

NYHETSREV 3:2020

(Publicerat 2020-08-20)

I. *I fjärilens tid* – samtal med Daniel Lundqvist

Under våren sjösatte Fredrik Lidman och jag podden [I fjärilens tid](#). Vi pratade ihop till fyra avsnitt som lägger en grund för hur vi använder metaforen med fjärilen och fjärilsblivandet för att tolka och få vägledning i den djupa kris som det moderna samhället befinner sig i. En del kanske tycker att vi tar till stora ord när vi ser de pågående processerna som ett civilisationsskifte i förmodad paritet med det som utspelades när Romarriket föll samman och den nya kristet grundade västerländska civilisationen växte fram. Och alla analogier och metaforer har förstås sina brister och begränsningar. Men det som är den stora fördelen med fjärilsmetaforen är att den inte riktar uppmärksamheten mot aggressiv och skuldskapande kritik mot än det ena än det andra som förmodas vara orsaker till en belägenhet som underförstått skulle ha kunnat undvikas om alla var lika kloka som den som kritiserar. Det som kommer i blickpunkten är i stället nuet, och skapandet av den nya framtiden. Inte drömmar om framtiden utan konkret arbete här och nu i analogi med hur imagocellerna mitt i larv- och pupptumult systematiskt arbetar för fjärilen. *I fjärilens tid* är alltså en podd för det vi kallar fjärilsarbetare. Både blivande och befintliga. Och tanken är att vi skall bjuda in olika fjärilsarbetare som gäster så att de kan få presentera sig själva, sina erfarenheter och sitt arbete för den ljusa framtid som vi kan arbeta för i nuet om vi inte låter oss förvirras för mycket av det samtidigt pågående sönderfallet.

Första gästen i podden är Daniel Lundqvist. Och under rubriken *Genom möten med andra förändras världen* samtalar vi med honom om hans fjärilsprojekt [NAV](#). Du kan lyssna på detta avsnitt [här](#) eller varhelst poddar finns.

II. Björn Forsbergs nya bok *Fartrusiga* – tankelinjer och reflektioner

Jag trodde att jag visste vad jag hade att vänta mig när jag försökte forcera försändelsen med [Björn Forsbergs](#) senaste bok [Fartrusiga](#) utgiven av [Ord & Visor förlag](#) i Skellefteå och försedd med undertiteln *Om en gränslöst massmobil tid och vår fossilfria morgondag*. Jag har ju läst Björns två tidigare böcker *Tillväxtens sista dagar*¹ och *Omställningens tid*² så jag förväntade mig en tid i läsfåtöljen med en mycket välskriven och klokt argumenterad text. Och jag blev naturligtvis inte besviken. Men jag blev däremot en smula överraskad av uppläggningsen.

Orsaken till det har förmodligen främst med mig själv att göra. När jag för ett antal år sedan höll på med förberedelserna för min senaste bok *Vart är världen på väg?* läste jag en hel del litteratur om vad vi har att förvänta oss när vi inte längre har i stort sett obegränsade mängder fossil energi till vårt förfogande. Det var ingen läsning för utvecklingsoptimister. Radikalast av dem alla var John Michael Greer som med sitt dramatiska bildspråk jämförde den moderna tidens accelererande oljeorgier med ett samhälle av sorkar som välsignas med att en

¹ Björn Forsberg, *Tillväxtens sista dagar*, (Ruin, Stockholm, 2007)

² Björn Forsberg, *Omställningens tid*, (Karneval förlag, Stockholm, 2012)

lastbil kör av vägen på ett sätt som gör hela dess last av spannmål tillgänglig för det lilla ekologiskt anpassade sorksamhället.

Det plötsligt tillgängliga överflödet av energi i form av säd innebär förstås att sorksamhället går fullständigt i spinn. Det frossas och kopuleras så att sorksamhället växer ohejdat och lämnar all kontakt med den ekologiska grund det tidigare hade haft för en stabil existens. Samtidigt förlorar det gravt säddopade sorksamhället sin förståelse för hur beroende det ändå ytterst sett är av den lilla åkerlapp som det bebor. Så en vacker, eller snarare högst oroande, dag börjar därför symtom på brist att märkas. Och efter en tid blir bristen akut och konsekvenserna brutala. Välnärda sorkar blir inte bara hälsosamt magra utan sväldöden griper kring sig med obönhörlig kraft. Sorkpopulationen minskar och minskar tills den storlek är nådd som är anpassad efter vad sorksamhällets åkerlapp kan producera som sorknäring. Och det visar sig vara mindre än tidigare eftersom det temporära säddopade sorktumultet delvis förstörde åkertegens produktionskraft.

Det Greer ser framför sig är alltså mänsklighetens fossilenergimotsvarighet till vad som händer det säddopade sorksamhället. Och han beskriver i olika stadier hur sönderfallet fortskrider. Han gör det med en skärpa som är mycket svår att freda sig mot. Bara en sådan sak som att all modern teknik kan förväntas upphöra att fungera. Brutalt "back to basics" är vad Greer förväntar sig. Han kallar detta framtida tillstånd där människan fått lära sig "the hard way" att befria sig från sina expansiva fantasier om en möjlig befrielse från de ekologiska realiteternas övermakt för "the ecotechnic era". Ett tillstånd som kan förväntas avvika lika mycket från vår moderna tid som Oswald Spenglers idé om att vår nuvarande västerländska civilisation kan om c:a 200 år förväntas ända i "den evige bondens tillstånd".

Vad man skall tro om sådana framtidsförväntningar är en stor och komplicerad fråga som jag inte går in på nu. Utan jag nöjer mig med att konstatera att studentsångens optimistiska proklamation om "den ljusnande framtid är vår" känns rejält avlägsen och helt malplacerad efter några rejäla doser Greerläsning. Och har man som jag läst sådana texter så har man helt enkelt ingen större beredskap för idyller när någon lovar skriva om vår "fossilfria morgondag". Nu är ju inte Björn Forsberg vem som helst, och framförallt är han ingen dystopiker. Men tar man ordet "fossilfritt" på bokstavligt allvar så borgar det för utomordentligt stora och svåra samhällsförändringar.

Björn Forsberg närmar sig emellertid sin i underrubriken utlovade utläggning om en fossilfri morgondag genom en fascinerade och lättläst exposé över kommunikationsmedlens historiska utveckling. I bokens första del betitlad *Långsamhetens lov* bjuder han oss läsare på en närmare 90 sidor lång inlevelsefull skildring av kommunikationerna i en tid då det åtminstone på landbacken var muskelkraften som var nyckeln till förflyttning.

En skildring som börjar med slaget i Marathon år 490 f.Kr. där atenarna ställdes mot den mäktiga persiska hären. Och det Forsberg fokuserar är förstås hur det överraskande atenska segerbudskapet förmedlades från slagfältet till Aten. Här var det inte tal om det som numera ögonblickligen förmedlas som "breaking news" utan i stället blev det den skicklige långdistanslöparen Pheidippides som fick uppgiften göra det som hålls för att vara världens första maratonlopp för att förmedla de glada nyheterna.

Det är faktiskt en fröjd att läsa Forsbergs inlevelsefulla skildring av allt från pilgrimsvandringar under medeltiden till långsamma och mörbultande diligensfärder på ett uruselt vägnät mellan gästgiverier med högst skiftande komfort där proviantering och hästbyte skedde. Och inte var det lätt att ta sig fram sjövägen när det endast var den lynniga vinden som drev farkosten. Alla mötte i och för sig inte de svårigheter som den fransk diplomaten Claude de Mesmes mötte när han senhösten 1634 hoppades kunna segla från Kalmar till Stockholm. Men det fanns i varje fall ingen mening med att göra tidtabeller.

Efter ett fruktansvärt oväder som varade i flera dygn och som de Mesmes ambassadsekreterare skildrade så här –

En väldig våg slog över däcken, och på ett ögonblick fylldes våra kojer av vatten. Denna svallvåg skrämde plötsligt upp alla, vår trumpetare skrek gällt och förtvivlat att vi alla gick till botten, de andra jämrade sig och stönade, åkallade Gud och helgonen och klagade över det olycksöde som fört dem hit ... Vi var förskräckligt sjösjuka och kastade så våldsamt upp, att vi till sist kräktes blod, krälände på däck som fyrfotingar ... Själva fartyget skakade och darrade liksom en människa som ligger i dödsryckningarna ... så häftigt, att vi tyckte plankorna måste lossna från sina fogar.³

– siktades äntligen land. Men trots de ursprungliga planerna och de ihärdiga navigeringsförsöken var det inte Stockholms siluett som syntes vid horisonten utan Kalmars. Så efter en vedervärdig och ofrivillig rundtur på en stormpinad Östersjö återkom sällskapet till utgångspunkten. Och det blev till att ta landvägen i stället. Efter 20 dygn var så ambassadören och hans resesällskap framme i Sveriges huvudstad. En upplevelse som måhända kan sättas i relief mot vår tids irritation över förseningar i tågtrafik och annat som vi avkräver fullständig tidtabellsefterlevnad.

Men så småningom börjar den moderna tiden göra sig påmind genom små men mycket betydelsefulla och utvecklingsbara vetenskapliga genombrott som utlöser hela den fossilenergibaserade kommunikationsrevolution som är en så central aspekt av den moderna epoken. Björn Forsberg skildrar denna

³ Björn Forsberg, *Fartrusiga* (Ord & Visor Förlag, Skellefteå, 2020), sid 75-76.

kommunikationsrevolution i den omfattande andra delen av sin bok. En del som han har gett rubriken *Tidernas fossildopade fartfest*.

Han inleder denna andra del med kapitlet "Dånande krafter släpps fria" där han tar upp markisen Claude de Jouffray d'Abbans idé att "den makalösa ångmaskinen, som så lyckosamt visat sin duglighet i gruvschakten, även skulle kunna driva fartyg."⁴ Och vi som vet hur långt denna första lilla idé drivits i vår moderna tid förstår ju vad Forsberg gjort till sitt ämne. Så med stor skriv- och formuleringsglädje lotsar han på ungefär 300 sidor sina läsare igenom en mäktig kol- och oljedriven kommunikationsrevolution.

Forsberg låter oss alltså steg för steg ta del av den hisnande utvecklingen av små långsamma ångbåtar och sedan allt snabbare och större båtar, av bilar från före T-Forden till Tesla och drömmen om den stora elbilsrevolutionen, av luftskepp tills Hindenburgkatastrofen satte stopp, av små skraltiga flygplan till allt större passagerarplan och slutligen överljudsplanet Concorde och av rymdraketer som förde människan till månen innan utvecklingen stannade upp en smula med rymdfärjor och på senare tid nyväckta drömmar om återbesök på månen.

Samtidigt anlägger han sin humanistiska ådra trogen inte primärt ett tekniskt perspektiv på utvecklingen utan han beskriver inlevelsefullt och med hjälp av olika anekdoter inte bara hur samhället förvandlades genom teknikutvecklingen utan också hur vi människor steg för steg anpassar våra förväntningar och drömmar efter den nya verkligheten. Rummet krymper och för den välbeställda delen av mänskligheten hägrar kanske inte snara rymdresor men i varje fall ett fortsatt ihärdigt resande inte bara land och rike runt (som det brukar heta) utan hela världen väntar på att upptäckas och besökas.

Jag brukar inte gilla att läsa den här sortens tämligen faktaspäckade historiska exposéer efter som jag vet att mitt skrala minne ändå rätt snabbt utplånar intrycken från timmarna i läsfåtöljen. Men den här gången var det annorlunda. Kanske för att jag kände att jag var tillräckligt gammal för att ha levt i många kommunikationsvärldar. När jag föddes 1946 på en liten bondgård i Dalsland hade farsan varken bil eller traktor. Det var hästarna som fick göra det tyngsta jobbet på gården, t.ex. dra plogen och släpa ut ved och virke ur skogen. Cykeln var oumbärlig för olika ärenden även om det förstas fanns landsvägsbuss och taxi. Och när det var rejäla snövintrar så fick hästen dra släden om man vill komma någon vart. Och farfar kunde berätta om den stora båt han hade åkt med för att korsa Atlanten till det han trodde skulle bli sitt nya liv på en ny kontinent. Men en skenade häst i hemlandet ändrade hans livsbana. Hans far dog i olyckan och min blivande farfar förmåddes vända åter från USA till ett liv som svensk bonde.

Jag minns när farsan köpte traktor och tog körkort. Första bilen var en stor sak. Jag tog själv körkort och lånade farsans bil och körde som en buse. Min första flygresa gick från Bulltofta till Bromma. En av mina adepter skulle tävla på SM i

⁴ Ibid. sid. 107.

tyngdlyftning. Och jag var i Sofia av alla ställen när jag blev medveten om att den första månfärden hade lyckats. Mitt resesällskap och jag promenerade runt i ett mycket stillsamt och nästan bilfritt centrum och såg plötsligt i ett skyltfönster en utställning med bilder från den mäktiga bedriften.

Samtidigt som mina egna reseminnen ackompanjerade läsningen undgick det mig förstås inte att Forsberg skickligt vävde in antydningar om begynnande tecken på en uppbromsande utveckling av själva teknologin. Med undantag för s.k. höghastighetståg handlar det inte längre så mycket om att det skall gå fortare. Överljudsplanet Concorde var t.ex. en återvändsgränd och resorna till månen har inte följts upp utan ersattes under en period av små rymdfärjeskutt. Utan expansionen handlar numera om att resandet skall bli billigare så att allt fler kan flänga runt allt mer. Och åtminstone inom turistindustrin har drömmen odlats om den globala byn där de flesta som så önskar skall kunna färdas snabbt till vilken plats som helst på jorden för en rimlig penning.

Tvivel på det rimliga i denna utveckling har växt sakta men säkert under ett flertal decennier. Verklig fart fick detta tvivel i sammanband med att Romklubben publicerade sin rapport om tillväxtens gränser⁵. Miljöfrågorna kom alltså upp på den politiska dagordningen. Möjligheterna av ett framtida tillstånd av grav resursbrist var dock så obehagliga att tänka på och förhålla sig praktiskt till att man i stället mest pratade om att minska olika utsläpp och att ekonomisk tillväxt i själva verket är nödvändig för att man skulle få råd att åtgärda miljöproblemen.

Många starkt ekonomisentrerade tänkare gjorde dessutom vad de kunde i debatten för att politikerna skulle blanda bort miljökorten och köra vidare på tillväxtspåret. Många drev t.ex. uppfattningen att förutsägelsena i *Tillväxtens gränser* om resursbrist och andra komplikationen av mänskligens ekonomiska framfart har av utvecklingen bevisats vara felaktiga, ja för gott vederlagda.

Men trots alla tämligen framgångsrika försök att fösa bärande invändningar mot möjligheten och önskvärdheten av evig ekonomisk tillväxt åt sidan så har vi – efter lite ytterligare teoretiska bataljer under 2000-talets inledning kring relevansen av begrepp som peak-oil och peak-everything – hamnat i ett tillstånd där alla våndor kring de miljömässiga konsekvenserna av den teknologidrivna ekonomiska utvecklingen kunnat fångas upp i en enda enkel tanke. Strängt taget allt handlar numera om klimatet och den stigande koldioxidhalten i atmosfären.

Det passar onekligen den moderna människans reduktionistiska och materialistiska mätsinne att försöka hitta något som man kan upphöja till den centrala variabeln i en komplex process, och så formulera målet att det gäller att få kontroll över den komplexa processen genom att hålla koll på och sedan

⁵ Donella H. Meadows et.al., *The Limits to Growth – A report for the Club of Rome's project on the Predicament of Mankind* (Universe books, New York, 1972). Den svenska översättningen fick titeln *Tillväxtens gränser* och utgavs av Bonniers 1972.

justera den centrala variabeln på lämpligt sätt. Genom det här sättet att tänka reduceras de komplexa världsbildsdrivna teknologiska, miljömässiga, klimatrelaterade, sociala och politiska problem som hotar den moderna civilisationen till ett närmast tekniskt problem där det mesta fokuseras på koldioxidhalten i atmosfären. Och i förlängningen av detta tänkande hägrar "frälsningen" att klimathotet (och därmed strängt taget alla hot) i princip kan hanteras genom en övergång till olika former av s.k. grön eller förnybar energi i kombination med utsugning av koldioxid ur atmosfären. Vilket underförstått också betyder att vi förmodas kunna fortsätta på den utvecklingsväg som vi har följt under hela den moderna epoken. Vi skall helt enkelt lösa de problem vi skapat genom att fortsätta att tillämpa den mentalitet som har gjort det möjligt att bygga den moderna eran.

Björn Forsberg har förstås genomskådat den här sortens tänkande. Och det visar han i bokens tredje och sista del: *Efterrus: Om vår fossilfria framtid*. Och han tar tjuren vid hornen direkt när han skriver:

Överallt sjuder plötsligt samtalet om en klimatsmart, fossilfri transportframtid! Det kan vara den största utmaning vårt samhälle ställts inför och kommer att förändra vår tillvaro i grunden.

Vi ska nu titta närmare på varför. För att förstå vad som står på spel behöver vi börja i den fossila energin; hur den möjliggjort vår mobilitetskultur, och vad som gör oljan så svår att ersätta. En dos realism. Annars är risken stor att vi i blind tro på ny, frälsande teknik förlorar sikthöjd över utmaningens väldighet.

Vi kommer att upptäcka varför Förnybara Drivmedel inte kan upprätthålla vår massmobilitet. Varför elbilen inte är den lösning den så energiskt utmålats som. Varför trafikflyget saknar realistiska framtidsutsikter. Ja varför hela den tillvaro som vi format runt tanken om världen som nära och nåbar på sikt står inför ett sammanbrott.

Oj då säger förstås den läsare som lever i föreställningen att allt kommer att fortsätta i stort sett som vanligt. Det gäller bara att byta ut de fossila bränslena mot allehanda gröna och fossilfria alternativ. Men Forsberg tar vänligt men bestämt sina läsare ur alla sådana illusioner. Grundbulten i hans resonemang är det kan kallas nettoenergidilemmat. Och Forsberg inleder sin diskussion om detta dilemma med det bistra konstaterandet att:

Är det ett ord som vi bör känna till i energisammanhang är det ordet *nettoenergi*. Ändå lider i stort sett hela fossilfrihetsdiskussionen och den offentliga utredningskarusellen kring denna, av en besvärande aningslöshet kring vad som egentligen borde stå i dess absoluta brännpunkt. *All energi kostar energi*.

Det Forsberg lyfter fram är alltså det självklara faktum att utvinnandet av energi och uppbyggandet av en infrastruktur som gör att vi kan på ett konstruktivt sätt använda energi, dvs. inte bara elda för kråkorna utan få vettigt arbete utträttat, inte gör sig själv utan kräver energi. Och för att göra saken ännu mer tillspetsad påminner han om att det är de fossila energisystemen som dessutom skall räcka till att bestå med den energi som krävs för att bygga ut ett icke-fossilt energisystem.

Till saken hör dessutom att verkligheten på fossilenergins område är att energikällorna med högst nettoenergiutbyte sedan länge är exploaterade. Vi människor plockar förstås det lägst hängande frukterna först. Och Forsberg konstaterar lakoniskt att ”medan de åldrande oljefälten i Mellanöstern ännu ger världsekonomin ett försvarligt nettotillskott av energi, gäller detta rakt inte för den okonventionella olja, som branschen allt mer tvingas förlita sig på. (...) Se bara på den av media omåttligt hajpade amerikanska ’frackade’ skifferoljan. Nettoenergin från denna är väsentligt lägre än från vanlig råolja. Därmed behöver större samhällsresurser läggas på att utvinna den fossila energi som ska driva ekonomin, vilket ger mindre resurser över till annat.”⁶

Och så kommer slutsatsen: ”Samhället närmar sig på sikt en punkt där utvinningen av okonventionella olja i energitermer kostar lika mycket som vad den ger tillbaka.”⁷ Eller mer frestas jag tillägga.

Men det är inte bara den bristande insikten om begreppet nettoenergi som enligt Forsberg gör diskussionerna om den nödvändiga fossilfriheten orealistiska. I kapitlet *Förnybara önskedrömmar och slutet på ett fartfyllt tidevarv* punkterar Forsberg effektivt tron att vi är i början på ett skifte till fossilfrihet som vi förstår den reella innebörden av. Som ett slags ingress till kapitlet lyfter han fram ett citat från Sheik Rashid bin Saed Al Maktoum (1912-1990) som var Emir över Dubai när det begav sig. Och denne Emir lär ha sagt att ”min farfar red kamel, min pappa red kamel, själv kör jag Mercedes och min son Land Rover. Även mitt barnbarn kommer att köra Land Rover ... medan däremot hans son kommer att rida kamel”.⁸

I inledningen av kapitlet konstaterar Forsberg med ett klart urskiljbart stråk av förbryllat vemod att:

Debatten hämtar ännu syre ur en seglivad myt i frågan om fossilt kontra förnybart, ett bländverk som hindrar oss att se på detta med realism. Nämligen tron att fossil energi är att jämställa med en marknadsvara vilken som helst, fullt utbytbar mot något annat om-vi-så-bara-vill. Hela samtalet elektrifieras av föreställningen att vi kan fasa ut oljan och i stället ”släppa fram” motsvarande mängd

⁶ Ibid. sid. 410.

⁷ Ibid. sid. 410.

⁸ Ibid. sid. 415.

förnybart, som om de vore enkelt utbytbara ett-till-ett. Svart mot grönt, liksom. Som om det mer var fråga om ett slags uppgradering av industrisamhället, inte en djupgående förändring av vårt sätt att leva och som kommer att vända upp och ner på hela vår tillvaro.⁹

Och så formulerar Forsberg det löfte som han sedan håller i resten av kapitlet, nämligen att:

Vi ska nu närmare syna de drömmar som fyller diskussionen. Om att biodrivmedel och elektrifiering ska ge oss ett fossilfritt transportsystem med samma gränslösa mobilitet som vi kommit att ta för given. På punkt efter punkt kommer vi att finna att de fagra löftena stöter mot en kärvande verklighet. Vad det i grunden handlar om är att ett transportsystem som möjliggjorts med fossil energi inte låter sig göras verkligt fossilfritt.¹⁰

Jag skall inte fördjupa mig närmare i Forsbergs metodiska sätt att punktera drömmarna om hur olika biobränslen, solenergin och vindenergin och batteridrivna bilarna och flygplanen skall kunna ge oss ett system för massmobilitet som är fritt från fossilenergi. Men hans slutsats fångas enklast i en av underrubrikerna i kapitlet, dvs. "en hopplös ekvation".

Men ett exempel på hans sätt att resonera är kanske ändå på sin plats. T.ex. berör han vindkraften så här: "Som vi sett är utbyggnad och underhåll av förnybara energisystem starkt beroende av de fossila. Att exempelvis uppföra en vindkraftspark är i stort sett i alla led beroende av fossil energi. Från tillverkningen av vindsnurrorna, som för övrigt till stor del består av oljebaserade material, till de landskapsomdanande anläggningsarbetena, och där slutligen varje enskild snurra reses på ett tiotals ton tungt fundament av fossilslukande betong. Om detta vore en engångsinvestering vore väl en sak, men vindsnurrorna har en begränsad livslängd och behöver efter 25 år ersättas med helt nya."¹¹

Och så spetsar Forsberg till slutsatsen genom att konstatera att fossil energi är "vad som möjliggör vindkraften. Likaså är det fossilekonomin som ger samhället de finansiella muskler som krävs för att i industriell skala ge schvung åt utbyggnaden av sol, vind och annat förnybart. En utfasning av den fossila energin rycker alltså undan själva förutsättningen för en utbyggnad av förnybart i större industriell skala"¹²

Och för att understryka sitt argument ytterligare säger Forsberg:

Detta är en extremt viktig poäng och allvarlig invändning mot fantasier om att i väldig skala driva våra fordon med el från sol- och

⁹ Ibid. sid. 415.

¹⁰ Ibid. sid. 416.

¹¹ Ibid. sid. 433.

¹² Ibid. sid. 434.

vindparker. En sak är att småskalig solkraft har potential att alstra el och värme i våra bostäder. Men att driva masstransporter med sol- och vindkraft är något helt annat. Denna sol- och vindenergi kommer inte att kunna bygga och underhålla vare sig sin egen infrastruktur eller det motorburna samhällets.¹³

Naturligtvis räknar Forsberg med att trafikflyget kommer att drabbas av motsvarande bekymmer och han använder faktiskt brutalt språk i detta sammanhang när han konstaterar att ”utfasningen av oljan lämnar inget förhandlingsutrymme, den kommer att knäcka ryggraden på trafikflyget”.¹⁴

Och när han ändå börjat använda den här typen av språkbruk så drar han efter någon sidas argumentation samma slutsats för världshandeln. Han konstaterar alltså utan omsvep att ”en fossilfri framtid kommer att knäcka ryggraden på dagens handelsordning”.¹⁵ Och därför lider också ”tiden med rullande varulager” mot sitt slut.

Forsberg samlar så ihop sina argumentationstrådar i följande bistra påstående:

Vår moderna värld är som en ändlös kedja av oljeberoenden. Utan dess fossila stödsystem skulle världsmarknaden förmodligen inte producera en droppe biodrivmedel. En seriös diskussion om förnybar energi kan inte blunda för detta. Ändå är det just det som sker. Tron att det går att driva en global transportapparat likt dagens på förnybart och utan hjälp av olja, kol och fossilgas förblindar samtalet.¹⁶

Så här långt kommen i sina resonemang anser Forsberg att det går att urskilja fyra huvudsakliga strategier som med högst olika effektivitet kan bidra till uppnåendet av ett fossilfritt samhälle.

De två första strategierna – att skifta till fossilfria drivmedel och att göra transporterna mer energieffektiva – bedömer Forsberg som helt otillräckliga. Det som han menar krävs är dels att vi styr över till de resurs- och klimatsmartaste transportmedlen och att vi dessutom ser till att minska vårt behov av transporter. Detta innebär i praktiken att det framförallt är järnvägen, cykeln och den s.k. velomobilen som finner nåd inför Forsbergs stränga öga. Och han är skarpt kritisk till av allt från subventionering av elbilar till skattefinansiering av olönsamma flygplatser, för att inte tala om alla vägbyggen tänkta för framtidens expanderande bilflotta. Skall idén om fossilfrihet vara vägledande så måste man enligt Forsberg inse att denna fossilfrihet omöjligen kan ”nås utan handfasta åtstramningar av de transportslag som annars saknar rimliga utsikter att klara

¹³ Ibid. sid. 434.

¹⁴ Ibid. sid. 443.

¹⁵ Ibid. sid. 446.

¹⁶ Ibid. sid. 448.

omställningen. Vackra deklamationer i all ära, men här krävs radikal omläggning av den förda politiken”.¹⁷

Och så spetsar Forsberg till sitt resonemang med konstaterandet att ”allt kokar ner till en fråga: Vill vi själva ta kommandot över en omställning som i längden ter sig oundviklig, eller invänta att förändringens krafter tvingar sig på oss under mer bryska former?”¹⁸ Här kommer alltså Forsberg i nära beröring med Greers tänkande. Men med den skillnaden att Greer argumenterar för ståndpunkten att den möjlighet att ta kommandot över utvecklingen som Forsberg vill hålla liv i är förlorad för flera decennier sedan.

Hur det hela kommer att utvecklas sig, vet ingen. Forsberg är i alla händelser inte överdrivet optimistisk utan han konstaterar med en underton av dyster förvåning att ”hela den politiska debatten uppfylls av grundantagandet om att transportererna kommer att fortsätta öka. Alldeles självklart och helt bortom vår kontroll. (...) Från politiskt håll har sedan åratals bedyrats att en fortsatt ökad bil- och flygtrafik låter sig väl förenas med klimatpolitikens mål, då ny teknik kommer att lösa allt till det bästa. Således fritt fram för nya motorvägar, mer flygtrafik. Trafikverket förutspår i sin senaste långtidsprognos fortsatt kraftigt växande transporter – särskilt av biltrafiken! – fram till 2040.”¹⁹

Och efter dessa konstateranden utbrister han: ”Med denna inställning faller drömmen om fossilfrihet platt. Som vi sett finns inte ens utsikter att driva nuvarande fordonspark icke-fossilt, så hur skulle det kunna göra det om trafiken tillåts öka? Vad många inte verkar se är att satsningarna på förnybar energi med den förda politiken snarare blir en del av problemet än av lösningen.”²⁰

Den slutsats Forsberg sedan drar är att ”tron att det bara är att fortsätta tuta och köra, att ny teknik mirakulöst kommer att ge oss fossilfrihet, är i bästa fall naiv men snarare tjänstefel av politiker och sakkunniga experter som borde veta bättre. (...) Det enda samhället inte tycks redo att diskutera är just de förändringar i vårt sätt att leva som är själva grunden för att ta oss ur fossilsamhället.”²¹

Boken slutar dock inte med dessa bistra konstateranden. Utan i bokens tre sista kapitel – *Fossilfri realism*, *Postfossilt framtidsland* och *Mjuklandning* – ger sig Forsberg i kast med uppgiften att skissera en möjlig ljus framtid efter att anpassningen till fossilfrihet bedrivits med klokhet och framsynthet.

Jag skall inte fördjupa mig närmare i dessa resonemang utöver att säga att jag uppskattar att Forsberg i sina resonemang styr undan från de brutalkollapser för det moderna samhället som visualiseras av en hel del tänkare som likt John

¹⁷ Ibid. sid. 450.

¹⁸ Ibid. sid. 451.

¹⁹ Ibid. sid. 452.

²⁰ Ibid. sid. 452-453.

²¹ Ibid. sid. 453.

Michael Greer är färgade dels av historiefilosofiska undergångsvisioner (formulerade av t.ex. Oswald Spengler och Giambattista Vico) och dels av darwinistiska föreställningar om människan som ett djur som trots sina andliga fantasier om sin sanna gudomliga natur och uppvisade intelligensdrivna utbrytningsförsök kommer att på grund av sin djurkropp till sist tvingas inse att hon måste helt underordna sig materien i form av obönhörliga ekologiska realiteter.

Jag uppskattar alltså att Forsberg – trots att han tydligt ser vilken återvändsgränd mänskligheten har målat in sig i – om än ganska förstucket håller liv i visionen av människan som en andlig varelse. Därför utesluter han heller inte möjligheten av ”att framtiden ger oss ännu okända svar på de problem som tecknats. Nya banbrytande teknologier, kanske rent av nya energikällor.”²² Samtidigt som han naturligtvis inser att vi drivit vårt nuvarande energikoncept så långt att vi ”även med en hypotetiskt spelplansförändrande energirevolution”²³ får räkna med energiknapphet eftersom dessa nya energikällor knappast kommer att kunna sömlöst fasas in i den befintliga och av fossilenergibruk starkt formade infrastrukturen.

Låt mig så avslutningsvis säga att det var en fröjd att läsa Björn Forsbergs bok. Den är ett viktigt bidrag till realism i synen på den omställning av det moderna samhället som vi är mitt uppe i och som dessutom är oundviklig. Den har potentiellt kraften att punktera sorgligt kraftfulla illusioner om vilken situation vi befinner oss i och vilka politiska och andra åtgärder som kan vara verksamma för att det framtida samhället skall kunna ta form utan alltför mycket självskapat och därför egentligen onödigt tumult. Men det kräver att den blir läst och begrundad. Så min uppmaning blir: Läs och begrund!

²² Ibid. sid. 465.

²³ Ibid. sid. 465.