

I **Brev till trädkramarnas barnbarn** ger forskare, aktivister och politiker sina bilder av dagens och framtidens miljöutmaningar. Det handlar om massbilismens konsekvenser, klimatfrågans akuta läge och den skillnad engagerade medborgare gör i världen.

Antologin är inspirerad av de så kallade trädkramaraktionerna, en av de största miljöaktionerna i Sveriges historia. De frågor trädkramarna ställde för drygt trettio år sedan är lika relevanta idag. Om trettio år är det 2050. Vilken värld har vi då?

Brev till trädkramarnas barnbarn

EN ANTOLOGI OM MILJÖKAMP,
KLIMAT OCH MASSBILISM

MED TEXTER AV
BIRGITTA DAHL, ÅSA ROMSON,
GUNNAR FALKEMARK, MATTIAS HÖJER,
MARTIN HEDBERG, MARIE AREHAG,
BIRGIT NIELSEN, ANNA WESTERLING,
ANNA JONSSON & SARA NILSSON

Brev till
trädkramarnas
barnbarn

**EN ANTOLOGI OM MILJÖKAMP,
KLIMAT OCH MASSBILISM**

Brev till trädkramarnas barnbarn

© Copyright 2019 Anna Jonsson, Sara Nilsson, Birgitta Dahl, Gunnar Falkemark, Åsa Romson, Mattias Höjer, Martin Hedberg, Birgit Nielsen, Marie Arehag, Anna Westerling.

Tryck: Billes, Göteborg

Grafisk form: Lars Magnusson www.larsmagnusson.se

Bilder: Omslag: Michael Gaida, s 4: Arek Socha, Momentmal, s 8: Björn Kristersson, s 15: Ryan Searle, s 17: Johan Wingborg, s 25: Mnimage, s 26: Denys Nevozhai, s 29: Evgeny Kosharsky, s 35: Ulrike Leone, s38: Christian Saltas, s 54: Dabarti Volki, s 56: Ink Drop, s 61: Jan-Olof Yxell, s 64: Chitsu San, Alexey Borodin, s 68: Frida Klingberg, s 76: Milos Muller, s 78: Kalle Lantz.

Detta material är framtaget med stöd från Västra Götalandsregionen och Studieförbundet i Väst. Studieförbundet är ett partipolitiskt och religiöst obundet studieförbund som bedriver folkbildningsverksamhet och ger stöd till tusentals studiecirkel och föreningar i hela Sverige. Med en särskild inriktning mot ökad kunskap om natur, djur, miljö och kultur arbetar vi aktivt med hållbar utveckling.

INNEHÅLL

Förord.....	4
Brev till trädkramarnas barn och barnbarn <i>Birgitta Dahl</i>	8
Den svenska bilismens explosionsartade ökning <i>Gunnar Falkemark</i>	15
Rätten till ren luft även i städerna <i>Åsa Romson</i>	26
Den stora transformationen <i>Mattias Höjer</i>	35
Människan som förändrade klimatet <i>Martin Hedberg</i>	45
Att engagera många för en gemensam sak <i>Birgit Nielsen och Marie Arehag</i>	56
Kreativitet som förändringskraft <i>Anna Jonsson och Sara Nilsson</i>	68
Rollspel: Konflikten om motorvägen <i>Anna Westerling</i>	76



Förord

Kära läsare, det du håller i din hand är en antologi om miljökamp då och nu och i framtiden.

För drygt trettio år sedan genomfördes en av de största miljöaktionerna i Sveriges historia, de så kallade trädkramaraktionerna, där massbilismens miljöförstöring var i fokus. I dag – med så mycket mer kunskap om det allvarliga läget med klimatförändringarna och ännu större hot mot planeten – är vi dessvärre inte närmare en lösning på miljöproblemen.

I denna antologi kommer ni att möta skribenter som i varsitt brev ger olika vinklar på dagens och framtidens miljöutmaningar med utgångspunkt i trädkramaraktionerna. Den dåvarande miljöministern Birgitta Dahl inleder med sina tankar om den storskaliga motorvägstrafiken, då och nu. I statsvetaren Gunnar Falkemarks text ges en bild av bilsamhällets framväxt. Åsa Romson beskriver hur hon brottats med bilismen under sina år som trafikpolitiker i Stockholm. Därefter bidrar framtidsforskaren Mattias Höjer med en skiss på hur ett framtida hållbart transportsystem skulle kunna se ut. Birgit Nielsen och Marie Arehag resonerar om engagemang och politiskt arbete utifrån trädkramaraktionerna, där de båda var drivande. Vi själva, Sara Nilsson och Anna Jonsson, ger någ-

ra tankar om engagemang och framtidsbilder bland annat utifrån vårt arbete med föreställningen »Trädkramarna«.

Vi gjorde föreställningen »Trädkramarna« för att vi ville visa på människors kraft att kämpa för en bättre värld. Kampen behövdes då och den behövs nu. De frågor trädkramarna ställde då är minst lika relevanta idag. Om 30 år är det 2050. Vilken värld har vi då? Vad gör vi idag och imorgon för att få en framtida värld att längta till? Vilken pusselbit vill du bidra med i den visionen?

Denna antologi är tänkt att ge inspiration till diskussion, reflektion och kraft till att kämpa för det som är eller blir just din eller er pusselbit. Skribenterna ger förslag till diskussionsfrågor och på fördjupning i anslutning till sina texter. På så vis är denna bok också ett studiematerial som det är möjligt att samlas tillsammans kring i en eller flera träffar. Att lära och förändras i grupp har visat sig framgångsrikt genom historien och att använda studiecirkeln som metod för förändring är ett tips vi gärna vill dela med oss av. Varje kapitel är fristående och du eller ni kan läsa dem i valfri ordning. Använd boken på det sätt som passar dig eller er bäst.

Vi hoppas att du, eller ni tillsammans, får givande stunder med »Brev till trädkramarnas barnbarn«!

Sara Nilsson och Anna Jonsson
Kabaregruppen Sweet Dreams

” Om 30 år
är det 2050.

*Vilken värld har vi
då? Vad gör vi idag
och imorgon för att
få en framtida värld
att längta till?*

*Vilken pusselbit vill
du bidra med i den
visionen?*



Birgitta Dahl

Brev till trädkramarnas barn och barnbarn

Kära vänner,

Era föräldrar, era far- och morföräldrar, ville med sina aktioner mot motorvägsbyggena längs med västkusten under 1980-talet väcka oss till besinning inför de miljöhot som den storskaliga motorvägstrafiken ger upphov till. De lyckades inte stoppa utbyggnaden, inte ens tvinga fram alternativa, mindre skadliga alternativ för vägdragningen. Men de väckte oss alla till eftertanke.

Jag var då ansvarig miljöminister. Miljödepartementet inrättades 1 januari 1987 med rätt och uppgift att driva på miljöarbetet på alla samhällsområden. I det syftet lade jag under slutet av 80-talet och början av 90-talet fram en rad förslag till riksdagen om en helt ny miljöpolitik, som syftade till att all mänsklig verksamhet skulle anpassas till vad människans hälsa och naturen tål och bygga på ren

och resurshushållande teknik. Jag uppmanade våra kommunalpolitiker att utforma program för miljöarbetet i sin kommun, bland annat vad gällde trafiken. Men det stötte på motstånd hos väljarna. Tiden var tydligen inte mogen. Socialdemokratin förlorade majoriteten i alla våra större städer på just den frågan.

Fortfarande har vi inte uppnått det nytänkande och den handlingskraft som krävs för att radikalt minska skadorna från trafiksystemen och utveckla helt ny och miljövänlig teknik för vår trafik. Flyget och den motorburna fossildrivna vägtrafiken svarar för en mycket stor del av hoten mot vår hälsa och miljö. Utsläppen av farliga ämnen som svavel och farliga kemikalier utgör ett av de största hoten mot vår hälsa. Många miljoner människor dör varje år av sjukdomar, som orsakas av trafikens utsläpp – cancer och infektioner i luftvägar, lungor och hjärta. Trafiksystemen förfular våra landskap och orsakar allvarliga bullerskador. Koldioxidutsläppen från trafiken står för en mycket stor del av klimatpåverkan.

För att vi ska klara uppgiften att stoppa klimatpåverkan och radikalt minska trafikens skadliga inverkan på vår hälsa krävs en genomgripande förändring av vårt sätt att leva. Vi måste få ett stopp på konsumtionsraseriet och välja en enklare och mer sparsam livsstil. Vi måste i så stor utsträckning som möjligt minska flyget och den motorburna fordonstrafiken. Det är inte nödvändigt, inte ansvarsfullt, att flyga till semester långt borta ett par gånger om året. Man måste inte ta bilen till jobbet varje dag. Drygt hälften av jordens befolkning bor i städer och



Birgitta Dahl har varit riksdagsledamot för Socialdemokraterna 1969–2002, riksdagens talman 1994–2002 och **miljö- och energiminister**

1982–1991. Innan riksdagsuppdragen arbetade hon bland annat på Nordiska Afrikainstitutet i Uppsala, Dag Hammarskjölds Minnesfond och SIDA.

Birgitta var svensk FN-delegat i flera omgångar samt ordförande i FNs generalsekreterares High Level Advisory Board for Sustainable Development

1993–1998 och Senior Advisor to Global Environment Facility 1998–2001. Birgitta har haft ett flertal ordförandeposter, senast för Unicef 2005–2011.

” Vi måste också se till att trafiksystemen underordnas allmänna miljökrav och inte längre tillåts förfula landskapet eller bullra och överrösta annan mänsklig verksamhet.

tätbebyggda samhällen. Om vi som gör det åkte kollektivt till jobbet eller skolan varje dag skulle vi minska trafikens klimatpåverkan och skador på hälsa och miljö radikalt. Vi behöver inte konsumera allt mer i allt snabbare takt.

Vi behöver också lägga fast så stränga miljökrav på trafiksystemet att det leder till utveckling av helt ny teknik. Ett självklart sådant krav är att flyget och motorfordonen blir helt fossilfria inom en snar framtid. Vi måste också se till att trafiksystemen underordnas allmänna miljökrav och inte längre tillåts förfula landskapet eller bullra och överrösta annan mänsklig verksamhet.

Ni som nu är unga och handlingskraftiga måste nu ta ansvaret att mobilisera människor till den totala omställning av vårt sätt att leva, arbeta och förflytta oss, som krävs för att nå målet – ett rent och resurshushållande liv på en grönskande jord.

Lycka till med ert arbete!
Birgitta Dahl

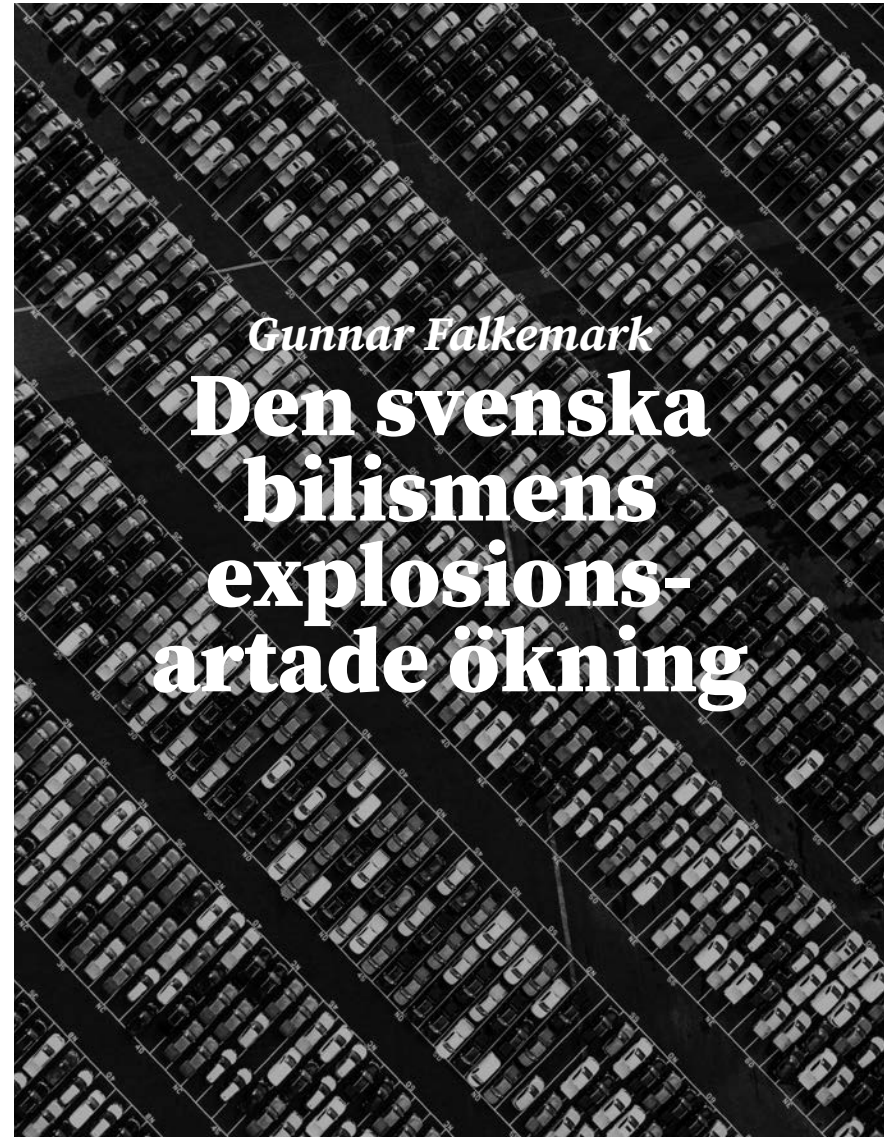
DISKUSSIONSFRÅGOR

1. Hur skulle du eller ni kunna göra för att väcka opinionen för den nödvändiga omställningen av trafiken och bidra till att förändra vårt sätt att leva, arbeta och förflytta oss i miljövänlig riktning?
2. Hur skulle en miljöomställning av trafiken i just din/er kommun kunna se ut? Gå gärna vidare med en trafikmiljövision för er region, Sverige, Europa och världen.
3. Birgitta Dahl skriver i sin text om att tiden inte var mogen för en radikalare miljöpolitik. Ibland hindras politiken från att gå fram med offensiva miljöförslag för att det saknas tillräckligt stöd i väljarkåren eller för att det är starka lobbyorganisationer som inte håller med. Hur tycker du/ni att man ska hantera detta dilemma?



TIPS PÅ FÖRDJUPNING

- Harry Martinson: **Aniara**. 1956.
- Rachel Carson: **Tyst vår**. 1962.
- Rolf Edberg: **Spillran av ett moln**. 1966.
- Hans Palmstierna: **Plundring, svält, förgiftning**. 1967.
- Brandtkommissionens rapport »**Nord-Syd. Ett program för överlevnad**«. 1979.
- Palmekommissionens rapport »**Gemensam säkerhet**«. Ett program för nedrustning. 1982.
- **Agenda 2030** och FN:s 17 Globala Mål.
- Brundtlandkommissionens rapport »**Vår gemensamma framtid**« om miljön. 1987.
- Nyererekommissionens »**Nord-Syd-rapport**«.
- Ingvar Carlssons rapport »**Gott ledarskap**«.
- Stockholmskonferensens rapport »**Gemensamt ansvar under 1990-talet**«. 1991.
- »**Our global Neighbourhood**«. Rapport från Commission on Global Governance. 1995.
- Proposition 1987/88:85 »**Miljöpolitiken inför 90-talet**«.
- Proposition 1990/91:90 »**En god livsmiljö**«.



Gunnar Falkemark **Den svenska bilismens explosions- artade ökning**

Ar 1906 fanns i Sverige cirka 600 bilar. Idag – 2018 – finns mer än 5 miljoner bilar i trafik. Jag skall här i korthet redogöra för hur denna enorma ökning gått till och hur den skall förklaras.

I den svenska riksdagen fattas det första bilbeslutet 1906. Det sker efter påtryckningar av Kungliga Automobilklubben (KAK) som vill få bilkörningen officiellt legitimerad. För att övertyga riksdagsmännen om hur roligt det är att köra bil erbjöds de av denna första viktiga lobbygrupp på biltrafikområdet att provköra bilar som ställs till förfogande. Det bestäms då i riksdagen på vilka vägar bilar får framföras och att högsta tillåtna fart på landsväg är 15 km/timme och i tätort 10 km/timme. Vidare bestäms att förare av bilar måste ha körkort.

År 1914 bildas en av de viktigaste lobbygrupperna i Sverige av en majoritet av de svenska landshövdingarna – Svenska Vägföreningen. Syftet med denna nya intressegrupp var att professionalisera vägfrågan och att kraftigt bygga ut vägnätet. Under hela det resterande 1900-talet var Vägföreningen ständigt på hugget för att förhindra varje hinder för utökad bilism.



Gunnar Falkemark

är professor emeritus i statsvetenskap vid Göteborgs universitet. Falkemarks forskningar har under många år kretsat kring frågor om politisk makt. Ett viktigt inslag här har varit hur **beslut av nyckelbetydelse inom infrastrukturen** har kommit till, från utbyggnaden av Göta kanal projekt som Öresundsbron och tunneln genom Hallandsåsen. Han har också intresserat sig för hur den moderna **massbilismen** växt fram och hur svårt det (hittills) varit att skapa ett miljöanpassat transportsystem. Falkemark har erhållit ett flertal priser för sin pedagogiska skicklighet.

Under perioden 1922–1924 ingås en historisk kompromiss mellan statsmakterna och bilintressenterna om den hittills obeskattade bilen. Denna kompromiss innebär att de senare kan acceptera att bilen beskattas men bara under förutsättning att all skatt som bilisterna betalar till staten används till vägunderhåll och vägutbyggnad. Nu införs för första gången skatt på gummidäck och på bensen.

Runt 1930 finns i Sverige över 100 000 privatbilar (och tusentals lastbilar). År 1927 startar Volvo produktion av personbilar. Järnvägen börjar känna av konkurrensen från vägfordonen. Intressant nog är redan nu vägsidan viktigare för Sverige som industrination än järnvägssektorn. Och totalt sett arbetar nu mer än dubbelt så många människor i vägsektorn som i järnvägssektorn.

Under 1930-talet sker två viktiga segrar för bilsidans lobbyister. Det gäller hastighetsfrågan. I slutet av 1920-talet är högsta tillåtna fart 45 km/timme. Den borgerliga regeringen kan tänka sig att höja denna till 65 km/timme. Fortare än så behövde man inte köra, resonerade regeringen. Och om högre fart tilläts skulle järnvägen få alltför stor konkurrens. Vägsidans intressegrupper bearbetade energiskt riksdagens ledamöter för att släppa farten fri på landsväg. Kampanjen lyckades och riksdagen beslöt 1930 om fri fart på landsväg. År 1936 blir frågan om högsta hastighet i tätort aktuell. Samma intensiva propaganda utvecklades från väglobbyisternas sida. Och riksdagen ger med sig även denna gång. Nu fattas ett av de olyckligaste besluten i riksdagen under 1900-talet. Det blir fri fart ock-

” *Bilägandet ger fritiden ett nytt och spännande innehåll. Man behöver inte vara psykolog för att inse att bilen för arbetare och tjänstemän kan bli en välkommen motvikt mot det moderna produktionslivets enehanda.*

SVEN ANDERSSON, STATSRÅD (S), 1956

så i tätort.¹ Konsekvenserna lät inte vänta på sig. Mellan 1935 och 1938 ökade dödsolyckorna i trafiken med 65 procent.

På grund av brist på fossila drivmedel under det andra världskriget avvecklas privatbilismen nästan helt – men bara tillfälligt. Efter krigsslutet 1945 skjuter bilismen ny fart. Detta år finns cirka 50 000 bilar i landet. År 1960 har antalet ökat till nära 1,2 miljoner. Sverige uppnådde detta år Europas högsta biltäthet.

På grund av förbättrad levnadsstandard ökar under 1950-talet bilinnehavet, som framgått, kraftigt. Det råder stor politisk enighet om att denna utveckling är lycklig. I mitten av detta decennium förklaras rent av från socialde-

1 Beslutet om fri fart i tätort kom att gälla ända till 1955.

På grund av brist på fossila drivmedel under det andra världskriget avvecklas privatbilismen nästan helt – men bara tillfälligt. Efter krigsslutet 1945 skjuter bilismen ny fart. Detta år finns cirka 50 000 bilar i landet. År 1960 har antalet ökat till nära 1,2 miljoner. Sverige uppnådde detta år Europas högsta biltäthet. Bilden är från Linköping år 1950.

FOTO: EINAR JAGERWALL / BILD LINKÖPING



mokratiskt håll att bilinnehav för alla – även för arbetarfamiljer – är en »demokratifråga« av stor betydelse. Inför riksdagsvalet 1956 förklarar statsrådet Sven Andersson (s): »Bilägandet ger fritiden ett nytt och spännande innehåll. Man behöver inte vara psykolog för att inse att bilen för arbetare och tjänstemän kan bli en välkommen motvikt mot det moderna produktionslivets enehanda.«

I mitten av 1950-talet besöker en grupp svenska politiker, tjänstemän och lobbyister från Svenska Vägföreningen USA. De blir starkt påverkade av utbyggnaden av ett omfattande nät av motorvägar över hela landet. Något liknade vill de också se för svenskt vidkommande. Och så småningom kommer även i vårt land en utbyggnad av ett system av motorvägar till stånd.

Idag vet alla att bilismen är förknippad med allvarliga miljöproblem. Det är ett intressant faktum att det dröjer många decennier efter bilismens genombrott som denna insikt uppkommer. Det är först under senare delen av 1960-talet som denna aspekt av bilismen alls uppmärksammas. Och det är inte förrän under 1980-talet som mer substantiella åtgärder vidtas för att minska bilismens negativa miljöpåverkan. Det är 1989 som katalytisk avgasrening blir obligatorisk på nya bilar. (Denna reningsteknik minskar vissa men långt ifrån alla cancerframkallande ämnen. Och koldioxiden rör den inte på.)

Under 1990-talet ökar miljömedvetandet betydligt. Nu förstår statsmakterna att det gäller att kraftigt minska bilåkandets miljöstörningar. År 1994 tillsätter den nya socialdemokratiska regeringen en statlig utredning – Kommu-

nikationskommittén (KomKom) – som får i uppdrag att föreslå en hel mängd av åtgärder för att uppnå ett »miljöanpassat transportsystem«. Utredningen leder fram till en rad förslag för en bättre trafikmiljö. Man föreslår en lång rad skattehöjningar på fordon och bränslen. Man föreslår också att samhällets investeringar på trafikområdet i första hand skall göras på kollektivtrafikens område. Nya vägar nedprioriteras. Och i landets större städer föreslås att »road-pricing« – differentierade bilavgifter – införs.

KomKom:s förslag blev föremål för ursinnig kritik från väglobbyns sida, med Svenska Vägföreningen i spetsen. Under hela utredningstiden bombarderades politiker och allmänheten med budskap om de katastrofala följder som skulle uppstå om utredningens förslag skulle genomföras. Regeringen lät sig påverkas av kritiken. Inte mycket av KomKom:s förslag blev regeringspolitik.

Jag har nu redogjort för huvuddragen i den svenska bilismens historia. Hur skall den mycket starka expansionen av bilismen förklaras? Jag har hittills nämnt två faktorer av avgörande betydelse, nämligen lobbygruppers intensiva politiska påverkan. Och att de politiska partierna – med få undantag – under hela tiden ställt sig positiva till utökad bilism. Skälet till denna politiska välvilja är att bilen representerar några viktiga värden som stora delar av befolkningen ställer sig bakom: mobilitet, frihet och bekvämlighet. Bilen ger ökad rörlighet för den enskilde. Den ger också en personlig känsla av frihet och obero-

ende. Slutligen medför bilen ett mycket bekvämt sätt att förflytta sig. Det är just förekomsten av dessa värden som gör att politikerna har svårt att föra en politik som skulle kunna uppfattas som bilfientlig.

Utöver de faktorer som nämnts ovan kan man lyfta fram förändringar inom handeln som skapat ökad bilism. Jag syftar i första hand på tillkomsten av större varuhus, som exempelvis IKEA, som förlagts en bra bit utanför stadskärnorna. Tillgängligheten till dessa varuhus underlättas i hög grad av bilinnehav – och leder till ökad bilism.

Låt mig till sist ställa frågan om – och i så fall hur – bilismen kan begränsas. Jag ser tre tänkbara möjligheter här. Den första handlar om skatter och den andra om ökad satsning på kollektivtrafik och den tredje om värderingsförändringar.

Skatter är – enkelt uttryckt – inriktade på att göra det dyrare att ha bil och att köra bil. Det kan exempelvis röra sig om ökade fordonsskatter, att kraftigt höja skatter på bränsle eller om att ta bort skattesubventionerna för resor till och från jobbet (»reseavdragen«). Vad gäller kollektivtrafiken kan här ske stora satsningar på utbyggnad samtidigt som investeringar inom vägsektorn minskar betydligt. Resor med kollektiva färdmedel kan också subventioneras mer än idag så att det blir billigare att använda dem. Och – slutligen – kan förändringar i människors värderingar komma till stånd. Det kan handla om att det inte längre ses som så viktigt att resa mycket. Det kan ock-

så gälla att det privata bilinnehavet inte längre är så högt värderat. En ökad användning av bilpooler i olika former är en tänkbar möjlighet.

Vad som sagts ovan utgör teoretiskt tänkbara åtgärder för att minska bilismen. Problem med dem alla är att de är tämligen orealistiska ur ett politiskt perspektiv. Går det att vinna val på att, exempelvis, göra det mycket dyrare att ha bil?



TIPS PÅ FÖRDJUPNING

- Blomkvist, Pär: **Den goda vägens vänner. Väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914–1959.** Symposion, 2001.
- Falkemark, Gunnar: **Politik, mobilitet och miljö. Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem.** Gidlunds förlag, 2006.
- Falkemark, Gunnar och Westdahl, Peter: **Att offra västkusten. Det politiska och rättsliga spelet kring ScanLink och motorvägsbygget i Bohuslän.** Rabén och Sjögren, 1991.
- Lundin, Per: **Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige.** Stockholmia Bokförlag, 2007.

DISKUSSIONSFRÅGOR

- 1 Kunde något politiskt beslut fattats under de senaste 100 åren som lett till betydligt mindre bilism?
- 2 Är elbilar lösningen på bilismens miljöproblem?
- 3 Är en förändring av livsstilen möjlig så att människor kör (och flyger) mindre?
- 4 Är det möjligt att vinna politiska val på att betydligt försvåra för väljarna att ha en egen bil?





Åsa Romson

Rätten till ren luft även i städerna

Jag har klippt ut en teckning av Bard som jag satt vid min arbetsplats. Den visar en pappa som sitter och kör en leksaksbil på golvet med sitt barn, bilen släpper ut massa avgaser. Barnet frågar »Får man verkligen göra så där?« Pappan svarar »ja tills någon säger åt en på skarpen«. Tänk att en enda teckning kan sammanfatta ett verkligt samhällsbekymmer, det att det är tillåtet att förstöra miljön och andras hälsa på alla sätt som inte är uttryckligen förbjudna.

Jag har ägnat en hel del tid att fundera på både vilka regler som behövs för att skydda miljön och hur sådana regler får stöd så de blir beslutade och kan gälla. Eller som Bard uttrycker det; hur säger samhället åt på skarpen? Detta är särskilt svårt med så kallade diffusa utsläpp, där det enskilda utsläppet är oreglerat eftersom bilar inte

behöver något särskilt miljötillstånd att köra på en vanlig väg.

Jag har jobbat med sådana frågor på olika sätt, först som fritidspolitiker för Miljöpartiet i Stockholm, sen som forskare och universitetslärare i miljöjuridik och sen även som riksdagsledamot, språkrör och klimat- och miljöminister. Nu är jag forskare och expert i miljörett och miljöpolitik på IVL Svenska Miljöinstitutet.

Jag bor i Stockholm och problemet med hälsofarlig luft på grund av vägtrafiken har länge varit ett av de största miljöproblemen här. Även innan jag fick barn var jag engagerad i frågan om hur staden kunde göras mer människovänlig och attraktiv att bo i om utsläppen från trafiken minskade och mer yta kunde användas till annat än vägar och parkeringar. Att det är barn och äldre som drabbas värst av luftföroreningarna tycker jag gör det ännu viktigare. Deras åsikter finns sällan med kring beslutsborden.

I Stockholm är det så klart bättre luft idag än på den tiden då staden värmdes upp enbart med ved och kol, när industrierna var smutsigare och låg närmare centrum. Men luftföroreningar i form av bland annat kvävedioxid och små avgas- och vägslitagepartiklar bedöms orsaka 7600 förtida dödsfall varje år i Sverige och det är befolkningen i stadskärnorna som är de mest utsatta. Trots att luftföroreningarna generellt minskar överskrids fortfarande olika hälsorelaterade rikt- och gränsvärden för bland annat kvävedioxid och partiklar i gatumiljön i Stockholms inner-

” Att det är barn och äldre som drabbas värst av luftföroreningarna tycker jag gör det ännu viktigare. Deras åsikter finns sällan med kring beslutsborden.



stad. Orsaken till dessa luftföroreningar är till stor del den lokala trafikmängden men även olika industri- och trafikutsläpp utanför staden och i andra länder, samt utsläpp från arbetsmaskiner och en del vedeldning. För de större partiklarna, PM10, är vägslitage i samband med dubbdäckskörning en huvudsaklig orsak. Växlingen från bensin till dieslbilar har lett till viss ökning av kvävedioxider och små avgaspartiklar, PM2,5. Luftföroreningshalterna blir som störst vid hårt trafikerade vägar i innerstadsmiljö där luftrummet mellan husen är trångt vilket gör luftombytet mindre.

Att minska trafiken på gatorna och göra fler gång- och cykelgator är en ständig diskussion. Ständigt finns också en spänning i att begränsa innerstadsbornas bilkörning och att begränsa ytterstadsbornas tillgänglighet till city med bil. Det är delvis en större diskussion om stadsutveckling; vem tillhör staden? vilket ansvar har den enskil-

de i valet av transportmedel? kan folk »tvingas« att åka kollektivt/cykla/gå?

Om man fokuserar på att luften där den är som värst, det vil säga innanför de så kallade tullarna, måste bli renare utan att fler gator helt stängs för trafik finns några lösningar att genomföra. Att på innerstadsgatorna endast använda odubbade vinterdäck och att alla fordon går på el, gas eller har den senaste reningstekniken på bensin- eller dieselmotorn är sådana lösningar. Dessa kräver dock politiska beslut. I Stockholm har det varit svårt att komma till beslut trots att staden är ansvarig för att säkerställa en god luftkvalitet till medborgarna. Om dubbdäcken hette det länge att det vore trafikfarligt med ett lokalt förbud trots att studier visat att fler dör av slitagepartiklarna än halkolyckor. Om miljözonerna har det klagats på att ägare av dieslbilar får det svårt när bilarnas andrahandsvärde sjunker. Längre kunde Stockholm delvis skylla på att regeringen inte gett staden befogenhet att besluta om sådana begränsningar av biltrafiken. Men sedan 2011 respektive 2018 är det fullt möjligt för en kommun att besluta om hårdare miljökrav gällande odubbade vinterdäck och renare bilmotorer för exempelvis en stadskärna. Dubbdäcksförbud på ett par gator har också redan gett färre slitagepartiklar i luften. Ändå är det en lång väg kvar för alla barns rätt till ren luft.

År 2008 hängde boende på Hornsgatan ut vita lakan utmed fasaderna för att uppmärksamma hur smutsig luften var. Tillsammans med Naturskyddsföreningen stämde de staden i domstol eftersom luften inte uppfyller svenska



Åsa Romson har jobbat som miljöpolitiker för Miljöpartiet både lokalt i Stockholm och i riksdag och regering. Hon var 2014–2016 **miljöminister**. Parallellt med politiken utbildade hon sig i miljöjuridik och tog 2012 en doktorsexamen. Sedan 2017 jobbar Åsa som **expert i miljöjuridik och hållbar stadsutveckling** på det fristående forskningsinstitutet IVL Svenska Miljöinstitutet.

och EU-rättsliga krav. Denna tvist har fortfarande inte fått sitt slut.

Idag finns alltså både stor kunskap om miljö- och hälsoproblemen med dålig luft, regler till skydd för hälsan samt möjliga lösningar för trafiken. Ändå är det högst osäkert om tillräckliga beslut kommer fattas. Det är kanske underligt men det inte räcker med kunskap om problemet och dess lösningar för att något ska förändras, även när denna kunskap är etablerad av forskare och olika experter och spridd till allmänheten genom miljöorganisationer. Det krävs ju politiska beslut och de besluten fattas inte av sig själva.

För att politiska beslut ska fattas behövs ofta att engagerade människor trycker på, inte bara med att sprida kunskap utan också genom att ställa krav på politiker att handla. Ibland krävs att de som är engagerade i en fråga själva blir politiker och får stöd i det av andra. Ibland finns det andra vägar att gå för att påverka politiken, till exempel genom att mobilisera människor i protester och runt lösningar. Eller där det är möjligt driva rättsliga processer, miljölagar fungerar men kräver att enskilda insisterar på att de ska användas.

Kampen för ren luft på Stockholms gator ger en god bild av det samspel som krävs för att få igenom politiska reformer för miljön och våra barns hälsa.

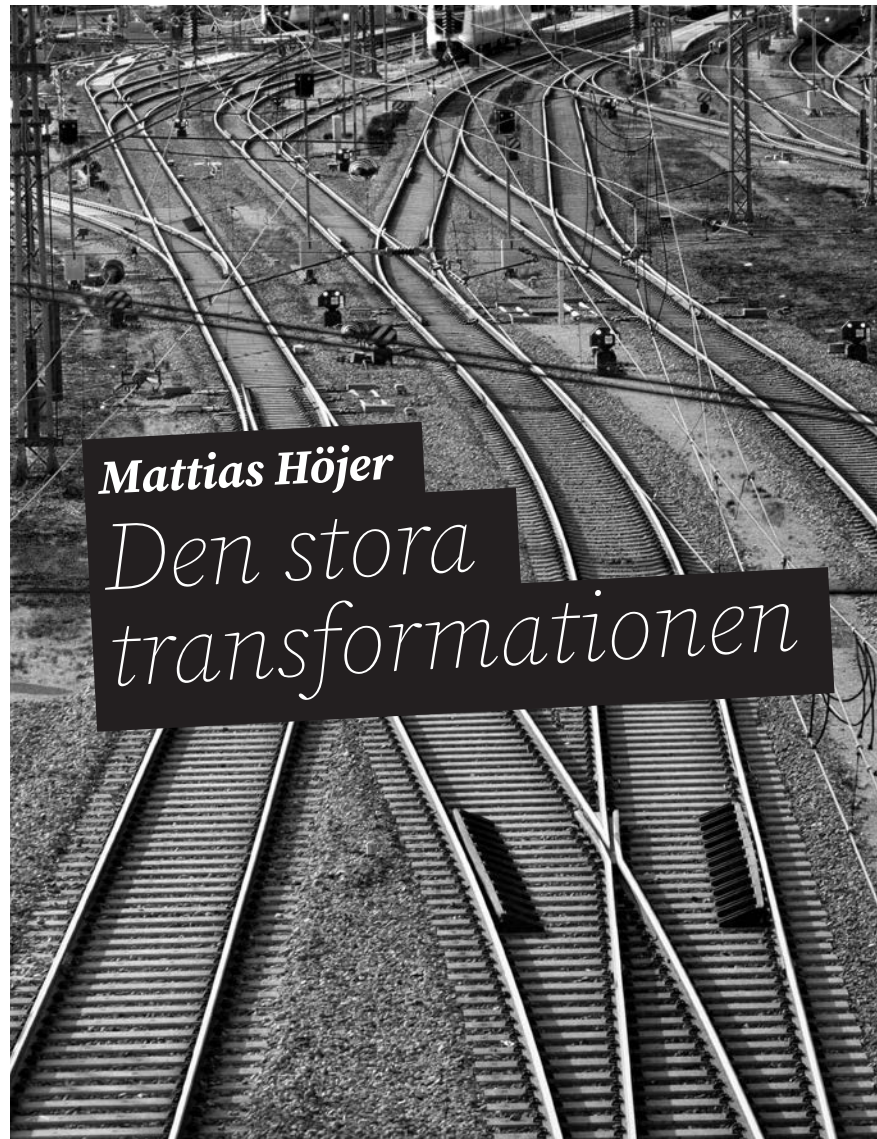
DISKUSSIONSFRÅGOR

1. Vad tror du är anledningen till att samhället idag accepterar att bilar medför så stor miljöpåverkan i våra städer?
2. Tycker du det finns en motsättning i att begränsa biltrafik i stadskärnor och att ge både ytter- och innerstadsbor god tillgänglighet till stadens alla områden?
3. Texten tar upp dubbdäcksförbud och särskilda miljözoner, vilka fler lösningar ser du för att städerna ska få ren luft?
4. Som texten påpekar så har ju många idag kunskap om hälsoproblemen med luftföroreningar från trafik i städer, varför omsätts inte den kunskapen till regler som begränsar trafikens påverkan?
5. På vilket sätt kan enskilda verka för att politiska beslut fattas i denna fråga?



TIPS PÅ FÖRDJUPNING

- Åsa Romson skriver längre om just kampen om ren luft i Stockholm i sin bok **Från trängselavgifter i Stockholm till klimattavtal i Paris – mina 15 år i miljöpolitikens tjänst** utgiven 2018 av Sjösala förlag.
- Läs om luftkvalitetsstatistik och luftföreningars effekter hos Naturvårdsverket: **Samlad information om luft**
- Bedömningen av luftföreningarnas hälsopåverkan finns i rapporten **Quantification of population exposure to NO₂, PM_{2.5} and PM₁₀ and estimated health impacts** från IVL Svenska Miljöinstitutet i samarbete med Umeå universitet, juni 2018.
- En intressant parallell som miljöförespråkare drar är att nolltoleransen som finns uppsatt mot döda i trafiken bör utökas att gälla för **bilens påverkan på andra personer**, se till exempel blogg av KTH:s vicerektor för hållbar utveckling: <www.kth.se/blogs/hallbart/2017/05/nolltolerans-mot-dalig-luft/>



Mattias Höjer

*Den stora
transformationen*

Ekebo, sommaren 2049

Hej,

När jag för 30 år sen fick frågan om att skriva något om framtidens transporter, hade jag inte kunnat ana att jag skulle träffa så rätt som jag gjorde.

Framtidsbilder över hållbara samhällen kritiserades på den tiden för att de inte var realistiska. Kritiken byggde ibland på insikten om att det inte fanns något politiskt mandat för att få igenom de förändringar framtidsbilderna innebar. Och ibland baserades den på tron att de flesta människor som levde på den tiden inte var beredda att göra förändringar av sina liv, eller såg det som möjligt att rikta om sina drömmar. En nära vän har berättat att han på den tiden inte såg någon mening med livet om han inte ständigt hade en långresa att se fram emot. Han tyckte att vardagen var grå, och emellanåt svart, men möjligheten till en resa till solen även nästa år gjorde trots allt livet värt att leva. Och det var ju inte just hans flygresor som skapade förändringarna av jordens klimat, utan en väldigt mycket större mängd resor och andra utsläpp av

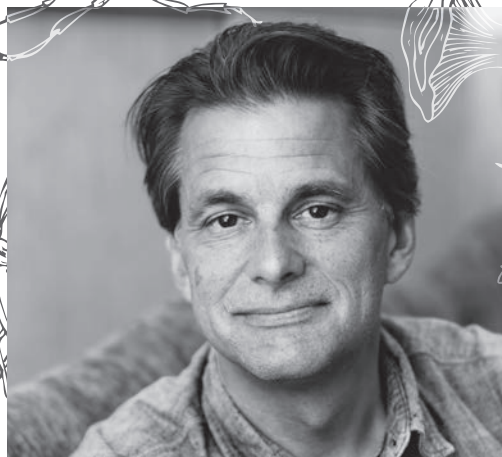
växthusgaser. Han såg det nog som att han hade ett ansvar gentemot sig själv och sin familj – att ta hand om sig. Och att den snarast omätbara andelen av utsläppen som hans flygresande bidrog till var försumbar. Olika varianter på detta synsätt var det väldigt många som delade.

Samtidigt började privatpersoner och olika kändisar i allt större omfattning meddela att de skulle sluta flyga. De ville med egna initiativ sätta press på politiker och medmänniskor och visa att det går att längta efter annat än en flygresa till solen. De blev början på en folkrörelse som ändrade synen på flygande fullständigt.

När jag tänker på den tiden ser jag att det var en brytningstid. Det pågick fortfarande planering av nya trafikleder på många håll. Men det blev stopp här. 2018 års uppgörelse om att ta en paus i planeringen av Östlig förbindelse runt Stockholm visade sig bli det sista som sas om den idén. I takt med att klimatförändringarna blev allt påtagligare förändrades även det politiska klimatet och vid kommande val fanns det inte längre någon som propagerade för sådan infrastruktur som drev fram ökade växthusgasutsläpp.

Alla seriösa partier hade förstått att samhället behövde reformeras. Att den höga konsumtionen av energi och resurser inte var möjlig att upprätthålla. Och att det var dags att problematisera de självuppfyllande prognoser som skapade behoven av ny trafikinfrastruktur.

Kommande valrörelser innehöll initierade och ideologiska debatter kring hur, inte om, samhället skulle förändras så att resursanvändningen kom ner på hållbara nivåer.



Mattias Höjer är professor i Miljö och framtidsstudier vid KTH, Kungliga Tekniska högskolan. Han har arbetat med **framtida transporter och städer** sen mitten på 90-talet. De senaste tio åren har digitaliseringens tänkbara roll i ett hållbart samhälle varit en viktigt intresseområde. Mattias intresserar sig särskilt för hur framtidsbilder kan vara ett sätt att diskutera klimatfrågan i allmänhet och **relationen mellan kortsiktiga och långsiktiga konsekvenser** av samhällsförändringar i synnerhet.

Djupa meningsskiljaktigheter fanns mellan dem som såg risker för att alltför starka ekonomiska styrmedel skulle skapa för stora klyftor i samhället, och dem som tyckte att allt för mycket detaljstyrning ledde till ett överförmyndarsamhälle. Men att en stor förändring av våra konsumtionsmönster var nödvändig och omedelbart förestående var alla överens om.

Tyvärre kom insikterna dock för sent för att förhindra de stora klimatförändringar som vi nu i mitten av det 21:a århundradet står mitt i. Å andra sidan skulle läget ha varit ännu allvarligare om ni inte hade genomfört omställningen så som ni gjorde i början i 2020-talet. Den period av global omdaning av politik, produktion, kultur och konsumtion som inleddes på 2020-talet, och som vi idag kallar »klimatmodernismen«, förhindrade en total katastrof även om vi fortfarande lever i en tid av osäkerhet kring hur vårt framtida klimat kommer att bli.

För oss som lever 2049 är det fortfarande svårt att förstå vad som gjorde att den stora kursändringen inte kom förrän på 20-talet. Trots att det var så många som var djupt oroade, trots att det var en så liten grupp människor som inte tog till sig det vetenskapen visade, var det länge ytterst lite diskussion om större reformer. Nästan alla riksdagspolitiker tycktes väl medvetna om vad som var på väg att ske, men fortfarande i slutet av 10-talet saknades ledare som hade vilja och förmåga att staka ut en väg för förändring. Ni visste ju vad som var på gång – varför valde ni ändå ledare som inte föreslog reformer som kunde stoppa utsläppen av växthusgaser?

Varför förstod inte fler att slagord som »Vi ska stoppa utsläppen. Inte flyget« betydde att resandet och utsläppen skulle fortsätta öka, ända tills klimatförändringarna slog igenom på den globala ekonomin? För när denna slogan infördes befann sig flygresandet fortfarande i en enastående expansion där svenskarna hade fördubblat sitt flygresande på 20 år. Tekniken gick också framåt, men inte alls i samma takt, och de internationella överenskommelser som diskuterades handlade bara om att minska ökningstakten av utsläppen. På kort sikt, ett tioårsperspektiv, fanns det inga sätt att minska utsläppen från flyget utan att faktiskt påverka mängden resande. Detta visste alla, men ni valde att blunda för det.

Ni undrar kanske hur saker har förändrats sen er tid? Jag kan berätta att mycket av den tekniska utveckling som ni drömde om för 40 år sen nu är allmänt tillgänglig. Lyckligtvis kom insikten om nödvändigheten av förändrade konsumtionsmönster till politiker och allmänhet före genombrottet för självkörande bilar. Efter heta debatter lyckades staten i samarbete med regioner och kommuner skapa ett regelverk där de självkörande bilarna blev ett komplement till städernas masstransportsystem. Och en stor del av landsbygden fick kraftigt förbättrad kollektivtrafik när autonoma fordon tog över busstrafiken, och därmed minskade kostnaderna rejält. De risker för en jätteexpansion av bilismen som några vid slutet av 2010-talet såg att de självkörande fordonen förde med sig kunde alltså avstyras tack vara insiktsfulla politiska insatser. Mindre

” *Ett grundläggande fel som gjordes fortfarande på 2010-talet var att de vetenskapliga beläggen för vad som krävdes för att undvika stora klimatförändringar ställdes mot individuella val och rättigheter.*

spektakulärt kanske det låter att tågen går regelbundet och håller tiden. Och användningen av fossila bränslen för flyget har nästan upphört. Svenskarnas flygresande minskar för tjugofemte året i rad, och det totala, globala resandet är i princip konstant. Svenskarnas årliga utsläpp av växthusgaser är nu nära noll.

Tyvärr måste jag också berätta att mycket av det de oroade varnade för har blivit verklighet – förändringarna kom för sent. Själva bygget av höghastighetsjärnvägen och annan infrastruktur som skulle minska de årliga utsläppen i framtiden ledde till mycket stora utsläpp av växthusgaser. Och eftersom det dröjde så lång tid med internationella överenskommelser kring begränsning av flyget och införandet av olika tekniska lösningar fortsatte utsläppen

att öka så mycket att det klimat vi nu är på väg in i kommer att vara ett helt annat än det ni som läser detta har.

Vi har alltså inte särskilt mycket utsläpp längre. Men det tog 30 år och krävde att vi skapade ett helt nytt sätt att se på resande. De tekniska landvinningarna har gjort att vi kan resa med väldigt små utsläpp. Dessutom har de gamla drömmarna om att flyga till värmen ersatts av drömmar kopplade till årstidsväxlingar. Att tåget mellan Stockholm och Malmö nu går på tre timmar är mer en effekt av dåtidens strävan efter högre hastigheter. Numera ligger fokus mycket mer på pålitlighet än på hastighet, något som ses som en del av att nya mål för självförverkligande växte fram under klimatmodernismen.

Ett grundläggande fel som gjordes fortfarande på 10-talet var att de vetenskapliga beläggen för vad som krävdes för att undvika stora klimatförändringar ställdes mot individuella val och rättigheter. Det var som att insikten om att utsläppen av växthusgaser behövde minskas var underordnad varje mänsklig nyck. Det ansågs orealistiskt att man skulle påverka framtiden så att vissa önskingar begränsades. Men ni missade att det orealistiska var tron att konsekvenserna av önskingarna inte kraftigt skulle begränsa valmöjligheterna i framtiden.

DISKUSSIONSFRÅGOR

- 1** Den här beskrivningen blandar visst hopp (förändringar sker under 20-talet) med tendenser till dystopisk syn (trots förändringarna går man mot ett helt nytt klimat). Vad skulle kunna göras för att de dystopiska delarna av denna beskrivning inte uppfylls?
- 2** Hur ser ni på beskrivningarna av individens, politikens och andra aktörers roll för de förändringar som skett, respektive inte skett?
- 3** Vad ser ni för hoppfulla tendenser i samhället idag – lokalt, nationellt och globalt? Vad kan man göra för att stärka dessa?
- 4** På vilket sätt skulle de olika riksdagspartierna idag kunna utveckla politik som stämmer med deras ideologi, och ändå minskar utsläppen av växthusgaser?



TIPS PÅ FÖRDJUPNING

→ Se filmen **Her** om en man som blir kär i sitt operativsystem. Hur långt kan digitaliseringen gå och vad kan det betyda för resandet?

→ Lyssna på Sveriges radios stora utbud av samhällsprogram, till exempel **Klotet**, **Klimatspår**, och en del avsnitt av **Konflikt**. Klotet har ett särskilt avsnitt om hållbara framtidsscenarioer »Hur ska vi leva för att klara klimatkrisen?»

→ Lyssna på **andra nyhetsprogram** och lägg på ett klimatraster – vad betyder det som sägs i ett 30- eller 60-årsperspektiv?

→ Åkerman, J, Höjer, M och Gunnarsson-Östling, U: **En Stockholmsregion utan klimatpåverkan från transport- och bebyggelsesektorn 2050 – framtidsbilder och strategier i närtid**, KTH, TRITA-ABE-RPT-1825, 2018



Martin Hedberg **Människan som förändrade klimatet**

Ett stabilt klimat i mer än tiotusen år gav människan möjlighet att gå från att vara jägare och samlare till att utveckla jordbruk, samhällen och nyligen också industrier och efterhand en global ekonomi. Tillgången till skogar höll på att begränsa industrialiseringen under 1800-talet. Men upptäckten och utvinningen av fossilt kol, det vill säga kol, olja och naturgas gjorde att vi kunde hålla fler hjul snurrande och förverkliga projekt som inte varit möjliga med bara muskelkraft, hävstänger, hjul och ånga. Vi flög, stöpte om naturen och bokstavligen flyttade berg. Vi kunde avdela en stor del av befolkningen till att utveckla kultur och vetenskap och fick efterhand kunskap som gjorde det möjligt att utveckla transistorn, lasern, konstgödsel, solceller, antibiotika och så vidare. Vi kunde lämna jordens gravitationsfält och fick förutsättningar att mätta miljarder människor, minska barnadödligheten, ge fler möjligheter att läsa och skriva, reducera dödliga sjukdomar, öka kulturella utbyten och ge människan längre livslängd. Trots detta så vältrar sig en mindre andel av människorna i vulgär rike-



Martin Hedberg

är **meteorolog**, hängiven att förstå klimatkomplexiteten och att kommunicera vetenskapliga insikter, framtidsscenarioer och omställning. Han är utbildad vid Stockholms universitet och har arbetat som meteorolog i Flygvapnet, på SVT och vid expeditioner. Martin gav under 2019 ut boken **Extremt väder**.

dom medan många individer, grupper och nationer lever kvar i fattigdom och förtryck.

Med berättelser har människan skapat samarbeten, mening och samhällen. Genom religionen gav vi oss själva mandat att betrakta naturen som en resurs som vi var skickade att dominera och förvalta. Efterhand så exkluderade vetenskapen gudarna ur bilden, men behöll idén om att naturen, liv och materia på planeten, är resurser som finns till för vårt förfogande att förvalta.

Vetenskapliga framgångar indikerade med all önskvärd tydlighet att det inte tycktes finnas några problem som var för stora för att de skulle kunna övervinnas av det mänskliga intellektet. Allt som behövdes var en problemformulering, resurser och tid.

I västvärlden finns ett allmänt spritt synsätt som går ut på att människan, och i synnerhet teknik vi utvecklar, i sinom tid löser valfritt problem, att naturen är en resurs som finns för vårt förfogande. Att det mätbara värderas högre än det omätbara gör att vi har svårt att tillgodogöra oss insikter från andra kulturer eller förmår se oss själva som en integrerad del i det system vi nu förändrar i grunden.

Men naturen, och vi med den, är ett komplext adaptivt system under ständig förändring. Människans påverkan på klimat och ekosystem är så stor att man myntat en ny geologisk epok, Antropocen, människans tidsålder. Vad vi gör har en avgörande påverkan på hur liv och livsbetingelser utvecklas under överskådlig geologisk tid.

Sett i ljuset av våra dagliga liv så syns förändringar av

klimat- och ekosystem knappt i bruset av variationerna i väder och biologisk mångfald som varierar på tidsskalor som vi har lätt att uppfatta. Men i ett geologiskt perspektiv är det som sker nu en explosion. Förändringar som sker långsamt är hanterbara och när det är i princip stilla så kan naturen förfina relationerna mellan alla delsystem. Det tog 6 000 år för klimatet att värmas fyra (4!) grader och i och med det gå från istid till klimatet vi haft i knappt 12 000 år. Detta relativt stabila klimat gav oss möjlighet att utveckla samhällen och civilisationerna vi ser omkring oss idag. Men vi är nu på väg att genomföra samma storleksordning av förändring, 2 till 4 graders uppvärmning, men inom endast 200 år. Såväl ekosystem som samhällssystem kommer att få mycket svårt att anpassa sig och det är sannolikt att delar av systemen kollapsar.

Vi tar emot lika mycket energi från solen som tidigare, men en högre koncentration växthusgaser i luften gör att allt mindre energi strålar ut från planeten jorden. Skillnaden skapar ett varmare klimat. Det är mänskliga aktiviteter, främst förbränning av fossilt kol och skogsskövling, som gör att mängden växthusgaser i luften ökat. Det är alltså inte bara våra nuvarande utsläpp som är problemet utan hur mycket av växthusgaserna som är kvar i luften. Det som inte blir kvar i luften binds av växter på land och i hav respektive löser sig i haven som därmed blir allt surare. Precis som i fallet med naturliga klimatförändringar, vilka initieras av långsamma variationer av jordens bana kring solen, så sker en mängd återkopplingar i naturen. Haven värms, vilket frigör koldioxid. Permafrosten tinar, vilket frigör metangas och



” Vi behöver överge det antropocentriska synsätt som hittills präglat stora delar av vår relation med övrigt liv. Vi samexisterar med övrigt liv och dess existens är en förutsättning för vår.

glaciärer tinar, vilket skapar mer mörka havs-och markytor – vilka i sin tur absorberar mer solenergi än snön som tidigare låg där. Allt detta förstärker förändringarna av klimatet som människan nu initierat.

Parisavtalet stipulerar att vi ska begränsa uppvärmningen till max två grader, med sikte på 1,5 jämfört med förindustriell nivå. Det är som en halv istid, men åt andra hållet! Många av dessa förändringar ligger nu latenta i systemen och kommer att skapa förändringar oavsett vilka åtgärder vi vidtar. Det är därför extremt viktigt att minska påverkan långt innan man ser de konkreta effekterna av den. Och som vanligt när det gäller levande system så har man inte mycket för att ångra sig, systemen utvecklas hela tiden och är inte reversibla.

Problem som förefaller oöverstigliga idag hoppas man ska finna sina lösningar i morgon. »När problemen växer så ökar även människans motivation att lösa dem.« Så säger i alla fall berättelsen som vi tvingas ställa vår tillförsikt till.

Men det finns inga »lösningar« på klimatkrisen, det är varken ett mekaniskt problem eller existerar en tidpunkt när man kan säga att man har klarat eller inte klarat uppgiften. Det finns däremot olika utvecklingar av systemen och därmed en oändlig mängd scenarier. En del av dessa är mycket obehagliga och det är en påtaglig risk att återkopplingar i naturen tar över som drivande kraft av ytterligare förändringar.

Berättelsen om att mänskligheten är på en resa predestinerad att ge högre välfärd och välmående, materiellt, socialt och andligt får sig törn efter törn. Det må i många

fall ha blivit bättre och bättre under 1900-talet, men man kan inte göra prognoser genom att extrapolera kurvor. Exponentiell tillväxt i ett system som inte anpassar sig i samma takt går bra ett tag, i decennier och kanske sekler, men leder oundvikligen till slut till kollaps. Sättet att undvika detta är att man, innan man av bara farten åker ut över ett sluttande plan, upphör med det skadliga. Ett nödvändigt, men kanske inte tillräckligt, villkor är att vi begränsar hur mycket fossilt kol vi bryter ur berggrunden och hur mycket skog vi transformerar. Men den insikten har inte nått fram till tillräckligt många beslutsfattare än. Många tror att vi kan »klimatkompensera« oss ur krisen, att »marknaden« kommer att lösa problemen, eller att klimatsystemet är så komplicerat att inget vet hur det fungerar alls (som om det skulle hjälpa).

Vad ska vi då göra? Fortsätta festen så länge det går och sedan ta dagen som den kommer? Nej, det vore ansvarslost, tråkigt och destruktivt. Vi måste inse att vi snart har nått vägs ände med ett överflöd av relativt billig fossilt kol. Omställningen till ett lågenergisamhälle är inte ett val, det är en oundviklig konsekvens av vi lever på en planet med fysiska begränsningar och att naturlagarna inte är förhandlingsbara. Det tar tid att ställa om och det kommer att kräva förändrade beteenden.

Det triviala svaret på problemen synes vara att bättre ta tillvara på vetenskaplig kunskap, strängare miljölagar, bättre på förvaltandet av jordens resurser. Det vore bra, men skulle förmodligen bara leda till att vi transformera de klimatet och ekosystemen något långsammare.

Den djupare insikten är att vi behöver överge det antropocentriska synsättet som hittills präglat stora delar av vår relation med övrigt liv. Vi samexisterar med övrigt liv och dess existens är en förutsättning för vår. Ett sätt att tydliggöra detta är att inte betrakta naturen som ett objekt, utan som ett subjekt med inneboende värde och rätt existera, utvecklas och förändras efter egen förmåga. Människan är inte skapelsens krona utan förhåller sig i relation till övrigt liv som ständigt utvecklas. Detta är ett paradigmskifte som kan jämföras med insikten om att jorden inte är solsystemets centrum.



TIPS PÅ FÖRDJUPNING

- **Den trotsiga jorden: människans öde i antropocen**, Clive Hamilton (Daidalos 2018)
- **Who do we choose to be?**, Margaret Wheatley (Berrett-Koehler Publishers 2017)
- **Extremt Väder**, Martin Hedberg, (Max Ström 2019)
- **Resilience Thinking**, Brian Walker & David Salt (Island Press 2006)
- **Transition handbook**, Rob Hopkins (Transition Books 2014)
- **Thinking in Systems**, Donella H. Meadows (Sos Free Stock 2008)

DISKUSSIONSFRÅGOR

1. Det finns en begränsad mängd fossilt kol (olja, kol och gas) vi kan förbränna och fortfarande ha en rimlig chans att klara Parisavtalet. "Rimlig" chans i det här sammanhanget brukar anges som 50–50. Vi har redan eldat



upp ungefär 3/4 av detta kol. Kvar är alltså en kvarts tank. Hur tycker du att vi bäst ska använda denna begränsade mängd av fossil olja, kol och gas?

2. Ett skifte till ett mer energieffektivt och lokalt/regionalt samhälle är inte ett val vi står inför, det är något oundvikligt. Hur kan vi skapa visioner om hur detta samhälle fungerar och hur skapar vi berättelser som beskriver hur vi kan röra oss från dagens samhälle till detta? Arbeta gärna med scenarier, det vill säga

många berättelser som leder fram till olika former av samhällen, även icke-önskvärda. Detta ger insikter om vikten av att undvika vissa vägar och vilka man ska kämpa för att välja.

3. Om naturen var ett subjekt i juridisk mening skulle det ha rättigheter, ungefär på samma sätt som juridiska personer, det vill säga företag och organisationer. Förespråkarna menar att det skulle skapa balans och ge människan skyldigheter gentemot andra levande system och att detta skulle skapa bättre förutsättningar för en långsiktigt hållbar relation mellan människa och övrigt liv på planeten. Tror du att ett sådant förändrat synsätt skulle förändra vårt sätt att agera, ta beslut och hur vi bygger våra samhällen? I så fall hur?

4. Vi måste samarbeta, även med de vilka vi inte delar åsikter med. Hur främjar vi detta? Vilka är de största utmaningarna?



Marie Arehag & Birgit Nielsen

Att engagera många för en gemensam sak

Vad är viktigt att tänka på för att engagera många för en sak? Det börjar ofta med planer eller beslut som går tvärt emot vad som är bra för miljön, klimatet eller människors hälsa. Kommunen, myndigheter eller företag har planer på något som till exempel ökar utsläppen av växthusgaser eller andra föroreningar när vi som mest behöver minska utsläppen. Man blir förbannad och kanske rädd – fattar de inte?

I det läget är det bra att ha förankring i en organisation där det finns kunskap om sakfrågorna, var planeringen pågår och hur besluten fattas. Där det finns några som har koll på argumentationen, kan lusläsa underlag, bereda överklaganden, skriva debattartiklar och annat. Ta reda på vilken organisation som passar dig bäst eller starta en egen (men kom ihåg att det är ett stort jobb).

Du och dina vänner behöver analysera hur de motstående intressena ser ut. Ofta när det gäller miljöfrågor står ett allmänintresse för nuvarande och kommande generationer mot ett särintresse hos ett bolag eller en grupp. De som protesterar kan bli anklagade för att prata i egen sak,

” För att ha chans att få genomslag måste ni ha legitimitet, era anspråk måste vara och uppfattas som berättigade och demokratiskt förankrade.

det vill säga att stå för ett särintresse. Det är ofta inte fallet. Att vara förespråkare för kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser är till exempel något som gynnar alla, inte bara dig och din grupp.

Att värna den lokala miljön kan ibland tolkas som, och faktiskt även vara, ett särintresse. Men det kan samverka med ett allmänintresse att motverka en oönskad samhällsutveckling. Ett exempel är motorvägsmotståndet i Bohuslän under 1980-talet. Där samarbetade de Ljungskilebor som inte ville få sin ort kluven av en motorled med den stora samarbetsorganisationen Motlänken. Drivkraften i Motlänken var att motverka en samhällsutveckling som byggde på en planering för kraftigt ökade vägtransporter, där varulagren skulle avvecklas samtidigt som allt mer gods skulle föras över till lastbil i kontrollerbara flöden – den så kallade just-in-time-principen – med ökade utsläpp som följd. Motståndarna var mäktiga och välorganiserade, en europeisk intresseorganisation för storindustrin med starka band in i de politiska korridorerna. Deras motto var att den europeiska industrin inte skulle hindras att uppnå

stordriftsfördelar på grund av brister i transportsystemet. Motorvägsbygget genom Ljungskile var brännpunkten – den första etappen. Det är alltså viktigt att analysera variationen av intressen på såväl den egna sidan som på motståndarsidan. Det är också viktigt att skilja på hur man kan påverka olika makthavare:

- **Politiken** (känsliga för opinioner, särskilt inför val). De är beredda att lyssna när frågan blivit tillräckligt »het«.
- **Ekonomisk verksamhet** (känsliga för vad konsumenterna ska tycka och hur varumärket kan skadas). Glöm inte företagens ägare, det kan finnas moraliskt berörda deltagare på deras stämmor. Det behövs en aktie för att ha rätt att komma på en aktiebolagsstämma. Även anställda i ett företag eller i en organisation vill kunna vara stolta över sitt jobb och inte bidra till en skadlig utveckling.
- **Media** (känsliga för spektakulära händelser, gärna med tydlig polarisering).
- **Allmänheten**, som påverkar alla tre ovan och som är den allra viktigaste kategorin för långsiktig framgång. Möjligheten att förskjuta vad som betraktas som självklart och vad som betraktas som möjligt är helt avgörande. Ett exempel på en förskjutning är när många inser att kortsiktig lönsamhet för ett företag inte bör få gå före behovet av drastiskt minskade utsläpp av växthusgaser. Ett annat exempel på en förskjutning är när det framstår som självklart att få andas frisk luft i stadskärnor och

bostadsområden i stället för att bilarna får företräde till stadens gator.

För att ha chans att få genomslag måste ni ha legitimitet, det vill säga era anspråk måste vara och uppfattas som berättigade och demokratiskt förankrade. Alla miljökamper som fått genomslag har förutom befogade miljöargument ofta haft stark kritik av hur beslutsprocessen genomförts. Därmed upplevs det mer berättigat att »sätta sig i vägen«. Det är viktigt att några faktiskt gjort allt för att försöka påverka och argumentera i den vanliga proceduren – att respektera den lagstadgade beslutsprocessen innan man tar till spektakulära aktioner som innehåller civil olydnad. Det här kan ta tid. Risken är annars att de protesterande blir betraktade som kufar, bråkmakare och halvkriminella. Då finns ingen chans till framgång.

Å andra sidan är miljöfrågorna numera rumsrena jämfört med på 1980-talet. Varje kommun, region och regering har på papperet goda miljöambitioner och mål. Det gäller även de flesta företags policyer. Problemet är att de ofta inte lever upp till dem. Det kan ge legitimitet att påpeka att det finns ett glapp mellan deras egna mål och egna praktik.

För att undvika att bli stämplad som outsiders är det bra att bygga breda samarbeten på tvären i samhället – inte bara miljöorganisationer utan även kyrkor, fackföreningar, hembygdsföreningar m fl. Inte bara en politisk inriktning, utan så brett som möjligt. Glöm inte partiernas sidoorganisationer; ungdoms- och kvinnoförbund till exempel. Så gjorde vi med Motlänken och innan dess inför



Birgit Nielsen

var en av två ordförande i Miljöförbundet (nuvarande Jordens Vänner) under senare delen av 1980-talet. Hon var också anställd på Motlänkens kampanjkansli varifrån information och material skapades och spreds med hjälp av många frivilliga.

Marie Arehag

var en av tre ordförande i Miljöförbundet (nuvarande Jordens Vänner) i mitten av 1980-talet och även ordförande i den nationella samarbetsorganisationen Motlänken som bildades för Scandinavian Link-motståndet. Marie var talesperson för Trädkramarna från de första aktionerna i Ödsmål 1987 tillsammans med Anders Dejke, Ljungskile.



Marie och Birgit höll åtskilliga anföranden om ScanLink-planerna och det politiska spelet bakom motorvägsbeslutet – i alla möjliga sammanhang, möten i Göteborg, trädkramarnas folkuniversitet i Bygddegården i Ödsmål och i debattprogram på TV.

folkomröstningen om kärnkraft 1980. Vi samlades kring ett upprop, som många organisationer skrev under. Ett sådant arbete kan naturligtvis utnyttjas för partipolitiska poänger, så det gäller att värna bredden genom att hålla sig till den gemensamma sakfrågan.

Kampen kan föras på olika arenor:

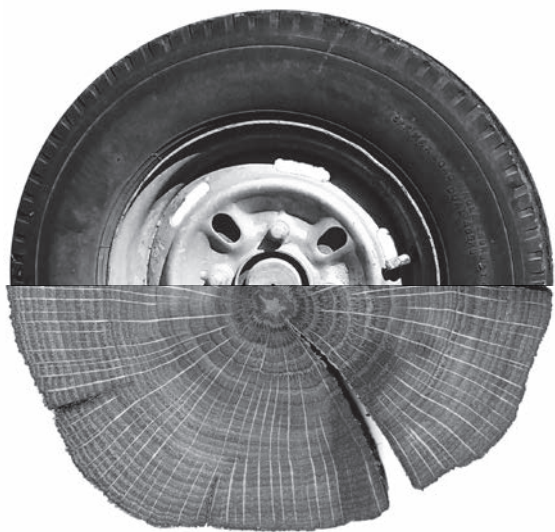
- **I den samhälleliga beslutsprocessen.** Ta reda på beslutsgången. Det kan finnas tillfällen till samråd, yttrandet och överklaganden.
- **I uppvaktningar av makthavare** (politiska och ekonomiska).
- **På gator och i skogen** – eller vad det är saken gäller.
- **I juridiken/domstolsväsendet** (till exempel vid rättslig prövning efter aktioner).
- Det mesta går även att göra till en **medial arena**, men stirra er inte blinda på det. Det är lätt att bli styrd av mediedramaturgin. Låt inte den styra vilka aktionsformer ni väljer. När ni väl står där i rampljuset med en mikrofon under näsan, uttryck er kort och tydligt och var beredd på såväl snälla som kritiska frågor. Träna!

På varje arena är det viktigt att vara så öppen som möjligt – att inbjuda allmänheten att delta utan att det ska behöva vara ett stort steg. De flesta är rädda att ingå i något som kan betraktas som kontroversiellt eller som kan innebära poliskonfrontation. För att möta den nyfikenhet

som väcks; ordna aktiviteter så det går att lära sig mer om sakfrågan under trygga omständigheter. Då är det lättare att ta ställning och våga skriva på listor, stödja ekonomiskt eller delta i skarpare läge sedan. Vi ordnade Trädkramarnas folkuniversitet i bygdegården och i skogen i Ödsmål på söndagar, när skogsmaskinerna stod still. Dit kom föreläsare och pratade om statsvetenskap såväl som skogsdöd, samtidigt som det fanns möjlighet att diskutera, ta en kaffe eller bara umgås. På så sätt är det lättare att känna sig tillhörig, att bli »vi« med aktionen. Och inte minst är det folkbildande – fler människor lär sig om sambanden och tar till sig argumentationen.

Under de senaste decennierna har konsumentmakten överbetonats och övriga arenor har kommit i skymundan. Det finns många fler arenor om vi inte inskränker oss till att betrakta oss som enskilda konsumerande individer. Det är en stor skillnad mellan att vara konsument och att vara medborgare. Medborgaren kan yttra sig om miljön, hälsan och varje aspekt av det kulturella, sociala och ekonomiska livet, medan konsumenten uttrycker sig genom vad de köper på marknaden.

Ofta blir aktivister anklagade för att bara säga nej, att inte ha ett alternativ. Det är viktigt att förstå sin egen och andras roll i den samhälleliga debatten. Politiker i beslutande församlingar behöver komma med såväl problemformuleringar som med konkreta förslag till lösningar. Oberoende folkrörelser kan i ett visst skede ha rollen att slå larm och säga stopp. Det är fullt legitimt att säga ifrån även om ni inte har alla svar.



” För varje konkret aktion blir det fler och fler som inser att det inte är vettigt att lönsamhetskalkyler ska tillåtas stå i vägen för en gemensam möjlig framtid. Vi är medborgare som ser längre än till nästa bokslut eller nästa val.

Det är svårt att övertrumfa etablerade självklarheter som »det är inte lönsamt«, »det hotar jobben«, »det är inte realistiskt«. I stunden känns det absurt att sådant ska kunna styra över omsorgen om vår gemensamma framtid. Kom ihåg att det är de uppfattningarna som vi successivt rubbar. För varje konkret aktion blir det fler och fler som inser att det inte är vettigt att lönsamhetskalkyler och befintliga jobb ska tillåtas stå i vägen för en gemensam möjlig framtid. Vi är medborgare som ser längre än till nästa bokslut eller nästa val.

Försök att tänka i långsiktiga processer. Varje aktivitet eller aktion ska leda till nästa. Så småningom ändras verkligheten när tillräckligt många tydligt har visat att de sympatiserar. Vad som är tillräckligt vet ni först efteråt.

Var vaksam på dynamiken när det verkar som om ni vunnit gehör. Trappa inte av aktiviteterna förrän ni verkligen vunnit. Vi trodde att vi nått framgång när kommunikationsministern sa att regeringen skulle ompröva beslutet att bygga motorvägen »av omsorg om miljön och den demokratiska beslutsprocessen«. Det visade sig bara vara en testballong. Vi borde ha öst på med ännu fler aktioner i det läget.

Även när vi förlorar i den enskilda sakfrågan kan vi faktiskt ändå ha vunnit något långsiktigt. Motlänken och trädkramaraktionerna lyckades inte stoppa motorvägs-systemet Scanlink, men vi skapade en ny medvetenhet om att vägtrafiken orsakar miljöproblem. Tidigare var den förhärskande uppfattningen att avgaserna spädades ut och försvann. Det blev också tydligt för makthavare och myndigheter att om man gör någonting ogenomtänkt och

dumt så blir det ett himla liv. Vilka sidovinster en rörelse vunnit kan vara dolt länge.

Ett exempel på oförutsedda effekter var när Göteborgspolitikerna planerade för ett parkeringsgarage på Kungstorget 1976. Flera decennier senare fick vi av en slump höra av en kommunaltjänsteman att ockupationen av Kungstorget inte bara räddat torget, utan även Göteborgs spårvägar som det fanns långt gångna planer på att lägga ner. Motstånd ger resultat, men man vet inte alltid på vilket sätt.

Det handlar om förändring över flera decennier. Varje individ kanske inte förmår vara aktiv i alla delkamper och det går att bidra på olika sätt över tid.



TIPS PÅ FÖRDJUPNING

- ➔ **Trädkramare inför rätta.** Red.: Anders Dejke. Boksbogen, Göteborg (1989).
- ➔ **Donutekonomi – sju principer för en framtida ekonomi,** Kate Raworth, Bokförlaget Daidalos, Göteborg (2018)
- ➔ Beskrivningar av Sveriges nationella miljömål och miljötillstånd finns på webben: www.sverigemiljomal.se

DISKUSSIONSFRÅGOR

1. Hur går en samhällelig förändring till? Har du sett exempel på när något som varit självklart förändras till något annat – lika självklart? (Ex, som man kan ha i bakfickan: allmän rösträtt; rökförbud på successivt fler platser; barnaga; män som kör barnvagn).
2. Tänk på ett tillfälle då du själv känt att du är arg eller upprörd över miljöförstöring. När var det? Vad fick dig att känna så? Gjorde du någonting åt problemet? Varför eller varför inte?
3. Vad tycker du är viktigt för att våga ta steget att börja engagera sig tillsammans med andra?
4. Vad tänker du kring civil olydnad? Vilka problem och vilka möjligheter se du med civil olydnad som metod?

Anna Jonsson & Sara Nilsson

Kreativitet som förändrings- kraft



Hej!

I femton år har vi, Sara Nilsson och Anna Jonsson, turnerat land och rike runt med olika miljöföreläsningar. Idén föddes i en längtan efter att berätta om miljö på ett annat sätt, utan pekpinnar, rapporter och diagram, för att istället visa det absurda i det vi gör med vårt klot och det fantasieggande i att tänka på vilken värld vi vill ha. Om vi inte ens kan drömma om en annan värld är det svårt att tänka sig att vi ska kunna nå dit.

Tänk dig till exempel gatorna i en stor stad. De är fulla av bilar, parkeringsplatser, bussar och en del cyklister och en hel del fotgängare. Det bullrar och låter. Det luktar. Har du varit i den staden? Kan du känna lukterna och höra ljuden om du bara blundar en stund? Kanske får du en bild i huvudet av en plats där du någon gång varit, eller passerar ofta. Kanske är det nära där du bor, eller nära någon du tycker väldigt mycket om. Fundera en stund över hur stor plats bilarna tar på denna plats i relation till de som går och cyklar. Det skulle inte förvåna oss/mig om du kommer till slutsatsen att bilarna har störst utrymme, trots att det är flest som går och cyklar på denna gata. Så är det

i många städer. Tänk dig nu att du själv får möjlighet att göra om den här platsen. Du kan tänka bort allt du inte tycker om och ersätta det med sånt du gillar. Kanske vill du att platsen ska vara som den är, att det är just det den är idag som du gillar. Men kanske kan du också se något helt annat framträda. En lekplats, eller en uteservering som får hela gatan att sjuda, eller en skateboardramp, en klättervägg eller helt enkelt en liten prunkande trädgård? Allt är möjligt. Alltid i tanken och väldigt ofta även i verkligheten.

” På ort efter ort möts vi av människor som brinner för att rädda skogar, ha diskussionskvällar eller göra klädbyttardagar. Eldsjälar som dag efter dag förändrar i det lilla.

Vi står inför stora och nödvändiga förändringar av vårt samhälle. Så som vi byggt våra bostäder, transportsystem och ekonomi i en värld som i mitten av 1900-talet till synes bestod av oändliga resurser är helt otänkbart som en framtidsbild när resurserna blir alltmer knappa, klimatförändringarna alltmer kännbara och ekosystemen ännu

mer sårbara. Vi skådar en artutrotning utan dess like i den mänskliga historien och konsekvenserna av ett förändrat klimat är redan här och kommer att accelerera om vi inte lyckas minska utsläppen drastiskt. Det är lätt att bli modstulen. Vem är jag att förändra i en värld som redan brinner? Vad spelar de för roll vad Sverige gör när Indien och Kina bygger mer kolkraft än någonsin? Det vet vi inte. Men vi vet att alternativet att fortsätta som nu inte är ett realistiskt alternativ, om vi vill att de generationer människor som kommer efter oss ska få ett drägligt liv, och utrymme att som vi fundera över sina drömmar och visioner om en bättre värld. Och vi vet att det ständigt är enskilda individer och folkrörelser som genom historien förändrat världen, som upphävt slaveri, infört allmän rösträtt och räddat skogar. Greta Thunberg skapade på ett halvår en världomspännande klimatrörelse genom att skolka för framtiden och genom att ta ställning. Genom att ställa oss vuxna till svars, vi som tar besluten som påverkar framtiden.

Det gör skillnad vad du och jag gör. Det gör skillnad vad du och jag tänker, vad vi pratar om med vad våra grannar och om vi väljer att lägga ideell tid i en folkrörelse.

Under trädkramaraktionerna i Bohuslän på 1980-talet engagerade sig tusentals människor för att stoppa utbyggnaden av en ny motorväg. Det började som alltid med några få människor som tillsammans organiserade sig; fixade telefonlistor, möjligheten att adoptera träd och att komma på föreläsningar om miljöförstöring eller statsvetenskap. Rörelsen blev större och större och när planerna på mo-

torvägen fortsatte trots protester genomfördes aktioner där motorvägsbygget periodvis stoppades. Aktioner genomfördes tidvis under ett helt år, och det var människor som anslöt från bygden och från stan, unga och gamla, lantbrukare och akademiker, och så de två poliserna som bytte sida. Anders Dejke, som var trädskrämmans talesperson och som såg rörelsen växa har i samtal med oss beskrivit hur han under aktionerna vann tron på människan. Gång på gång överraskades Anders av den kraft och beslutsamhet människor fick när de gavs möjlighet att ingå i en rörelse och kämpa för något de trodde på.

Under de resor vi gjort runtom i landet möts vi på ort efter ort av människor som brinner för att rädda skogar, ha diskussionskvällar eller göra klädbytdagar. Eldsjälar som dag efter dag förändrar i det lilla. Det är tillfredställelse att vara med och förändra världen. Att inte bara knyta näven i fickan utan faktiskt formulera det jag tänker och säga det till en annan människa.

Kabarégruppen Sweet Dreams

består av Anna Jonsson och Sara Nilsson. De är båda artister, musiker och manusförfattare. De vill genom teater och musik inspirera till ökat engagemang för miljö- och rättvisefrågor och uppmuntra fler att ta steget från tanke till handling. De gör även interaktiva workshops om miljö, engagemang och framtidsbilder. Sedan första spelningen 2006 har de spelat mer 500 gånger över hela landet och fått ett av Anna Lindhs minnesfonds utvecklingsstipendier.

För mer info: www.sweet-dreams.se



DISKUSSION & ÖVNINGAR

1 DISKUSSION: Fundera över om du har någon passion i livet, hur skulle du kunna/vilja använda denna för att göra världen lite bättre? Är det något som hindrar dig och i så fall, är det något du skulle kunna göra åt det?

2 ÖVNING: Detta är en övning som vi kallar för »JA eller NEJ«. Ni behöver vara minst två personer för att göra övningen. Är du bara en person kan du tänka dig att du har en till person mitt emot dig. Bestäm er för en plats, vilken som helst. Bestäm er för ett ämne som ni ska göra en aktion om, vilket som helst (gärna miljörelaterat). Nu får ni båda till uppgift att komma på idéer hur ni ska göra aktionen. MEN, ni ska också båda säga NEJ till varandras idéer. Ni ska helt enkelt vara helt negativa till alla nya idéer. När ni gjort detta i några minuter, ska ni istället testa tvärtom – att säga JA till

NEJ!

JA!

alla varandras idéer. Fortsätt några minuter. Dela sedan era erfarenheter. Hur kändes det att säga NEJ till varandras idéer? Hur kändes det att säga JA? Vad var skillnaden? Vilka lärdomar tar ni med er från denna övning?

3 TVÄRTOMÖVNINGEN: Skriv ner så mycket du/ni kan komma på under 5 minuter som du/ni tycker bidrar till miljöförstöring. Vänd sedan på alla saker – hur kan det istället bli bra för miljön?

4 ÖVNING: Nu får du drömma som du vill. Tänk dig att allt vi tror måste vara på ett visst sätt, inte måste det. Det kan handla om hur det ser ut där du bor, hur människor möts eller hur vi förflyttar oss – eller vad du vill. Vad skulle du vilja förändra? Vad skulle du vilja ta bort eller lägga till? Allt är möjligt! I denna övning finns inga begränsningar. Fantasin kan få fritt spelrum. Vad skulle förändringarna innebära för människor, miljön, naturen och kulturen? Diskutera med varandra.



ROLLSPEL

Konflikten om motorvägen

Av Anna Westerling

med Anna Jonsson och Sara Nilsson

BAKGRUND

Det finns ett förslag på att anlägga en motorväg i utkanten av staden. Vägen planeras att dras genom en skog där många av stadens invånare ofta vistas. Förespråkarna säger att detta kommer att göra orten mer attraktiv, ge många arbetstillfällen och även minska köerna på vägarna. Motståndarna menar att fler vägar ger mer trafik, större trängsel på vägarna och ökade utsläpp. De menar också att skogen har ett stort värde både socialt och ekologiskt.

HUR SPELAR DU?

Nedan finns ett antal scener som alla handlar om människorna runtomkring den planerade motorvägen och deras reaktioner. Scenerna spelas med de roller som står



Anna Westerling

är **rollspelsförfattare, eventproducent och lajvdesigner**. Hon har skrivit rollspel till Riksteatern, gjort lajv av både Ibsens pjäser och ABBA:s musik och gjort event åt bland annat Riksdagen, Tekniska museet och fyllt Kungliga Operan med vampyrer.

med i anslutning till varje scen, i improvisation uppe på golvet. Det finns inga rätt eller fel utan improvisera så som ni tror att rollerna skulle göra till dess att scenen är klar. Känn er fria att spela de ni tycker är intressanta eller alla i den ordning de står. Det går också bra att spela samma scen flera gånger, för att se hur olika de blir, eller att improvisera fram nya scener utefter temat. Tanken är att ni får möjlighet att utforska konflikterna och diskussionerna ett motorvägsbygge kan leda till. Som hjälp, utse en observatör till varje scen. Observatörer berättar bakgrunden till scenen, vilka roller som är med, vad som är scenens konflikt samt startar och avslutar scenen. Om spelarna under scenens gång tappar tråden kan observatörer påminna dem vad det handlar om. Observatören, och de olika rollerna, kan variera mellan de olika scenerna, eller så kan ni välja varsin roll och behålla dem spelet igenom. Vissa scener har roller som bara är med en gång och då får någon bara hoppa in och spela den.

ROLLER

Mamman som även är ordförande i kommunstyrelsen

Pappan som arbetar på ortens största industri

Klimatmedvetna tonåringen

Barnet

Journalisten

Observatören

Ideal 4–5 personer, men det kan spelas på 3 till 6 personer.

Man dubblerar då bara och spelar samma roller.

SCENER

VEM ÄR DU?

Roller: Alla

Scen: Stå i en cirkel. Alla spelarna får varsin roll och får sedan berätta lite om sig som sin roll. Berätta från rollens perspektiv och hitta på saker som gör den mänsklig. Prata om rollen i jag-form. Du kan till exempel säga: »Jag spelar tonåringen. Jag gillar retro-band från 90-talet, har alltid stora hörlurar, är lite strulig i skolan, men gillar i hemlighet att titta på *På spåret* med mina föräldrar.« Det kan vara vad som helst som du hittar på för att ge den här rollerna liv.

INRE MONOLOGER

Roller: Alla

Scen: Alla har besökt skogen där det nu planeras en motorväg. Berätta ett kort minne av vad du gjorde i skogen. Du kan hitta på och berätta minnen som vem som helst. Det viktiga är inte rollerna här utan att ni etablerar skogen som en plats eftersom skogen står i centrum av konflikten. Stå i en cirkel och berätta en och en. Fortsätt så att alla får berätta minst två minnen var.

MIDDAGSBORDET

Roller: Mamman, pappan, tonåringen och barnet

Scen: Familjen samlas en tisdagskväll för att äta middag. Mamman, tillika kommunstyrelsens ordförande, har lagat lasagne och förväntar sig en trevlig familjemiddag.

Konflikt: Tonåringen har börjat skolstrejka för klimatet.

Hen är emot planerna på att det ska byggas en motorväg. Pappan tycker det är bra med en ny motorväg, eftersom det ger fler arbetstillfällen och gör att det blir lätt att komma fram med bilen. Tonåringen ifrågasätter hur många jobb det egentligen blir och tycker inte vi ska ha fler bilar eftersom det är dåligt för miljön. Mamman försöker släta över grälet och hålla ihop familjen. Barnet är undrande, vad är det som pågår och varför?

MAMMAN OCH TONÅRINGEN

Roller: Mamman och tonåringen.

Scen: Mamman och tonåringen plockar undan efter middagen.

Konflikt: Mamman pratar med tonåringen och försöker få hen att lugna sig och förstå pappans perspektiv. Tonåringen påpekar att mamman sitter i kommunstyrelsen, är med och bestämmer detta och tycker hon borde ta ansvar för framtiden.

FREDAGSSTREJKEN

Roller: Tonåringen med vänner och journalisten

Scen: Tonåringen och hens kompisar fredagsstrejkar.

Konflikt: De är frustrerade för att planeringen av motorvägen fortgår trots deras protester. Journalisten kommer förbi och ställer frågor om varför de protesterar och vad de har för planer framöver.

BARNET FRÅGAR

Roller: Barnet och dess föräldrar

Scen: Hemma innan läggdags

Konflikt: Barnet har sett på teve att det protesteras, och har också förstått att det där med klimatförändringar inte är bra. Det ber sina föräldrar förklara. Hur kommer barnets framtid se ut?

PR-BYRÅN

Roller: Ett gäng anställda på en PR-byrå i en storstad. Någon är en nyanställd som jobbar för att spara ihop till insatsen till första bostadsrätten, någon är chefen som behöver få byrån att uppnå bättre resultat etc. Ni kan hitta på fler karaktärer.

Scen: PR-byrån sitter i sitt konferensrum i storstaden och har fått i uppdrag att ta fram en kampanj för att försvara motorvägsbygget och misskreditera aktivisterna.

Konflikt: Aktivisterna börjar bli för starka, så intresseorganisationen »Cars For Future« (CFF) som företräder bilföretag och oljeindustrin, har anlitat en PR-byrå för att ta fram en strategi för att lyfta fördelarna med motorvägen och samtidigt missgynna aktivisterna. PR-byrån ska ta fram en PR-kampanj för motorvägen och börjar med att fundera på vilka ord och fraser de ska använda. De hoppas på att snabbt fånga medias intresse för sin uppdragsgivares vinkel på motorvägsfrågan.

INTERVJUN

Roller: Kommunstyrelseordföranden (tillika mamman), journalisten och VD för Cars For Future.

Scen: Intervjuer utanför kommunhuset där protester pågår. På väg in mot kommunhuset haffar journalisten kommunstyrelsens ordförande. Kort därefter slinker också VD:n för Cars For Future in i kommunhuset och blir också haffad av journalisten. Spela det som två intervju-scener efter varandra. Om du som observatör känner att intensiteten i scenen behöver ökas kan du alltid berätta om hur mycket protesterna hörs.

Konflikt: Kommunstyrelsens ordförande börjar bli väldigt pressad – av näringslivet, av protesterna, av nyhetsmedia. Journalisten kräver svar på hur kommunen kommer att agera.

FAMILJEMIDDAG IGEN

Roller: Familjen (Mamman, pappan, tonåringen, barnet)

Scen: Mamman kommer hem, pappan har lagat mat. De har en egen stund tillsammans. Efter ett tag kommer tonåringen och barnet och sätter sig vid middagsbordet.

Konflikt: Mamman pustar ut till pappan, mycket på jobbet. Hon är ansatt från många olika grupperingar. Hon får stöd från pappan, han har fixat middag. Pappan menar att tonåringen och barnet också måste stötta mamman, att det är inte så lätt. Tonåringen säger att mamman i så fall får göra rätt.

FÖRSTÅELSE

Roller: Pappa och tonåringen förstår varandra.

Scen: De diskar och plockar undan efter maten,

Konflikt: Pappa nyanserar bilden av politiken för tonåringen, att det finns så många olika behov, men att det också är viktigt att stå upp för vad man tycker. När han var ung strejkade han för arbetarnas rättigheter, och han är faktiskt stolt över att hans barn går i hans fotspår. Han har också sett något på teve om att det är viktigt med miljö, så han stöttar sitt barn i hans kamp. Han säger omtänksamt att bara hen tar det försiktigt och kommer hem till midnatten.

BARNET HJÄLPER TILL

Roller: Tonåringen och barnet

Scen: Barnets sovrum. »Cars For Future« har gjort utskick till alla hushåll i hela staden.

Konflikt: Barnet berättar att hen har tagit alla utskick från »Cars for future« på hela gatan. Visar tonåringen sin skatt under sängen, men barnet undrar nu, vad ska hen göra av detta? Storasyskonet som vet allt, kan du hjälpa?

PLANERING AV DEN STORA AKTIONEN

Roller: Tonåringen och aktivisterna

Scen: Aktivisterna har fått utskicken från »Cars For Future« som barnet samlat in. De har ett möte och spånar idéer över hur de ska kunna använda dem i en stor manifestation/aktion som kan samla brett stöd i staden. Scenen avslutas när de gjort en plan för manifestationen.

Konflikt: Det börjar närma sig beslut i kommunstyrelsen och protesterna är starka. Samtidigt har »Cars For Future« börjat mobilisera mer och mer och fått med sig fler människor i staden. Aktivisterna inser att de behöver göra en riktigt stor manifestation/aktion som väcker mycket uppmärksamhet och där de kan få sympatier från invånarna i staden. Detta så att politikerna ska våga stå emot de starka påtryckningarna från »Cars for Future« och andra förespråkare.

EPILOG

Pappan berättar om hur han förberedde för att åka in och stötta sin fru och tonåring, men kom inte iväg för hela staden var avstängd för biltrafik på grund av protesterna.

Kommunstyrelsens ordförande berättar hur hon minns den stora aktionsdagen. Hur kändes det när alla demonstrationer kom?

Tonåringen berättar om hur det kändes att stå där utanför kommunhuset och genomföra den stora aktionen.

Journalisten berättar om hur medierapporteringen såg ut. Vad som skrevs om protesten? Vilka medier valde att ta upp det? Hur beskrev de händelserna och hur många kom?

Barnet berättar hur det gick – hur det blev till slut med konflikten om motorvägen.



Att lära tillsammans

En studiecirkel är en liten grupp som lär sig tillsammans. Det är ett fritt lärande. Gruppen bestämmer gemensamt vad och hur ni vill lära er. Genom att dela kunskap och erfarenhet lär vi tillsammans, av och med varandra. Studiecirkelar har funnits i över hundra år och årligen genomförs nästan 270 000 cirkelar i alla möjliga ämnen.

