

DEBATT

Redaktör Carina Stensson Bitr redaktör Björn Jorner
Debattredaktionen debatt@svd.se Telefon 08-13 51 49
Webb: SvD.se/debatt Twitter: twitter.com/SvDDebatt Facebook: SvD Debatt

Debatt | Säkerhetspolitik

Nytt kallt krig pågår
– minst lika farligt

Efter tjugofem års liberal internationalism och interventioner krävs nu besinning och en insikt i att det gamla säkerhetsdilemmat återigen skapar farliga situationer kring USA, Nato och Ryssland. Det skriver Jens Stilhoff Sörensen, docent och lektor i freds- och utvecklingsforskning. SvD.se/debatt



→ SvD.se

Foto: Pablo Martinez Monsivais/TT

Debatt | Sjukvård

Sjuksköterskor bör
ges chans att forska

Forskning kring omvårdnad är avgörande för en bättre sjukvård. Men i dag är sjuksköterskor inte tillräckligt representerade när pengarna ska fördelas. Det skulle gynna patienterna om detta förändrades, skriver ett flertal debattörer. SvD.se/debatt



→ SvD.se

Foto: Claudio Bresciani/TT

Elbilen klimatsmart och bra för miljön

Allt är absolut inte perfekt med elbilar – och inte med någon annan teknik heller. Men på många viktiga frågor är elbilen nu tydligt en del av svaret, skriver Mattias Goldmann, Fores, i en replik till Bjarne Sjödel och Jan Hamrefors.

Den som byter till en elbil gör en stor insats för klimatet, bidrar till bättre luftkvalitet och minskat buller i våra städer. Detta kan aldrig upprepas tillräckligt ofta – eftersom det gång på gång dyker upp nya förståsigpåare som vill likställa elbil med kolkraft. Senast är det civilingenjörerna Sjödel och Hamrefors, vars debattartikel på SvD Debatt (6/10) förtjänar att bemötas på åtminstone fem områden.

• **Elbilar drivs förnybart i Sverige – inte med kol.** Det finns nästan inget kol kvar i vår elmix. Publika laddare är nästan alltid försörjda med förnybar el och de som laddar elbilen hemma är i mycket hög utsträckning – föga förvånande – samma som väljer grön el eller rentav har egen elproduktion. Som räkneexempel kan vi tänka oss en miljon elbilar, som då förbrukar cirka 7 TWh el per år – mindre än hälften av den el som den snabbt expanderande vindkraften ger redan nu. Men även i länder där kol dominerar elproduktionen – som i Polen – har elbilen lägre klimatpåverkan och nollutsläpp av hälsopåverkande ämnen i gatumiljö.

• **Elbilar ökar pressen inom utsläppshandeln.** En fordonsutveckling från flytande bränslen till eldrift, innebär att drivmedelskällan regleras av EU:s utsläppshandel ETS. Eftersom antalet utsläppsrätter är framförhandlat och förutbestämt, innebär varje ökad efterfrågan att annat inom ETS måste minska sina utsläpp. Då ETS i grunden precis har förändrats, är osvuret bäst när det gäller de lång-



Elbilen är en del av ett hållbart energisystem, skriver Mattias Goldmann.
Foto: Lars Pehrson

siktiga effekterna – men att ge just elbilen ansvaret för kvarvarande koldrift blir uppenbart fel.

• **Elbilen är en del av ett hållbart energisystem.** När vi ersätter kärnkraften med mer sol och vind, kommer vi att ha mer el än vi behöver en solig och blåsig dag, och mindre när det är molnigt och vindstilla. Då blir det viktigt att bättre kunna lagra överskottsel, och elbilarnas batterier kan bli en mycket värdefull tillgång – vilket många tillverkare redan förberett för. Det ger också möjlighet att mer strategiskt än i dag välja vart och när

→ SvD.se

Mer läsning

Utsläppshandelssystemets tak innebär att växande elanvändning inte kan leda till ökade utsläpp, skriver Per Kägeson. SvD.se/debatt

Sverige ska exportera el – det kan gå där klimatnyttan är störst eller betalningsviljan högst i stället för bara "exportera mer" som Sjödel och Hamrefors föreslår.

• **Miljömärkt el är ett verkligt konsumentval.** Grön el är inte, som Sjödel och Hamrefors påstår, ett marknadsföringstrick från elbolagen. Tvärtom är det miljörelsens sätt att klimatomäta en produkt som många elaktörer velat reducera till "två hål i väggen", och ett av de enklaste sätten för hushållen att göra stor klimatomäta skillnad. Men författarna har rätt i att det högsta goda är att spara energi; just därför är det så värdefullt att elbilar är uppemot tre gånger energieffektivare än bilar med förbränningsmotor. Att det även med elbilar är ännu bättre att låta bilen stå säger sig självt, men i ett glest befolkat och avlångt land är det svårt att vara alltför moraliserande mot den som upplever sig behöva bilen.

• **Klimat är inte den enda hållbarhetsfrågan.** Sjödel och Hamrefors likställer miljö med klimatomiljö, och missar därmed 15 av de 16 svenska miljömålen. Elbilen bidrar till en lång rad, förutom minskad klimatpåverkan också bland annat till bättre luftkvalitet, minskad övergödning och minskat buller. Att helt ignorera dessa är att helt strunta i medborgaren, som i Europas storstäder får sin livslängd kraftigt förkortad och sin livskvalitet rejält inskränkt av de fossilfordon politiken nu i bred enighet vill lägga bakom oss.

Allt är absolut inte perfekt med elbilar – och inte med någon annan teknik heller. Men på många viktiga frågor är elbilen nu tydligt en del av svaret.

Mattias Goldmann

vd, tankesmedjan Fores med 2030-sekretariatet

Debatt | Matproduktion

Priserna måste höjas
på svenska livsmedel

Sommarens torka var en katastrof för Sveriges lantbruk. Det uteblivna regnet ledde till de sämsta skördarna sedan 1992 och LRF beräknar att torkan har kostat svenska lantbrukare minst 10 miljarder kronor. De hårt drabbade bönderna förtjänar allt stöd.

Torkan får allvarliga konsekvenser även utanför lantbruket. De dåliga skördarna har redan skapat stor brist på många av de

råvaror som svenska livsmedelsföretag använder i sin produktion. Brist på råvaror leder ofrånkomligen till höjda råvarukostnader. Det enda som är osäkert nu är vem ökningarna kommer att drabba hårdast.

I dag släpper vi en konjunkturrapport där vi jämför den nuvarande svenska råvarubristen med den globala råvarukrisen 2007–08, som också drabbade svenska livsmedelsproducenter. Kostna-

derna steg då i höjden. Rapporten visar att det var livsmedelsproducenterna som nästan ensamma fick ta smällen från kostnadsökningen medan handeln och konsumenterna bara påverkades marginellt.

Som en konsekvens av torkan står svenska livsmedelsproducenter nu åter inför kraftigt ökade kostnader för råvaror. Om dagens brist följer mönstret från krisen 2007–08 och kostnadsökningen stannar hos producenterna finns det en betydande risk att ett stort antal livsmedelsföretag går under.

Tyvärr har detta redan börjat ske. Vårt medlemsföretag Originalbagarn, med rötter från 1800-talet och med 90-talet an-

ställda, gick förra månaden i konkurs, till stor del på grund av höjda råvarukostnader. Flera andra livsmedelsföretag ligger i farozonen för att drabbas av samma öde. Men det behöver inte bli så.

Jämfört med resten av Europa lägger vi svenskar relativt lite av vår disponibla inkomst på mat. Detta är självklart positivt, inte minst för konsumenten som får högkvalitativ svenskproducerad mat för en låg kostnad. Men för lantbrukare och livsmedelsproducenter är det inte enbart av godo. Låga priser innebär oftast låga marginaler. Det är billigt att köpa mat i Sverige men det är väldigt dyrt att producera den.

Vi är övertygade om att konsumenterna är villiga att betala mer om de vet att de därmed gör det

möjligt för svenska lantbrukare och livsmedelsproducenter att inte bara överleva, utan till och med växa och satsa på export.

För att sammanfatta: kraftigt ökande råvarukostnader är ett faktum, och de svenska konsumenterna kommer behöva betala mer för maten. I det svåra läget som den svenska livsmedelsindustrin nu står inför måste hela livsmedelskedjan – lantbruket, livsmedelsproducenterna och handeln – gemensamt förklara varför priserna på svenska livsmedel höjs.

Björn Hellman
vd LivsmedelsföretagenCarl Eckerdal
chefsekonom Livsmedelsföretagen