

Debattinlägg: ”Det är orimligt att lämpa över ansvaret för klimatomställningen på unga, kvinnor och människor som inte kör bil så ofta.”

De åtgärder som politiker, organisationer och utredningar föreslår för att biltrafiken ska minska riktar sig så gott som alltid till hela befolkningen. Det är varken rättvist eller effektivt, skriver de tre forskarna Lena Winslott Hiselius, Lena Smidfelt Rosqvist och Alfred Andersson.



Trafiken står för runt en tredjedel av Sveriges klimatutsläpp. Vetenskapens samlade bedömning är att det krävs nya tekniska lösningar för fordon och bränsle, men också att bilen måste användas i mindre utsträckning för att klara klimatmålet, skriver artikelförfattarna. Bild: Claudio Bresciani/TT

Idag, den 28 oktober, är det bilens dag – den dag då bilens bidrag till samhällsutvecklingen uppmärksammas.

Otvivelaktigt har bilen och den rörlighet den skapar bidragit till välstånd. Många människor är sedan länge beroende av bil för en fungerande vardag. Nästan hälften av Sveriges befolkning klassar sig själva som dagliga bilanvändare. Samtidigt är nutidens höga vanemässiga bilanvändning oförenlig med en hållbar samhällsutveckling.

Bilen ger en alltför omfattande energiåtgång per personkilometer, utsläpp av partiklar som förkortar liv, utglesning av bebyggelse, trängsel i städer samt – inte minst – en stor negativ klimatpåverkan.

Klimatförändringarna och den omställning de kräver är en avgörande utmaning för hela världen. I Sverige har riksdagen bestämt att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, alltså att utsläppen och det som görs för att minska utsläppen ska ta ut varandra.

Trafiken står för runt en tredjedel av Sveriges klimatutsläpp. Vetenskapens samlade bedömning är att det om klimatmålet ska klaras krävs nya tekniska lösningar för fordon och bränsle, men också att bilen måste användas i mindre utsträckning.

Om den befolkningsökning som SCB förutspår blir verklighet måste den genomsnittliga bilanvändningen minska med cirka en tredjedel till år 2050, från 28 km till 19 kilometer per person och dag. Frågan är hur det kan ske. Och om det går att uppnå på så kort tid som 30 år.

En nyligen publicerad studie från Lunds universitet, *Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås?*, analyserar vilka bilvanor olika grupper i Sverige har. Syftet har varit att undersöka möjligheterna att få det totala antalet bilkilometer att minska tillräckligt mycket. Studien visar, i likhet med internationella studier, att en ganska liten del av Sveriges befolkning står för en väldigt stor del av bilkörningen en genomsnittlig dag: 25 procent kör över 90 procent av den totala körsträckan. Studien visar också att de som klassar sig själva som vanebilister, alltså använder bilen minst två gånger per vecka, står för en ännu större andel, 94 procent. Sammantaget står män, medelålders (35–55 år) samt vanemässiga bilanvändare för flest kilometer med bil.

Analys av olika människors attityder till åtgärder för att minska klimatpåverkan visar att just män, äldre och vanemässiga bilanvändare generellt är mer negativa till åtgärder som berör transportsektorn, till exempel utökad och bättre kollektivtrafik eller höjda parkeringsavgifter. De som har mest ohållbart transportbeteende är således också de som är minst villiga att förändra sitt beteende. Det gör i sin tur att de åtgärder som införs inom transportsektorn för att förhindra att klimatförändringarna når farliga nivåer inte bara är svårare att genomföra utan också att de inte får så stor effekt.

De åtgärder som såväl politiker som olika organisationer och utredningar föreslår för att biltrafiken ska minska är så gott som alltid generella, de riktar sig till hela befolkningen. Men utifrån vad forskningen visar får sådana åtgärder sannolikt störst effekt i de grupper som är mer positivt inställda till klimatåtgärder; kvinnor, icke-vanebilister och människor i alla typer av regioner utom i glesbygden. Det vill säga att grupper som redan har låg bilanvändning minskar då sin bilkörning ännu mer. Sammantaget tyder de resultat och analyser vi redovisat på att de åtgärder som idag föreslås inte räcker för att minska bilanvändningen så mycket som krävs för en lyckad klimatomställning inom transportsektorn. Dessutom kommer de föreslagna åtgärderna inte att slå rättvist.

Vad som ser ut att behövas är riktade åtgärder till specifika grupper, till exempel till människor som jobbar på arbetsplatser där många bilpendlar, för att få dem att ändra beteende och inställning.

Det är orimligt att lämpa över ansvaret för klimatomställningen på unga, kvinnor och människor som inte kör bil så ofta. De har redan nu generellt sett betydligt lägre klimatpåverkan när det gäller transporter än män, medelålders, och vanemässiga bilanvändare. Det är varken rättvist eller effektivt.

Lena Winslott Hiselius

Lena Smidfelt Rosqvist

Alfred Andersson

Lena Winslott Hiselius är docent vid Lunds universitet och forskar kring hållbara transporter.

Lena Smidfelt Rosqvist är forskningschef vid konsultföretaget Trivector Traffic och forskar kring resvanor och hållbar omställning.