

Det börjar vid den där skyltens ljus, det som aldrig slocknar. Den blåvita glöden vid vägkanten, alltid tänd, alltid tillgänglig, alltid lika obemärkt. Man kör in, tankar, kör vidare — och ingen tänker på hur många led av industri, logistik och geopolitik som måste fungera för att just den pumpen ska ge ifrån sig sin tysta ström av energi.

Drivmedel är inte en sektor bland andra; det är systemets blodomlopp. Diesel håller sjukhus, vattenverk, livsmedelsbutiker och räddningstjänst vid liv. När den pulsen stannar, stannar allt annat också — här binds de andra kriserna i den här serien, elen, maten, betalningssystemen, samman till en enda flaskhals. Ändå har vi byggt systemet som om drivmedel vore en abstrakt vara, något som alltid kan importeras, raffineras och distribueras.

Sverige har i praktiken ett enda raffinaderi av strategisk betydelse kvar, Preemraff Lysekil, sedan Göteborgsraffet lades om. En enda anläggning som bär ett helt lands förmåga att röra sig. Samtidigt har vi under decennier monterat ned våra beredskapslager: när Sverige gick med i EU övergavs de nationella lagren till förmån för harmoniserade minimumnivåer, logiskt i en tid av global stabilitet men otillräckligt nu när rysk råolja fallit bort och importvägarna blivit färre och mer geopolitiserade. Vi har tunnare buffertar än någon gång sedan 1950-talet.

Distributionen är dessutom digitaliserad och betalningsberoende. Tankbilarna behöver inte bara diesel för att köra, utan fungerande IT-system för att lasta, kvittera och leverera. Mackens pump ger inte en droppe utan en fungerande betalterminal — här möts energin och pengarna, de två mest sårbara strukturerna i den här serien. När båda faller samtidigt slocknar skylten för första gången.

Elektrifieringen av fordonsflottan löser mindre av detta än den ofta får kredit för. Privatbilismen blir mindre beroende av bensin och diesel, men tung transport, jordbruk, räddningstjänst och militär rörlighet förblir dieselberoende under överskådlig tid. Elektrifieringen minskar utsläppen, men inte sårbarheten.

Resilienslogiken måste därför börja om från grunden. Strategiska lager behöver återuppbyggas, inte för att användas varje år utan för att finnas när flödena stannar. Prioriteringssystem för kritiska funktioner måste testas i praktiken, inte bara finnas i pärmar. Det kräver ett brott med den effektivitetslogik som premierat "just-in-time" i decennier — en princip som är rationell i fredstid men en svaghet i orostid, där redundans och lagerhållning måste omvärderas som en investering snarare än ett spill.

En del av omställningen handlar om att bryta monokulturen. Det är inte bara raffinaderiet som är sårbart, utan hela den centraliserade tanken bakom energisystemet. Resiliens kräver en decentralisering: lokal produktion, småskalig

lagring, mekaniska pumpar som fungerar utan internet, lagringskapacitet i de små orterna. Om de stora flödena sviktar är det den lokala kapaciteten, snarare än den nationella, som avgör hur en enskild kommun klarar sig.

Det finns också en social dimension i frågan. Om drivmedelsförsörjningen är systemets blodomlopp är förtroendet mellan människor dess nervsystem. När pumparna stannar prövas samhällskontraktet: vem får prioritera, vem får köa, hur fördelas det som finns kvar. Har vi inte diskuterat dessa frågor i förväg riskerar en logistisk kris att bli en social upplösning.

Det blåvita ljuset vid vägkanten påminner oss varje dag om en mirakulös tillgång vi tar för given. Att bygga resiliens är att, trots den tillgången, behålla förmågan att föreställa sig mörkret — att förstå att glöden inte är ett bevis på vår framgång, utan ett lån från en stabil värld. Den dag lånet förfaller är det inte tekniken som avgör om samhället klarar sig, utan om vi redan byggt förmågan att tända en egen lykta.

Källor

- Preemraff Lysekil — preem.se
- Energimyndigheten — energimyndigheten.se (beredskapslagring av drivmedel)