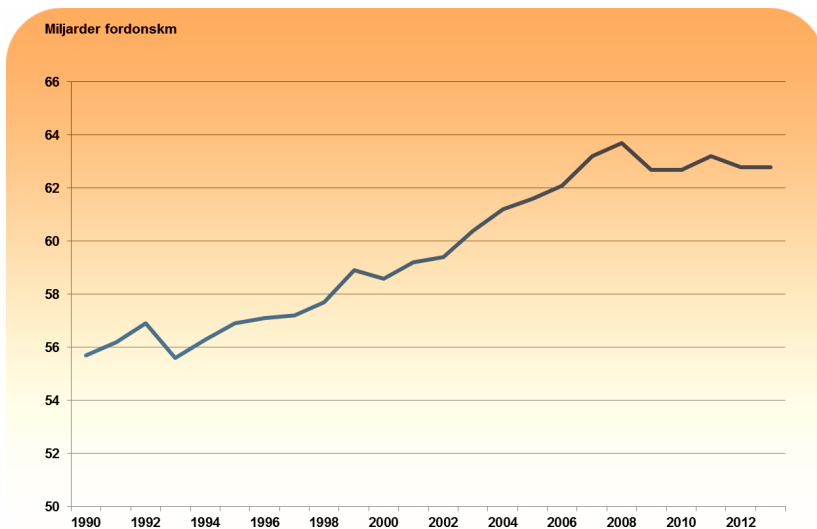
**Fakta visar att mätningar av den årliga körsträckan per bil visar på en svagt minskad körsträcka, men detta sker samtidigt som allt fler familjer får tillgång till mer än en bil. En rimlig förklaring är att när en familj får tillgång till mer än en bil behöver inte varje bil rulla lika långt.**

Bilprovningen har statistik över årlig körsträcka per bil som baseras på mätarställning i de bilar som besiktigas, vilket sker första gången efter tre år och en skattning görs för nya bilar. Denna statistik visade på en topp år 2008 på 1317 mil. Därefter visar mätningarna på något sänkta körsträckor efter finanskrisen. Senaste mätningen visar på 1223 mil per bil och år (källa: SCB/Trafikanalys).



**Genomsnittlig körsträcka personbilar 1999-2013**

(källa: SCB/Trafikanalys)



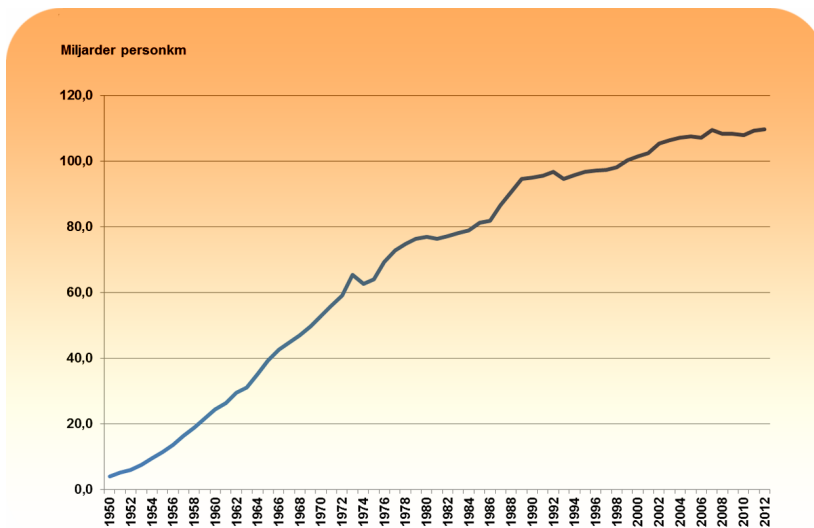
### Personbilers trafikarbete i fordonskilometer

(källa: Trafikanalys)

Antalet bilar i Sverige fortsätter att öka med ca 40 000 per år (källa: SCB) och antalet hushåll som har tillgång till minst två bilar har ökat de senaste tio åren. Detta gäller även för hushåll i storstäder och förortskommuner (källa: SCB/Trafikanalys). Samma undersökning visar även att andelen hushåll som helt saknar bil har minskat från 24,5 till 23,3 procent.



**Personbils trafikarbete på det statliga vägnätet**  
 (källa: Trafikverkets mätningar)



**Resande med bil i personkilometer**  
 (källa: Trafikanalys)

Trafikverket gör bedömningen att biltrafiken kommer att fortsätta öka: "Med dagens förutsättningar visar Trafikverkets långsiktiga prognoser på en fortsatt ökning av biltrafiken. Vi har nu ett 'hack i kurvan' efter finanskrisen 2008, liksom vi hade vid finanskrisen 1991 och oljekrisen 1973. Dessa hack behöver alltså inte betyda att vi uppnått ett så kallat "peak car"." (Trafikverket 2014-06-07).

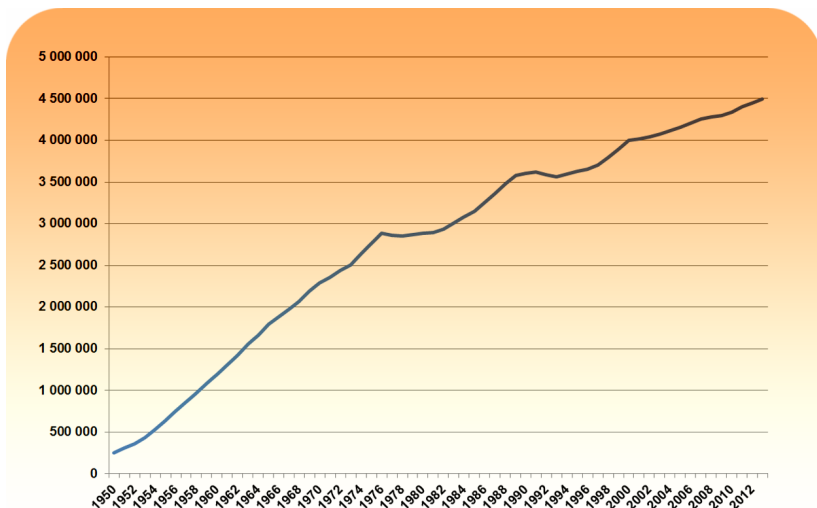


## Myt 2 - Att antalet bilar minskar

Det hävdas att bilförsäljningen har toppat i Sverige och att antalet bilar nu minskar.

**Fakta visar att i Sverige ökar personbilsbeståndet stadigt med ca 40 000 bilar per år. Nybilsregistreringen varierar med konjunkturen, men antalet personbilar ökar stadigt och det gör även antalet bilar per 1000 invånare.**

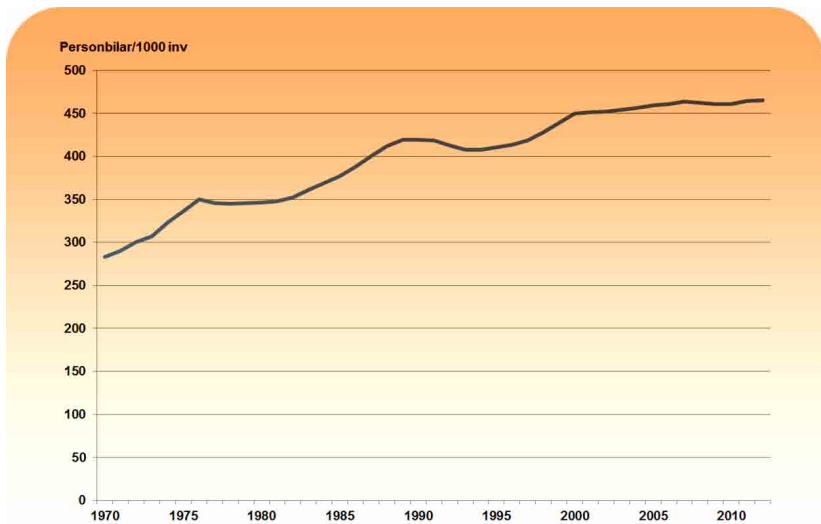
År 2013 fanns det ca 4,5 miljoner personbilar, enligt SCB. Det totala antalet bilar beror på nybilsregistreringen och hur många gamla bilar som skrotas.



### Personbilsbeståndet 1950-2013

(källa: SCB)

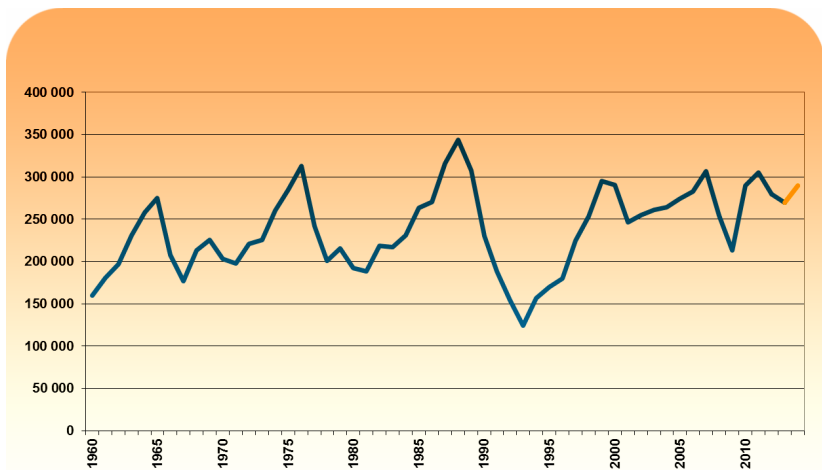
Antalet personbilar i trafik per 1000 invånare ligger på 466 och har ökat stadigt sedan 1970-talet. I samband med finanskrisen sjönk andelen något, men ökar nu åter och ligger högre än före krisen (källa: SCB).



### Personbilar per 1000 invånare 1970-2013

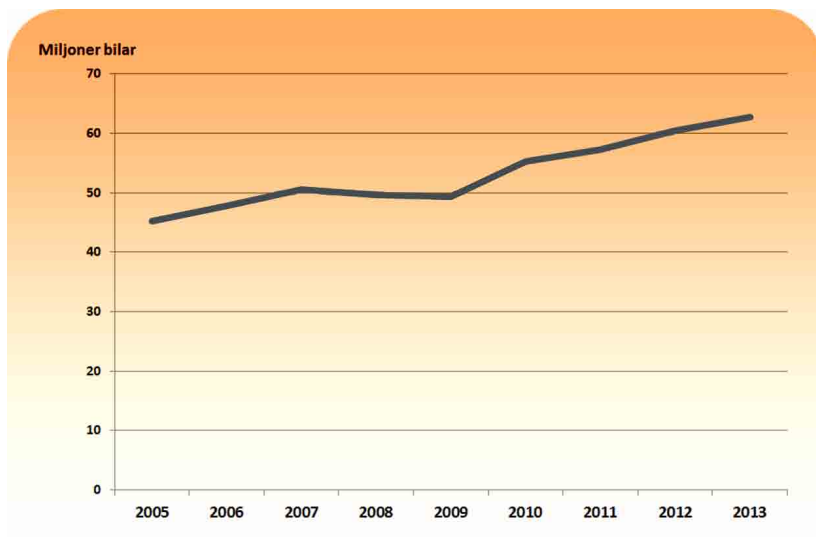
(källa: SCB)

Bilförsäljningen i Sverige varierade kraftigt under 1970-, 80- och 90-talet med toppår 1976, 1988 och 1999. Under 2000-talet har inte, förutom under finanskrisen 2008/2009, variationerna varit lika stora. År 2013 nyregistrerades ca 270 000 bilar vilket var 10 000 färre än året före. Under 2014 har dock nyregistreringarna ökat varje månad. Den långsiktiga trenden för nybilsregistreringen är positiv.



**Nyregistrerade personbilar 1960-2014 med prognos för 2014**  
*(källa: BIL Sweden)*

Globalt ökar bilförsäljningen stadigt. År 2005 såldes 45 miljoner, år 2010 såldes 55 miljoner och år 2013 såldes hela 63 miljoner bilar. I samband med finanskrisen 2007-2009 stabiliserades försäljningsnivån på ca 50 miljoner för att sedan åter ta fart år 2010. Försäljningen ökar mest i Ryssland, Asien, Mellanöstern, Sydamerika och Afrika, medan den tappat fart något i EU. I USA rasade bilförsäljningen under finanskrisen men är nu åter uppe på samma nivå som före krisen (källa: OICA).



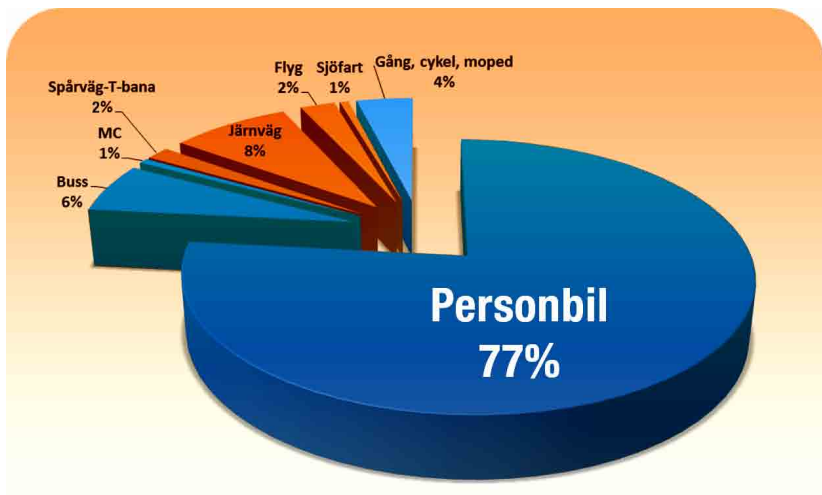
**Global personbilsförsäljning. Miljoner bilar**

*(källa: OICA)*

## Myt 3 - Att beroendet av bilen minskar

I debatten om "Peak Car" får man bilden av att vårt beroende av bilen för olika resor minskar, att många bilresor är onödiga och att det skulle gå att begränsa bilanvändningen.

Fakta visar att vårt samhälle är helt beroende av bilresor. Det finns 4,5 miljoner personbilar i Sverige. Av det totala resandet räknat som personkilometer svarar bilen för 77 procent, järnväg 8, buss 6, flyg 2 och tunnelbana/spårväg för 2 procent. Gång, cykel och moped svarar tillsammans för 4 procent. Bilen dominerar således resandet totalt och andelen bilresande har legat strax under 80 procent sedan slutet av 1970-talet.



Resande, andelar efter personkilometer, med olika trafikslag. Hela 88 procent sker på gator och vägar.

(källa: Trafikanalys)

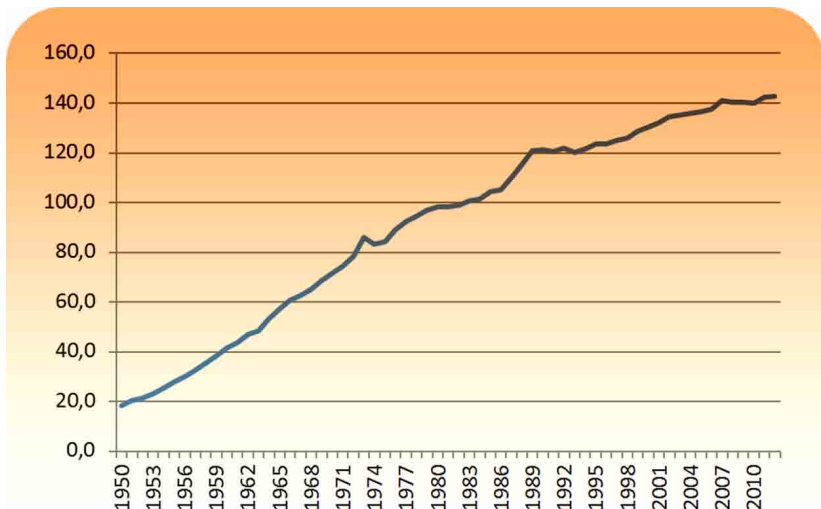
Hela 85 procent av de svenska hushållen har tillgång till minst en bil (källa: SKOP 2013). Allt fler hushåll väljer också att ha tillgång till fler än en bil. År 2011/12 hade 25 procent av hushållen tillgång till två eller fler bilar, en ökning med två procentenheter från 2005/06 (källa: SCB RVU RES). Fler män än kvinnor äger bil, 2,3 miljoner män äger bil mot 1,2 miljoner kvinnor och det är kvinnors bilägande som ökat mest de senaste decennierna (källa: SCB).

Att ha tillgång till fler än en bil gör att vi friare kan välja var och hur vi vill bo. Bilen står idag för 68 procent av de arbetsrelaterade resorna (källa: Trafikanalys). Utan tillgång till bil skulle 47 procent av svenskarna ha mycket svårt att bo kvar i sin nuvarande bostad. Nästan hälften av barnfamiljerna (46 procent) tror att barnens fritidsaktiviteter skulle försvåras väldigt eller ganska mycket om de inte hade tillgång till bil och om hushållet skulle sakna bil skulle "livspusslet" bli svårare för hela 88 procent (källa: SKOP 2013).

## Myt 4 - Att det totala resandet minskar

Det finns de som säger att efterfrågan på resande kommer att minska framöver och ny teknik för exempelvis videomöten kommer att ersätta behovet av resor.

**Fakta visar att resandet ökar med alla trafikslag. Statistiken visar att persontransportarbetet i Sverige ökade med 2.9 miljarder kilometer år 2010 till 2012. Bilen dominerar med 77 procent av allt resande. Resandet är inget man gör för resandets egen skull utan det är nödvändigt för att kunna arbeta, komma till skolan, lämna och hämta på dagis och göra sina inköp.**



**Totalt inrikes resande med alla trafikslag i personkilometer från 1950 till 2012**

*(källa: Trafikanalys och SIKA PM 2004:7)*

Samtidigt som ny teknik ersätter en del möten innebär den också att vi kan ha fler kontakter och även kontakter längre bort som vi också reser för att träffa. Arbetsmarknadens förändring med fler byten av arbetsgivare, flexiblare yrkesroller och högre specialisering är trender som talar för ökade krav på mobilitet.



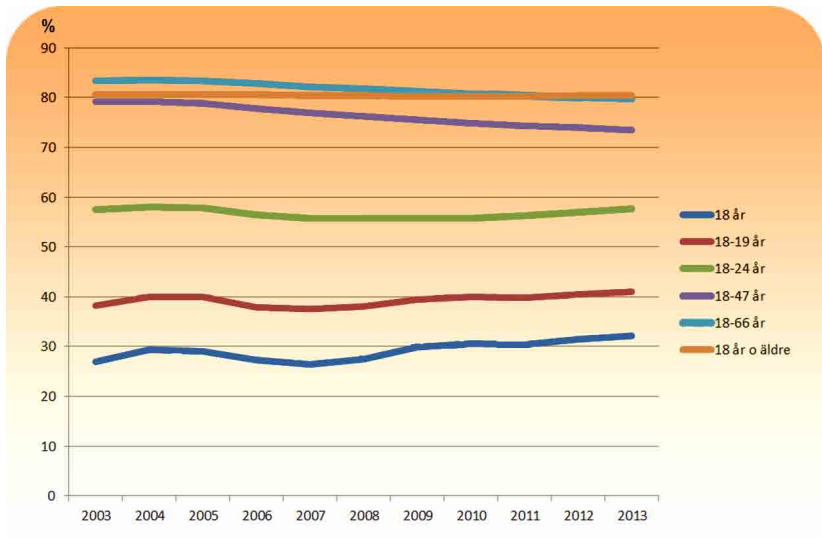
## **Myt 5 - Att andelen unga som tar körkort minskar**

Det hävdas att allt färre unga kommer att ta körkort i framtiden.

**Fakta visar att fler 18-19-åringar tog körkort på 1980- och 1990-talet än idag. Ungdomar väntar idag med att ta körkort. Det är fler som studerar och ungdomsarbetslösheten har bromsat upp efterfrågan på att ta körkort redan vid 18 år. Fler tar sedan körkort när studierna är klara, första jobbet på plats och familjelivet börjat. De senaste åren har dock andelen 18-19-åringar som tar körkort börjat öka igen. Variationerna är dock stora mellan land och stad.**

Ungefär hälften av alla 19 åringar har idag körkort jämfört med närmare 70 procent i början på 1990-talet (källa: Trafikverket). I åldersgruppen 25-47 år är skillnaden hälften så stor och i åldersgruppen 48 år och äldre har fler körkort idag än på 1990-talet. Totalt är det fler svenskar som har körkort. Hela 6,2 miljoner svenskar har körkort vilket är över 80 procent av befolkningen som är 18 år eller äldre.

De senaste 10 åren har andelen körkortsinnehavare legat tämligen konstant i alla åldersgrupper men med en viss ökad andel för 18- och 18-19-åringar.



### Andelen av befolkningen med B-körkort

(källa: Körkort: Vägverket/Transportstyrelsen och antal invånare: SCB)

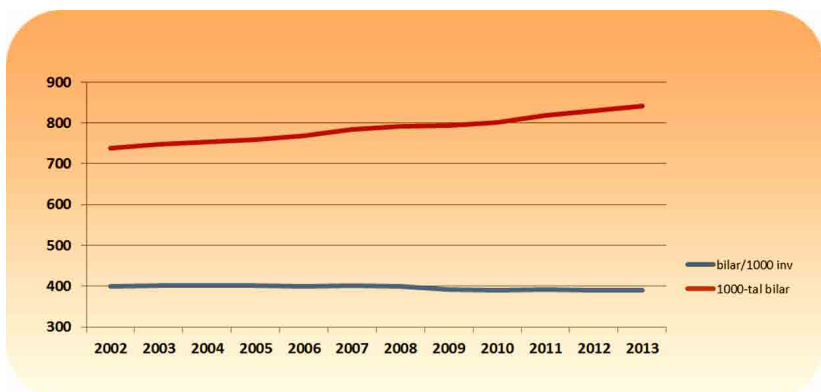
Att allt fler äldre har och tar körkort har stor betydelse för bilmarknaden. Detta är en ny stor potential för bilförsäljning både i Sverige och globalt.

## Myt 6 - Urbaniseringen minskar behovet av att planera för biltrafik

Det påstås ibland att urbaniseringen gör att man inte behöver planera för lika mycket biltrafik i framtiden.

**Fakta visar att även i växande städer ökar behovet av plats för bilen. I en tät stad kan individers beroende av bilen minska, men eftersom städerna får fler invånare ställs ändå krav på fungerande infrastruktur för biltrafik - inte minst för att täcka behoven för olika support- och servicetjänster.**

I Stockholms län är andelen bilägare lägre än för genomsnittet i Sverige; 391 jämfört med 466 bilar per 1000 invånare. Men med allt fler invånare ökar ändå antalet bilar i länet vilket ökar kraven på vägsystemen. Från 2002 till 2013 har antalet bilar ökat med 14 procent i Stockholms län och antalet bilar som ägs av juridiska personer har ökat nästan dubbelt så snabbt. Samma förhållande gäller också i Stockholm stad.



**Personbilar i Stockholms län, per tusen invånare och totalt**  
(källa: SCB)

Det sägs att sedan vi människor lämnade nomadlivet och blev fast bosatta har vi rest ungefär en timme per dag. I takt med bättre och snabbare kommunikationer kan man resa allt längre på en timme. Utvecklingen av städer följer också detta mönster, städer har växt med möjligheterna att röra sig från promenadstäder till storstäder med vägar och spårtrafiksystem. Ju fler arbetsplatser, servicefunktioner mm som kan nås på kort tid desto effektivare städer. Klarar beslutfattarna inte av att tillgodose behovet av mobilitet innebär detta på sikt att tillväxten begränsas.

Utmaningen i växande städer är att täcka behovet för alla former av mobilitet. Det krävs plats för gång- och cykeltrafik, ny och smartare kollektivtrafik men också för fler bilar. Platsbristen gör att alla trafikslag måste utnyttjas effektivare. Vi kommer att få se nya former av individuell mobilitet som tar mindre plats och system som gör att dessa kan delas av flera. För att täcka behovet av mobilitet för allt fler äldre kommer vi förmodligen också att se fordon som kan köras inne i fastigheter, såsom gallerior.

När fler flyttar från landsbygden minskar tillgången till service där, vilket ökar reslängder och ställer högre krav på eget ansvar för transporter. Bilberoendet kommer sannolikt att öka på landsbygden.

## Tankar om framtiden

Antalet bilar fortsätter att öka i Sverige. De flesta hushåll har tillgång till bil och många hushåll skaffar sig fler än en bil. Bilen dominerar dessutom totalt resandet och har gjort så i årtionden. I storstäder har färre bil men i växande städer innebär befolkningstillväxten att det totala antalet bilar ändå ökar. Detta ställer krav på trafiksystemen. Därför är det fel att planera samhället utan att skapa plats för bilen och individuell mobilitet.

I Sverige gjordes prognoser på 1960-talet baserade på teorin om att introduktion av ny teknik sker i tre faser; introduktionsfas, expansionsfas och mättnadsfas. Dessa prognoser har dock gång på gång visat sig underskatta efterfrågan. Modellerna har ofta tagit fasta på en mättnad i antalet hushåll med bil men inte att hushållen också skaffar sig flera bilar. I USA fanns det forskare som förutsåg att marknaden för bilar skulle nå en mättnad redan i slutet av 1930-talet. Alla dessa prognoser har hittills visat sig felaktiga.

Globalt har bilförsäljningen ökat med nästan 40 procent sedan 2005 med de största tillväxtmarknaderna i främst Asien, Afrika och Sydamerika.

Morgondagens bilar kommer med stor sannolikhet att vara helt utsläppsfria, mycket tysta och oehört säkra. Dessutom introduceras nu lösningar som assisterar förare och underlättar bilkörandet, vilket skapar nya förutsättningar för till exempel funktionsnedsatta och äldre. På längre sikt kommer vi att få se självkörande bilar. Framtidens bil kommer att ge fler tillgång till individuell mobilitet och underlätta vardagen för fler. Utmaningen blir att finna smarta lösningar för de krav som urbaniseringen ställer när det gäller mobilitet och plats.







[www.bilsweden.se](http://www.bilsweden.se)



[www.mrf.se](http://www.mrf.se)