

Sikas chockterapi är inte rätt medicin – istället ännu en irrfärd som så ofta anser Toni Schönfelder

Sika, Statens institut för kommunikationsanalys, kan man påstå är mästare på att spå fel – utan konsekvenser samtidigt som man fortsätter lansera prognoser som kunde komma från regimen i Nord Korea, isolerade prognoser utan dessa passa in en helhet. Sika drar slutsatsen att bensinpriset måste dubblas inom tolv år för att Sverige ska klara EU:s krav när det gäller koldioxidutsläppsmålen. Vad SIKA missar är att om 12 år kör nerparten av all fordon med vätgas med 0 utsläpp varför SIKA rapporten är ännu en irrfärd, syftet med detta? Sika-rapporten föreslår en bensinprishöjning till 27 kronor litern, justerat efter inflationen med hänvisning till att det krävs små prisstegringar för att få ner bilåkandet. Bilen är viktig för många som vill få ihop livspusslet, allra särskilt för dem som bor i glesbygden och förorten med begränsad kollektivtrafik. Sika föreslår en chockhöjning för att minska - bensinförbrukningen, utan att komma med förslag på hur eller vad det ska ersättas med.

Först och främst är 27 kronor en stor ökning för medelinkomsttagaren, följden av högre bensinpris blir att folk undviker diverse aktiviteter. De senaste årens prisutveckling på bensin och diesel har varit rekordartad, på grund av höjda skatter. Men det har inte minskat människors benägenhet att använda bilen i stort. Amerikanska tankessmedjan The Cato Institute hävdade i en rapport förra året att det inte alls är något fel på bensinpriset i USA sålunda, med hänvisning till priselasticiteten. Men även i Europa kör vi, trots ökade priser, vilket gör att vilket pris som helst egentligen kan sättas vilket naturligtvis är fel eftersom stora länder som Italien, Frankrike och inte minst Tyskland nu har ett sådant tryck på sig att vätgasbilen forceras fram med tillhörande infrastruktur och i ett kortare perspektiv fundera alla länders regeringar (utom Sverige naturligtvis) på vilket sätt man kan avlasta bilisterna, förslag som ökade avdrag i självdeklarationen, minska moms på bränsle, förslagen är flera. Skillnaden till Sverige är att man tar till sig kritiken och att fordonsindustrin har klara bränslecell/vätgas drivna bilar, men nu saknas infrastrukturen efter irrfärden med Bio och Etanol bränsle utflykten som kostat skattebetalarna nära hundra miljarder kronor i Europa med konsekvensen att vi skapat svält, ökade utsläpp med Etanolen och misär i utvecklingsländerna där man istället för vete odlar sockerrör för Etanolen, det kunde inte bli värre.

En annan undersökning som publicerades i den ansedda engelska tidskriften "The Economist" förra året styrker Cato Institutets slutsatser men med tillägg för en viktig fotnot, nämligen att människor tenderar att äta sämre mat om bensinpriset stiger. Bilen är oundgänglig för många i ett modernt samhälle. Man sparar in på annat istället. Politikerna i Europa tycks tro att alla problem kan lösas med höjda skatter. Människor behöver kunna åka bil och skall dessutom göra det utan att för den skull äta sämre mat för att ha råd. Alla transporter, vare sig det sker med diesel-, bensin-, etanol-, eller biogasdrivna transportmedel bidrar med utsläpp alla är nämligen fossila bränslen. Därför finns det inte en lösning på miljöproblemen utan troligen är det bäst om flera olika typer av drivmedel används, samtidigt som man påskynda vätgas bilens utveckling med 0 utsläpp, där vi i Sverige har utsläpp från industrin som enkel kan omvandlas till vätgas och vi har med en gång bränsle för dryga 2 miljoner bilar till en kostnad för dryga en krona motsvarande litern. Men vi skall också vara klara över att vi stöter oss med stora ekonomiska krafter inte minst med statens egna företag Vattenfall som ensamt skitar ned 50% av all Co2 i Sverige men sådant vill vi inte

lyssna på.

Bilen behövs och målet får inte vara att eliminera bilen utan att ersätta dieseln/bensinen med bättre bränsle vilket EU, Kalifornien, Japan, Kina redan pekat ut är vätgasen, frågan är när en svensk politiker ta till sig kompetensen som finns i världen och inte basera sina beslut på inhemska lobbygrupper med statens företag som går i bräschen och vilseleder hela landet.

Det grundläggande problemet är att Sikas chockterapi inte bara slår hänsynslöst mot privatbilismen utan den får också omfattande negativa ekonomiska konsekvenser på övriga samhället. Kedjeeffekterna kan komma att bli ytterst brutala.

Utan bilen stannar Sverige, sägs det. Ingen vill givetvis att Sverige ska stanna.

Kollektivtrafiken skall inte fördubbla sitt resande med nya tvångspålagor, den skall konkurrera om sina kunder som vilken annan produkt som helst och så länge kollektivtrafikens bussar körs på fossila bränslen som fortsatt släpper ut Co2 så skall samtliga organisationer som driver kampanjer som är rena desinformationer hålla käften och se till att man bli bäst i klassen på kommersiella grunder.