SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2187

av Martin Kinnunen m.fl. (SD)

Regional utveckling – för ett levande Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för stärkt tillgång till offentlig och kommersiell service i landsbygder och glesbygder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att glesbygdsskolornas särskilda förutsättningar bör beaktas i den fortsatta utvecklingen av skolans finansieringssystem och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett statligt bryggstöd för kommuner och skolor som drabbas av tillfälligt vikande elevunderlag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till studieskuldsavskrivning för lärare som tar anställning i områden som definieras som glesbygd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsatt prioritera underhåll och upprustning av transportinfrastrukturen för att stärka tillgänglighet, godsflöden och regional tillväxt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de regionala flygplatsernas betydelse för tillgänglighet, näringsliv och beredskap samt om att säkerställa långsiktiga och förutsägbara villkor för regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en regionaliserad eller kommunaliserad fastighetsskatt för industri- och elproduktionsfastigheter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transport- och resebeskattning ska utformas med hänsyn till Sveriges stora geografiska avstånd och landsbygdernas särskilda förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reseavdrag och andra system för arbetsresor bör utformas så att de stärker möjligheten att bo och arbeta i hela landet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transportbidraget regelbundet bör följas upp och utvärderas för att säkerställa att stödet når företag med geografiska kostnadsnackdelar och ger avsedd regionalpolitisk effekt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Sverige består av 21 regioner med skilda förutsättningar för utveckling. Utanför storstadsområdena är samspelet mellan städer, mindre orter och landsbygder avgörande för arbetsmarknad, företagande och service. När en del av regionen försvagas påverkas ofta också förutsättningarna i övriga delar. Ofta saknas dessutom en tydlig gräns mellan vad som är stad och vad som är landsbygd. En stor del av Sveriges befolkning bor utanför de större städerna, och många människor pendlar dagligen mellan olika orter för arbete, studier, handel och sociala aktiviteter.

Mot denna bakgrund förväxlas regional utveckling ibland med landsbygdspolitik. Samtidigt är det svårt att diskutera regional utveckling utan att beakta landsbygdens förutsättningar. Sveriges större städer är få till antalet, medan stora delar av befolkningen och betydande delar av landets näringsliv finns i mindre orter och på landsbygden.

I stora delar av landet finns starka tillgångar i form av industri, gruvnäring, skogsbruk, jordbruk och besöksnäring. Samtidigt brottas många kommuner med utflyttning, kompetensbrist och ett krympande befolkningsunderlag. För många orter skulle en växande turism innebära ökade möjligheter till sysselsättning, företagande och inflyttning. Det skulle också bidra till ett mer diversifierat och mindre sårbart näringsliv.

En grundläggande förutsättning för detta är att människor, företag och varor kan röra sig effektivt i hela landet. En väl fungerande infrastruktur, såväl i form av vägar, järnvägar och flygförbindelser som snabb och robust digital uppkoppling, är därför avgörande för regional tillväxt. Staten bör ha en aktiv roll i att skapa goda förutsättningar för utveckling i hela landet. Det offentliga kan inte skapa tillväxt på egen hand, men har en viktig uppgift i att skapa förutsättningar för företagande, investeringar och arbete.

Tillgången till både offentlig och kommersiell service är avgörande för att människor och företag ska kunna bo och verka i hela Sverige. I många glesbefolkade delar av landet är den lokala matbutiken eller drivmedelsstationen inte bara viktig för den privata servicen, utan också för möjligheten att tillhandahålla samhällsviktig service såsom post- och paketutlämning samt apoteksombud. Regeringen bör öka samordningen mellan offentliga och privata tjänster vilket kan bidra till att stärka både servicenivån och de lokala företagens förutsättningar. Hela Sverige behöver ges möjlighet att utvecklas utifrån sina egna förutsättningar. Människor ska kunna bo, arbeta och driva företag även utanför de större städerna. Det förutsätter fungerande service, goda kommunikationer och långsiktiga spelregler.

Skola och utbildning

En förutsättning för att människor ska vilja bo och verka i hela landet är att det finns möjlighet till skolgång inom rimligt avstånd. Lokala skolor är därför viktiga för såväl familjer som lokal och regional kompetensförsörjning. Mindre skolor utanför tätorterna bör så långt det är möjligt bevaras, eftersom de bidrar till att människor kan bo kvar och företag bedriva verksamhet även utanför de större orterna. För många mindre orter är skolan en central del av lokalsamhället. När en skola läggs ned påverkas inte bara elever och familjer utan ofta ortens långsiktiga attraktivitet. Under senare år har skolans finansieringssystem setts över. I det fortsatta arbetet är det viktigt att även glesbygdsskolornas särskilda förutsättningar beaktas, så att små elevunderlag och långa avstånd inte leder till att livskraftiga skolor trängs undan.

Vidare bör det utredas om ett statligt bryggstöd kan införas för att säkerställa att kommuner och skolor klarar perioder av tillfälligt vikande elevunderlag. Även möjligheten till studieskuldsavskrivning för lärare som tar anställning i områden som av Jordbruksverket definieras som glesbygd bör utredas. En sådan reform skulle kunna

stärka skolornas möjligheter att rekrytera och behålla behöriga lärare samt därmed förbättra förutsättningarna för skolverksamhet i glesbygd.

Infrastruktur

Att utjämna kostnader för transporter är avgörande i ett land som Sverige, som präglas av stora avstånd. En väl utbyggd och fungerande infrastruktur för kommunikation utgör grunden för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet. Det finns ett fortsatt stort behov av såväl vidmakthållande som utveckling av statens transportinfrastruktur. Att som i dag kompensera eftersatt vägunderhåll med sänkta hastighetsbegränsningar som resulterar i längre restider i ett land där många redan har stora avstånd till arbete, service och utbildning, är inte acceptabelt.

Sveriges spårbundna godstransporter drabbas fortfarande av störningar till följd av decennier av eftersatt underhåll. Dessutom begränsas kapaciteten av att viktiga delar av järnvägsnätet inte håller den standard som ett modernt transportsystem kräver. Flaskhalsar uppstår när spårkapaciteten delas mellan snabba persontåg och långsamma godståg, vilket hämmar näringslivet och försvårar effektiva transporter. Det ökade fokuset på underhåll och upprustning under senare år är välkommet och bör ligga fast.

I det sammanhanget bör också inrikesflygets betydelse särskilt betonas. För många delar av landet saknas realistiska alternativ till flyget vid längre resor. Det gäller inte minst för näringsliv, sjuktransporter och samhällsviktig verksamhet. Vi menar därför att de regionala flygplatserna har stor betydelse för människor och företag i Sveriges landsbygder och att deras existens behöver värnas. De förstärkningar av driftstödet till regionala flygplatser som genomförts under föregående mandatperiod är positiva och bör följas upp för att långsiktigt säkerställa flygplatsernas roll för tillgänglighet, näringsliv och beredskap i hela landet.

Lokal nytta av naturresurser och industriella investeringar

Sverige är rikt på naturresurser och många investeringar som är viktiga för landets välstånd genomförs i landsbygder och mindre kommuner. Det gäller bland annat gruvnäring, energiproduktion och annan basindustri. Verksamheterna skapar stora värden för Sverige men de lokala ekonomiska effekterna är inte alltid lika tydliga. Modern industri är ofta mindre personalintensiv än tidigare, vilket innebär att omfattande produktion inte nödvändigtvis ger motsvarande kommunala skatteintäkter.

Samtidigt ställs krav på bland annat infrastruktur och samhällsservice i de kommuner där verksamheten bedrivs.

En större del av de värden som skapas genom naturresursbaserad verksamhet bör därför komma de berörda lokalsamhällena till del. Möjligheten att regionalisera eller kommunalisera fastighetsskatten för industri- och elproduktionsfastigheter bör därför utredas. Det skulle kunna stärka förutsättningarna för utveckling och öka den lokala nyttan av investeringar som är viktiga för Sveriges konkurrenskraft, energiförsörjning och försörjningsberedskap.

Skatt på avstånd

Tillförlitliga och kostnadseffektiva transporter är nödvändiga för att stärka företagens konkurrenskraft och tillväxt i hela landet. Utan fungerande transporter kan företag inte leverera varor till kunder och leverantörer. Tidigare regeringars förslag om kilometerskatt, kraftigt försämrade reseavdrag och flygskatt utgjorde exempel på glesbygdsfientlig politik som skapade oro och försämrad framtidstro bland boende och företag i stora delar av landet.

Skatter som i praktiken beskattar avstånd snarare än faktiska utsläpp måste motverkas. I ett till ytan stort land med långa avstånd och begränsade alternativ till vägtransporter utgör personbil, buss och lastbil alltjämt de enda realistiska transportmedlen för många företag och invånare. Skatter som särskilt belastar dessa transportslag riskerar därför att begränsa människors frihet och försämra företagens konkurrenskraft.

Vi noterar att flygskatten medförde negativa konsekvenser för flyget och bidrog till försämrad tillgänglighet i delar av landet. Flera flyglinjer lades ned redan före pandemin och i flera fall har trafiken inte återhämtat sig fullt ut. Det är därför positivt att flygskatten nu har avskaffats. Denna inriktning bör ligga fast för att stärka tillgängligheten och värna flygets betydelse för företag och invånare i hela landet.

Det är även positivt att planerna på ett avståndsbaserat system för arbetsresor inte genomfördes samt att åtgärder har vidtagits för att sänka drivmedelskostnaderna. Politiken bör även fortsättningsvis utformas med hänsyn till de särskilda förutsättningar som råder i ett land med stora avstånd och en omfattande landsbygd. Reseavdrag och skatter på resande och transporter ska vara utformade så att människor och företag kan bo och verka i Sveriges landsbygder samtidigt som incitamenten för utveckling och användning av renare och mer miljöeffektiva tekniker upprätthålls.

Det är vår uppfattning att det ligger i hela landets intresse att såväl privatpersoner som offentlig sektor och företag kan transportera sig till rimliga kostnader. Skatter på avstånd bör därför, så långt det är möjligt, motverkas.

Transportbidrag

Transportbidraget är ett regionalpolitiskt stöd som syftar till att kompensera för kostnadsnackdelar till följd av långa transportavstånd samt stimulera ökad förädling inom näringslivet i stödområdet. Stödområdet omfattar Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. Bidraget infördes 1971 och dess grundläggande syfte ligger väl i linje med vår syn på regional tillväxtpolitik.

För många företag i norra Sverige utgör transportkostnader fortfarande en betydande konkurrensnackdel. Detta gäller särskilt verksamheter som verkar på nationella och internationella marknader men har långa avstånd till kunder och leverantörer. Ett väl utformat transportbidrag kan därför bidra till att stärka företagens möjligheter att växa, investera och skapa arbetstillfällen i områden där de geografiska förutsättningarna annars riskerar att utgöra en konkurrensnackdel.

Samtidigt riktade Riksrevisionen i rapporten RiR 2021:2, Transportbidraget – bristande underlag och oklar måluppfyllelse, kritik mot bidragets utformning och efterlyste en grundlig översyn av stödets effektivitet och måluppfyllelse. Regeringen har därefter genomfört förändringar av stödet, vilket är positivt. Det är dock fortsatt viktigt att regelbundet följa upp transportbidragets effekter för att säkerställa att stödet når företag med verkliga geografiska kostnadsnackdelar och att skattemedlen används på ett effektivt sätt. Vi anser att transportbidraget även fortsättningsvis bör värnas, men att dess utformning löpande bör prövas mot målet om stärkt tillväxt och konkurrenskraft i landets nordligaste regioner.

Martin Kinnunen (SD)

Richard Jomshof (SD) *Johnny Svedin (SD)*

Yasmine Eriksson (SD)