

Ställ en pelargon bakom avgasröret

Statliga medel finansierar inkompetenta växthusfundamentalister

<http://www.aftonbladet.se/vss/bil/story/0,2789,1002415,00.html>

Vi fick en ny lagstiftning om bensinbilars avgaser 1988. Då, för snart 20 år sedan, gällde det att få ner den giftiga koloxiden (CO), de hälsovådliga oförbrända kolvätena och kväveoxiden. Lösningen blev katalysatorerna.

Koldioxiden (CO₂) pratade man inte så mycket om. Den var en giftfri avgas, direkt proportionell till bränsleförbrukningen, och så var det inte mer med det.

Och ingen gjorde på den tiden skillnad mellan fossil och kretsloppsbasead koldioxid, man pratade överhuvudtaget inte om CO₂ i avgaserna.

Nej, den enda koldioxid man pratade om var den som pelargonerna i vardagsrumsfönstret mådde så bra av. Den som krukväxterna tog till sig när gamla tanter satt och pratade med växterna och som gjorde att pelargonerna växte lite extra.

Växterna sög upp koldioxiden, spjälkade upp den, tog vara på kolatomerna för att växa och skickade ut rent syre igen, för oss människor att andas in.

Nu är det nya tider. Nu pratas det knappt alls om skadliga, hälsovådliga avgaser, såna som ger oss astma, hjärtkärlsjukdomar, allergier och cancer.

Nu är den stora boven koldioxiden, alltså den fossila CO₂ som uppstår när vi förbränner fossila bränslen, det vill säga bensin och diesel. Och som bidrar till klimatförändringarna.

Kretsloppsbasead koldioxid däremot, från så kallade miljöbränslen, verkar vi kunna leverera ut i naturen utan begränsningar. Om bilen drar två liter eller mer av etanol som vi utvunnit ur kretsloppet – sockerrör, säd, vindruvor, majs eller skogsavfall, är allting lugnt, oavsett hur mycket fossilt bränsle som gått åt vid tillverkningen.

Min gissning är att inte en enda liter etanol producerats hittills med mindre än att det gått åt minst en halvliter fossilt bränsle vid tillverkningen. Och mycket av etanolen har slukat mer olja än så innan den hamnar i våra pumpar som ”miljöbränsle”.

Bilen har alltid varit i skottgluggen i Sverige. Allting är bilens fel, och så har det varit sen slutet av 1960-talet.

Men vi öser ut en massa CO₂ i naturen utan att det väcker debatt. Varför har vi till exempel gratis värme och varmvatten i alla lägenheter? Om kostnaden lades på hyresavin skulle vi inte slösa så ohämmat. Och när det gäller uppvärmningen, varför tar vi inte vara på överskottsenergin från industrin som just nu släpps rätt ut?

Sverige har två av världens ledande stålverk, i Oxelösund och i Luleå, båda ägda av halvstatliga SSAB. Men inte alls lika granskade som bilismen.

Precis som vid all ståltillverkning används kol i processen och precis som alla andra stålverk har de båda svenska höga skorstenar där oförbrända kolföreningar ”facklas” innan de försvinner upp i skyn.

Överskottsenergin från järnverket i Oxelösund skulle räcka för att värma upp hela Nyköping med 35 000 invånare.

Samma sak händer vid andra svenska järnverk, och samma sak vid de svenska raffinaderierna på Västkusten.

Hittills har det varit olönsamt att ta hand om energin istället för att bränna upp den. Och rent företagsekonomiskt är det kanske fortfarande olönsamt.

Men för jordklotet och växthuseffekten låter det som en bra idé att tänka om.

Fast kanske ändå inte.

Nej, vi tjuvar på om bilen istället?... Som vi alltid gjort. Vi klarar ju bara av en fråga i taget. Och just nu handlar den om att olja är fult och etanol fint.

Oavsett mängder och proportioner. Vi fortsätter att köpa brasiliansk etanol med en bakgrund som vi inte har en aning om. Som tillverkats långt bort och som saknar all form av miljömärkning. Vi fortsätter att premiera etanolbilar och hybrider, fast vi inte har några belägg för deras miljöpåverkan.

Jonas Wahlström skrev en debattartikel i Svenska Dagbladet förra söndagen. Den handlade om Djurskyddsmyndigheten som den borgerliga regeringen bestämt sig för att lägga ner.

Tack och lov, enligt Skansen-akvariets chef!

Eftersom myndigheten befolkas av inkompetenta fundamentalister, Jag blir inte förvånad. Inkompetenta fundamentalister avlönas med statliga medel hos VTI, NTF och självklart hos Vägverket. Men då handlar det om hastigheter och miljö.

Nu tar Jordbruksverket över Djurskyddsmyndighetens jobb. Vilket verk tar hand om miljö- och säkerhetsfrågorna inom trafiken?

[Robert Collin](#)