

Motion till riksdagen 2005/06:Sk498

av **Jarl Lander m.fl. (s)**

Befolkningsminskningen i glesbygd

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheterna att bromsa befolkningsminskningen i glesbygd.

Motivering

Väl fungerande lokala arbetsmarknader förutsätter goda möjligheter till pendling. Särskilt gäller detta för små lokala arbetsmarknader. Vägar, järnvägar, telenät och annan kommunikation måste hålla hög standard. De allmänna kommunikationerna, såsom tåg och bussar, utgör många gånger en spindel i nätet för att transportera människor till arbete, utbildning eller olika former av samhällsservice.

Landets glesare områden, såsom delar av Värmlands län, nås inte av kollektivtrafiken. De människor som bor i dessa trakter är många gånger hänvisade till egen bil för att kunna förflytta sig. Det senaste årets höjning av bensinpriset, främst orsakat av stigande världsmarknadspriser på olja och hög dollarkurs, har medfört att transportkostnaderna blivit en allt tyngre utgiftspost i hushållsekonomin. Det är därför välkommet att regeringen i statsbudgeten höjer reseavdraget med en krona per mil. Sannolikt behövs det en betydligt kraftfullare nivåhöjning, kanske i paritet med den som skisseras i den nyligen presenterade regionalpolitiska utredningen, för att ge tillräckligt incitament till växande lokala arbetsmarknader i glesbygd.

Ett ytterligare problem i sammanhanget är att endast den som förvärsarbetar kan få del av de ökade avdragsmöjligheterna för resor. Pensionärer, arbetslösa och studerande är stora grupper som ställs utanför. För att nå dessa grupper skulle sannolikt någon form av differentiering av bensinpriset i glesbygd vara att föredra. Många barnfamiljer har dyra bensinkostnader med tanke på barnens och ungdomarnas behov av resor till idrott, kultur och andra fritidsaktiviteter.

Frågan är bara hur mycket bensin ska beskattas. Inom Statens väg- och transportforskningsinstitut finns en av Sveriges och EU:s främsta experter på

Fel! Okänt namn på

just externa effekter och bensin. Han tycker att bensinskatten är trubbig och beskriver den som perfekt för koldioxid, men dålig för andra externa effekter. Ett exempel är partikelutsläppen, som leder till ökade sjukvårdskostnader. Eftersom detta främst är ett problem i städer vore det bra om skatten på något sätt kunde differentieras.

På landsbygden är den ganska lagom, men i tätorter täcker skatten inte de negativa externa effekterna..

I tidigare beräkningar har man kunnat konstatera att en 25-öres skatthöjning i större tätorter skulle motsvara en kronas sänkning av bensinskatten på landsbygd och då vara inkomstneutralt för staten.

Nära förknippat med detta är vidare ökade möjligheter, t.ex. genom skatteavdrag, för s.k. arbetspendling. I de stora tillväxtområdena råder inom vissa områden brist på arbetskraft med flaskhalsproblem och inflationseffekter som följd. Samtidigt finns arbetskraften många gånger i glesbygden där sämre konjunkturläge, omstruktureringar och liknande medför svårigheter att få jobb i den bransch man har utbildning eller kunnande. För att förhindra att hela familjen tvingas flytta till tillväxtregionerna och därmed ytterligare öka befolkningsminskningen i glesbygd finns skäl att se över möjligheterna till arbetspendling.

Stockholm den 30 september 2005

Jarl Lander (s)

Ann-Kristine Johansson (s)

Berit Högman (s)

Marina Pettersson (s)