



Politisk chefredaktör:
Håkan Holmberg
018-478 12 86
ledare@unt.se

Ledarskribenter
Johan Rudström
018-478 14 55
ledare@unt.se

Maria Ripenberg
018-478 11 94
ledare@unt.se

Pinsamt porta konstnärer

Det finns inget som är så viktigt för mellanmännisklig förståelse som kultur.

När konstnärer från Mellanöstern åter nekas inresa tar vi steg mot ett alltmer inskränkt och slutet Sverige.

Just nu är det Ashkan Zahrei och Alireza Fatehieboroujenie som inte får komma till i Sverige. Dessa särskilt inbjudna gäster på konstmässan Supermarket i Stockholm denna vecka kan därför inte delta. Svenska ambassaden hävdar som skäl att de är "unga, ogifta och saknar barn". Zahrei är djupt besviken. Varför skulle han vilja lämna sitt liv i Teheran?

Ambassaden hävdar vidare att konstnärerna saknar fast inkomst. Fel,

säger Andreas Ribbing, konstnärlig ledare för Supermarket. Båda är fast anställda, äger hus och har pengar på banken.

UD säger som vanligt att det inte kan kommentera enskilda fall och att Schengen avgör. Ambassadens beslut går att överklaga till Migrationsdomstolen. Men det är ju för sent för Zahrei och Fatehieboroujenie.

De senaste åren har en rad kulturutövare nekats inresa. 2016 tvingades Mona Aghababae, konstnär från Iran, avstå från Supermarket för att hon ansågs "ung, ogift och inte hade barn". Diala Brisly från Syrien, bokad som en huvudtalare på dokumentärfilmfestivalen Tempo, nekades visum av samma skäl.

– Jag vet vad folk tror om oss här.

Upsala Nya Tidning.
9/4 2018

”Alltihop är pinsamt, dumt och ovärdigt Sverige.



Omar Souleyman

Ärligt talat, om du undrar hur det här känns är jag riktigt, riktigt arg. Jag behandlas som en kriminell, sa hon till Kulturnyheterna i mars 2016.

Musikern Omar Souleyman nekades 2013 att komma till Stockholm Music and Arts. 2016 fick hans medmusiker avslag för en spelning på Fasching, men hann överklaga i tid.

Ambasadernas beslut förefaller ha tagits på basis av en chauvinistisk myt om att alla på jorden vill bo i Sverige. Då har de inte förstått att människor som flyr på riktigt gör det ofrivilligt, i djupaste sorg. Man förstår heller inte vikten av internationellt utbyte och möten för kulturutövare. De hindras från att vara fria. Alltihop är pinsamt, dumt och ovärdigt Sverige.

Maria Ripenberg

Stäng ute småpartiklarna

Miljözonerna be- hövs i svenska städer, men de måste införas med hänsyn till lurade bilägare.

V arför står 350 000 Volkswagenbilar parkerade i öknen i Kalifornien respektive ett övergivet fotbollsstadion utanför Detroit? Jo, därför att bilföretaget köpt tillbaka dem från sina amerikanska kunder efter fusk med utsläppsmätningarna som avslöjades 2015, även kallat Dieselgate. Ingen tror att det finns någon marknad för dessa överlag nya och välfungerande fordon, och Volkswagen hade ingen annanstans att göra av dem.

Hur kommer vi att se på våra utsläppsregler och vårt agerande mot bilarna om 20 år? Var det rimligt att kasta bort miljontals bränslesnåla och klimatsmarta bilar, eller åtminstone att förbjuda dem att köra i städerna? Bilbranschen tycker förstås inte det. Man påpekar att dagens dieselbilar inte bara släpper ut lite växthusgaser. Jämfört med en bil från 1970-talet släpper de också ut 95 procent mindre koloxid och 97 procent mindre av andra partiklar.

Likaså tycker branschen att de nya miljözonerna i städerna, i Sverige från 2020, är oövertänkta. Bland annat får konsumenterna ta kostnaderna för miljövinster när deras bilar stängs ute. "Bara i Stockholm skulle invånarna behöva köpa nya bilar för mer än nio miljarder kronor", skrev Fredrik Daveby, vd för Motormännens Riksförbund, på SvD Debatt i höstas.

Den givna motfrågan till bilföretagen är att om bilarna är så rena var det väl alldeles onödigt att manipulera testresultaten. Man kunde ha kört med öppna kort om att man inte hade tillräcklig avgasrening i bilarna och sedan tagits på sängen av de politiska besluten. Nu verkar det som om man anade att restriktionerna skulle komma, men valde att maximera vinsten under tiden och i stället fuska med utsläppstesterna.

De europeiska storstäderna är särskilt drabbade av utsläppen, eftersom nyförsäljningen av dieselbilar varit så stor. Vilket i sin tur beror på EU:s höga mål om att minska växthusgasutsläppen. Lite aningslöst så här i efterhand, men självklart är det bilföretagen som bär huvudansvaret.

I Sverige har VW-skandalen sjunkit in sakta, men inte fått så stora konsekvenser. En avgörande punkt var kanske den spanska studie som



Stadsmiljö. De farliga utsläppen måste snart försvinna.

Foto: Martin Meissner

SVT och flera andra medier rapporterade om för ett år sedan. Studien omfattade 3 000 barn i 40 skolor i Barcelona, och visade att de som går i skolor vid trafikerade vägar fick inlärningssvårigheter. De minsta, "ultrafina", partiklarna syns minst men påverkar hjärnor och lungor mest, särskilt hos små barn. Och dieselbilar är den främsta källan till just dessa partiklar. Försäljningen av dieselbilar har också sjunkit i Sverige i fjol och hittills i år, men det handlar inte om ett dramatiskt fall.

Miljözoner i städerna behövs, och kommer att behövas ännu mer framöver. Bilarna är förstås mycket renare än på 1970-talet, men de är också många fler. De små partiklarna och deras skadlighet går inte heller inte att bortse ifrån. I Stockholms län kommer omkring en halv miljon bilar

”Bilarna är förstås mycket renare än på 1970-talet, men de är också många fler.

att stängas ute från innerstaden efter att miljözonerna införts 2020 och att reglerna skärpts 2022 (DN 3/4).

Det gäller att hitta en balans mellan miljökraven och konsekvenser för hushållen. Näst efter bostaden är bilen den största investeringen man gör i livet. Det är helt orimligt att tvingas betala lån på hundratusentals kronor, samtidigt som andrahandsvärdet rasar när förutsättningarna plötsligt ändras. Förändringarna måste genomföras i god ordning och kostnaderna i första hand hamna på fuskande bilföretag, i andra hand staten och i tredje hand människor som handlat i god tro, att de gjorde en insats för miljön.

Men det är lika orimligt att, som exempelvis Moderaterna i Stockholm, bara säga nej till miljözoner och skjuta problemen på framtiden. Beräkningar visar att det varje år dör 3,5 miljoner människor på grund av just luftföroreningarna. Det är långt fler än de som dör i malaria, aids och tbc sammantaget. Sverige har långt ifrån de största problemen, men dieselvrmen i kombination med giriga bilföretag gör att vi måste agera och det snabbt.



Signerat
Johan Rudström
Ledarskribent

Upsala Nya Tidning. © 2018

Kalle Sandhammar Chefredaktör, verkställande direktör och ansvarig utgivare
Håkan Holmberg Politisk chefredaktör
Roger Berglund Redaktionschef och stf ansvarig utgivare
Jens Pettersson Redaktionschef och stf ansvarig utgivare

Redaktionen ansvarar ej för icke beställt material. UNT:s innehåll lagras och sprids elektroniskt. UNT accepterar i princip inte förbehåll mot lagring och/eller spridning.

Kontakt

Växel 018-478 00 00 **E-post** fornamn.efternamn@unt.se
Postadress AB Upsala Nya Tidning, Box 36, 751 03 Uppsala
Besöksadress, redaktionen och företagsannonser
Danmarksgatan 30 (mån–fre 8.30–16.30)
UNT City Kungsg. 47, mån–fre 9–17. Lunchstängt 13–13.45.
018-478 00 00, biljett@unt.se
Kundservice
Prenumerationer 018-478 10 50 prenumerera@unt.se
Nyhetsstips 018-478 14 35 **E-post:** 72018@unt.se
Sms/mms: 72018 (Inled meddelandet med UNT)

Annonsera

Privatannonser 018-478 10 50
(mån–fre kl 8–16.30)
Fax: 018-478 14 75
annonsera@unt.se
Företagsannonser 018-478 11 60
(mån–fre kl 8.30–16.30)
Fax: 018-478 14 76
foretagsannons@unt.se
Materiallämning fardigt@unt.se

Utebliven tidning

Uppsala, Enköping, Tierp, Östhammar och Märsta
018-478 10 20 (mån–lör kl 7–10, sön kl 8–11)
Heby 010-110 16 50 (mån–fre kl 8-11, lör kl 8–10, sön stängt)
Skutskär/Älvkarleby 026-54 10 70 (mån–fre 7–14, lör 7–11, sön 8–12)
E-post utebliventidning@unt.se

Mer information: kundservice.unt.se

Tryck: Pressgrannar AB, Uppsala