

# Krönika: Glesbygdsbilister tas som gisslan

## "Den landsbygdscenter som kände sig förvirrad förut känner sig nog helt bortkollrad nu".

Centerpartiet har förändrats. Det tackar vi för. Inskränkt bondekonservatism vill vi inte ha tillbaka, än mindre Olof Johanssons gråsosseri. Under Maud Olofssons ledning har centern parkerat sig väl på den borgerliga sidan.

Omgörningen har inte varit gratis. Kärnkraftsuppgörelsen fick partiets kärnväljare att rynka på näsan. Här finns grupper som fortfarande drömmer om en svunnen, småskalig värld. Och kärnkraftverk är ju stora så de går inte för sig.

Andra retar sig på Maud Olofssons moderna, marknadsliberala touch. Landsbygdsromantiska lokalpatrioter tycker att partiet svikit landsbygden. ?Stureplanscenter? har blivit ett skällsord. Erland Nilsson, som suttit 24 år i Luleå kommunfullmäktige, tänker lämna Centerpartiet och bilda ett eget landsbygdsparti (NSD 13/3). Börje Hörnlund, en centerstofil från den borgerliga ministären 1991-1994 är en annan missnöjd röst. Fler finns.

Mestadels är kritiken felaktig. Men inte alltid. Centerpartiets ambitioner att konkurrera ut Miljöpartiet driver ibland Maud och Co alltför långt ut på den grönradikala kanten.

Klimatproppen med höjda koldioxidskatter som kom i veckan var inget undantag. Sverige ska nu bli världsledande i att minska utsläppen av

växthusgaser och då måste den fossildrivna bilen bekämpas. Bilister som kommer i kläm får inte stå i vägen. Det blir högre fordonsskatt och höjd skatt på diesel.

Den landsbygdscenter som kände sig förvirrad förut känner sig nog helt bortkollrad nu. I Sveriges glesare bygder saknas tillgång till kollektivtrafik och dagens miljöbilar är inte alltid ett alternativ. Därför blir effekten av en skattehöjning främst att det blir dyrare, inte att det körs mindre.

Ändå får glesbygdsbor finna sig i att framställas som miljöfientliga bakåtsträvare. Eller tas som gisslan av den bilistlobby som mer än gärna hukar bakom dem varje gång en skattehöjning på drivmedel hotar.

Som exempel har i Gällivare varannan invånare bil, i Stockholm bara var femte. Men det är i Danderyd som de snabbaste och tyngsta bilarna körs. Folk som kör av nödvändighet klumpas i debatten därmed ihop med dem som rattar stora vrålåk mer för nöjes skull.

Liberala (och gröna) tankesmedjan FORES, som av en händelse startad med hjälp från Centerpartiet, har snickrat på en lösning. I en ny studie, ?Köra bil på landet och rädda klimatet?, gjord av miljöekonomen Jenny von Bahr, föreslår hon generellt höjd koldioxidskatt, men att landsbygdsbor kompenseras via sänkt fordonsskatt och stödpengar till att konvertera bensinbilen till en etanoldriven.

Förslagen har en del som talar för sig. Ett konverteringsstöd kan på sikt skapa tillräcklig efterfrågan på etanol, så att fler mackar kan erbjuda drivmedlet utan att bli ruinerade på kuppen. Och sänkta skatter är alltid välkomna.

Men, nu består priset på drivmedel inte bara av skatt (tack och lov). Etanolpriset varierar. Bli det för högt faller efterfrågan till förmån för bensin. Sen är frågan hur villiga de sura stadsbilisterna är att subventionera landsbygden.

Hur som helst är det alltid trevligt att läsa ?gröna? debattinlägg som bygger på insikten att en glesbygd utan bilar, det går bara inte.

Gustaf Blomberg

gustaf.blomberg@kuriren.com

**Toni kommentar:**

**Etanol är ingen miljö bränsle, det är en politisk myt som den svenska regeringen under galgen fick erkänna som gröna miljöanarkisterna med socialdemokraterna drev igenom och är orsaken till den svenska industrihistoriens största irrväg. Men vad gör det, är bara våra skattepengar som försvinner i all galenskap.**