

Motion till riksdagen 2005/06:Sk389

av **Gunnar Axén och Per Bill (m)**

Bilens betydelse för glesbygden

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bilens betydelse för glesbygden.

Motivering

De höga skatterna på bensen och bilar minskar svenska folkets frihet. Ju högre kostnader för att äga och använda bil, desto färre har råd att bo var de vill, jobba var de vill, träffa vem de vill och ägna fritiden åt vad de vill.

Höga bilskatter slår hårdare mot låginkomsttagare än mot höginkomsttagare och hårdare mot glesbygd än mot storstad. De senaste årens höjningar av bilskatterna har motiverats med miljöargument. För hushåll med barn och hushåll i glesbygd finns dock sällan rimliga alternativ till bilen. Kollektivtrafiken klarar inte att lösa transportbehoven. De höga bilskatterna blir därför en straffbeskattning som är meningslös från miljösynpunkt.

Trots alla satsningar och subventioner har över 80 procent av de boende i glesbygd dålig tillgång till kollektivtrafik. Därför har glesbygden ett betydligt lägre resande med kollektivtrafik än storstäderna, där det finns täta turer. Mellan Norsjö och Åmliden i Västerbotten går det t.ex. bara tre bussar per dag, klockan 13.00, klockan 14.50, och klockan 16.00, enligt en rapport från BIL Sweden. Men under helger och skollov går inga bussar alls. Kollektivtrafiken är alltså inget alternativ till bilen.

Från Rödön i Jämtland till residensstaden Östersund är det 20 kilometer. Men det går bara en buss om dagen på vardagar och ingen på helger och sommarlov, enligt samma rapport. Gamla stan i Stockholm trafikeras däremot med 18 tunnelbanetåg – per timme. Därtill kommer flera busslinjer som stannar i Gamla stan. I Gamla stan finns även kollektivtrafik nattetid, på helger och på sommarlov. Men så ser det oftast inte ut i resten av vårt land.

Straffbeskattningen av bilberoende hushåll är rent absurd, därför att den subventionerade kollektivtrafik som erbjuds i stället för bilen inte bara är undermålig för resenären utan också ofta sämre för miljön än vad bilen är. Av

Fel! Okänt namn på

en undersökning från Transek som presenterades i juli 2005 framgår att 25 procent av alla bussresenärer färdas i bussar med färre än tio passagerare per buss, vilket är den kritiska gränsen för att en miljödieselbuss skall vara ett bättre miljöalternativ än bilen. Ungefär 228 500 bussresenärer om dagen (25 procent av alla bussresenärer) borde alltså i stället välja bilen för miljöns skull.

Beräkningar som Transek har redovisat visar också att utsläppen från buss-trafiken är högre än de hade varit om bussarna ersatts med bil. Då har man ändå antagit att bussarna drivs med miljödiesel. För hela landet (exklusive Stockholms län) gäller att om det transportarbete som utförs med miljödieselbussar i stället utfördes med bil, skulle det bli cirka 10 procent lägre avgasemissionsbelastning från bussar och bilar i Sverige. Anledningen är den låga genomsnittliga belägningsgraden i bussarna. Trots detta motarbetas bilarna av den förda politiken samtidigt som kollektivtrafiken premieras.

Mellan 1985 och 2003 ökades utbudet av kollektivtrafik med en femtedel utan att antalet kollektivtrafikresenärer visade någon nettoökning (trots att folkmängden i landet ökade). Satsningar på kollektivtrafiken attraherar alltså inte nya resenärer utan leder till färre resenärer per tur. I stället väljer människor att resa på sätt som passar dem bättre.

Slutsatsen är följande: Trots att kollektivtrafiken är så överdimensionerad att den i vissa fall är miljöskadlig på grund av låg beläggning, är den inte tillräckligt utbyggd för att vara ett dragligt alternativ i glesbygd. I glesbygden är bilen mer ändamålsenlig än kollektivtrafik, vilket också borde påverka politiken.

Det enda rimliga sättet att ge boende i glesbygd bra kommunikationer och goda levnadsvillkor är att underlätta deras möjlighet att ha bil. Vi kan inte straffbeskatta biltransporter om vi skall nå målet att hela Sverige skall leva.

Stockholm den 2 oktober 2005

Gunnar Axén (m)

Per Bill (m)