

## Bilismens regionala utbredning.

I Svensk Geografisk Årsbok har docent Sven Godlund skrivit en översikt om bilismen. I denna tar han bl. a. upp min bok »Studier i bilismens ekonomi» och diskuterar därvid särskilt det avsnitt som behandlar bilismens utveckling i olika delar av landet.

Detta avsnitt har i boken betecknats som ett räkneexempel och har medvetet gjorts mycket kortfattat, det omfattar inte mer än två sidor. Det avser inte att ge någon preciserad uppfattning om hur utvecklingen verkligen kan komma att gå i landets olika delar utan vill endast ge en föreställning om hur utvecklingen i stora drag kan komma att se ut under vissa förutsättningar. Jag skall därför inte gå in på någon diskussion av Godlunds synpunkter på utvecklingen för de enskilda länen. Det kan dock sägas, att Godlunds förvåning över det höga relationstalet för Gotland, 3,7 inv./bil, är något omotiverad. Det höga värdet sammanhänger med att han räknat på siffror vilka avrundats till närmaste 5 000-tal. Hade han i stället använt sig av den mera precisa uppgiften om antalet bilar per 1 000 invånare och inverterat denna hade han erhållit siffran 3,2.<sup>1</sup> Den grundläggande tanken för min regionala prognos är att biltätheten i framtiden skall utveckla sig rätt olika i landets olika delar. Godlund anser å andra sidan att skillnaderna mellan landets olika delar alltmer skall utjämnas

så att de alla i stort sett följer riksmedeltalet. Godlund anser emellertid inte bara att mitt antagande om den regionala utvecklingen är mindre rimligt utan också att den prognos som jag har gjort faktiskt mer överensstämmer med hans tankegång än min. Han anser nämligen att mina siffror anger en fortsatt regional utjämning. Han tar i detta sammanhang upp Stockholmsområdet för vilket jag räknat med en förhållandevis låg biltäthet enligt min egen uppfattning. Han anför i detta sammanhang att riksmedeltalet år 1957 utgjorde 8,6 inv. per bil medan det samtidigt för Stockholmsområdet låg på 9,1 dvs. Stockholm avvek uppåt med 0,5. Enligt min prognos kommer riksmedeltalet 1975 att utgöra 3,2 medan det för Stockholmsområdet skulle utgöra 3,8, dvs. en avvikelse uppåt på 0,6. Skillnaden blir alltså i det senare fallet 0,1 enheter större än i det förra. Godlund konstaterar nu att en så liten skillnad inte kan tillmätas »reell betydelse» och att därför värdet för Stockholmsområdet år 1975 »just inte (kommer) att avvika mer från riksgenomsnittet än det f. n. gör». Godlunds resonemang förefaller på denna punkt egendomligt. Det avgörande är givetvis inte den absoluta skillnaden utan den relativa skillnaden. År 1957 ligger tydligen Stockholms siffran 5,8 % över riksmedeltalet medan den år 1975 ligger 18,8 % över riksmedeltalet. Detta förefaller att vara en inte oväsentlig ökning av differensen.

Av större intresse i detta sammanhang är emellertid den olikhet i grundläggande uppfattning som föreligger mellan Godlund och mig. Godlunds uppfattning som han mer utförligt utvecklat i Vägplanen för Sverige torde

<sup>1</sup> Det kan i detta sammanhang förtjäna påpekas, att i boken har på sid. 283 insmugit sig ett tryckfel. I noten till tabellen står sålunda »Avjämnat till hela 5- resp. 1000-tal», skall stå »5- resp. 5 000-tal». Detta framgår av tabellens sifferuppgifter. Av dessa uppgifter framgår vidare att ena stjärnan för året 1975 i tabellhuvudet har bortfallit.

kunna sammanfattas på ungefär följande sätt: Under de senaste decennierna har en utjämning skett i ekonomiskt hänseende mellan olika landsdelar. Parallellt med denna utjämning har gått en utjämning av skillnaden i biltäthetstal mellan de olika delarna. Med hänsyn till att vi har anledning vänta oss att de ekonomiska olikheterna mellan olika delar av landet skall bli mindre och mindre finns det därför anledning vänta sig att biltäthetstalen i framtiden skall variera relativt litet mellan olika landsdelar.

Den uppfattning som jag företräder kan å andra sidan sammanfattas på följande sätt: Det förefaller rimligt att tänka sig att behovet och glädjen av att inneha en personbil varierar relativt mycket regionalt. I de områden där det kollektiva transportsystemet är svagt utvecklat har man ett stort behov av en personbil och samtidigt nytta av den, eftersom man i dessa områden icke har några större parkeringsbekymmer. I andra områden gäller det motsatta förhållandet. De områden jag då tänker på är i första hand storstäderna, Stockholm, Göteborg och Malmö. Under förutsättning att det inte föreligger några större inkomstolikheter o. d. bör det därför vara en inte oväsentlig skillnad i biltäthetstal mellan de ovan specificerade typerna av områden. Denna tanke stöds av vad som visas i boken. Där visas nämligen, att om man eliminerar inverkan av inkomst och yrkessammansättning så torde bilbenägenheten vara påtagligt lägre i storstäderna än i övriga områden redan nu.

Om vi antar att inte skillnader mellan olika delar av landet i fråga om sammansättning på ålder, yrke etc. i framtiden vrider utvecklingen i annan riktning finns det därför anledning vänta sig, att biltäthetstalet skall vara lägre i storstäderna. Vad som nu sagts gäller mättnadsläget för den introduk-

tionsprocess som bilismen för närvarande synes genomgå. Det behöver därmed icke alls gälla under den tid, då vi är på väg fram mot detta mättnadsläge.

Enligt undersökningen skall vi befinna oss i närheten av mättnadsläget omkring år 1975. Som närmare utvecklas i boken är det vidare naturligt att tänka sig att introduktionsprocessen har börjat på allvar vid olika tidpunkter i olika delar av landet. I princip föreställer jag mig att introduktionen har börjat i landets centrala delar, dvs. i stor utsträckning i storstadsområdena, medan den satt i gång påtagligt senare i de mer perifera delarna.

Om det förhåller sig på detta sätt har alltså introduktionen startat relativt sent i de områden, som vi av tidigare angivna skäl tänker oss skall ligga högt i mättnadsläget och vice versa för dem som vi tror skall ligga lågt. Det är då tydligt att vi bör få en utveckling av ungefär den typ som vi kunnat observera och som utmärkts av att spridningen av biltäthetssiffrorna fram mot mitten av perioden blivit mindre och mindre. Vid en viss tidpunkt kommer ju nämligen de som startat sent att gå om dem som startat tidigt. Under tiden därefter bör spridningen åter börja öka.

Det förhållandet att vi fått en minskad tendens till spridning mellan landets olika delar talar därför — enligt min mening — inte emot, att vi på lång sikt kan få en ökad spridning igen. Ett stöd för en sådan uppfattning kan man också få genom att studera utvecklingen i Amerika. Man kan därvid konstatera att biltäthetstalen är relativt låga för de gamla städerna på den amerikanska östkusten. En sådan jämförelse bör dock icke härdras med hänsyn till svårigheterna att få fram fullt jämförbart material.

Vi har inte idag tillgång till material som är så ingående, att det finns

möjlighet att med någon större säkerhet yttra sig om ifall Godlunds uppfattning eller min kommer att visa sig riktig i framtiden. Det förhållandet att man här kan tänka sig relativt olikartade utvecklingslinjer förefaller emellertid understryka önskvärdheten av att mer ingående undersökningar görs av bilismens regionala utveckling.

Avslutningsvis tar Godlund också upp de befolkningsprognoser för olika län som använts i detta sammanhang. Den metod som därvid använts är syn-

nerligen schematisk. Med hänsyn till syftet med befolkningsprognosen ansågs det inte motiverat göra någon mer ingående undersökning. Vid mera detaljerade studier bör givetvis dock sådana göras och man har då all anledning att ta upp de synpunkter som Godlund anfört. Vi har emellertid försäkrat oss om att justeringar av prognossiffrorna inom rimliga gränser inte kan ändra den allmänna bild som vi kommit fram till.

*Jan Wallander*