



Är "Peak Car" en realitet eller ett önskemål från våra politiker?

Mobiliteten är grunden för det moderna samhället

Möjligheter till mobilitet och resande är ett av de grundfundament som det moderna samhället vilar på. Både arbetsmarknaden och människors vardagsliv är beroende av att vi kan förflytta oss mellan olika platser. Det skapar förutsättningar för både samhällsutveckling och personlig frihet.

Svenskarna gör 13 miljoner resor varje dag, och nio av tio resor sker med bil. Det är inget att bli förvånad över, då Sverige är ett glesbefolkat land med stora avstånd. I dagsläget finns inget som tyder på att behovet av resande kommer att bli mindre i framtiden. Tvärtom kommer behovet med största sannolikhet att öka. Ett stort mått av flexibilitet är här nödvändigt för att möta människors behov av olika sätt att förflytta sig på. En modern syn på mobilitet måste bejaka alla trafikslag, och dessa ska inte ställas emot varandra.

Peak Car

I början av 1990-talet började begreppet "Peak Car" att användas av både forskare och beslutsfattare. Innebörden av begreppet är inte helt klar. Vissa menar att mängden bilar kommer att minska i framtiden och andra hävdar att antalet resta kilometer med bil kommer att minska. Men "Peak Car" har mestadels använts som ett samlat begrepp för att på det ena eller andra sättet kunna beskriva, att främst den privata bilismen kommer att ha mindre betydelse i framtiden.

Inte sällan hänger detta försök till att beskriva verkligheten samman med en uttalad vilja att minska investeringarna i väginfrastruktur. Ofta förordar anhängarna av Peak Car-synsättet, att bilismen på olika sätt ska ges mindre plats, särskilt i städer och tätorter.

Problemet med hela denna tankemodell är att den har litet eller inget alls att göra med verkliga förhållanden. Det är viktigt att korrekta fakta och empiriskt belagd kunskap ligger till grund för beslut och prioriteringar, när framtidens infrastruktur ska planeras. Här följer därför några viktiga klarlägganden vad gäller utvecklingen av bilismen under de senaste decennierna.

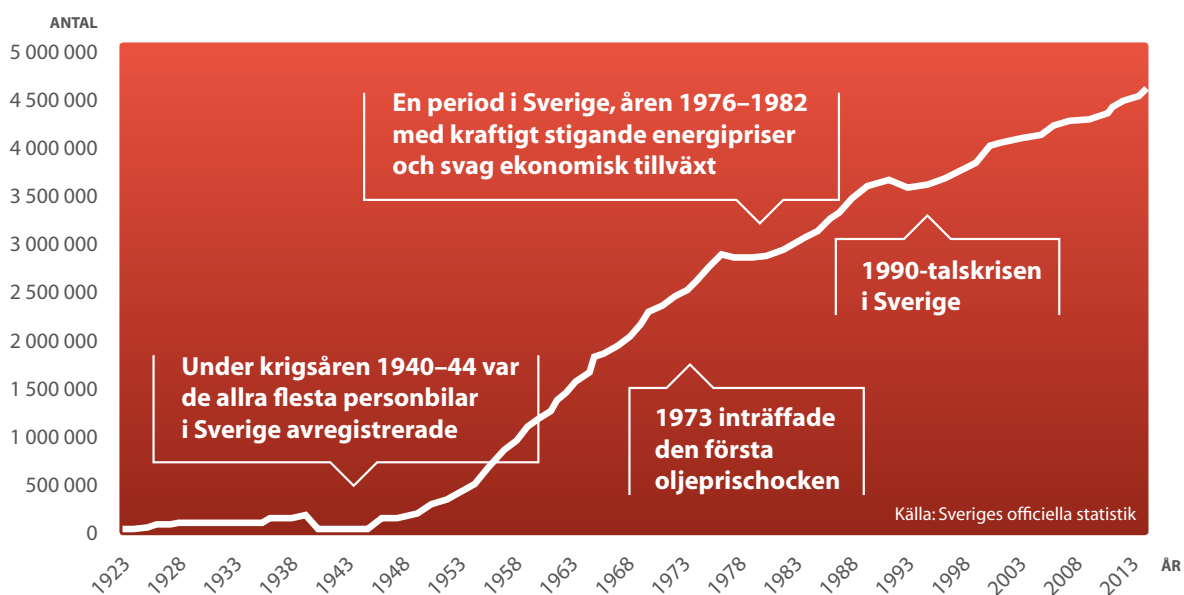


Antalet bilar ökar

Aldrig förr har så många bilar funnits i trafik som nu. Trenden har varit ökande antal personbilar allt sedan andra världskrigets slut, med få undantag.

I november 2015 fanns **4 686 286** personbilar i trafik att jämföra med 4 216 927 samma månad år 2006 (källa: Transportstyrelsen).

Även nybilsregistreringen slår rekord. I november 2015 nyregistrerades **32 380** bilar, vilket är en **ökning med 20 procent** i jämförelse med året innan. Även antalet bilar i trafik per 1000 invånare har ökat under det senaste decenniet och 2014 var antalet 471 att jämföra 459 år 2005 (Sveriges officiella statistik). Även den internationella trenden visar en liknande utveckling.





Bilen - det dominerande färdättet

En genomsnittlig dag förflyttar sig befolkningen i Sverige 390 miljoner kilometer. Hela 77 procent av denna sträcka åker vi bil (som förare eller passagerare). Endast 8 procent sker med tåg och lika mycket med buss, spårvagn eller tunnelbana (RVU 2014). Det finns i dagsläget inget som tyder på, att resandet med bil kommer att minska. Antalet resta kilometer per bil har visserligen minskat något sedan 2008. Från att ha legat på en konstant nivå på ca 1 300 mil per år och bil, har en minskning med sex procent skett sedan dess. Detta beror på att det finns fler bilar, och den tidigare enda familjebilen behöver inte rulla lika långt längre. Trenden är att fler får tillgång till bil, och nya ägarformer uppstår. Antalet bilpooler växer exempelvis (Trafikanalys).

En förutsättning för att bilen ska kunna användas är att människor har körkort. Under de senaste tio åren har andelen av befolkningen, som har körkort för personbil varit stabil. Idag har 78 procent av de över 18 år körkort för personbil. Trenden är dessutom försiktigt positiv i gruppen 18-19 år samt de över 65 år (VTI).





Avslutning

Sammantaget gör detta att bilismens betydelse för samhället och enskilda människor ökar. Detta måste politiker och beslutsfattare ta hänsyn till, när stadsplanering och infrastruktursatsningar görs. Dessvärre väljer en del kommunpolitiker, likväl som våra politiker på riksplaneln, att blunda för utvecklingen och försöker planera bort bilarna från stadsrummet. Fördelningen av resurser i statsbudgeten mellan satsningar på vägar respektive järnvägar är också skev. Det ligger en stor risk i att planeringen inte möter det behov som finns.

Mot bakgrund av detta har Kungliga Automobil Klubben i en enkät frågat svenskarna om deras synsätt på hur resurser bör fördelas i samband med infrastruktursatsningar. En majoritet (58 procent) anser att pengarna som satsas på trafikinvesteringar och underhåll bör fördelas efter hur många som reser med olika trafikslag. Betydligt färre (33 procent) anser att pengarna bör fördelas efter politikernas önskan om att styra folks resande.

Det är alltså tydligt att vanliga människor vill att prioriteringarna ska utgå ifrån de reella behov som finns. Begreppet "Peak Car" speglar oftast inte verkligheten, och dessa föreställningar bör därför inte användas som ett styrmedel och inte heller vara vägledande vid planeringen av framtidens infrastruktur. Ingen kan med säkerhet veta hur morgondagens bil ser ut, men den kommer att vara renare, tystare och säkrare. Att inte lämna plats i det offentliga rummet för morgondagens bilism vore en mycket riskabel utveckling. En minskning av infrastrukturen i form av vägar och gator kommer att minska rörligheten för människor, vilket innebär en stor förlust för samhället. Det vore ett historiskt misstag att inte planera för bilen även i framtiden.



Vad är KAK?



Kungliga Automobil Klubben (KAK) skall enligt stadgarna arbeta för "bilismens sunda utveckling". För att utveckla KAK:s ståndpunkter i trafikfrågor och påverka beslutsfattare, opinionsbildare och allmänhet i dessa frågor har KAK ett särskilt expertråd. Expertrådet tar fram förslag till KAK:s styrelse och bildar opinion för KAK:s ståndpunkter. Expertrådet svarar även för att bereda KAK:s remissvar. Expertrådet arbetar som ett nätverk och i princip bereds alla ärenden online.

Ordföranden i expertrådet är även adjungerad till KAK:s styrelse.

För år 2016 är expertrådets sammansättning följande:

Anders Ydstedt, ordförande
Johan Hallenborg
Paul Höglund
Lars Holmqvist
Robert Olsson
Christer Svensén
Sten Tegnér