

Transkribering:

BAKOM BOKHYLLAN Podd #25

Forska utan att flyga – går det?

-Bakom bokhyllan.

Anslag, blandade röster:

- Den livsstil som vi på Stockholms universitet har är inte hållbar. Vi kan inte fortsätta så här ifall vi ska kunna leva upp till de klimatmålen som vi har.

- Jag ville också göra en stor resa. Hade länge drömt om det. Till slut benades det ned till, nej men jag tar en lite längre resa och se hur långt jag kommer utan att flyga helt enkelt.

- Om vi ligger på samma nivå som idag och fortsätter fem år till sen är kolbudgeten för Sveriges des slut för att klara 1,5-gradersmålet.

- Vi som forskarsamhälle måste rannsaka oss själva på nytt med strukturell nivå och sen behöver vi verkligen ha en modell som baseras så himla mycket på att man reser. Måste vi som forskare åka på så himla många konferenser? Vi måste allihop kunna visa att det går att leva enligt Parisavtalet annars så är vi körda.

Utdrag från SR, Ekot:

Här är dagens eko nya bränder bryter ut i Australien Inuit förlåt alltså ... Grönland smälter dubbelt så fort och accelererar. Arktis krymper väldigt mycket. Riskerar att bli isfritt.

Pgm-ledare:

Klimatrapporterna och nyhetsrapporteringen kring klimatet avlöser varandra. Ingen kan ha undgått flygets negativa konsekvenser för klimatet som genom sina stora koldioxidutsläpp bidrar till växthuseffekten och vidare till planetens uppvärmning. Men samtidigt som vår medvetenhet kring flyget ökar fortsätter vi i nästan samma takt som tidigare att resa på samma sätt.

Den akademiska världen inget undantag. Svenska universitet och högskolor är en del av en global akademisk värld och på Stockholms universitet arbetar man aktivt med att stärka sin internationella ställning genom ökad internationalisering för att på så vis höja kvaliteten på forskningen och utbildningen. Det kan handla om att öka antalet in- och utresande studenter, lärare, forskare och postdocs men även inom universitetsadministrationen pågår ett aktivt arbete med internationella frågor på olika sätt. Genom till exempel strategiska partnerskap och internationella nätverk.

Musik

Pgm-ledare:

I och med internationaliseringen har en forskningskultur fötts fram där det blivit allt vanligare med flygresor. Forskare behöver idag vara internationellt mobila för att meritera sig och många vittnar om att antalet internationella konferenser bara ökar. Här på Stockholms universitet har tjänsteresorna med flyg ökat stadigt under åren. Samtidigt står det i universitetets miljöpolicy, att vi inom vårt miljöarbete skall verka för att kontinuerligt minska den negativa miljöpåverkan. Att leva som vi lär en central paroll för universitetets miljöarbete.

Hur går allt det här ihop?

Vad säger forskarna själva om det här?

I det här avsnittet av Universitetsbibliotekets podd Bakom bokhyllan ska vi träffa forskare och miljösamordnare som jobbar för att minska klimatavtrycket här på universitetet. Vi ska få höra hur man smidigast tar sig jorden runt utan att vara i luften.

Och vi ställer frågan: Att forska utan att flyga - är det möjligt?

Musik

Pgm-ledare:

Just nu så befinner jag mig på Albano. Det nya universitetsområdet som håller på att byggas fram här strax norr om Roslagstull. Jag ska ta mig förbi byggarbetsplatsen här och in i en av byggnaderna där forskaren Sara Strandberg har sitt arbetsrum. Hon är forskare i partikelfysik och bedriver sin forskning rent fysiskt på Cern som ligger utanför Geneve. Men hon bestämde sig för ett tag sedan att klimatbanta rejält och har nu slutat flyga till sina arbetsplats i Schweiz. Häng med in här så ska vi få höra hur hon resonerar kring det och hur hon går tillväga rent praktiskt för att i så stor utsträckning som möjligt undvika flygresor i arbetet.

Sara Strandberg:

Jag är ju forskare i partikelfysik som är ett internationellt ämne där man jobbar i väldigt stora kollaborationer. Så jag bedriver min forskning på Cern. Mycket kan man ju förstås göra från sitt kontor, alltså datahanteringen och så kan jag göra härifrån för vår data är ju spridd på datorer i hela världen. Men det är ändå ganska ofta som man måste åka dit för att gå skift eller gå på olika typer av kollaborationsmöten och sådär. Det är väl kanske ett forskningsområde som mer än andra kanske baserar sig på att man ska resa dit man har sitt experiment.

Pgm-ledare:

Du bestämde dig för ett tag sedan att du ville klimatbanta. Varför bestämde du dig för det?

Sara Strandberg:

Jag har varit liksom en miljömedveten människa ganska länge men på något vis så var det. Det var en sak som fick bägaren att rinna över. Då råkade det slumpa sig så att under samma år så hade vi vårt kollaborationsmöte i Tokyo. Sen blev jag utvald till att hålla föredrag på två stycken konferenser samma år. En konferens i Indien och en konferens Seol. Så på ett år flög jag tre resor med jobbet till Asien. Dessutom var det det året som jag fyllde 40 år så då hade jag fått av min man i present att vi ska åka till New York där jag aldrig varit. Så fyra resor liksom transatlantic då på, eller utanför Europa, på ett år. Då började jag räkna på, herre gud det är ju helt vansinnigt många ton med koldioxid. Då kände jag att så här kan jag inte hålla på liksom. Det blev så uppenbart att det här är ohållbart. Så då bestämde jag mig för, att nu ska jag se om det går att göra någonting åt det här.

Pgm-ledare:

Hur gick du till väga rent praktiskt?

Sara Strandberg:

Alltså dels så var ju ett beslut förstås om att åka tåg inom Europa för det är ju i alla fall möjligt.

Det första som hände var att jag ska åka till Cern. Det var den första resan jag hade inbokad. Då försökte jag kolla upp hur jag skulle kunna komma dit med tåg då. Så då gick jag med i den här tågsemestergruppen på Facebook som jag hade snappat upp och började söka hur man tog sig enklast från Stockholm till Geneve. Det fanns ju massa folk som hade gjort det så dåligt det. Då listade jag ut rutten och sen så fick jag gå in på, för då var det så att då hade Stockholms universitet fortfarande en resebyrå som inte kunde köpa tågbiljetter om man åkte utomlands. Så fick jag göra det själv. Då bokade jag varje delresa med respektive tågbolag så det tog en hel dag och bara sitta liksom. Först lista ut vilka biljetter jag behövde boka och sen så boka dem allihop. Sedan också förstå vart man skulle börja söka och fatta det. Man måste först kolla att det finns biljett på nattåget liksom. Och sen när man har säkrat det så kan man säga försöka bena sig ut ifrån det och hitta de resorna före och efter. Nu har jag blivit mycket bättre på det här så nu om jag behöver boka resa själv vilket jag inte längre behövde men om jag skulle behöva jag så går det ju kanske på en timme nu då. Mot att det tog en hel dag.

Så det gjorde jag och lyckades då och så bestämde mig för, att okej jag testar åka till Cern med tåg en gång. Och sedan efter det utvärderar jag om det känns rimligt att lägga så mycket tid på resan och det gick hur bra som helst. Jag hade lite tur också. Min första resa

hade inga förseningar och alla jag delade kupé med var så trevliga. Sedan är det förstås så att nu när jag åkt flera gånger så ibland blir man försenad och ibland får man typ inte sitta.

Man får sitta och sova men på det stora hela så var det en väldigt positiv upplevelse. Så då bestämde jag mig för, att okej det finns ingen anledning att flyga inom Europa om jag inte absolut liksom måste. Så då kändes det som ett rimligt mål. Men sedan är det ju de här transatlantiska resorna. Då kan man ju förstås inte åka tåg. Det blir helt ohållbart även om man i princip kan ta sig med tåg till liksom Seoul så känns det som att det skulle vara för tidskrävande. Då bestämde jag också att jag skulle helt enkelt inte åka utanför Europa om jag inte var tvungen. Alltså varje gång som jag ställdes inför valet liksom att åka någonstans så skulle jag hela tiden försöka värdera om det värt det. Inte bara med slentrian för att det verkar kul utan verkligen så här att rationellt gå igenom, är det här är faktiskt motiverat. Än så länge har jag inte faktiskt behövt åka en enda gång. Det är inte en enda gång jag känt att det varit tillräckligt viktigt.

Men det är ju förstås. Nu har jag ju en fast tjänst och ja jag är liksom inte längre i den här fasen där man ska övertyga andra om att man är fantastiskt forskare. Men däremot så varit doktorand eller postdoc och tvungen att hävda mig så hade det varit mycket svårare. Så det är ingenting som jag kräver av de yngre i min grupp, att de inte ska flyga runt jorden. Utan det är upp till var och en att bestämma. Så än så länge har jag faktiskt klarat mig från att flyga ganska bra.

Pgm-ledare:

Vi ska återkomma till Sara Strandberg om ett tag igen men först ska vi träffa en som faktiskt har tagit sig över Atlanten och jorden runt utan att flyga. SU-alumnen Carl Hammesjö bestämde sig för att sluta flyga när han pluggade geografi här på Stockholms universitet. Och tog sig så småningom till Sydamerika med båt för att genomföra en antropologisk studie.

Carl Hammesjö:

Ja, det var nog här det började växa fram mer. Det var nog just för att i geografin så var det mycket om klimat. Vi läste mycket om klimat, klimathistoria. Vi läste om risker med olika naturkatastrofer, olika fenomen påverkad av klimatförändringarna. Samtidigt var vi ute i fält som innebar en del resor och några var med flyg. Det började skruvas lite i en så där. Så tanken föddes mer och mer.

För mig var att jag hittade någonting, alltså en klimatkalkylator på nätet, och började sitta och brottas med den där på kvällarna och bara kolla. Ja, det såg ju inte jättebra ut, mina egna utsläpp mot vad som är hållbart. Det kom ju fram, precis som det för många tror jag, att det var flygresorna som var den absolut största delen för mig. Tråkigt. Jag ville ju åka tillmassa ställen. Jag plugga ju geografi om hur det såg på olika ställen i världen och så. Tänkte att jag vill ju ut och kolla på det här liksom. Tillämpa det jag lärt mig, lite nördigt så. Men så blev det men det kanske inte går. Till slut så, jag ville också göra en stor resa. Hade länge drömt om det. Till slut så benades det ned till, nej men jag tar en lite längre resa och ser hur långt jag kommer utan att flyga helt enkelt.

Pgm-ledare:

Första långresan utan flyg gick hela jorden runt i 10 månader. Först via fraktfartyg över Atlanten till USA sedan vidare med fraktfartyg igen till Australien. Därifrån till Sydostasien och sen hem med tåg hela vägen till Sverige. Nästa långresa skulle bli den till Sydamerika där han bland annat skulle genomföra en antropologisk studie.

Carl Hamnesjö:

Jag hade tänkt att jag inte skulle göra något mer stor resa efter den där resan. Men så kom jag på medan jag var på den, när jag pratar med olika folk och så. Jag pluggar mänskliga rättigheter, att det var så många som hade åsikter om det och ifrågasatte vissa delar och så kanske inte tyckte, att ja men det där finns inte här och sådana grejer. Så då tänkte jag aha, då får jag åka ut igen och så får jag fråga folk om det här om hur de känner och tänker om rättigheter. Om det är på samma sätt som vi diskuterar på skolan eller om det är, vilket jag då förmodar, är rätt annorlunda hos vanligt folk. Då landade på att jag åkte till Sydamerika för att göra det här och då vill jag fortfarande inte flyga. Jag tar båten. Så då åkte jag dit och så var jag i Sydamerika i nio månader. Säg att jag var där åtta ungefär.

Åkte runt och pratade med olika personer. Försökte fånga upp lite olika samhällsskikt och så.

Pgm-ledare:

Då tar du fraktfartyg igen helt?

Carl Hamnesjö:

Ja. Det blev Hamburg till Rio via ett stopp i Dakar.

Musik

Pgm-ledare:

Skulle du rekommendera andra att resa på det här sättet som du har gjort?

Carl Hamnesjö:

Jo, ska du göra en längre resa då skulle jag rekommendera det. Att liksom uppleva havet i alla fall någon gång i livet. Se det dag efter dag och att det förändrar sig en del med havslandskapet, med väder och vågor. Ja, ibland när man får se ett annat lastfartyg, något djur så är det väldigt häftigt. Det är oväntat och det känns som på riktigt på något sätt. Men om det är i turistsyfte och så eller viss forskning också och jobb då skulle jag alltid först tänka efter varför reser jag och vad är det jag vill göra? Nu senast i Sydamerika så gjorde jag en del

saker som inte var forskning också så klart. Jag gick och varandra en hel del i Patagonien till exempel. Det var jättefint men jag tänkte också det här finns liknande miljöer ändå. Alpina miljöer. Det finns väldigt bra i både Norden och Alperna. Det finns närmare och så träffar jag så många andra turister, eller hörde om att träffa andra som gillar att varandra som och som testat det i Europa liksom. Då tänker man så här, men varför åker vi alla hit först? Vad är syftet? Vad vill du göra? Och om syftet är, att ja men jag ska göra något som kräver att jag åker till Amerika då skulle jag säga absolut. Ta båten. Var borta lite längre så att det känns som att tiden är värd det.

Pgm-ledare:

Har du några konkreta tips på om det finns någon annan som är student eller en annan situation som vill göra liksom en liknande resa? Något man ska tänka på innan eller?

Carl Hamnesjö:

Det första är bara att bestämma. Det är så många som sitter och bara funderar. Ska jag ta ett beslut och inte flyga och så. Testa. Sen om man är student och vill åka ut och utforska så här tycker jag väl att jag vill kontakta sin institution eller sådana som man kan få ev stipendium ifrån. Säg att jag vill göra det här som också är en klimatgrej kanske och se, kan jag få medel för det. Universiteten vill också jobba i den riktningen som jag förstår det så då. Då kan man försöka få in det så och se hur det funkar. Sedan får man kontakta de här som förmedlar de här resorna åt rederierna. Vara ute i god tid för det kan vara, att det är inte som med buss, tåg, flyg att här är schemat. Här är avgångstiden utan vi kan väl diffa där på någon månad liksom när du får åka. Så kan det också vara stor skillnad på vart du kommer fram. Du kanske kommer till Brasilien, du kanske kommer till Argentina. Då får du ta en buss upp till Brasilien. Man kan inte förvänta sig att komma exakt därifrån man vill till dit man vill. Om du vill så går det. Om du tänker dig att det här är alternativet så blir det också väldigt roligt att åka så. Lite häftigt när man står där någonstans på en udde långt långt borta. Man tänker, men jag har faktiskt tagit mig hit längs jordytan hela vägen.

Pgm-ledare:

Om man tänker lite mer då i det längre loppet och om alla skulle börja säga, men jag tar fraktfartyg istället för flyg och så blir det liksom en stor turistindustri stället. Att det är stora båtar som även om det är betydligt mindre men släpper ut utsläpp. Hur ser liksom på den tanken?

Carl Hamnesjö:

Ja, nej det skulle inte funka. Alltså fartygen är per enhet vikt som de transporterar är de betydligt bättre än flygen men deras utsläpp är också utsläpp och de måste ner. Det här bygger på att de inte får bli någon kommersiell passagerartrafik egentligen. Så det här är ju verkligen en sällangrej. Jag har tänkt nu för mig, att nu har jag fyllt min kvot på många sätt.

Det blir ingen sån där längre över till Amerika på länge. Åtminstone inte i privat syfte. Jag hade inte gjort den här senaste om det inte var att jag hade ett syfte att studera, göra en forskningsuppgift. Till bättre då så självregleras lite grand av att det tar så lång tid. Man har inte den semestern varje år. En del regleras nog av priset för att det är ändå rätt dyrt att åka över. Det kan ligga på en 100 € alltså per dygn. Då får man det man behöver på fartyget. Du får bo och äta och väl omhändertagen och det finns gym och uppehållsrum och grejer. Men som resa är det dyrt. Det är inte så att backpackers säger, wow, det där gör jag för att komma till Australien.

Trailer:

Bakom bokhyllan, allt utom boktips.

Pgm-ledare:

I Sverige har antalet flygresor med några undantag ökat stadigt sedan 90-talet. Då gjorde vi ungefär en utlandsresa med flyg vartannat år/person. Medan vi idag gör en flygresor utomlands varje år. Vi släpper via våra flygresor ut omkring 1 ton koldioxid per person och år vilket motsvarar en flygresor tur och retur till södra Spanien inkl. höghöjdseffekten. Det är också hela vår koldioxidbudget för ett helt år om vi ska leva hållbart.

Här på Stockholms universitet släpper i genomsnitt ut ungefär 1 ton koldioxid per årsarbetskraft varje år genom våra flygresor. Under förra året minskade våra flygutsläpp sett till årsarbetskrafter med knappt 1 % i snitt. Eftersom vi blir fler årsarbetskrafter. Men de totala flygutsläppen på SU ökade något. Drygt 1 %.

Vad görs centralt på SU för att minska universitetets klimatavtryck?

Vi ska träffa den som har bäst koll på miljöarbetet här.

Jenny Lilliehök är miljökoordinator på Stockholms universitet. Vilket innebär att hon samordnar det övergripande miljöarbetet här.

Jenny Lilliehök:

Stockholms universitet är ju ett framstående forskningsuniversitet. Vi ska verka för att vara internationellt konkurrenskraftiga i forskning och utbildning och vi har en central samhällsuppgift. I den här uppgiften så innebär det ju då att träffas och mötas och se till att man bidrar till en positiv samhällsutveckling till exempel inom arbete 2030.

Och jag ser att den här uppgiften, att bidra, att forska, att samverka, att vara internationellt konkurrenskraftig, att göra typ, behöver vara mobila men det betyder inte att vi kan minska våra utsläpp. För jag tror att det går att göra det om vi har rätt förutsättningar. Att vi kan, att det är enklare att resa internationellt med tåg än vad det idag till exempel. Att tågbolagen samverkar i mycket större utsträckning så att det går att boka tågresor internationellt.

Pgm-ledare:

När vi inne på det spåret, tågbolagen är ju en del av det hela som inte riktigt vi kanske kan styra. Vi kanske kan påverka dem i bästa fall genom att välja tåget och ställa krav på tåget så. Men jag tänker vad görs här liksom centralt på SU för att fler ska vilja välja klimatsmarta resealternativ?

Jenny Lilliehök:

Det som kan göras centralt det är att man försöker säkerställa att man får bättre avtal med resebyrån. Den senaste upphandlingen nu så har vi mycket bättre avtal än vad vi hade innan. Den resebyrån som vi använder idag gör att det kommer bli enklare för oss att boka tåg. Kravställande upphandling är en del som vi kan jobba mycket med och som vi redan gör.

Sen så är det ju det att vi har en, vi har en rese- och mötespolicy där vi har sagt hur man ska göra när man ska beställa en resa. Att man ska alltid överväga andra alternativ än att resa. Dvs. ha digitala möten. Så det är sedan upp till den enskilde medarbetaren att avgöra vad som är möjligt.

Pgm-ledare:

SU jobbar systematiskt med hela sin miljöpåverkan genom standardiserade miljöledningssystem och sätter upp en miljömål i en tvåårig åtgärdsplan som ingår i de övergripande universitetsstrategierna. Men det finns också högt uppsatta mål på lite längre sikt.

Jenny Lilliehök:

Universitetets rektor signerade i juli ett klimatavtal, Climate Emergency Letter, som är ett internationellt avtal för lärosäten inom högre utbildning. Det innebär ju ett åtagande om att man ska mobilisera resurser för klimatforskning och kompetensutveckling och som ska syfta då till en förändring mot minskad klimatpåverkan. Sen att man ska uppnå en koldioxidneutralitet under ett tidsspänn mellan 2030 till 2050. Universitetet har valt att vara koldioxidneutral 2040.

Stockholms universitet var det första lärosätet i Sverige som skrev under det här. Totalt är det 248 lärosäten som har gjort det och det motsvarar cirka 4,5 miljoner studenter som går på de här lärosätena. Så det är en otrolig påverkansmöjlighet men det är också andra nätverk som har skrivit under och även studentkårer. Det här gjorde man ju då för att vara med och visa att man agerar i de här frågorna inför det här COOP 26.

Pgm-ledare:

Givetvis kan du själv också som medarbetare påverka miljöarbetet på SU.

Om du upptäcker en miljöavvikelse, dvs. att vi gör något på universitetet som inte följer miljölagstiftningen. Det kan t.ex. handla om kemikaliespill i ett laboratorium. Då ska du rapportera in det i systemet Samir. Mer info om det här finns på medarbetarwebben eller på miljöwebben.

Om du har ett förbättringsförslag som gäller det övergripande arbetet på universitetet då ska du vända dig till miljöteamet som Jenny Lilliehök tillhör. Dem når du på mailadressen miljo@su.se.

Självklart kan du vara med och påverka det lokala miljöarbetet på din institution genom den årliga miljöhandlingsplanen som varje institution ta fram. Där arbetar man efter uppsatta miljömål och det är miljörepresentanten på respektive institution som ansvarar för att ta fram och följa upp den. Kontakta din representant om du vill vara med i det arbetet.

Musik

Pgm-ledare:

Just en sådan miljörepresentant är Paul Glans som till vardags är forskare och lärare vid Institutionen för miljövetenskap och analytisk kemi, Aces. Han är även miljösamordnare för området Naturvetenskap på Stockholms universitet. Under 2018 startade Aces tillsammans med Bolincentret för klimatforskning och Stockholms Resilience Center ett projekt där de anställda mötte sina egna koldioxidutsläpp för flygresor. Samtidigt som de uppmuntrades att resa på mer klimatsmarta sätt eller att ha resfria möten via videolänk.

Paul Glans:

Syftet är ju att bli lite mer medveten om de koldioxidutsläpp som resorna bidrar till.

Det var ju på frivillig basis. Det som var lite negativt att var väldigt svårt att få med sig övervägande delen av resenärerna på institutionen, det skall jag erkänna. Jag kämpade ganska hårt med det. Jag hade ganska många tillfällen, information via e-mail men även när institutionen var samlad.

Mitt mål var att åtminstone komma upp i runt 50 % av dem som reser mycket och kommer väl upp i runt 30 %. Jag tyckte det var alldeles för lågt. Vi lyfte ur miljöhandlingsplanen för jag tyckte var ganska svårt att ha med miljöhandlingsplanen när det var relativt få som var intresserade och i stället lyfter vi in i miljöhandlingsplanen någonting som resebyrå hade tagit initiativ till. Där hade de, när det gäller resestatistiken med flyg, så hade de redovisat det är för varje person medarbetare på institutionen. Då tar vi med det i

miljöhandlingsplanen i stället. Lade ut det på intranätet och informerade om att medarbetaren kunde gå och titta på sina egna utsläpp.

Pgm-ledare:

Hur blev liksom reaktionerna på det där då när ni lade ut den statistiken på intranätet?

Paul Glans:

Inga alls faktiskt. Det var inga synpunkter alls och sen då vet ju inte. Det vet jag inte vilka som gått in och titta på statistiken. Om någon har varit intresserad att titta på sin egen statistik. Det vet man inte.

Pgm-ledare:

Det ettåriga projektet avslutades för att de hade sina brister men Aces lyckades ändå minska sina koldioxidutsläpp mellan åren 2017 och 2018. Från 1037 kilo koldioxid per årsarbetskraft till 915 kilo.

Men vad tänker du skulle behövas mer? Jag tänker för den enskilda medarbetaren. För du om man tänker tillbaka på det projektet som ni hade 2018. Det var inte tvingande eller obligatoriskt på något sätt. Skulle det finnas någonting liknande som gäller för alla SU-medarbetare som faktiskt varit obligatoriskt att delta i att man faktiskt var tvungen att gå in och aktivt kolla eller får liksom få sina egna koldioxid-siffror till sig varje gång man reser så att man blir mer medveten om det? För annars så kan jag tänka mig det är ganska lätt att bara boka resor hot och dit och sen, ja det var kanske inte så bra att jag reser så mycket. Man kanske inte tänker på det lika djupt liksom.

Paul Glans:

Du har absolut en poäng i det där och ett projekt som jag har varit med om en utredning på Stockholms universitet och då förslaget i tre punkter som jag tog upp till ledningen på SU.

En av de punkterna eller åtgärderna är kopplat till det där pilotprojektet. Men då skulle det inte vara på frivillig basis utan då skulle man utnyttja resestatistik som finns på universitetet. Exempelvis informera medarbetarna. Det skulle bli mer automatiskt och påtvingat fortfarande anonymt. Man kan få medarbetarna upplysta om utsläppen via e-postmeddelanden.

Pgm-ledare:

Jag har smygtittat lite grann på er miljöhandlingsplan för 2020 och där har ni flera mål som handlar om just minskat resande. Kan du berätta lite mer om dem?

Paul Glans:

En åtgärd är ju att vi vill få fler att åka tåg. Det införde vi förra året. Vi ersätter en tågresa om den är dyrare än flyget och då kan det även ingå en hotellnatt. Framför allt för en doktorand eller postdoc och som inte har egen ekonomi. Då kan vara svårt att fråga handledaren om det är okej att åka tåg. Då ska inte vara någon tvekan, åk tåg så ersätter institutionen det. Vi jobbar ju också väldigt mycket med videomöten.

Det jag tycker saknas ändå på vår institution och på universitetet, att man inte har satsat mer på den typen av teknik. För det kommer vara lite våran räddning om vi ska fortsätta med forskning. Att vi kan upprätthålla forskningsmöten exempelvis med videomöten. Och egentligen har vi inte förrän först nu, kanske ett år tillbaks, ett videoprogram värt namnet. För tidigare har vi inte ens haft det. En punkt i den kommande miljöhandlingsplanen för 2020 är också att varje enhet. Vi är fyra enheter på vår institution. De ska redovisa hur de jobbar med att möta miljömålen. Baserat på klimatneutraliteten och i plan och så står att varje flygresa måste motiveras.

Pgm-ledare:

Hur viktigt är det att man har med sig ledningen i det miljöarbetet?

Paul Glans:

Det är jätte jätteviktigt. Jag känner att alla dessa år jag har varit på min institution har det varit högt i tak. Haft bra prefekter. Jag tycker inte att det har varit svårarbetat att jobba med frågan. Men vi är ju också en miljöinstitution, så i min kontakt med miljörepresentanter så får jag ju den känslan av att det varierar väldigt mycket. Det kan inte vara lätt många gånger för en miljörepresentant om man inte har fullständig kunskap om globala uppvärmningen och problematiken och sen institutioner kanske inte jobbar så mycket med klimatfrågan i undervisningen. Då kan man väl säga att i den situationen så är det kanske ännu mer viktigt att ha med sig ledningen. Det är jätteviktigt.

Musik

Pgm-ledare:

Inom miljögruppen där Paul och andra miljösamordnare sitter ingår att informera alla SU:s miljörepresentanter om 1,5 gradersmålet, 2 gradersmålet och visa hur man räknar på en kolbudget.

Paul Glans:

Den typen av information tror jag väldigt mycket på. För när man tittar på Sveriges utsläpp och tittar på hur lång tid vi har kvar om vi fortsätter på den utsläppsnivån vi ligger på idag. Så har vi nio år för att klara 2 gradersmålet. Men det kom en viktig rapport ganska nyligen, att när man tittar på skillnad mellan 1,5 och 2-gradersmålet och så såg man de var väldigt

relevant att stanna 1,5 gradersmålet för vi kommer få allvarlig klimatpåverkan. Då är det inte nio år. Då är det ungefär fem år.

Vad innebär det? Jo, att om man ligger på samma nivå som idag och fortsätter fem år till sen är kolbudgeten för Sveriges del slut för att klara 1,5 gradersmålet. Så den här typen av information som vi behöver komma ut med det tror jag också väldigt bra. Jag tror det är jätteviktigt.

Det har hänt något väldigt radikalt och viktigt på universitetet när det gäller att söka upp och nå klimatmålet. Det är ju att rektorn har skrivit på om klimatneutralitet. Och det innebär en jättestor förändring. För klimatneutraliteten innebär det att vi ska ha nollutsläpp 2040.

Om 20 år. Ja.

Det kan låta som en lång period men det innebär att vi ska halvera utsläppen 2030.

Det innebär också att vi måste börja nu. I och med det här beslutet så måste alla ta tag i frågan på ett helt annat sätt nu.

Jag vill också tacka Bolincentret för klimatforskning. Jag hållit på med klimatfrågan och egna klimatavtryck och miljöavtryck i många många år och känner, att nu börjar det hända någonting också. Bolincentret för klimatforskning är ju jätteviktig aktör. Fantastisk och viktig grundforskning. Man kan säga att de börjar leva lite som man lär.

Pgm-ledare:

Vi kommer att återkomma till Paul Glans strax men först ska vi tillbaka till Albano där avsnittet började och Sara Strandberg, partikelfysikern som bestämde sig för att sluta flyga till sin på Cern i Schweiz. Har du fått några reaktioner liksom från kollegor eller tänker ledning alltså chefer och sådant där hur de reagerat på ditt beslut?

Sara Strandberg:

Alltså jag var lite orolig först att de andra i min grupp skulle bli sura på mig för att jag gjorde av med så mycket respengar. För det är också en sak. Det kostar mycket mer. Att flyga fram och tillbaka till Cern kanske kostar. Alltså ofta kommer man kanske fram och tillbaka på 2000-3000 och om man har otur kanske det kostar 4000 då, men att åka tåg kostar aldrig under 6000. Så jag tänkte, nu kommer de skälla på mig. Men det är det ingen som har gjort. Utan de verkar tycka att det är okej. Annars har jag väl mest. Alltså de som har reagerat reagerar ju positivt. Jag har inte träffat på någon som har liksom vart arg eller upprörd eller liksom provocerande. Däremot ser ganska många som är hyfsat ligkiltiga också. Så är det väl.

Men det är väl många som tycker, som liksom applåderar lite från sidan men kanske inte är beredda att göra så jättestora uppoffringar själva.

Men det jag önskar att man verkligen skulle få till, vilket ju inte har hänt tycker jag, är ju någon diskussion om varför vi måste flyga så himla mycket liksom generellt. Istället för att lägga det på individen liksom att nu ska vi alla här göra ett moraliskt val vilket ju bra om alla kan göra, men jag tycker också att vi som forskarsamhälle måste rannsaka oss själva på en mycket mer strukturell nivå. Behöver vi verkligen ha en modell för hur man meriterar sig? Som baseras så himla mycket på hur man reser? Måste vi som forskare åka på så himla många konferenser och så där? Det är säkert väldigt olika för olika fält också men jag kan ju personligen känna att det är inte så himla mycket jag får ut av att åka på konferenser. Mycket av de resultaten som presenteras har man redan hört eller läst eller vet om så. Så det är ju klart. Alltså det sociala nätverkandet är väl en sak. Man får hänga lite med folk och prata lite sådär och det är väl trevligt. En angenäm upplevelse men jag kan inte säga att det gör någon jättestor skillnad för min karriär. Jag kan känna att ganska många människor tycker bara att de inte vill sluta med det så trevligt på något vis och att det är egentligen där skon klämmer. Att det är lite härligt att få åka till lite roliga ställen och konferens. Det är egentligen det som är den drivande faktorn och det tycker jag vi kunde ha lite större diskussion om.

Pgm-ledare:

Finns det någonting annat så där som du tycker skulle liksom behövas för att det skulle bli lättare att. Ja, men välja bort flyget om man ska åka långt eller ta tåget istället för flyget? De där grejerna skulle behövas inom liksom forskarvärlden.

Sara Strandberg:

Jo, men alltså en sak som skulle underlätta är ju förstås om det fanns en, alltså om de olika forskarinstitutioner eller universitet eller fakulteter och vad det kan vara har mer uttalad policy kring vad man förväntar sig från sina anställda och också kanske explicit säga, att det är okej att det tar en extra dag eller det är okej att det kostar dubbelt så mycket eller vad det nu kan vara för att vi tycker att det är viktigt. Det hade varit bra att man hade det. Det börjar komma nu på SU. Tänk på om du behöver göra den här resan om du skulle kunna ha istället och så där. Det ju bra. Ibland känns det som att det skapas fler och fler konferenser för att för att det finns ingenting som hindrar att man ska ha konferens. Ja, jag har också konferenser eller anordnar och sådär. Jag tycker att man borde kanske ha en diskussion om vilka konferenser behöver vi egentligen och försöka snarare minska mängden konferenser istället för att hela tiden öka mängden konferenser. Det hade nog också hjälpt. Att man går igenom vilka resor som folk gör. Av vilken anledning gör de och hur kan vi se till att de minskar lite grand. För det är ju ganska problematiskt tycker jag. Därför att vi som är forskare vill ju att folk ska lita på forskningen och lyssna på forskarna och speciellt klimatforskarna då. Men sedan lever vi verkligen inte alls som klimatforskarna säger att vi måste göra. Det är ju alltså. Ja, jag kan förstå att för allmänheten så blir det ju ett konstigt blandat budskap på något vis. Att man inte heller kan gå före och visa att är genomförbart. För om man inte kan visa att någonting är genomförbart så blir det ju bara tomma ord.

Om jag säger, nu vill jag dra ned på mina flygresor så får man alltid höra men flyget står ändå bara för några få procent av de totala utsläppen. Det är visserligen sant men samtidigt är det ju så att om man ska ned till, om man ska klara, Parisavtalet så måste medelutsläppen ned till mellan en och två ton/person. Det räcker med att jag gör en flygresor till Cern så har jag ju använt upp hälften då av min koldioxidbudget. Så det är helt uppenbart att oavsett hur stor andel av de totala utsläppen det är nu så är den livsstil som vi på SU har inte hållbar. Vi kan inte fortsätta så här ifall vi ska kunna leva upp till de klimatmålen som vi har. Det finns ingen anledning att inte sätta igång gör någonting åt det liksom, tycker jag. Vi måste ju alla kunna visa att det går att leva enligt Parisavtalet. Annars så är vi ju körda liksom.

Pgm-ledare:

Om man istället vänder på det. Vad ser du för stora utmaningar med att folk ska välja flyget med liksom allmänt klimatbanta i forskarvärlden? Du pratade förut om att om man är doktorand eller en mer etablerad forskare.

Sara Strandberg:

Det är en grej. Finns det andra sådana? Jo, men alltså det är klart att det finns jättemånga exempel på forskare som absolut inte kan sluta flyga. Då ska man fortsätta flyga, så måste det vara. Till exempel har vi folk i vårn grupp som gör experiment på Sydpolen liksom. Det är väldigt svårt att komma till Sydpolen om man inte flyger.

Det finns absolut forskare som bor i USA och jobbar på ett experiment i Geneve och ska de komma till Geneve måste de också flyga. Så det finns ju förstås en massa. Jag är ingen som förespråkar att alla måste ned till noll flygningar. Det är inte det det handlar om. Utan det handlar om är att vi allihopa gör en massa onödiga flygresor som vi egentligen inte behöver göra. Så det är klart ett scenario där det inte finns något flyg alls. Det är väldigt svårt att se och det kanske låter motsägelsefullt. Men man kan i alla fall börja med att plocka de liksom de lågt hängande frukterna sedan får man hoppas på att flyget så småningom klarar av att klimatanpassa så att vi får biobränsle till flyget eller att vi får soldrivna flyg i framtiden. Men det är klart att vi kommer aldrig kunna sluta flyga helt men det är helt uppenbart att så länge vi inte har de lösningarna så måste vi ju i alla fall minska på det vi kan och se till att prioritera det vi måste.

Musik

Pgm-ledare:

En liten moralisk fråga kanske, men har klimat- och miljöforskare ett särskilt ansvar att leva som man lär. Dvs. att flyga i så liten utsträckning som möjligt jämfört med andra?

Paul Glans:

På sätt och vis kan jag tycka det. Med tanke på att man bygger upp en kunskap om miljöproblemet men sedan kan jag känna samtidigt att jag har kommit till en sådan punkt så att alla borde vara medvetna om miljöproblemet. Man kan inte komma undan som en privatperson och ... sen samtidigt kan jag inte låta bli att säga, även om jag har slutat att flyga för minst 6-7 år sedan. Jag har inte haft det behovet ändå inom min forskning att resa långväga. Det finns ju andra på min institution som har den typen av uppdrag. En klimatforskare bedriver ju ändå ett internationellt samarbete. Frågan är om det är realistiskt att många universitetsforskare bör gå ned till noll allihopa.

Pgm-ledare:

Det här avsnittet kommer att heta Forska utan att flyga - är det möjligt? Går det att sluta flyga till helt?

Paul Glans:

Det gör det ju men det kommer ske en stor förändring. Innan vi började flyga väldigt mycket, innan flyget blev väldigt billigt att flyga, så bedrev man faktiskt forskning. Jag har ju kollegor fortfarande på institutionen som berättar för mig hur man gjorde. Man tog nattåget från Stockholm ned till Europa. Europa är en stor världsdel när gäller samarbete inom forskning. När vi tittar på utsläppen för hela universitetet så ser vi att ungefär 60-65 % av utsläppen sker med resor inom Europa. Då måste ju mest de där resorna bytas ut mot tåg.

Som jag nämnt med videomöten och den tekniken kommer att utvecklas ännu ännu mer och man spar ju tid, kraft om man har ett resfritt möte. Alltså det är ju guld värt för oss. Absolut.

Så det är ju inget hinder att man har ett möte mellan Sverige och USA till exempel. Det har vi haft mycket.

Så det går absolut att forska utan att flyga helt.

Musik

Pgm-ledare:

Du har hört det 25:e extra långa avsnittet av Stockholms universitetsbiblioteks podd Bakom bokhyllan, om att forska utan att flyga. Den här versionen är reviderad den 12 mars eftersom tidigare preliminära utsläppssiffrorna vi fick centralt från SU inte visat sig stämma. Vill du veta exakt vilka siffror som ändrats hittar mer information på vår webbplats su.se/bakombokhyllan

Där kan du även hitta länkar för att läsa mer om allt du har hört om i avsnittet och där finns också kontaktinformation, låtlistor och alla våra tidigare avsnitt.

Vi som gör Bakom bokhyllan är jag Julia Milder tillsammans med Urban Göransson och Karl Edqvist. I nästa avsnitt handlar det om skatterna i bibliotekets tidskriftssamlingar. Lyssna då!