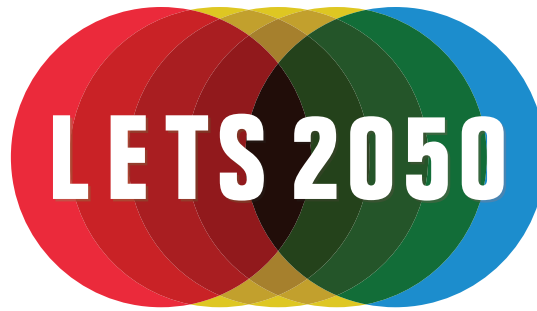


LETS-NYTT

Nr 8 2011



Governing transitions towards Low-Carbon Energy and Transport Systems for 2050

Rapporten Vägval 2050 är här

En bärande tanke i LETS är att bedriva samhällsanknuten forskning på ett sätt som gör den relevant för beslutsfattare och andra samhällsaktörer. I november lanserade vi rapporten *Vägval 2050* där LETS forskningsresultat presenteras tillsammans med förslag på förändringsstrategier, konkreta styrmedel och åtgärder. Med *Vägval 2050* vill vi skapa den eftersträlvade dialogen mellan forskare och beslutsfattare som vi månar om i LETS.

Rapporten kan bli ett viktigt inspel i det pågående färdplanarbetet som bedrivs på flera nivåer: EU, Naturvårdverket, Miljödepartementet och genom Länsstyrelsernas försorg ute i landet. Det pågår en febril verksamhet med undersökningar, forskning, samråd och dialoger för att få fram en färdplan om hur vi skall ställa om samhället till ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Det är en spännande process där LETS forskare aktivt deltar. Till färdplanarbetet knyts förhoppningar om innovativa lösningar, förslag på åtgärder och styrmedel. På årskonferensen i november var Naturvårdsverkets projektledare för färdplanarbetet inbjudna att presentera sitt arbete och lyssna på forskarnas idéer.

Bristen på ett långsiktigt omställningstänk är ett centralt hinder för att bedriva kraftfull klimatpolitik enligt de beslutsfattare LETS forskarna intervjuade under våren 2011. I en uppföljning med fokusgruppsdiskussioner menade flera av beslutsfatterna att färdplanarbetet redan gett upphov till förändring genom att arbetet fört med sig ett omställningstänk i myndigheterna. Visioner är betydelsefulla för att bedriva klimatpolitik resonerade man, men de behöver konkretiseras och kombineras med system för uppföljning. Färdplanarbetet upplevs som ett sätt att svara mot dessa behov och samtidigt introducera ett mer långsiktigt omställningstänk.

Annica Kronsell
Vice programchef för LETS 2050
annica.kronsell@svet.lu.se



Vägval 2050 - om omställningen till ett koldioxidsnålt samhälle

I november publicerades rapporten *Vägval 2050* som analyserar styrningsutmaningar, förändringsstrategier och viktiga vägval för en klimatomställning. Rapporten bygger på delresultat från LETS-programmet och har författats gemensamt av mer än 20 forskare. Bland de områden som studeras ingår bioenergi, vindkraft, energieffektiva byggnader, industrins utsläpp, ny teknik för personbilar och transportplanering; flera konkreta förslag på nya styrmedel och åtgärder presenteras.

Rapportens huvudsakliga budskap är att klimatpolitiken i högre grad måste inriktas på en omställning till nollutsläpp. Här har staten och politiska aktörer en angelägen uppgift att ange färdriktningen och etablera en politisk vision tillsammans med flera olika samhällsaktörer. I rapporten konstateras att styrmedel för ett högre koldioxidpris utgör en central grundpelare, men att prissättning inte är tillräckligt för att få till stånd en långsiktig omställning, av två skäl: för det första saknas politisk acceptans för tillräckligt höga koldioxidskatter; för det andra finns en mängd ytterligare hinder som inte kan åtgärdas med ett högre koldioxidpris. Det behövs en bred uppsättning samverkande styrmedel samt förändringar i befintliga lag- och normsystem.

En viktig slutsats i rapporten är att vi idag har ett unikt tillfälle att lägga grunden för en klimatomställning, och den närmaste tioårsperioden erbjuder ett "window of opportunity" för klimatriktiga teknikinvesteringar och infrastruktursatsningar. Trots klimatförhandlingar som går trögt, nu senast i Durban, kan vi skönja framväxten av en ny klimatpolitisk berättelse. Om en sådan positiv omställningsberättelse kan vrida klimatproblemet till en möjlighet, istället för ett hot, är mycket vunnet.

"En viktig slutsats i rapporten är att vi idag har ett unikt tillfälle att lägga grunden för en klimatomställning"

Jamil Khan
jamil.khan@miljo.lth.se



Samhällsstyrningens roll i klimatomställningen

En övergripande utgångspunkt i LETS är att klimatomställningen är en politisk och samhälllig styrningsutmaning. I *Vägval 2050* reser vi frågor om samhällsstyrningens roll för att uppnå långsiktiga klimatpolitiska mål och genomdriva eftersträvarde samhällsförändringar.

Staten må ha spelat en central roll i tidigare samhällsomvandlingar, men tiden för 'den starka staten' är sedan länge förbi och villkoren för politisk styrning och maktutövning har förändrats i takt med globalisering och ökat beroende av andra aktörer. Många har tagit detta till intäkt för att beskriva ett skifte från hierarkiska former av styrande (government) till mer horisontellt definierade former av samhällsstyrning (governance). Detta har vidgat perspektivet på samhällsstyrningen och inte minst ställt stort hopp till marknadsaktörer och civilsamhället. Dessa aktörer är viktiga, men oförmögna att på egen hand effektivt hantera kollektiva utmaningar och genomgripande samhällsförändringar eftersom de saknar den kapacitet, auktoritet och legitimitet som krävs.

Därför behövs även aktiv politisk styrning och policyförändringar på olika nivåer för att främja klimatomställningen. På policynivå behövs förändringar i befintlig policymix och nya styrmedel. Att bryta stigberoenden och slå in på nya vägar kan kräva även strukturella förändringar på institutionell nivå. Detta kan i sin tur förutsätta normförändringar eller paradigmskiften i synsätt och uppfattningar om hur ett visst policyområde bör regleras. Sammantaget kan detta bidra till att etablera en förnyad syn på politikens roll och på relationen mellan politik/stat, marknad och individ, i en samhällsstyrning kapabel att ta sig an klimatomställningen.

Roger Hildingsson
roger.hildingsson@svet.lu.se

Allmänhetens beredvillighet att vidta klimatåtgärder

Ett brett forskningsfält handlar om människors beredvillighet att förändra konsumtionsmönster och vardagsvanor samt att acceptera myndigheters klimatrelaterade åtgärder. Här följer några lärdomar från fältet. För det första bör man försöka stimulera samspelet mellan människors drivkrafter, snarare än att lyfta fram enbart "klimatvinsten."

Här ligger ett grundläggande hopp för minskad negativ klimat- och miljöpåverkan, som i sin tur är nära relaterad till flera andra problem, såsom trängsel, lokala miljöproblem, ineffektiv energianvändning och hälsoproblem. I fråga om hälsodimensionen har denna visat sig vara speciellt tydlig i vår forskning om mobility management, där hälsoreultatet verkar ha varit den starkaste grunden till tillit och till beredvillighet att ställa bilen och börja cykla.

För det andra bör man försöka stärka förutsättningarna för allmänhetens tillit till andra aktörer som är engagerade i klimatprojekt. Mycket av nyare forskning om tillit betonar snarare vikten av organisatoriska procedurer och allmänhetens aktiva deltagande, snarare än "fysiska resultat" för att medborgar-konsumenter ska känna tillit.

För det tredje bör vi alla arbeta med beredvillighet över tid. Utöver vikten av att beredvilligheten initieras snabbt, är allmänhetens beredvillighet något som måste kunna hålla i sig på lång sikt. Viss forskning diskuterar lösningen i termer av morötter och piskor. Det hävdas att morötter vanligtvis fungerar bäst i projektens tidiga skeden, för att attrahera människor och företag att engagera sig i ny teknik eller klimatpolicy, såsom i fordon med låg miljöpåverkan. I ett senare skede, när dessa fordon blivit en vanligare del av fordonsparken, kan det vara dags att upphöra med premien, för att istället belasta konventionell bilism ekonomiskt med ytterligare skattepåslag om de inte går över till mindre miljöstörande fordon. Som vi försöker visa i hela rapporten måste styrning utformas som ett brett batteri av åtgärder, organisering och samspel mellan hård reglering och frivillighet; styrning är långt mycket mer än enbart hård reglering uppifrån.



Mikael Klintman
mikael.klintman@fpi.lu.se

Framtidens teknik - energibärare i transportsektorn

Ingen sektor är så beroende av ett energislag – råolja – som transportsektorn. De särskilda kraven på hög förädlingsgrad och lagringsbarhet för energibärare som ska användas i fordon har gjort oljan särskilt svår att ersätta i transportsektorn både av tekniska och ekonomiska skäl. En ytterligare begränsning är det faktum att fordonen förflyttar sig. Detta medför att det oftast krävs en geografiskt spridd infrastruktur för den aktuella energibäraren för att köparen ska tycka att ett fordon är attraktivt att köpa.

De drivmedelsalternativ som idag lyfts fram som ersättning för petroleum har olika för- och nackdelar. För biodrivmedel råder konkurrens om de biologiska resurserna, medan alternativen el respektive vätgas kräver framgångsrik utveckling av energilagringsteknik. För vätgas krävs även en omfattande utbyggnad av ny energiinfrastruktur. På senare tid har kolväten som produceras från solenergi via elektrolys lyfts fram som ett intressant alternativ då de liksom biodrivmedlen skulle fungera bra i dagens drivmedelssystem, men inte konkurrera om knappa bioenergiressurser.

Den framtida teknikutvecklingen är osäker, vilket gör det svårt att välja var satsningar ska göras. Utvecklingen på de globala fordons- och energi-marknaderna är av stor betydelse. Att satsa på flera parallella lösningar minskar sårbarheten för inlåsning i fel tekniska system, men en sådan gardering kostar extra. Ett alternativ kan vara att fokusera på centrala teknikområden som är intressanta för flera drivmedelsalternativ och som dessutom har tillämpningar utanför transportsektorn. Bioteknik, termokemisk omvandling, elektrolys, katalytisk syntes, och elteknik är exempel på sådana teknikområden.

Bengt Johansson
bengt.johansson@miljo.lth.se

”Den framtida teknikutvecklingen är osäker, vilket gör det svårt att välja var satsningar ska göras”

Fem snabba till en LETS-forskare



Namn: Jamil Khan

Institution: Miljö- och energisystem, LTH

Work Package: WP 1

jamil.khan@miljo.lth.se

I detta nummer av LETS-Nytt fokuserar vi på resultaten av LETS rapporten Vägval 2050. Vi ställde fem snabba frågor till Jamil Khan - en av huvudförfattarna.

Vilken roll spelar Vägval 2050 i klimatdebatten?

Vägval 2050 visar mycket tydligt att klimatpolitiken måste ha mer fokus på långsiktig omställning och inbegripa områden som industripolitik, innovation och samhällsplanering. Den ger även konkreta förslag på styrmedel och åtgärder som kan införas redan idag.

Vad är nästa steg för dig inom LETS?

Härnäst kommer jag framför allt att ansvara för syntesen av alla spännande forskningsresultat inom LETS-programmet. Detta kommer att resultera i en koncis rapport där vi fokuserar på hur vägen till 2050 bör se ut.

Vilken tror du är den största utmaningen för en lyckad klimatomställning?

Vi måste börja se klimatomställningen som en möjlighet till ett bättre samhälle både för människor och för Sveriges ekonomi. Behovet av en klimatomställning bottenar i miljöhänsyn men rymmer så mycket mer. Det handlar om vilket sorts samhälle vi vill ha i framtiden.

Varför tror du klimatförhandlingarna går så trögt?

För mycket står på spel, det är global maktpolitik. Jag anser personligen att en förutsättning för att bryta låsningen i klimatförhandlingarna är att vi börjar diskutera i termer av per capita utsläpp, det är det enda rimliga ur rättvisesynpunkt. Samtidigt kan vi inte hindras av tröga klimatförhandlingar utan måste börja göras saker ändå, både i Sverige och globalt.

Strukturkrisens möjligheter

De kommande fem till tio åren har Sverige ett gyllene tillfälle att påbörja klimatomställningen av samhället. Missar vi detta tillfälle riskerar kostnaden för omställningen bli mycket högre än om vi börjar i tid. Efter 20 år av hög tillväxt och snabb strukturförvandling visar flera indikatorer att ekonomin är på väg in i en strukturkris. Strukturkriser är inget ovanligt utan en naturlig del av samhällsutvecklingen. Dessa kriser uppkommer när tidigare tillväxtsektorer inte längre förmår att leda ekonomin framåt och ekonomin börjar leta efter nya utvecklingsvägar. Senast Sverige var inne i en strukturkris var under 1970-talet när industrisamhället ersattes av servicesamhället. Men en ny strukturkris framför oss har vi gyllene tillfälle att kombinera klimatomställningen med att skapa en ny våg av tillväxt. Sådana tillfällen uppstår bara några få gånger varje sekel och vi bör därför utnyttja dem när tillfälle ges.

Fredrik N G Andersson
ngf.andersson@nek.lu.se

På gång i LETS

2012 blir ett intensivt år för LETS. Under året kommer många intressanta resultat sammanställas och publiceras. Året börjar med att LETS deltar på Transportforum i Linköping den 11-12 januari.

LETS årskonferens

Den 23-24 november hölls LETS årskonferens i Lund. Runt 40 forskare och representanter från finansierarna samlades och diskuterade kring färdplaner, möjliga inspel till det nationella färdplanarbetet och vilka LETS-publikationer som bör göras nu när LETS går in i sin slutfas. Konferensen pågick i två halvdagar.



Under konferensen hölls flera diskussioner, både i grupp och i plenum. Den första hade sin upptakt i en presentation från Eva Jernbäcker och Tom Hedlund från Naturvårdsverket. Deras presentation beskrev hur Naturvårdsverkets arbete med den nationella färdplanen kommer att se ut.

Deltagarna på konferensen fick sedan i en följande gruppdiskussion fundera över vad de tror kan vara lämplig input från LETS i detta arbete. Grupperna var uppdelade enligt följande:

- 1 Planeringsprocesser, spatiala frågor
- 2 Ekonomi
- 3 Politik/omvärld
- 4 Styrning på nivåer och i tid, teknisk mål, sekvens
- 5 Individ, globalt-sublokalt

Bland annat diskuterades hur samhällsplaneringsprocessen behöver bli mer flexibel och även målstyrd i ett tidigare skede. Teknik, beteende, livsstil och konsumtion diskuterades sida vid sida med strukturer, cykler och generella styrmedel. Många goda idéer framkom, och summan av gruppdiskussionen var att LETS-forskarna anser sig kunna bidra med flera meningsfulla underlag till färdplanarbetet.

Dag två hölls diskussioner kring kommande synsrapport för LETS och en eventuell antologi. Detta var starten på ett arbete som kommer att förtydligas under våren 2012.

Efter årskonferensens avslutande hölls ett ledningsmöte med programledning, WP-ledare och finansierare.

LETS-aktiviteter

- » 11-12 Jan – LETS deltar på Transportforum i Linköping. "Vägar till CO2-effektiva vägar" samt Interaktion mellan person- och godstransporter är två av LETS-bidrag.
- » 1 Feb – Workshop om omställningen till en klimatneutral transportsektor i Skåne. Bakom workshopen står LETS, Länsstyrelsen i Skåne och Ecomobility.
- » 8-9 Feb – Mobility Management Öresund – konferens med LETS som medarrangör (www.mmoresund.nu)
- » 10 Feb – WP-ledarmöte. För programledning och WP-ledare.
- » 21 Mars – LETS-seminarium. Plats meddelas senare via www.lets2050.se.
- » 21 Mars – WP-ledarmöte. För programledning och WP-ledare.
- » 9 Maj – Ledningsmöte
- » 15 Juni – LETS-seminarium. Plats meddelas senare via www.lets2050.se.

>> För fler aktiviteter, besök www.lets2050.se

Vad är LETS 2050?

LETS är ett tvärvetenskapligt forskningsprogram som pågår 2009-2012 och drivs av Lunds Tekniska Högskola. LETS står för *Governing transitions towards Low-Carbon Energy and Transport Systems for 2050*. Syftet med programmet är att ta fram förslag på hur Sverige ska styra mot koldioxidmålen och hållbara energi- och transportsystem. Målet är att minska våra utsläpp av växthusgaser så mycket att den globala uppvärmningen begränsas till 2 grader år 2050.

Finansierarna

LETS finansieras gemensamt av myndigheterna Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Vinnova och Trafikverket. Tillsammans satsar finansierarna 36,9 miljoner kronor fördelat över fyra år.



KONTAKT

Vid frågor om LETS:

Programchef Lars J Nilsson
Miljö- och Energisystem, LTH
Tfn: 046-222 46 83, 070-269 06 07
E-post: lars_j.nilsson@miljo.lth.se

Vice programchef Annica Kronsell
Statsvetenskapliga Institutionen, LU
Tfn: 046-222 89 44
E-post: annica.kronsell@svet.lu.se

Vill du få LETS-Nytt mejlat till dig?

Kontakta redaktören:
jimmie.hansson@trivector.se
Tfn: 046-38 67 92
www.lets2050.se