ANTOLOGI OM BEHOVET AV MOBILITET FÖR LEVANDE URBANA MILJÖER

MAJ 2025

Innehåll

Utan bilen stannar staden!	1
Oändligheten i en Michelinguide	4
Bilen och handeln	9
Staden behöver bilen	14
Bilen är oslagbar – det är dess största nackdel	19
Smartare parkeringshus kan liva upp city	25

Utan bilen stannar staden!

Staden är hotad. Länge rådde en stark urbaniseringstrend men idag står inte längre storstädernas centrum för befolkningstillväxten. Det är de stadsnära områdena som växer snabbast. The Economist visade statistik över hur priserna på fastigheter sjunkit på Manhattan och ökat runt om New York sedan pandemin. Även svensk statistik visar att det är att kranskommuner är vinnare i befolkningstillväxt. Stadscentra utarmas när handel, service och arbetsplatser flyttar ut. En utveckling driven av e-handel, distansarbete och externhandel som fick en boost under pandemin. Utvecklingen förstärks när boende i städernas centra vill se begränsningar av trafiken som begränsar tillgängligheten för de som bor utanför.

Det finns förstås anledningar till det nya ideal, där staden snarare består av små lokalsamhällen bredvid varandra och gatornas funktion gått från att vara kommunikationsytor till trafikfria gemensamhetsytor, fått ett visst genomslag framförallt hos debattörer och stadsplanerare. Men det som ger staden livskraft och förmåga att utvecklas är tillgängligheten för många till mycket och då inte bara inom ett avgränsat område. Där vi för ett halvsekel sedan behövde försvara städernas kulturarv från dåtidens normer inom stadsplaneringen behöver vi idag säkerställa att det är som städernas livsnerv - tillgängligheten för alla typer av mobilitet - inom och till städerna inte tappas bort.

Tyvärr är debatten om staden starkt polariserad. De som vill se begränsningar av biltrafiken beskriver sina motståndare som företrädare för den politik som fördes på 1950 och 1960-talet då stadskärnor ödelades för att ge plats åt trafikleder. Det torde vara få om ingen som driver denna linje idag. Däremot är det så att framgångsrika städer behöver mycket mobilitet. Värdet av staden är att möjliggöra många möten, få till fler affärer och öka utbudet på arbetsmarknaden. Genom goda förbindelser inom staden och till och från stadskärnor berikas dessa av kompetens och köpkraft från de nu allt attraktivare förorterna. För att klara detta behövs alla former av mobilitet. Städer behöver god kollektivtrafik och det är både hälsosamt och bra för miljön om många kan gå och cykla. Modern eldriven mikromobilitet kan på sikt, givet ökat trafiksäkerhetsmedvetande, också få en ökad roll. Men även bilen har en roll i denna mix. Bilen är helt avgörande för många servicetjänster för att få en stad att fungera dygnet runt. Bilen ökar också tillgängligheten till stadskärnan för de som bor utanför. Många i staden behöver bilen för att effektivt kunna nå mål utanför stadskärnan, att ha ett kollektivtrafiksystem som täcker alla individers unika resmönster är i praktiken en omöjlighet. Det går inte

heller att komma runt att så snart man lämnar stadskärnor så är bilen det helt dominerande trafikslaget och att helt exkludera detta är att stänga ute resten av samhället. Vi lever i en tid av ökad politisk polarisering mellan stad och land som ideologiskt motiverade bilbegränsningar riskerar att förstärka. Man skulle kunna beskriva det som vår tids nya stadsmurar mot omlandet. Financial Times ledarsida har väckt tanken att stadsbor kanske helt enkelt inte vill träffa de som kommer från ”landet”.

KAK anser att debatten om bilen i staden behöver nyanseras. De som vill stänga ute bilen från staden riskerar att ställa till med stor skada för stadskärnorna. Vi som ser värdet av att staden bör ha gator framöver även med plats för biltrafik vill därför bidra med ett antal perspektiv till en debatt där många pratar förbi varandra istället för med varandra.

För det första är bilden av bilen ofta präglad av en utsläppsproblematik som inte längre är korrekt. Vi går nu mot en tyst och utsläppsfri trafik som borde kunna få konsekvenser för stadsplaneringen. Ofta framförs platsbrist som argument mot bilen och detta är helt klart ett problem i världens megastäder, men möjligen mindre i våra svenska städer. Icke förty bör vi exempelvis se hur parkering skulle kunna ordnas i stadskärnor så att gatuutrymme kan frigöras för trafik och även gågator i den mån handel och annan service efterfrågar detta. Inspiration kan hämtas från Tyskland där städer ser parkering som en allmännytta och därmed delfinansierar underjordiska parkeringshus på samma sätt som vi finansierar kollektivtrafik, min egen text i denna antologi tar upp lärdomar från Tyskland.

I denna antologi har vi samlat ett antal röster för en mer balanserad syn på bilen med särskilt fokus på staden. Malin Lernfelt, chefredaktör för Liberala nyhetsbyrån skriver personligt om vad bilen och bilresor betyder för familjer och om bilhatet som lyckligtvis inte verkar omfamnas lika starkt av unga. Lars Anders Johansson, författare och journalist, ger ett historiskt perspektiv på stadsplanering och bilen och pekar på att till och med antika städer som Antibes välkomnar bilburna besökare. Alrik Söderlind, med bakgrund som chefredaktör för auto motor & sport, ger en lång exposé på bilen och tekniken och frågar sig om bilen kanske är för bra. Slutligen skriver Nils Bohlin utgivare av Retail Thoughts, ett nyhetsbrev om handeln och omvärlden, om hur bilen formar handelns villkor, stadsutvecklingen och människors vardag långt in i framtiden.

Vi hoppas att denna antologi ska lite fler och mer balanserade perspektiv på bilen och staden. Vi gillar bilen men även de som inte gillar bilen behöver öppna ögonen för att staden behöver mobilitet, även bilburen sådan.

Trevlig läsning!

Anders Ydstedt
Ordförande KAKs expertråd

Oändligheten i en Michelinguide

Solen spelar över de blommiga tapeterna. Från klockradion på furuhyllan på väggen strömmar morgonnyheterna. De digitala siffrorna i lysande rött skvallrar om att det snart är dags att ge sig iväg. Men ännu trängs Göteborgs-Posten på frukostbordet med kaffekoppar, hönökaksmackor och apelsinjuice. Det är en helt vanlig morgon. Än så länge.

En stund senare är det inte det. Familjens stolthet, en skimrande ljust metallicblå Volvo GLT som precis som alla andra mornar skulle rullat iväg mot Torslandaverken med pappa vid ratten, hänger på sniskan över ett par slitna domkrafter ute på parkeringen. Under natten har någon klåfingrig typ befriat henne från samtliga fyra hjul. De tjusiga fälgarna är borta. Igen. Det är uppenbarligen inte bara vi som tyckter att AKX920 är en pingla.

I baksätet på den där Volvon, och flera andra, växte jag upp. Som barn i 80- och 90-talets Göteborg, med en förälder tillhörande tjänstemannakadern vid PV:s huvudkontor, blev det en naturlag med Volvobilar i familjen. Tjänstebilarna byttes ut med jämna mellanrum. En del köptes in och fick stanna längre. De flesta modeller passerade revy i vårt billiv. För det var ett billiv. Inte i betydelsen att det hos någon av oss fanns ett särskilt särskilt intresse för motorfordon. I min familj finns varken kunskap nog att hänga i garage och mecka eller lust att ströga runt för sakens skull. Men bilarna var tveklöst själva förutsättningen för så många av livets allra bästa stunder.

Helgerna hos mormor och morfar på Hindås där vi plockade bär och svamp och åt söndagmiddag som mormor lagat med sina skatter från trädgården. Loven hos farfar i Uppsala, eller på gården i Dalarna där gammelfaster Hanna bjöd på karameller på sjungande orsamål. Och somrarna då dörren mot världen slogs upp på vid gavel.

Mamma vände för en stund ryggen åt sina patienter på det stora sjukhuset och packade omsorgsfullt bagageluckan likt en tetrismästare. Pappa tog med oss barn till biblioteket där vi fick låna kassar med böcker för många och långa timmar på resa. Sen var det dags. De vuxna där fram, jag och mina bröder där bak med kuddar, filtar och bilgodis.

Volvon rullade ut på E6:an med sikte på Helsingborgs hamn. Hade man tur hette färjan något så tjusigt som Carola, samma som Sveriges största stjärna. Sedan vidare mot danska Rödby och båten till Puttgarden. Och sen…precis

vart som helst. Ofta fanns det något slutmål, om någon vecka eller två, men vägen dit kunde se ut hur som helst. Således hamnade vi i Alhambra, Mont Saint Michel, Salzburg, Venedig, Versailles, Heidelberg, Gibraltar, Bryssel, Juan Les Pins, Prag, London, Luxemburg, Andorra, Split, och på många andra ställen vars namn jag glömt men som präglat mig för livet.

Ena dagen övernattade vi på en tysk bondgård, serverades brötchen till frukost och snubblade över nyskjutna hjortar utanför dörren när vi kom ut på morgonen. Nästa dag checkade vi in på ett gammalt hotell i en fransk by med unken heltäckningsmatta och sängar vars fjädrar givit upp för längesedan men där croissanterna var nybakade och frasiga och jag och mina bröder kunde fajtas om de små förpackningarna med marmelad och Nutella. Den tummade Michelinguiden vandrade fram och tillbaka i bilen. Vart vill ni åka? Vad tror ni om att ta den här vägen? Där finns ett gammalt slott att besöka! En parfymfabrik! En vandringsled! Ett konstmuseum! En vacker strand!

En morgon sommaren 1990 styrde vi av en ingivelse kosan mot den nyligen återförenade tyska huvudstaden. På vägen passerade vi tomma vaktkurer där det nyligen varit hårdbevakade gränspassager mellan öst och väst. I Berlin stod muren fortfarande kvar och som alla andra turister tog vi chansen att ställa oss och hacka loss var sin bit. Även min 4-åriga lillebror. Så kommer det sig att någonstans i Japan finns det massor med bilder på en liten blond europé som med liv och lust ger sig på symbolen för en splittrad värld.

Alla platser, smaker, människor, och minnen. Historia, kultur, arkitektur och musik. Upplevelsen av Sverige och Europa, såväl de platser där historiens vingslag slagit som mest intensivt, och fantastiska pärlor långt från allfarvägarna. Utan bilen hade detta inte varit möjligt.

I en tid när privatbilismen utmålas som roten till allt dåligt är det viktigt att komma ihåg, att aldrig tidigare har människor samma frihet att välja vilken väg de vill fara och att göra det i trygghet och gemenskap till rimlig kostnad.

Bilen har dessutom inte heller bara en unik och oersättlig plats när det kommer till att skapa möjligheter för människor att söka äventyr och lära känna och förstå den värld vi lever i. Även i vardagen är den i många situationer omistlig. För hantverkaren som ska transportera alla sina verktyg mellan arbetsplatser och kunder, för distriktsveterinären som åker ut och behandlar sjuka djur på gårdar långt ifrån närmaste busshållplats, för mamman och pappan som pendlar eller jobbar oregelbundna arbetstider och som tack

vare bilen har möjlighet att tillbringa i alla fall någon timme extra med sina barn. Eller för den som har äldre sjuka nära och kära i behov av hjälp och sällskap och som aldrig hade haft tid och möjlighet att finnas där på samma sätt om inte bilen funnits.

Att vanliga människor, med vanliga inkomster under 1900-talet fick möjlighet att snabbt förflytta sig själva och sitt bagage (alltifrån tunga matkassar till resväskor och arbetsverktyg) mellan olika platser, utan att behöva anpassa sig efter kollektivtrafikens tidtabeller eller sträckningar, utan att behöva oroa sig för inställda avgångar man inte har någon möjlighet att påverka, eller tvingas släpa tunga väskor långa sträckor eller upp och ned för trasiga rulltrappor var en frihetsrevolution. Ingen annan uppfinning har förändrat förutsättningarna för våra liv på samma sätt.

I en undersökning från sommaren 2024 som YouGov gjorde på uppdrag av Santander bank framkom att för nästan 30 procent av svenskarna är frihet och rörlighet den absolut viktigaste anledningen till att de har bil. 21 procent anger att deras bil är viktig för att kunna ta sig till och från arbetet. En tredje viktig anledning till att äga en bil är förbättrade möjligheter för hushållens inköp. 56 procent av svenska bilägare uppger också att de är mycket beroende av sin bil. Bara en procent säger att de inte alls är beroende av bilen.

Allt det här verkar antibillobbyisterna såväl från vänster som från höger förtränga när de propagerar för bilfria innerstäder, dyrare drivmedel, trängselskatter (det vill säga biltullar) och högre fordonsskatt. Att övervintrade gröna vågare och unga idealister i Miljöpartiet länge drömt om en sagovärld där tågen, cykel eller apostlahästar ersätter alla andra transporter är ingen nyhet. Men även borgerliga partier har i allt högre grad anslutit sig till den märkliga uppfattningen att livet skulle bli bättre för de flesta av oss om bilen inte fanns.

I en intervju i Expressen 2023 slår statsminister Ulf Kristersson (M) fast att det är ett problem att städerna i så hög grad är anpassade för biltrafik. Och han viftar bort människors behov av att kunna transportera sig fritt med orden ”att kunna strosa fritt i en stad är ju en minst lika stor frihetsupplevelse”.

Bara en mycket privilegierad människa kan resonera på det sättet. För det första för att strosande är en ganska liten del av de flesta människors liv. För det andra för att de allra flesta måste ta sig till städernas centrala delar för att utöva det där strosandet bland historiska byggnader och lummiga parker som statsministern håller så högt. Att bo på Östermalm i Stockholm, i Vasa-

stan i Göteborg eller Gamla Väster i Malmö är få förunnat. Likaså att ha promenadavstånd till jobb, skola eller förskola. Och även om man har det kan det finnas väl så goda skäl att behöva ha tillgång till flexibel och pålitlig transport.

För den som inte bor vid en pendeltågsstation eller tunnelbanelinje kan livet bli både komplicerat och ensamt om bilen tas ur ekvationen. Stängs de människor för vilka bilen är nödvändig ute från stadskärnorna drabbar det dessutom också handel, besöksnäring, caféer och restauranger negativt. Det visar bland annat rapporten Levande stadskärnor som Svensk Handel och Fastighetsägarna släppte för några år sedan. Att göra enstaka gator bilfria kan vara positivt, men då måste det samtidigt finnas fungerande parkeringsmöjligheter på rimligt avstånd.

Det går naturligtvis inte att bortse ifrån att tiderna förändras och att vi här och nu har ett klimathot hängande över oss. Det innebär att vi inte har något annat val än att fasa ut fossila bränslen, från såväl bilparken som ur industrin och andra delar av samhället. Men aversionerna mot bilar hos väletablerade politiker och opinionsbildare verkar numera i ganska liten grad handla om utsläppen och miljöhoten. Istället handlar de om bilen i sig. Oavsett om den går på el eller annat förnybart bränsle så ska den bort. Och med den, all frihet och de möjligheter som människor kunnat åtnjuta i decennier.

Det är en på många sätt märklig föreställning som odlas om att bilarna är något som är väsensskilt från människorna som sitter i dem. Att inte förstå, eller bry sig om, att de politiska beslut som förbjuder, motar bort eller fördyrar bilar innebär att man tar ifrån vanliga människor mycket av det som gör livet värt att leva är både korkat och ondsint. 15-minutersstaden där folk i princip ska hållas fångna inom en radie på några kilometer från sin bostad är ingen är inget annat än en mardröm. En återgång till den begränsade värld alla utom de rikaste var hänvisade till för 100 år sedan.

Istället borde det vara självklart för alla sunt och intellektuellt tänkande att förstå att om människor ska kunna försörja sig, och behålla samma möjligheter och livskvalitet som idag, måste bilen få ha en självklar plats överallt där människor finns, även i framtiden.

Även om det ser mörkt ut ibland, har bilhatet dock inte vunnit än så länge. Allt fler unga tar körkort. Och en solig morgon i mars 2025 rullade min 77-åriga pappas Volvo, nu en XC70, ut på E6:an söderut. Inte med sikte på färjeterminalen i Helsingborg, numera går den snabbaste vägen mot kontinenten

via den vackraste av broar, den över Öresund. Vid ratten satt hans 19-åriga dotterson, vilken efter studenten skaffat jobb på Volvo Torslanda. Nu styrde han tillsammans med sina morföräldrar och bästa vännen kosan söderut mot skidåkning och fonduegrytor. Dörren mot Europa var uppslagen på vid gavel. Tillsammans färdades de, fyra människor från två olika generationer genom länder och landskap, städer och byar. De upplevde Europa, stannade för att äta på platser de aldrig varit innan, övernattade på gårdshotell i södra Tyskland och serverades brötchen till frukost innan de rullade in mellan snötäckta Österrikiska berg.

Så ärvs det billivet mellan generationer. I min familj strösslat med Volvokärlek. Men mest av allt med frihet, gemenskap, och en insikt om att äventyret är lika oändligt som vägnätet på kartorna i en sliten Michelinguide. Vart vill ni åka? Vad tror ni om att ta den här vägen? Där finns ett gammalt slott att besöka! En parfymfabrik! En vandringsled! Ett konstmuseum! En vacker strand!

Malin Lernfelt
Chefredaktör, Liberala nyhetsbyrån

Bilen och handeln

Oavsett sina varierande historier blir städer, i takt med att allt fler människor bosätter sig där, alltid viktiga platser för handel med varor och tjänster. Städer blir även platser för yrkesmässig specialisering och alltmer komplexa samhällsstrukturer. Moderna städer präglas av sina många människor, intensiva flöden av idéer och uttryck, sina komplexa arbetsmarknader och heterogena utbud av varor och tjänster.

I den framgångsrika staden finns en dynamisk och positiv symbios mellan utbud och efterfrågan. Ett rikt utbud av varor, tjänster, nöjen, upplevelser och möjligheter lockar människor som med sin efterfrågan lockar fram ett större och än mer specialiserat utbud som kan tillfredsställa den en växande stadens människor och deras individuella och allt mer utvecklade preferenser.

En livskraftig stad behöver därför hela sin efterfrågan precis som den behöver hela sitt utbud. När de som efterfrågar och de som erbjuder inte når varandra kommer staden inte att nå sin fulla potential. Den skapar inte de värden den skulle kunna för sina invånare. Utan någorlunda stark och spridd ekonomisk aktivitet är staden snart död - oavsett hur vackra parker den har.

Något av det viktigaste som kan göras för att en stad ska må bra är därför att göra det lätt för utbud och efterfrågan att nå varandra. Stadens politiker och tjänstemän har en nyckelroll i detta. Människorna och näringslivet är förvisso bra på att finna sina egna vägar – både bildligt och bokstavligt – och de bör i hög grad tillåtas göra det utifrån sina egna drivkrafter. Men vilka vägar de tar och hur framgångsrika deras val blir påverkas alltid av de förutsättningar som stadens ledning sätter.

Bilen har format staden och den har format detaljhandeln på samma avgörande sätt som den format hela vårt moderna samhälle. Utan bilen skulle den storskalighet, tillgänglighet och de låga priser som dagens detaljhandel erbjuder inte varit möjliga. Bilen har möjliggjort storskalig handel både i och utanför stadskärnorna, vilket kraftigt pressat priserna på allt från kläder och hemelektronik till livsmedel. Resultatet har blivit att hushållen numera lägger mindre än 15 procent av sina inkomster på mat, jämfört med över 30 procent för några decennier sedan.

Utan bilen hade vi fortfarande haft en fragmenterad och småskalig handel med begränsat utbud, sämre tillgänglighet och högre priser. Bilen har därför

gjort det möjligt för staden att växa och erbjuda den ökande befolkningen tillgång till ett prisvärt, relevant och växande varuutbud.

Handeln är en viktig del av en stads attraktivitet. Bokstavligen, eftersom merparten av handeln passerar fysiska butiker. Detta trots e-handelns framgångar. I den halva av detaljhandeln som dagligvaruhandeln står för sker 98 procent av handeln i eller via fysisk butik. Tillsammans med restaurang- och kulturutbudet bildar handeln den sammantagna upplevelsen som lockar besökare och turister till staden. Men handeln är också ett viktigt skäl för människor att stanna kvar för att utvecklas i sina livsval och i sina preferenser vilket kräver en handel som även den utvecklas i inriktning och sortiment.

Många städers ursprung hänger samman med lokaliseringen av industrier, hamnar och andra arbetsplatser. Människor drogs till stadens arbetstillfällen och staden växte. Idag uppstår arbetstillfällen i olika kreativa tjänstenäringar som en följd av att människor lockas till stadens upplevelser. Logiken är alltså ofta den omvända mot förr. Det är stadens handel, nöjen och förströelser som lockar människor dit. Människor som sedan i praktiken skapar sina egna arbetstillfällen.

När en stad växer i storlek, växer av naturliga skäl heterogeniteten i den efterfrågan den präglas av. Förutsättningarna för mer nischade restauranger, kulturscener, idrottsevenemang och varuutbud stärks vilket i en positiv spiral lockar fler människor. Det finns därför ett direkt samband mellan en stads storlek och hur rikt utbud den kan erbjuda. Denna dynamik understryker vikten av att utbudet når all potentiell efterfrågan och vice versa. Om utbud och efterfrågan inte har full tillgång till varandra kommer det nischade utbud som tidigare utövat lockelse på efterfrågan att förtvina eller inte uppstå över huvud taget.

Det räcker alltså inte att delar av staden – till exempel innerstaden – har bra tillgång till stadens mest lockande utbud. I ett sådant scenario har staden i praktiken krympt och kan inte längre understödja företag och andra organisationer som växte till sig för att möta hela stadens efterfrågan. En negativ spiral riskerar att inledas där den stora staden fragmenteras till ett glest storstadsområde med flera mindre och inget gemensamt centrum som är tillgängligt för alla i stadens upptagningsområde. Precis som många amerikanska (sov)storstäder riskerar den stora staden att transformeras till flera mindre städer och tätorter.

Drivet av trender som 15 minutersstaden och en högljudd och talför innerstadsbefolkning prioriterar många städer – stora som små – trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik via buss och spår. Argumenten handlar bland annat om att minska trafikens klimatbelastning samt en önskan om att göra framför allt den bilburna trafiken säkrare och mindre störande ljud- och miljömässigt. Konsekvensen blir att konkurrensen om den inre stadens knappa ytor faller ut till bilens nackdel och till fördel för gång och cykel.

Men handeln, nöjes- och kulturlivet liksom den avancerade arbetsmarknaden behöver bilen för att stadens hela efterfrågan tillräckligt enkelt ska kunna nå den centrala staden där det mest sofistikerade utbudet typiskt finns. Blir friktionen i form av vägavstängningar, gågator, eller begränsat antal parkeringar för stor kommer efterfrågan och utbud inte att nå varandra och både efterfrågan och utbud kommer att söka sig till lokaliseringar där de enklare kan mötas. Till exempel utanför stadskärnan.

I en stor innerstad sker denna utveckling inte nödvändigtvis plötsligt eftersom de inre delarnas efterfrågan är stor nog att understödja ett bra utbud även om utbudet troligen är sämre än de kunde ha varit. Över tid kommer gapet mellan potentialen och leveransen med stor sannolikhet att öka.

Dagligvaruhandeln drabbas särskilt hårt i en svårframkomlig stad. Utan lastbilen går det inte att lönsamt driva och ännu mindre etablera den moderna och någorlunda storskaliga dagligvaruhandel som krävs för att matpriserna ska bli hanterbara för majoriteten av invånarna i stadens inre delar. Samma logik gäller i stadsdelscentrum där många svenska städer tyvärr också motarbetar tunga transporter. I takt med ökade krav på avfallshantering och cirkulära varuflöden tillkommer dessutom fler transporter vilket understryker behovet av access för dagliga transporter.

Även om lastbilen motarbetas är motståndet mot privatbilen större. De flesta städer har i sina politiska program att biltrafiken ska minska och ersättas av kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

Men argumenten mot privatbilen är tveksamma och kommer över tid att tappa ytterligare i styrka. Detsamma gäller faktiskt argumenten för traditionell kollektivtrafik.

Elbilarnas kostnadsstruktur är helt annorlunda än fosilbilarnas. Kostnadsmassan har förskjutits från rörliga till fasta kostnader vilket skapar helt andra

incitament att använda bilen. De lägre privatekonomiska marginalkostnaderna i kombination med att eldriftens obefintliga utsläpp av koldioxid, kväveoxid och andra avgaser ger lägre samhällsekonomiska marginalkostnader vilket förändrar både den privata och samhällsekonomiska kalkylen.

Till detta och förmodligen på sikt viktigare är den teknik som växer fram för självkörning och systemdrift. Bildelningstjänster kommer när de fungerar fullt ut att göra tillgången till bil ännu bättre och kostnaden för att köra bil ännu lägre. På lite längre sikt kommer full självkörning att utvecklas vilket kommer att förändra hela konceptet bil - till det bättre.

Behovet av parkering på attraktiva markytor kan kraftigt reduceras om bilarna kan placera sig själv på mindre attraktiva uppställningsplatser i väntan på nästa uppdrag. Bilen kommer även att bli en tuff konkurrent till kollektivtrafiken när den kan växla skepnad från privatfordon till kollektivtrafikfordon. I stadskärnor kan bilen kopplas upp och köras av system som kan reglera både hastighet och körrutt. Samma sak på långfärd där bilen kan bilda fordonståg.

När privatbilen får lägre privat- och samhällsekonomiska marginalkostnader och dessutom kan automatiseras helt eller delvis beroende på plats och tid blir den i flera avseenden den perfekta kombinationen av privat- och kollektivtrafik. Naturligtvis kommer det finnas enskilda sträckor där framför allt spårbunden och lokal kollektivtrafik som tunnelbana och spårväg förblir relevanta. Men i stort kommer den traditionella spår- och bussbaserade kollektivtrafiken bli mindre relevant.

Yrkeslivet har förändrats i riktning mot mindre 8-5 arbete och mer självvald och kortare arbetstid. På lång sikt är det rimligt att förvänta sig att delar av produktivitetsutvecklingen tas ut i ännu kortare arbetstid i enlighet med den långsiktiga utvecklingen mot kortare arbetstid. Dessutom innebär den ökade tjänsteandelen och digitaliseringen i samhällsekonomin att det kommer att vara naturligt med mer hem- och distansarbete. Sammantaget innebär detta en utveckling som försvagar rationalen för kollektivtrafik som bygger på att många människor vill åka från A till B vid en viss tidpunkt.

Pandemin har redan visat att kollektivtrafiken kämpar med lönsamheten och har svårt att återvinna sina tidigare resenärer. Att vi lever i en tid av ökad riskaversion och krav på trygghet gör knappast kostnaderna lägre.

Bilens centrala roll kommer alltså inte att minska, tvärtom. Elektrifiering och autonom teknik förstärker bilens ställning som ett flexibelt och ekonomiskt attraktivt transportsätt. Promenadstadens visionärer riskerar att underskatta bilens betydelse och de långsiktiga konsekvenserna av att minska tillgängligheten till stadskärnor och stadsdelscentrum. Bilen kommer fortsätta forma handelns villkor, stadsutvecklingen och människors vardag långt in i framtiden.

Nils Bohlin
Retail Thoughts – nyhetsbrevet om handeln och omvärlden

Staden behöver bilen

Det finns inget motsatsförhållande mellan täta, attraktiva städer och möjligheten att äga och köra bil. Privatbilismen kommer att vara lika viktig i framtiden som idag. Dagens bilfientliga trafikplanering håller dock på att förvandla stadskärnorna till sovstäder medan handeln flyttar ut till köplador i förorten. Men det går att planera så att den täta stadens fördelar förenas med människors behov av mobilitet.

Antibes på Franska Rivieran har rötter 2 500 år tillbaka, då en etruskisk bosättning fanns där. I Antibes gamla kärna vindlar trånga gränder som de gjort i hundratals år. Det medeltida gatunätet lockar både inhemska och utländska turister.

Den täta staden attraherar människor, medan modernismens stenöknar skrämmer bort dem. Det spelar ingen roll hur många ”mötesplatser” stadsplanerare ritar in mellan punkthus – folklivet föredrar det täta, vackra och organiskt framvuxna. Europa har många gamla stadskärnor där det medeltida gatunätet bevarats. Städer som Antibes, Rom, Florens och Gamla Stan i Stockholm lockar miljoner turister varje år.

Promenadstaden är behändig, med allt inom gångavstånd. Problemet är att de små, täta stadskärnorna ofta saknar befolkningsunderlag för det utbud som gör dem levande. Därför marknadsför Antibes sina 300 butiker med att det finns 3 500 parkeringsplatser för att locka bilburna besökare från omgivningarna till den gamla stadskärnan.

Parkeringsplatserna är avgörande. Rivieran är tätbefolkad, men många bor i bergsbyar utan kollektivtrafik. Genom att erbjuda gott om parkering får Antibes handlare tillgång till ett betydligt större befolkningsunderlag än vad den täta staden i sig kan uppbåda. Till skillnad från vad svenska mobilitetskritiker påstår tar bilarna ingen plats i Antibes – de förfular inte heller. Parkeringsgaragen är diskret undangömda under mark med infarter från motorlederna. Därifrån kan besökare parkera mitt i centrum med gångavstånd till allt. Så förenar staden bilismens frihet med den täta stadens charm.

Restiden styr boendemöjligheterna

Den italienske forskaren Cesare Marchetti menar att människor i alla tider lagt ungefär en timme per dag på förflyttning. Från jägarsamhällen till jordbrukets gryning har resandet varit konstant – oavsett transportmedel.

Detta återspeglas i de tidiga stadskärnornas utbredning: man hann gå fram och tillbaka på en timme. På 1800-talet förbättrades transporterna, stadsmurarna revs och trädgårdsstäder växte fram. Med bilens genombrott under 1900-talet ökade möjligheten att kombinera attraktivt boende utanför städerna med arbete i centrum.

När modernismen slog igenom i svensk stadsplanering runt 1930 ersattes organisk stadsutveckling med teknokratisk ingenjörskonst. Resultatet syns tydligt: traditionella rutnätsstäder är än i dag mest funktionella och attraktiva. Modernismens glesa, funktionsseparerade förorter brottas däremot med segregation och förslumning.

Modernisternas omfamnande av bilismen lämnade djupa sår i stadsmiljön – breda trafikleder drogs okänsligt genom och mellan stadsdelar. Göteborg är ett svenskt skräckexempel, men även Stockholm drabbades, exempelvis genom Centralbron, en motorväg som skär mellan Gamla Stan och Riddarholmen.

Bilismen har inneburit både fördelar och nackdelar för städer. Transportmöjligheterna förbättrade människors boendemiljöer, och det ökade befolkningsunderlaget gynnade stadskärnornas utbud. Nackdelarna uppstod när biltrafiken ensidigt prioriterades, särskilt genom modernismens trafikseparering, som ersatte stadens gatustruktur med motorleder, cykelbanor och gångvägar.

I dag har de sociala ingenjörerna vänt bilen ryggen. Med samma iver som de en gång byggde motorleder försöker de nu få bort bilen ur staden. Det fordon som tidigare hyllades framställs i dag som enbart en belastning. Men grundinställningen är densamma: det är trafikplanerare som ska bestämma hur människor lever – inte människorna själva. Under Miljöpartiets tid vid makten blev detta särskilt tydligt.

Bilen står inte i motsats till staden

Det dominerande narrativet i samhällsdebatten hävdar att bilen och staden är oförenliga, att bilägande främst hör landsbygden till. Men i verkligheten går urbanisering och bilägande hand i hand. Bilboomen kom först efter att majoriteten av svenskarna blivit stadsbor på 1950-talet. Svenska städer är små i internationell jämförelse och beroende av sitt omland för att upprätthålla service och sysselsättning. Här är bilen avgörande.

Kollektivtrafiken kräver ett visst befolkningsunderlag för att fungera effektivt. Utanför de mest tätbefolkade områdena glesnar underlaget, och där är bilen det enda realistiska alternativet. Men även inom städerna spelar bilen en viktig roll: som det enda transportmedel som sätter press på kollektivtrafiken genom konkurrens.

Att människor väljer bilen framför kollektivtrafiken visar hur väl – eller dåligt – kollektivtrafiken fungerar. Om kollektivtrafiken motsvarade människors behov och önskemål skulle fler välja den framför att sitta i bilköer. Att många inte gör det är ett kvitto på dess brister. Utan bilen som alternativ skulle incitamenten att förbättra kollektivtrafiken minska och människor bli helt utlämnade åt trafikplanerarnas godtycke.

Stadsbor vill äga bil

Det är inte bara landsbygdsbor som vill ha bil – även i städerna är viljan stark. 61 procent av stockholmarna ville 2017 äga en egen bil. I Skåne var siffran 76 procent, enligt Kungliga Automobilklubben. För de sociala ingenjörerna är detta ett problem. De ser samhället som en maskin som ska fungera effektivt, inte som något som ska möta människors behov och önskemål. Därför genomdrivs åtgärder för att försvåra bilägande och bilkörning.

Exempelvis planeras medvetet för få parkeringsplatser i nya bostadsområden – trots att de boende ofta tillhör grupper där bilägande är efterfrågat. Körfält tas bort från redan hårt belastade vägar, som Stadsgårdsleden i Stockholm, trots ökande befolkning. Resultatet blir ofta ad hoc-lösningar som illa anpassade parkeringshus – tillkomna för att lappa över planeringsmisstag.

Det är inte konstigt att antalet bilar i en stad ökar när befolkningen växer – lika lite som att fler reser kollektivt. Många behöver bilen i arbete eller privatliv, andra föredrar den framför dåligt fungerande kollektivtrafik. Att försvåra biltrafiken samtidigt som kollektivtrafiken redan går på knäna försämrar situationen för alla.

Motståndet mot bilen har antagit närmast religiösa drag. Argumenten har ändrats i takt med att tekniken förbättrats. Först var det avgaserna, sedan bullret, därefter olycksrisken – och när allt det förbättrats blev ytan bilen upptar problemet. Argumentationen anpassas, men motståndet består.

Ett återkommande argument är att nya motorleder inte bör byggas eftersom de snabbt fylls av trafik. Det är lika orimligt som att inte bygga nya bostäder eftersom folk kommer att flytta in. Att vägar används är ett bevis på att de behövs.

Bilen i framtidens städer

Mycket talar för att bilen förblir framtidens dominerande trafikslag. Den blir tystare, säkrare, renare och billigare. Elbilar och autonoma fordon gör att andra färdslag får svårt att konkurrera – såvida inte politiker, influerade av aktivistiska tjänstemän och demagoger, avstår från att bygga och underhålla den infrastruktur som krävs.

Det tyngsta argumentet för bilen i staden är att människor vill ha och köra bil. Människor lever inte som kuggar i ett samhällsmaskineri – samhället finns till för människorna. I en demokrati är politikens uppgift att tillgodose medborgarnas behov och önskemål, inte motarbeta dem. Varje politiker bör fråga sig hur så många som möjligt kan ges möjlighet att leva det liv de själva vill – inte det liv politikerna föredrar att de levde.

Den mest eftertraktade boendeformen är stadsnära villabebyggelse. Enligt Boverket 2014 ville flest av dem som söker bostad i Stockholmsområdet bo i småhus, och de flesta ville äga sin bostad. Bilen gör detta möjligt. Den binder samman staden och omlandet. Näst mest efterfrågat är bostadsrätt i innerstaden – också det beroende av bilen. Bilen ger stadskärnans handel ett större kundunderlag, vilket möjliggör det breda utbudet.

När politiker genom trängselskatter och andra åtgärder gör det svårare för människor från landsbygd och förorter att ta sig till stadens centrum, skjuter de sig själva i foten. Vi ser redan hur handeln dräneras från innerstäderna till nya köpcentrum vid motorvägarna. Stadskärnorna riskerar att förvandlas till sovstäder, medan köplador växer fram i förorterna – ironiskt nog anpassade helt till bilism, trots politikernas tal om levande stad och minskat bilåkande.

Modernisternas blinda tro på massbilismen var lika osund som deras oförståelse för vad som gör städer attraktiva. Den modernistiska stadsplaneringens långa epok gav flera dyrköpta lärdomar – framför allt att människors liv inte kan detaljstyras. I ritbordens värld reducerades livet till arbete, inköp och sömn. Fritid, socialt umgänge och mänskliga behov glömdes bort i den trafik- och funktionsseparerade staden.

Utmaningen i dag är att förena den täta, levande stadens fördelar med människors behov av mobilitet. Bilen behövs – den är stadens blodomlopp – men staden kan inte underordnas bilen. Det måste vara lätt för människor utanför stadskärnan att ta sig in med bil, och för stadsbor att ta sig ut. Exempel på fungerande lösningar finns redan: ringleder, underjordiska garage och infartsparkeringar.

I Antibes vet kommunpolitikerna och handlarna hur viktigt det är att människor från omlandet enkelt kan nå stadskärnan – för att handla, äta eller promenera. Samtidigt förstår de vikten av att bevara stadens charm. Därför ligger parkeringarna diskret under jord och märks inte för den som njuter av promenadstadens miljö. Framtidens städer måste planeras både för dem som bor där – och för dem som besöker dem och håller dem vid liv.

Lars Anders Johansson
Författare och journalist

Bilen är oslagbar – det är dess största nackdel

Bilar i stan behöver inte bli som en sko med en sten i.

Alla med körkort har haft samma fantastiska upplevelse. Första gången bakom ratten ensam i en bil.

Frihet, självständighet – möjlighet.

Min första gång, i en Volvo 145 av årsmodell 1967, lever fortfarande starkt i minnet. Helt plötsligt var jag vuxen, betrodd, kunde snabbt ta mig dit jag ville och ta med mig andra.

Mitt värde ökade, mina möjligheter blev större, självförtroendet växte – livet förändrades och blev mycket bättre.

Den fyrcylindriga motorn på 67 hk blev en del av mig och skapade ett beroende och en sorts berusning som 40 år senare fortfarande har en magisk lockelse. Ja, inte den där gamla motorn, utan känslan av att kontrollera kraften och köra mycket snabbare än vad hjärnan en gång konstruerades för. Det är en njutning som jag kommer att uppskatta så länge jag får och kan köra bil.

Varenda gång jag sätter mig bakom ratten är det som att jag vaknar till liv lite mer, kopplar på sinnena, känner samspelet med bilen och faktiskt – njuter av frihetskänslan även om jag bara ska till affären.

Jag spenderar hellre min tid i köer än väntandes vid en hållplats, jag sitter hellre i min egen bil än trängs bland andra kollektivtrafikanter, devis eftersom jag blir en del av bilen.

För staden blev bilen också en möjlighet att utvecklas och växa. Avstånd var inte lika avgörande, mark långt utanför blev mycket mer värdefull. Med bilen behövde inte staden nödvändigtvis byggas på höjden. De gamla husen kunde stå kvar eftersom nya kunde växa upp längre ut.

Hela samhället berusades av bilismens möjligheter. Vägar byggdes kors och tvärs eftersom bilen måste fram – människan fick längre till arbete, vänner och familj. Och längre till naturen.

Det fjäskades för bilarna, som när Slussenkarusellen i Stockholm byggdes, med långt större trafikkapacitet än vad som då behövdes. Nödlösningen Centralbron, som löper tvärs genom Stockholms finaste platser utanför Riksdagshuset och Gamla stan – som förpestar omgivningen med sitt malande dån dygnet runt finns fortfarande kvar. Sak samma med Klarastrandsleden, som också ligger på mark som man idag kan tycka skulle vara mycket bättre utnyttjad för bostäder och promenadstråk. Det byggdes bensinstationer i city, för att göra det så lätt som möjligt att äga bil.

Ja, det är mycket Stockholmsreferenser, men kollisionen mellan bil och stad blir brutalare ju större staden är.

Avgaser och buller var bieffekter som man i bilismens barndom inte brydde sig så mycket om och de nya stadslandskapen långt ut skapade isolering snarare än gemenskap – stora bostadsområden avskurna från arbetsplatser, nöjen och handel, med bilpendling som enda alternativ.

Luften blev sämre, köerna längre och stadsrummen mer anonyma. Den mänskliga skalan försvann, och med den en del av stadens själ när lägenheter fick ge vika för kontor och staden mer och mer tystnade efter kontorstid. Men med bilismens framväxt demokratiserade det fria resandet, allt fler fick råd med sin egen bil och i dag finns det mer än ett fordon per två invånare. Efter elektricitet och rinnande vatten är förmodligen bilen det som förändrat tillvaron mest för svenskarna. Möjligheten att kunna bo där man vill, bekvämligheten att enkelt ta sig dit man vill, fixa vardagspusslet och inte oviktigt, känslan av att bestämma själv, vara fri.

Men staden och bilismen skulle inte ha överlevt utan kollektivtrafiken som på mycket mindre yta effektivt kan frakta många av oss hit och dit, till lägre kostnad. Gammal som ung. Tänk de bilköer som Stockholm skulle ha om det inte fanns kollektivtrafik, och hur isolerade många skulle bli.

Samtidigt är sanningen att bilen som uppfinning och funktion är så fantastisk och prisvärd att den riskerar att ”ta död” på sig själv. Hur mycket vi än bygger ut och breddar vägar och borrar tunnlar verkar det inte räcka till, antalet bilar växer ännu snabbare. Finns det inte fysisk plats eller politisk vilja för mera vägar stannar trafiken – funktionen och komforten försämras – bilen blir som en sko med en sten i.

Har man köat många timmar i exempelvis Los Angeles eller Peking, där det ofta är snabbare att gå än att köra bil har garanterat tanken slagit en: Massbilismen är vansinne, det måste finnas en bättre lösning!

Ett ganska enkelt sätt att minska bilismen är att höja kostnaderna att köra bil och införa ännu högre trängselavgifter. Men än så länge är betalningsviljan större än avgifternas påverkan. Bilen är för bra för sitt eget bästa.

Eller, politikerna har förstått att det finns en gräns för pålagornas storlek – om de ska bli omvalda.

Den stora frågan är när vi når stadens ”Peak-car”. I Kina bygger man motorvägar ovanpå varandra och sju filer i varje riktning – för att hålla i gång bilkonsumtionen som driver ekonomin framåt. Stannar bilproduktionen havererar landets ekonomi – och får inte folket drömma om en egen bil, köpa den, och uppleva köandets frihet havererar kanske det politiska systemet?

I Sverige ser det lite annorlunda ut.

Här pekar den politiska riktningen åt fler gågator och cykelbanor, färre parkeringsplatser och fler miljözoner där enbart elbilar slipper in. Kommer man att få köra något annat än elbilar innanför tullarna i Stockholm om tio år ...

Är massbilens tid mitt i storstan snart över?

Eller är elbilarna hotet mot de som vill ha en bilfri stad? Hur argumentera mot elbilar, när de är tysta och utsläppsfria? Är det inte upp till var och en om man vill sitta i en kö? Eller är gångtrafikanternas rätt till staden större än bilisternas? (Är det inte ofta samma personer?)

Frågorna går inte att ignorera: Hur ska vi lösa framtidens transporter? Ska alla ”tvingas” åka kollektivt? Hur mycket tid skulle försvinna i vardagspusslet om man inte längre kan köra bil? Accepterar Svensson stora inskränkningar i sin bilfrihet – får Bränsleupproret en efterföljare i ”Elbilsupproret” som kommer att slåss för rätten att köra bil var och när de vill?

Har vi råd att bygga ut kollektivtrafiken så att den även fungerar för de som bor långt ut i villaförorterna?

Om inte, blir följden att folk flyttar från storstädernas förorter?

Blir bilar i centrum framöver ännu mer de rikares njutning – de som har råd med elbil och kan betala höga trängselavgifter och allt dyrare parkeringsplatser?

Eller ska city bli privatbilsfritt?

Ny teknik som självkörande taxibilar lyfts ibland fram som en lösning och många frågar sig om alla verkligen måste äga sin egen bil – som står parkerad 98 procent av tiden.

Bildelning, som är billigare än bilägande, vill inte lyfta, vilket talar mot de självkörande bilarna. De flesta betalar i dagsläget hellre mer för att få köra sin egen bil än att dela den med andra.

Men med självkörande bilar behövs inte längre lika många parkeringsplatser i städerna, bilarna kan parkeras längre ut, när de inte kör folk. Antalet bilar kan också minskas, även om det lär bli mycket högre avgifter för att åka självkörande taxi under rusningstimmarna när de flesta ska ta sig till eller från jobbet.

Kommer de räcka till?

Men till den verkligheten är det fortfarande långt kvar – innan självkörande taxibilar tar över trafikbilden. Betydligt närmare i tid är halvt självkörande bilar, som tar hand om all kökörning utan att föraren behöver bry sig.

Redan nu är de flesta nya elbilar i Kina utrustade med nivå 2++ självkörning – vilket betyder att bilen navigerar själv längs motortrafikledern, byter fil och kör om.

Som förare behöver man fortfarande vara beredd att snabbt ta över körningen, men det är snart bara ett politiskt beslut som återstår innan man i Kina går över till Nivå 3 – där föraren tillåts lägga all sin uppmärksamhet på den senaste realityserien, svara på mejl, jobba, surfa på nätet eller sova. Eller varför inte sköta matinköpen?

När tiden i bilen går från att man är fullt upptagen med körning till att man kan göra exakt samma sak som när man sitter på kontoret frigörs tid och köandet kan helt plötsligt förvandlas till produktiv kvalitetstid eller fritid – om man inte har bråttom hem?

Då blir inte längre trafikstockningar lika allvarliga – för de som har råd med den senaste tekniken.

En ytterligare fördel med självkörande bilar är att de kapar köer eftersom de kan synka gaspådragen, kör med kortare avstånd mellan varandra och inte sitter och segar och tappar koncentrationen eller orsakar ”tittköer”.

Men tekniken kan inte lösa allt. Samhället måsta ta tag i flera stora utmaningar – så att staden inte bara blir ett reservat för de rikaste och tappar attraktionskraft.

Mer möjlighet till parkering under jord kan göra städernas centrum attraktivare för alla. Samtidigt måste vägnätet byggas ut med fokus på att vi alla smidigt och helst så köfritt som möjligt kan ta oss runt städerna – att vi inte tvingas köra genom staden när vi inte har ett ärende dit.

Så länge städerna växer måste vägarna också förbättras – tid är pengar och effektiv kommunikation är en självklarhet.

Stadsplaneringen måste samtidigt se till att arbetsplatser, affärer och nöjen mixas mer med bostadsområden. Avstånden måste minskas, så att man inte alltid behöver ta bilen. Stora städer måste få fler centrum som är mysiga, där man vill vara – inte bara gigantiska köpcentrum dit man åker med sin bil för att så snabbt som möjligt göra sina ärenden.

Tekniken kan inte lösa alla våra problem, politikerna måste skapa de rätta förutsättningarna. Som alltid.

För det är inte alla vi som sitter i köer som är problemet – utan de politiker som inte har tagit sitt långsiktiga ansvar och bilen har en självklar plats i stadens framtid eftersom inget som vi känner till kan ersätta den.

Men alla behöver inte äga sin egen, kanske kommer vi heller inte alltid att köra själva. Men utan bilen minskar stadens relevans och samhället bromsar in, friheten att bo och arbeta där vi vill minskar – och möjligheten att resa dit vi vill när vi vill.

– Fram till dess vi alla susar fram i flygande tefat!

Men även om det kanske händer en dag hoppas jag att alla som vill ska få möjligheten att uppleva den fantastiska känslan av att för första gången ensam i en bil vara på väg in till stan. Körandes helt själv.

Alrik Söderlind
Motorjournalist – YT Alriks Bilar

Smartare parkeringshus kan liva upp city

Våra stadskärnor är hotade av externhandel, e-handel och ökat distansarbete. När externa köpcenter marknadsför sig lockar de ofta med god tillgång till parkering. I takt med att urbaniseringen allt mer riktas mot stadsnära boenden och inte boende i city finns risk att även arbetsplatser och annan service omlokaliserar för att nås lättare med bil. Stadskärnor som begränsar tillträdet för extern köpkraft eller kompetens kommer få ett minskat utbud av handel, service och arbetsplatser. De riskerar att bli som förorter utan förortens alla fördelar.

När det gäller tillträde till staden med bil är tillgången till parkering central. Bilen tar dock plats och detta är en till synes begränsad tillgång i stadskärnan. Många stadsplanerare och en del politiker ser tyvärr detta som ett verktyg för att motivera begränsningar av bilismen i städer. Men kanske finns det möjligheter att skapa mer plats för parkerade bilar i stadskärnor?

Värdet av parkering

Parkering är viktigt. Det finns studier som visar hur mycket varje bilplats kan bidra med till handeln. Samtidigt hävdar en del att parkering kostar för lite. Den amerikanske professorn Donald Shop skriver om att fri parkering medför höga kostnader, han syftar då på att parkeringsplatser inte används optimalt om de är gratis eller för lågt prissatta[1]. Shoups studier som ofta refereras till behandlar amerikanska städer och är inte direkt applicerbara i Europa men han har definitivt en poäng i att avgifter och tidsbegränsningar kan optimera värdet av parkeringsplatser. I Sverige framhålls ibland att krav på att det finns parkering när fastigheter etableras, så kallad parkeringsnorm, innebär en dold subvention av parkering. Kraven på parkeringsplatser ses som fördyrande och något som minskar byggandet. Svenska forskare har uppskattat att parkeringsnormer leder till ungefär 1,2 procent minskat byggande.[2] Andra forskare har pekat på att avgiftsbeläggning på gator i bostadsområden leder till välfärdsförluster.[3]

1 Donald Shoup, High Cost of Free Parking, Routledge 2005

2 Matts Andersson, Svante Mandell, Helena Braun Thörn, Ylva Gomér, The effect of minimum parking requirements on the housing stock, Transport Policy, 2016,

3 Jonas Eliasson, Maria Börjesson,Costs and benefits of parking charges in residential areas, Transportation Research Part B: 2022.

Samma studie visade att ökade priser på parkering på gata i Stockholms innerstad inte minskade efterfrågan.

Kostnad för parkering

Parkeringshus kostar och underjordiska parkeringshus kostar mer. En studie från Tyskland pekar på att det kostar 0,5 miljoner kronor att bygga en underjordisk parkeringsplats att jämföra med 0,1-0,3 miljoner att bygga ovan jord.[4] Underhållskostnaderna är likvärdiga.

Ett underjordiskt parkeringshus i Malmö kostade enligt NCC 0,4 miljoner per plats att bygga 2012.[5] Sannolikt kostar det ungefär dubbelt så mycket att bygga under jord som ovan.

Vem ska ta investeringen?

I Sverige ses parkering som en kostnad som helt ska bäras av bilisten. Detta är ofta fullt rimligt men det kan finnas lägen där samhällsnyttan är så stor att ett annat synsätt borde övervägas. När externa köpcenter etableras är parkeringen en självklar och nödvändig del i investeringen. När en del städer byggdes var bilen inte ens påtänkt och idag är nyttan så spridd i staden att det är svårt att uppbära betalningsvilja för investeringar parkeringar. Det är till och med så att många fastighetsprojektörer gärna själv avstår från kostnaden för parkering och hoppas att andra tar den genom att förlita sig på gatuparkering.

Lär av Tyskland

I vårt södra grannland Tyskland har både små och stora städer ofta levande torg och gågator som kan nås till fots, till cykel men kanske främst med bil och kollektivtrafik. Under centrala torg och gågator finns stora underjordiska parkeringsgarage eller så finns diskreta parkeringshus integrerade i stadsmiljön ett kvarter längre bort. Ofta ser man bara ett litet hus med en trappa och hiss i hörnet av torget men under marken finns lättillgängliga parkeringshus.

---

4 Kosten von Parkraum, Ad-hoc-Beratung für das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Institut für Energie- und Umweltforschung, Heidelberg, 2022.

5 Underjordiskt parkeringsgarage, Bagers plats, Malmö, NCC https://www.ncc.se/vara-projekt/p-hus-bagers-plats-malmo/

Det finns flera anledningar till att tyska städer satsar på underjordisk parkering. Det handlar ofta om att bevara det historiska stadskärnan. Genom att lägga parkering under jord slipper man fula parkeringsytor ovan jord, vilket gör att historiska miljöer och torg kan användas för uteserveringar, marknader och socialt liv. I trånga stadskärnor där utrymme är begränsat är det smart att bygga under marken för att effektivisera markanvändningen. Genom att styra biltrafik direkt till underjordiska garage minskas dessutom störande genomfartstrafik.

I Tyskland har kommunerna ofta ett bolag, s k Stadtwerke, som svarar för teknisk verksamhet som el, fjärrvärme, gas, VA, avfall, kollektivtrafik, badhus och idrottsanläggningar – men även parkeringsanläggningar. Stadtwerke är affärsdrivande, men har ofta ett samhällsuppdrag. De har lättare att ta stora lån (exempelvis för garagebyggen) och samverkar med kommunens stadsplanering. Att bygga parkeringshus kan vara en del av ett stadsomvandlingsprojekt. I Sverige är dessa verksamheter ofta uppdelade på flera bolag och kanske även på olika huvudmän. Svenska kommuner har också parkeringsbolag men med krav på lönsamhet, till skillnad mot kollektivtrafiken. Driften av parkeringshusen i Tyskland sker precis som i Sverige ofta av privata aktörer.

Parkering som samhällsnytta

Svenska kommuner lägger miljarder på olika stadsomvandlingsprojekt för att skapa levande stadskärnor. Kommuner och regioner lägger också miljarder på att subventionera kollektivtrafik, i snitt subventioneras kollektivtrafiken med 55 procent och subventioneringsgraden har ökat efter pandemin, enligt myndigheten Trafikanalys.[6]

Det är dags att lära av Tyskland och börja se samhällsnyttan med parkering. Parkeringsplatser underjord eller i diskreta citynära parkeringshus skapar underlag till cityhandeln och gör att städer kan bevara viktiga verksamheter i city. Parkeringsplatser i p-hus frigör också ytor för mer mobilitet liksom för torghandel och gågator. Behov av parkering längs gator minskar och den som kvarstår kan användas för angöring och korttidsparkering vilket ofta efterfrågas av sällanköpshandeln. Förutom ekonomi invänds ibland att det krävs arkeologiska utgrävningar för att bygga underjordiska parkeringshus men detta har man uppenbarligen klarat i många medeltida tyska städer.

6 Regional linjetrafik 2023, Trafikanalys Statistik 2024:23.

Det finns fler skäl att satsa på parkeringshus i stadskärnor. Tillgång till parkeringsplats med laddning är avgörande för att välja elbil.[7] Svårigheten att skapa möjligheter för laddning i städer är ett stort hinder mot omställningen till mer elektrifierad trafik. I parkeringshus är det lättare att anordna laddplatser. Slutligen kan underjordiska parkeringshus användas som skyddsrum i krisläge.

Med parkering i centrum kan svenska stadskärnor ges nytt liv. Det är viktigt att de nya parkeringshusen byggs med fokus på trygghet och säkerhet liksom att det finns parkeringsledningssystem så att de är lätta att hitta. Under torg, gågator, kajer eller kanske under parker finns plats att göra stadskärnor lika lättillgängliga för bilburna besökar som externa köpcenter.

Anders Ydstedt
Ordförande KAKs expertråd

7 Ida Kristoffersson, Roger Pyddoke, Filip Kristofersson, Staffan Algers, Access to charging infrastructure and the propensity to buy an electric car, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 139, 2025.

Kungliga Automobil Klubben
Box 56038, 102 17 Stockholm
Rosendalsvägen 9, Stockholm

Telefon 08 678 00 55
www.kak.se
info@kak.se