

# **BILENS ROLL I DEN DAGLIGA RÖRLIGHETEN.**

## **Utveckling av bilinnehav och bilanvändning i Sverige mellan 1978 och 1994.<sup>1</sup>**

Lars-Gunnar Krantz och Bertil Vilhelmson  
Kulturgeografiska institutionen,  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

### **1. INLEDNING**

#### 1.1 Bakgrund och syfte.

Bilen är idag det dominerande färdssättet för den dagliga rörligheten i Sverige, liksom i de flesta andra industrialiserade länder. En stor andel av Sveriges befolkning i åldrarna 18-84 år, 72 %, hade år 1994 körkort och tillgång till bil i hushållet. Erfarenhetsmässigt leder tillgång till bil till att man reser längre per dag men inte nödvändigtvis till att antalet resor eller den tid man lägger ner på att resa förändras markant. Bilen används för att öka räckvidden utan att den totala tidsåtgången för att resa ökar i samma utsträckning.<sup>2</sup>

Tillgång till körkort och bil är av central betydelse för individens resvanor. Valmöjligheter när det gäller var man arbetar och bor samt var inköp, service och fritidsaktiviteter utförs ökar drastiskt. Samtidigt har samhällets organisation och den fysiska strukturen anpassats till att förutsätta att människor reser med bil. Bebyggelsemönster samt lokaliserings-principer för privat och offentliga service har förändrats. Effekten av detta är att det blivit betydligt svårare att nå många aktiviteter utan bil. Ett tydligt exempel är etableringar av köpcentra utanför städerna. Tillgänglighet i form av vägar och parkeringsytor snarare än fysisk närhet till befolkningen har kommit att styra var lokaliseringar skett. Idag ställs dock, främst av miljöskäl, krav på att denna utveckling skall ändra riktning och att bilanvändningen på sikt skall reduceras.

Befolkningens bilinnehav samt hur mycket man reser med bil är därför viktigt för att förstå den totala rörlighetens utveckling i samhället. Denna studie syftar till att analysera utvecklingen av bilinnehav samt bilanvändning i Sverige mellan 1978 och 1994 samt dess fördelning mellan olika grupper t ex åldersgrupper samt män och kvinnor. Dessutom diskuteras förutsättningarna för den framtida utvecklingen av bilinnehav och bilanvändning och därmed rörligheten.

#### 1.2 Materialet- de svenska resvaneundersökningarna.

Analysen av bilinnehav och bilanvändning använder uppgifter från de svenska rikstäckande resvaneundersökningar som genomförts 1978 och 1984/85 samt

---

<sup>1</sup>Studien ingår som ett del i forskningsprogrammet "Befolkningens resvanor och aktivitetsmönster" finansierat av Kommunikationsforskningsberedningen i Sverige.

<sup>2</sup>Bertil Vilhelmson, 1990, Vår dagliga rörlighet. Om resandets utveckling, fördelning och gränser. Choros 1990:3, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.

material för år 1994 från den pågående undersökningen (Riks-RVU). Undersökningarna baseras på ett urval av befolkningen som intervjuas om sina resor under en dag. Intervjuerna rör individens resor och inte hushållets. Intervjuer sker med en andel av urvalet varje dag under ett år för att kompensera för säsongsvariationer i resandet. 1978 och 1984/85 utfördes dessa intervjuer i hemmet medan de 1994 utförs via telefon.<sup>3</sup> År 1978 intervjuades 7 329 personer, 1984/85 var det 6 422 och 1994 8 990 personer i åldrarna 15-84 år.

De olika undersökningarna är inte helt jämförbara över tiden varför ett antal anpassningar av materialen varit nödvändiga. Analysen här begränsas till inrikes resor genomförda av personer i åldrarna 15-84 år. Bytet av insamlingsmetod från hem- till telefonintervju förefaller dessutom ha inneburit att precisionen minskat vilket resulterat i att antalet korta resor underskattas år 1994.<sup>4</sup> För att möjliggöra jämförelser av rörligheten över tiden har materialet därför anpassats på så sätt att korta resor, kortväga (under två kilometer enkel resa) samt korttida (under 11 minuter enkel resa), har uteslutits från alla undersökningarna. **En effekt av dessa åtgärder är att de absoluta nivåerna för antalet resor och restiden underskattas. Vårt syfte är emellertid främst att beskriva riktning och omfattning på de förändringar som skett över tiden.**

Anpassningen av materialet har av flera skäl varit svår att genomföra för år 1984/85 varför enbart bilinnehav och färdlängd men inte antal resor och restid kan redovisas för detta år.

## **2 BILINNEHAVETS UTVECKLING.**

### 2.1 Inledning.

Bilismen fick sitt stora genombrott i Sverige under 1950- och 1960-talen. Under den perioden fick allt fler människor ekonomiska möjligheter att köpa bil. Bilinnehavet har fortsatt att öka även under den period som studeras här, 1978-1994 men i betydligt måttligare takt än under den intensiva expansionsfasen. År 1978 hade 61 % av personerna i åldrarna 18-84 år körkort och tillgång till bil i hushållet, något som ökat till 67 % år 1984/85 samt 72 % år 1994.<sup>5</sup> Dessutom ökade andelen personer med två eller fler bilar i hushållet från 17 till 26 % under samma period.

Det är följaktligen betydligt fler personbilar i trafik nu än det var 1978 och 1984/85. Sedan 1978 har antalet personbilar ökat med nästan 20 %, från 2,9 till 3,6 miljoner.

---

<sup>3</sup>För en fylligare beskrivning av resvaneundersökningarna se Statistiska centralbyråns, SCBs tekniska rapporter för respektive undersökning.

<sup>4</sup>Lars-Gunnar Krantz och Bertil Vilhelmson, 1996, Förändringar av den dagliga rörligheten i Sverige 1978-1994. Occasional papers 1996:2, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.

<sup>5</sup>Uppgifterna bygger på egna bearbetningar av resvaneundersökningarna, RVU 78, RVU 1984/85 samt Riks-RVU 1994. Fortsättningsvis är alla uppgifter där inte annan källa anges baserat på dessa egna bearbetningar.

Bilnehavets utveckling hänger intimt samman med den ekonomiska utvecklingen då det erfarenhetsmässigt ökar när inkomsterna stiger. 1990-talet har hittills dominerats av lågkonjunktur och försämrade ekonomi för privatpersoner. Ett resultat av detta är att antalet personbilar per invånare under 1990-talet har minskat något men det är fortfarande betydligt högre än åren 1978 och 1984/85. Den försämrade ekonomin har främst inneburit att man inte köper ny bil lika ofta som tidigare varför nybilsregistreringen minskat kraftigt. Genomsnittsåldern för den svenska personbilsparken har därför stigit markant. 1980 var 29 % av bilarna 10 år eller äldre vilket ökat till 44 % år 1995. <sup>6</sup>

**Sammanfattningsvis** kan vi konstatera att det totala bilnehavet fortsatt att öka mellan åren 1978 och 1994 men att en utplaning skett under 1990-talet till följd av försämrade ekonomiska villkor för såväl företag som privatpersoner.

Det ökade bilnehavet är emellertid inte jämnt fördelat över befolkningen. För att förstå bilnehavets utvecklingen måste man därför även analysera de betydande skillnader som finns mellan olika grupper. I nästa delkapitel redovisas därför skillnader i utvecklingen mellan olika åldersgrupper och mellan kvinnor och män.

## 2.2 Bilnehavets utveckling fördelat på ålder och genus.

Bilnehavet i befolkningen förändras inte bara av att nya bilar köps utan även av att befolkningens sammansättning förändras. I alla industrialiserade länder sker eller väntas en utveckling där en ökande andel kvinnor samt äldre har körkort och tillgång till bil. En generation äldre som växte upp innan bilismen fick sitt stora genombrott håller successivt på att ersättas med äldre som har körkort och ofta har bil, se tabell 1 nedan.

**Tabell 1: Andel av olika åldersgrupper som har körkort och tillgång till bil i hushållet fördelat på genus, 1978, 1984/85 och 1994.**

Ålder och genus	Andel med körkort och tillgång till bil i hushållet, %		
	1978	1984/85	1994
18-24 år män	72	73	58
kvinnor	46	57	46
25-64 män	84	87	87
kvinnor	60	69	75
64-84 män	43	58	77
kvinnor	7	16	34

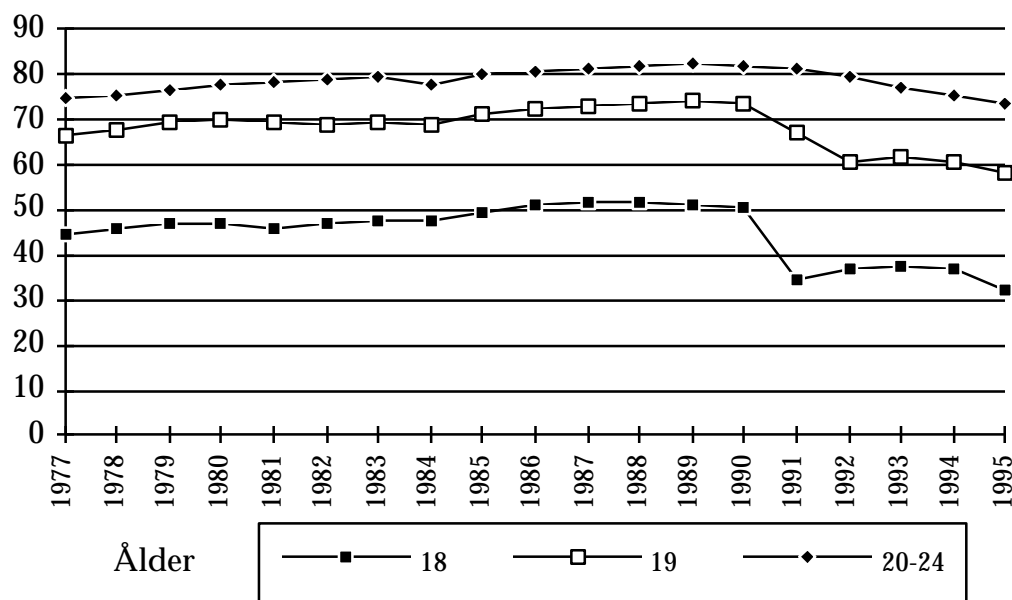
Bland äldre män har andelen med körkort och bil i hushållet ökat från 43 % år 1978 till 77 % år 1994. Även bland äldre kvinnorna ökar bilnehavet men det är fortfarande en klar majoritet av de äldre kvinnorna som saknar körkort och tillgång

<sup>6</sup>Bilindustriföreningen, 1995, Bilismen i Sverige 1995. Bilindustriföreningen och AB Bilstatistik, Stockholm

till bil i hushållet. Bland kvinnor ökar bilinnehavet betydligt även bland de i åldrarna 25-64 år. Män i samma åldersgrupp, 25-64 år ligger på en hög nivå, 87 % år 1994 och den har förändrats lite över tiden. Man kan därför diskutera om inte en mättnadsnivå nåtts när det gäller andelen av gruppen som har körkort och tillgång till bil i hushållet.

Man bör även konstatera att män har körkort och tillgång till bil i betydligt högre grad än kvinnor, oavsett vilken åldersgrupp man studerar. Skillnaden är som väntat störst bland de äldre.

En annan och mer uppseendeväckande utveckling av bilinnehavet rör den yngsta åldersgruppen, 18-24 år. Här har andelen med körkort och bil i hushållet minskat bland såväl män som kvinnor. Orsakerna till denna minskning kan antas vara flera och samverkande. En orsak kan vara införandet av nya, och svårare, körkortsprov i Sverige år 1990. I figur 2 kan vi tydligt se hur andelen av 18 och 19-åringar som tog körkort minskade markant just år 1990 när det nya provet infördes.



**Figur 1: Andel av befolkningen i åldrarna 18, 19 samt 20-24 år som har körkort, 1977-1995.**

Källa: Bilindustriföreningen, 1978-1995, Bilismen i Sverige.

Nya körkortsprov har införts vid tidigare tillfällen utan att det inneburit en så kraftig minskning av andelen som tar körkort. Dessutom är det förvånande att ingen återhämtning sker utan att 18- och 19-åringarna ligger kvar på den lägre nivån. Detta börjar även få genomslag bland 20-24-åringar där andelen med körkort minskar de senaste åren.

Vi kan alltså konstatera att betydligt färre tar körkort direkt vid 18 års ålder och att ta körkortet förskjuts uppåt i åldrarna. Dessutom är det en ökande andel som inte tagit

körkort trots att de nu är i åldern 20-24 år. Den snabba förändringen just det år det nya körkortsprovet infördes antyder att det spelat en väsentlig roll här.

Att andelen 18 och 19-åringar som tar körkort fortsätter att ligga kvar på en lägre nivå än tidigare är dock intressant och torde även ha andra orsaker än ett nytt körkortsprov. Den försämrade ekonomiska situationen för ungdomar under 1990-talet spelar troligtvis en stor roll. De yngsta har drabbats hårdast av arbetslösheten och kan antas ha fått betydligt sämre ekonomiska villkor hittills under 1990-talet. Det påverkar såväl möjligheten att ta körkort som möjligheten att köpa bil. Därför skjuts körkortet på framtiden. En annan möjlig förklaring är att värderingsförskjutningar skett där ungdomar inte ser det som lika självklart att ta körkort som föräldragenerationen gjorde.

Om denna förändring består ytterligare en tid kommer andelen av en generation yngre som är körkorts- och billösa att öka betydligt. Detta samtidigt som den generation äldre som saknat tillgång till bil ersätts av äldre med tillgång till bil. Vi får då en snabbt åldrande population bilförare.

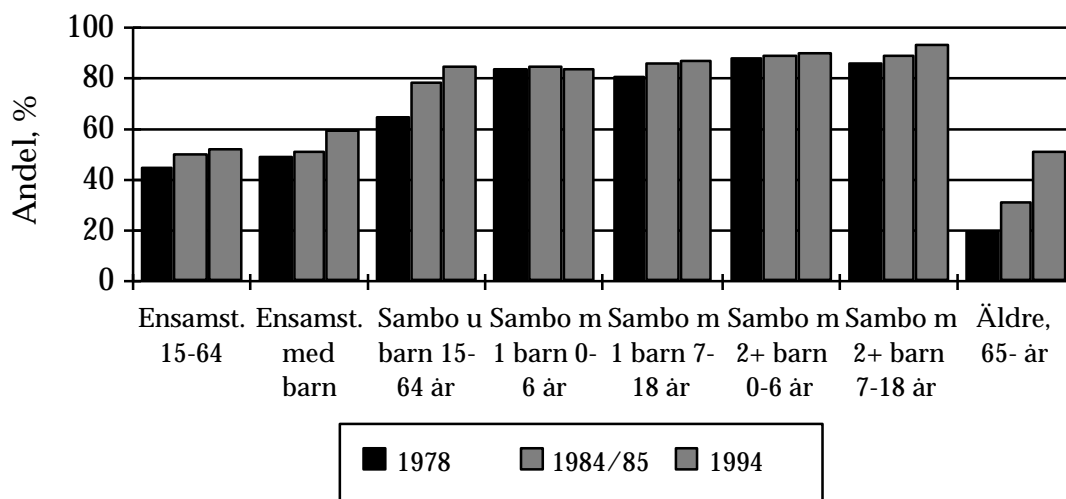
Hittills har vi enbart beaktat bilinnehavet definierat som att individen har tillgång till bil i hushållet. Det innebär dock inte att alla som har bil i hushållet har tillgång till den fritt och dagligen. Om man har enbart en bil blir det konkurrens om vem som ska disponera den eller man får samordna resorna inom hushållet. Att ha mer än en bil i hushållet innebär adäremot att bilen blir ett individuellt färdsmitt. Innan vi övergår till att studera bilanvändningen skall vi därför kort beskriva utveckling av bilinnehavet i olika hushållstyper över livscykeln och då även visa på förändringar av andelen hushåll som har mer än en bil.

### 2.3 Utveckling av bilinnehav och flerbilsinnehav i olika hushållstyper över livscykeln.

Bilinnehavet förefaller ha nått en mättnadsnivå i flera hushållstyper när man definierar det som att ha tillgång till bil i hushållet, se figur 2. Den högsta andelen individer med bilinnehav finns bland sammanboende med barn. Redan 1978 låg dessa grupper på en mycket hög nivå, över 80 %, och har sedan dess legat kvar på den nivån eller ökat marginellt. Vid en första anblick förefaller det som om det finns mättnadstendenser i bilinnehavet bland dessa hushållstyper.

Bland individer i andra hushållstyper kan vi lägga märke till en relativt kraftig ökning av bilinnehavet bland de sammanboende i åldrarna 15-64 år utan barn. De ligger år 1994 på samma nivå som sammanboende individer med barn.

Den kraftigaste ökningen av bilinnehavet finns, vilket vi konstaterat tidigare, bland de äldre. Vi kan dessutom vänta en fortsatt tillväxt bland de äldre till följd av generationseffekter.

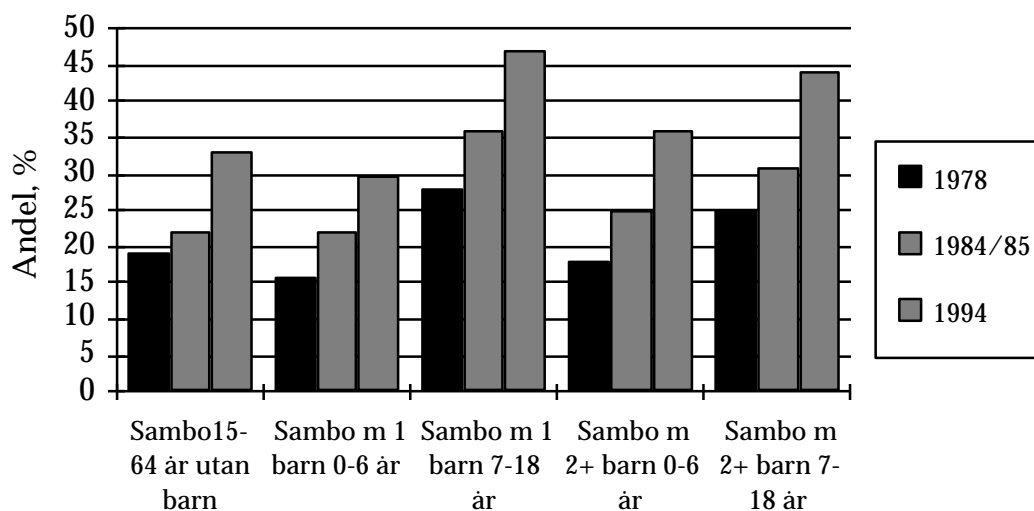


**Figur 2: Andel av individerna med körkort och tillgång till bil i hushållet fördelat på olika hushållstyper.**

Befolkning 15- 84 år, exklusive hemmaboende ungdomar 15-24 år.

Tillgången till bil bland sammanboende individer tycks alltså, vid en första anblick, ha nått en mättnadsnivå vid drygt 80 %. Detta oavsett hur många barn som finns i hushållet och barnens ålder. En fortsatt tillväxt av bilinnehavet i dessa grupper är därför främst koncentrerad till att man köper ytterligare en bil.

En betydligt mer dynamisk bild av hur de sammanboende hushållens bilinnehav förändrats under perioden framträder när vi även tar hänsyn till hur många bilar man har. I figur 3 framgår att tillväxten av flerbilsinnehavet är relativt kraftigt mellan 1978 och 1994. Högst är det bland familjer med äldre barn, 7- 18 år, där närmare 45 % av de sammanboende individerna har mer än en bil i hushållet. Vi kan även här konstatera att bland de sammanboende utan barn ökar flerbilsinnehavet relativt snabbt.



**Figur 3: Andel av sammanboende individer i olika hushållstyper med tillgång till mer än en bil, 1978-1994.**

#### 2.4 Sammanfattning av förändringar av bilinnehav.

Vi kan nu sammanfatta utvecklingen av bilinnehavet, här definierat som innehav av körkort och tillgång till bil, i dessa punkter:

- Andelen individer med bilinnehav ökar i Sverige mellan 1978 och 1994.
- Antalet personbilar i trafik ökar med 20 % under samma period men bilarna blir i genomsnitt äldre då inköp av nya bilar minskat markant hittills under 1990-talet.
- Bilinnehavet ökar mest bland de äldre och kvinnor medan det minskar i den yngsta åldersgruppen, 18-24 år.
- Gruppen medelålders män samt sammanboende med barn visar tendenser att ha nått en mättnadsnivå vid en första anblick.
- Bilinnehavet bland sammanboende har dock fortsatt att tillväxa men då genom att hushållen i allt högre grad har mer än en bil.

Utvecklingen av bilinnehavet är givetvis en mycket viktig förutsättning för bilanvändningens utveckling. Vi skall nu lämna analysen av att ha bil och övergå till att studeras förändringen av resandet med bil i stället.

### **3 UTVECKLING AV BILANVÄNDNING**

#### 3.1 Bilresornas andel av den dagliga rörligheten.

Under perioden 1978 till 1994 har en ökande andel av den svenska befolkningen fått tillgång till bil. En viktig fråga är då hur det påverkat bilanvändningen. Förändringar i bilinnehav leder erfarenhetsmässigt till att bilanvändningen förändras i samma omfattning. Är det fortfarande så?

Först är det viktigt att slå fast att det sker måttliga förändringar av befolkningens dagliga resande mellan 1978 och 1994. Resfrekvensen, ett grovt mått på de sociala kontakterna, per person och dygn minskar något, 7 %. Räckvidden i form av reslängden per person och dygn ökar däremot med 5 %, från 39 till 41 kilometer. Stabiliteten i reslängden per person är skenbar då vi vet att perioden innehåller en uppgång av resandet under slutet av 1980-talet och en motsvarande nedgång hittills under 1990-talet. Den sammanlagda restiden per person minskar med 2 %, från 66 till 65 minuter per dygn.

Före det andra visar det sig att även förändringarna i färd-sättsanvändning är små vid en jämförelse mellan åren 1978 och 1994, se tabell 2.

**Tabell 2: Färd-sätts andel av resfrekvens (huvudresor), reslängd och restid år 1978 och 1994.** Befolkning 15-84 år. Anpassat material, korta resor är uteslutna\*.

Färd-sätt	1978			1994		
	Resfre- kvens	Reslängd	Restid	Resfre- kvens	Reslängd	Restid
Till fots	13,4	1,9	14,6	11,9	1,4	12,6
Cykel	5,8	1,2	4,2	8,3	1,5	5,8
Bilförare	44,9	50,2	38,4	48,6	49,3	43,5
Bilpassagerare	17,3	25,6	20,2	14,1	20,1	15,8
Kollektivtrafik**	13,2	8,5	13,2	11,4	10,7	13,1
Tåg	1,8	6,4	5,4	2,3	5,4	3,9
Flyg	0,1	3,5	0,5	0,2	5,1	0,8
Övrigt	3,5	2,7	6,5	3,1	6,5	4,5
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

\* Detta leder till att andelen för färd-sätt som domineras av korta resor t ex att förflytta sig till fots underskattas, framför allt när det gäller dess andel av resorna och restid. Det har mindre betydelse för färdlängd.

\*\*Kollektivtrafik innefattar buss, t-bana och spårvagn.

Bilen dominerar den dagliga rörligheten. Hälften av reslängden sker som bilförare. Ytterligare 20 % sker som bilpassagerare. Den viktigaste förändringen mellan 1978 och 1994 är att andelen resor som bilpassagerare minskar. Andelen resor som sker som bilförare ökar, dock förblir dess andel av reslängden på samma nivå.

En slutsats är således att det blivit färre passagerare i de svenska bilarna vilket är ett resultat av att fler hushåll har mer än en bil samt att en ökande andel äldre och kvinnor har körkort och alltså själva kan resa med hushållets bil.

Ännu en slutsats är att reslängden per bil tycks ha minskat något. Under perioden 1978-1994 ökade antalet bilar i Sverige med nära 20 % medan reslängden som bilförare ökade med 5 %. Det innebär att personbilarna i genomsnitt körs kortare sträckor år 1994 jämfört med 1978.

Det finns sannolikt flera samverkande orsaker till att det ökade antalet bilar inte resulterat i en motsvarande ökning av bilanvändningen. En är att bilinnehavet framför allt ökat bland de äldre, en grupp som reser relativt korta sträckor per dygn. En annan betydelsefull orsak är att bilinnehavet minskat bland de yngsta, 18-24 år,



en grupp som reser mycket per dygn när de har tillgång till bil. En tredje förklaring är att flerbilsinnehavet blivit vanligare och att hushållets andrabil inte körs lika lång sträcka. Slutligen spelar sannolikt ekonomiska förhållanden en roll. Det har blivit dyrare att köra bil under 1990-talet främst till följd av bensinprishöjningar år 1990 och 1993.

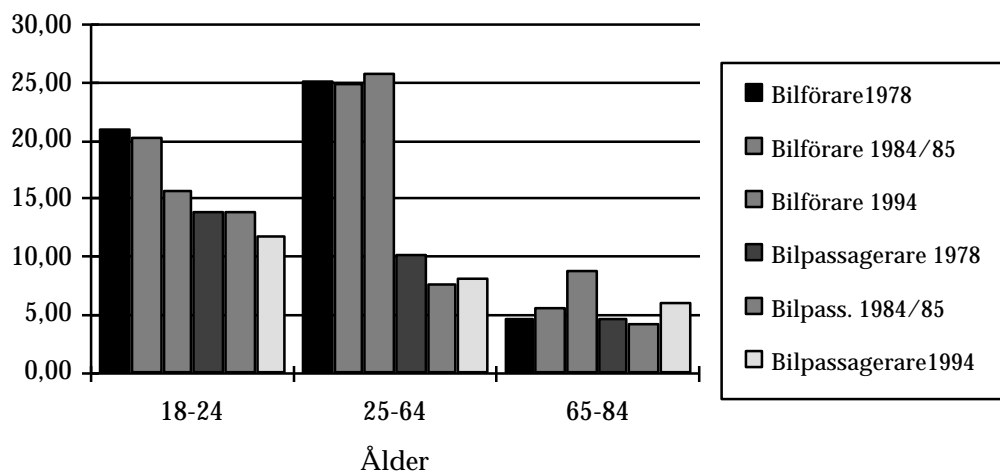
### 3.2 Förändring av bilanvändning i olika åldersgrupper respektive bland män och kvinnor.

Bilanvändningen är naturligtvis fördelad på olika sätt i olika grupper. I ett utvecklingsperspektiv är förändringar i olika åldersgrupper samt bland män och kvinnor särskilt intressanta.

Bilanvändningens förändring mellan 1978 och 1994 skiljer sig mycket mellan olika åldersgrupper, se figur 4.

Bilanvändningen per person är relativt stabil bland den överväldigande majoriteten av befolkningen, åldersgruppen 25-64 år. Reslängden per person som bilförare har ökat något medan den minskat för resor som bilpassagerare.

De åldersrelaterade förändringar av bilinnehavet, som diskuterades i föregående avsnitt, slår naturligtvis igenom även i bilanvändningen. De yngsta reser nu mycket mindre som bilförare men även reslängden per person som passagerare minskar. De äldre har totalt ökat reslängden med bil både som förare som passagerare. Man skall dock notera att de äldre fortfarande reser väsentligt kortare per person och dygn än andra.



**Figur 4: Reslängd per person och dygn med bil fördelat på olika åldersgrupper. Befolkning 18-84 år.**

En intressant fråga är vilken betydelse denna förändring av bilanvändning fått för dessa gruppers användning av andra färdssätt. Har minskad respektive ökad bilanvändning medfört att frekvensen förändrats? Sker en substitution med andra färdssätt?

Bland de yngsta, 18-24 år, har resfrekvensen totalt, antalet resor per person och dygn, minskat med ca 12 % mellan 1978 och 1994. Det minskade resandet med bil har alltså endast delvis kompenseras med andra färdstätt och då i första hand cykel samt kollektivtrafik. Andelen av resorna som sker med bil, förare och passagerare, har minskat från 62 till 52 %.

Bland de äldre är resfrekvensen oförändrad mellan 1978 och 1994. Däremot har stora förändringar skett av resornas fördelning på olika färdstätt. Resor som bilförare har ökat från 22 till 41 % av resorna medan andelen resor som bilpassagerare förblivit konstant, 17 %. Det ökade resandet med bil har i första hand skett på bekostnad av resor med kollektivtrafik samt förflyttningar till fots.

En annan viktig dimension i den dagliga rörligheten är bilanvändningen bland män och kvinnor. Vi kunde tidigare konstatera stora, om än minskande, skillnader i biltillgång mellan män och kvinnor.

Erfarenhetsmässigt reser män mer än kvinnor med bil, framför allt reser de mer som bilförare. Bilen har för det mesta tillhört männens sfär. Förr tog inte kvinnor körkort i samma utsträckning som män. I avsnittet om bilinnehav kunde vi emellertid konstatera att körkortsinnehav och tillgång till bil ökat kraftigt bland kvinnor. Andelen som har bil ligger dock fortfarande på en betydligt lägre nivå än bland männen. Detta gäller oavsett vilken åldersgrupp som studeras. Hur har då genusskillnaderna i bilanvändningen förändrats mellan 1978 och 1994?

I tabell 3 nedan framgår att två viktiga förändringar av mäns och kvinnors resande med bil skett mellan 1978 och 1994. Bland kvinnor har en markant omfördelning av resandet skett så att färre resor sker som passagerare och betydligt fler som förare. Dessutom har andelen resor som sker med bil totalt ökat något. Även bland männen minskar andelen resor som passagerare något men det totala bilresandets andel av resorna ökar inte.

En generellt sett ökad tillgång till bil har alltså bland kvinnor lett till att en högre andel av resorna sker med bil medan så inte är fallet bland männen. Det är således kvinnorna som står för en stor del av den måttliga ökning av bilanvändningen som ägt rum sedan slutet av 1970-talet.

**Tabell 3: Andel av huvudresor som sker som bilförare och bilpassagerare fördelat på genus, 1978 och 1994.** Anpassat material, korta resor uteslutna.

	Män		Kvinnor	
	1978	1994	1978	1994
Bilförare	59	61	25	34
Bilpassagerare	10	8	28	22
Bil totalt	69	69	53	56

Av tabell 3 framgår ännu en viktig genuskillnad. När man reser tillsammans med någon är det oftast mannen som kör, något som återspeglar en traditionell rollfördelning.

Ytterligare en aspekt på genuskillnader är bilens betydelse för resandet fördelat på åldersgrupper. Tidigare konstaterade vi att resandet med bil minskat bland de yngsta, 18-24 år, ökade bland de äldre, över 65 år, samt var relativt oförändrat bland övriga. När detta fördelas på kön framträder ytterligare några intressanta skillnader.

Bland de yngsta, 18-24 år, minskar andelen resor som bilförare mellan 1978 och 1994 från 53 till 41 % bland män medan den förändras mycket mindre för kvinnor, från 22 till 20 %. Nedgången av resor som bilförare är alltså i hög grad koncentrerad till männen i denna åldersgrupp.

Bland de äldre ökar andelen resor som bilförare kraftigt för såväl män som kvinnor, från 35 till 58 % för män och från 4 till 20 % för kvinnor. Noterbart är även att andelen resor som bilpassagerare sjunker för män medan den ökar för kvinnor. Bland äldre kvinnor har alltså bilens roll i den dagliga rörligheten ökat snabbt.

Slutligen kan vi notera en väsentlig genuskillnad även i den antalsmässigt största gruppen, de i åldrarna 25-64 år. Bland män är andelen av resorna som sker som bilförare stabil mellan 1978 och 1994, 68 %. Bland kvinnor ökar andelen bilförarresor från 32 till 41 %, samtidigt som andelen resor som bilpassagerare minskar från 27 till 19 %.

Sammanfattningsvis minskar skillnaderna mellan kvinnor och män när det gäller andelen av resorna som sker med bil, framför allt andelen resor som bilförare. Trots detta har män fortfarande tillgång till bil och reser markant mer med bil än kvinnor.

#### **4 SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER**

Det utmärkande draget för utveckling av bilinnehav och bilanvändning i Sverige mellan åren 1978 och 1994 är att en större andel av befolkningen har tillgång till bil samt att andelen av resor som sker som bilförare ökar. Samtidigt ökar reslängden per person med bil inte längre i takt med tillväxten av antalet bilar. Varje bil körs alltså i genomsnitt mindre år 1994 än de gjorde 1978 eller 1984/85.

Det finns stora skillnader i utvecklingen mellan män och kvinnor samt olika åldersgrupper. Bland de yngre, 18-24 år, minskar såväl bilinnehav som bilanvändning. Särskilt minskar andelen ungdomar som tar körkort. Bland gruppen 25-64 år finns mättnadstendenser när det gäller såväl innehav som användning, främst bland män. Bland kvinnor ökar dock andelen av resorna som sker som bilförare. I denna åldersgrupp är ökningarna av bilinnehav framför allt koncentrerat till att sammanboende har mer än en bil. Bland de äldre, äldre än 65 år, ökar såväl bilinnehav som bilanvändning bland såväl män som kvinnor. Det är ett resultat av ett pågående generationsskifte bland de äldre där den generation som i hög grad saknar körkort och bil successivt ersätts av nya äldre som ofta har bil.

Vilka slutsatser för framtiden kan man dra utifrån utvecklingen mellan 1978 och 1994? Bland de äldre kan man förutse en fortsatt ökning av andelen med körkort och tillgång till bil, framför allt bland kvinnor. Ökningen kommer att vara i ytterligare ett par decennier då dagen medelålders blir äldre. För övriga åldrar kommer utvecklingen av ekonomin att spela stor roll. Oklart är även i vilken grad det minskade bilinnehavet bland de yngre dessutom hänger samman med långsiktiga värderingsförändringar. Om en lägre andel av de yngre i framtiden tar körkort i lägre grad än tidigare kommer en ny generation med körkorts- och billösa att uppstå.

Bland majoriteten av befolkningen ligger körkorts- och bilinnehav på en hög nivå år 1994 som har ökat jämfört med 1978 och 1984/85. Samtidigt har andelen av bilarna som är mer än tio år ökat kraftigt. En fortsatt låg tillväxt för privat konsumtion och ökade ekonomiska skillnader i samhället kan innebära att vissa grupper får problem att köpa en ny bil när den gamla inte längre går att köra. Dessutom dämpas antagligen den tillväxt av flerbilsinnehavet som skett fram till nu. Totalt skulle det innebära en fortsatt låg efterfrågan på nya bilar samt att andelen personer utan bil på sikt skulle öka även i denna åldersgrupp.

En vändning av ekonomin och generella inkomstökningar skulle dock kunna leda till en kraftig tillväxt av bilinnehav och bilanvändning. Det finns många yngre som säkerligen, om ekonomiskt utrymme fanns, skulle ta körkort och köpa bil. På samma sätt kan eventuellt stagnationen av bilanvändningen bland medelålders män kunna vända till en ökning om arbetslösheten minskar och privatekonomin förbättras. Detta förutsatt att dagens höga nivåer i bilanvändning inte närmar sig en mättnadsnivå vilken man inte vill eller kan överskrida utan att vardagens övriga aktiviteter blir lidande.