



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



Rapport

R20:1984

Resor och reseavdrag

En översikt

Lars Nordström m fl

INSTITUTET FÖR BYGGDOKUMENTATION	
Accnr	Plac Ser

K

Byggforskningsrådet

R20:1984

RESOR OCH RESEAVDRAG

En översikt

Lars Aronsson
Bengt Holmgren
Juris Listérus
Lars Nordström

Denna rapport hänför sig till forskningsanslag
821308-0 från Statens råd för byggnadsforskning
till Kulturgeografiska inst, Göteborgs universitet

I Byggforskningsrådets rapportserie redovisar forskaren sitt anslagsprojekt. Publiceringen innebär inte att rådet tagit ställning till åsikter, slutsatser och resultat.

R20:1984

ISBN 91-540-4090-6

Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm

Liber Tryck Stockholm 1984

FÖRORD

Hösten 1982 avslutades ett BFR-projekt vid kulturgeografiska institutionen i Göteborg som ur olika aspekter belyser sambanden mellan resavdrag och bebyggelseutveckling, främst med exempel från Västsverige. En naturlig fortsättning på detta arbete var att följa upp med att studera vad som hänt inom detta område i andra delar av landet och även utomlands. BFR har sålunda satsat ytterligare forskningsmedel för att genomföra en sådan kunskapssammanställning om resavdrag.

Denna rapport har arbetats fram av en forskargrupp vid kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet. Gruppen har bestått av Lars Aronsson, Bengt Holmgren, Juris Listérus och Lars Nordström.

Arbetet har följts av en projektgrupp bestående av Yngve Boye (Delegationen för Energiforskning), Bo Carlsund (Kommunikationsdepartementet), Bengt Finnveden (Transportrådet), Stellan Lundberg (LBP-plan) samt Staffan Widlert (Stockholms läns landstings trafikkontor).

Göteborg i september 1983

FÖRFATTARNA

INNEHÅLL

Sid

I		
1	INLEDNING	7
2	BEFOLKNING, BEBYGGELSE, MIGRATION - EN BAKGRUND	11
	2.1 Allmän beskrivning	11
	2.2 Folkmängdsutvecklingen i storstadsregionerna	13
	2.3 Bostadsfrågan som dekoncentrerande faktor	14
	2.4 Dekoncentrationens pris - ett exempel	16
3	RESVANOR	19
	3.1 Inledning	19
	3.2 Arbetsresorna i Sverige	20
	3.2.1 Bakgrund	20
	3.2.2 Pendlingstyper	20
	3.2.3 Medelreslängder	22
	3.2.4 Färdmedelsval	23
	3.2.5 Pendlingsutvecklingen	25
	3.3 SCB:s resvaneundersökning 1978	26
	3.3.1 Resvanor och ärendekategorier	26
	3.4 Resvaneundersökning i Jönköping	30
	3.4.1 Inledning	30
	3.4.2 Tillgång till olika färd sätt	31
	3.4.3 Aktiviteter och förflyttningsfrekvens	33
	3.4.4 Olika restyper avseende färdmedels- och tidsfördelning	34
	3.4.5 Färd sätt vid olika reslängder	35
	3.5 Avslutning	36
4	RESAVDRAG - ENERGIFÖRBRUKNING	39
	4.1 Inledning	39
	4.2 Drivmedelsförbrukning vid arbetsresor	39
	4.3 Bostäders och arbetsplatsers lokalisering - betydelse för energiåtgång	42
	4.4 Exempel på energibesparingsåtgärder	44
	4.5 Avslutning	48
5	RESAVDRAG I ETT ANTAL LÄNDER	49
	5.1 Sverige	49
	5.2 Resavdrag i en internationell belysning	51
	5.2.1 Allmänt	51
	5.2.2 Norge	52
	5.2.3 Danmark	54
	5.2.4 Finland	56
	5.2.5 Västtyskland	57
	5.2.6 Schweiz	58
	5.2.7 Belgien	58
	5.2.8 Nederländerna	58
	5.2.9 Länder utan resavdrag	59

II	RESAVDRAG - ERFARENHETER FRÅN OLIKA SVENSKA STUDIER	61
6	ALLMÄNT OM RESAVDRAG	61
6.1	Inledning	61
6.2	"INKOPAK" och RRV:s undersökningar	61
6.3	Jämförelse mellan olika undersökningar	65
6.4	Avslutning	66
7	RESAVDRAG I STOCKHOLMS LÄN	69
7.1	Inledning	69
7.2	Viktigare resultat	69
7.3	Utvecklingen av resavdragen i Stockholms län efter 1977	75
7.4	Konsekvenser av ändrade resavdragsregler - några exempel från Stockholm	78
7.4.1	Inledning	78
7.4.2	Effekter på skatteintäkter	79
7.4.3	Effekter på bilresandet	80
7.4.4	Fördelningseffekter	82
7.4.5	Effekter på samåkning och infartsparkering	85
7.5	Skatteeffekter av höjd kollektivtaxa	85
7.6	Avslutning	87
8	RESAVDRAG OCH BEBYGGELSE - EXEMPEL FRÅN VÄSTSVERIGE	89
8.1	Inledning	89
8.2	Bakgrund och metodik	89
8.3	Resultat och slutsatser	91
8.4	Konsekvenser av ändrade resavdragsregler - några exempel	96
8.4.1	Inledning	96
8.4.2	Välfärdspolitiska effekter	96
8.4.3	Trafikpolitiska effekter	99
8.4.4	Statsfinansiella effekter	100
8.4.5	Kommunfinansiella effekter	101
8.4.6	Effekter för den enskilde individen (som för resavdrag)	102
8.5	Avslutning	103
9	KONSEKVENSER AV BOSTADSFINANSIERINGS- OCH AVDRAGS-SYSTEM	105
9.1	Inledning	105
9.2	Boende- och reskostnader	106
9.2.1	Inledning	106
9.2.2	Beräkningsförutsättningar	107
9.2.3	Resultatdiskussion	108
9.2.4	Effekter i form av ökad reskonsumtion	111

9.3	Beräkningsexempel på reskostnad till och från arbetsplats	111
9.4	Avslutning	113
III		115
10	SAMMANFATTNING OCH UTBLICKAR	115

I

1 INLEDNING

Resavdrag spelar för en stor grupp människor en viktig roll i privatekonomin. Genom resavdrag ges en samhällelig kompensation för de kostnader den enskilde har för sina resor mellan bostaden och arbetet.

Trots att resavdragen successivt har ökat och att effekter av förändringar i desamma har uppmärksammats mer och mer, har området varit föremål för en relativt begränsad forsknings- och utredningsverksamhet.

I denna skrift görs en sammanställning av de studier som utförts i Sverige under de senaste åren rörande resavdrag.

Syftet med skriften kan formuleras som

- att (kortfattat) redovisa bakgrunden till och framväxten av dagens resavdragssystem,
- att redovisa och jämföra den svenska "avdragsmodellen" med ett antal andra länders system,
- att beskriva ett antal forskningsprojekt/undersökningar rörande resavdragen,
- att utvärdera resultaten från de olika undersökningarna och söka ta fram gemensamma resultat alternativt peka på skillnader.

Målsättningen är sålunda att utifrån ett antal olika studier söka belysa de effekter i olika avseenden som resavdragen ger upphov till.

Det material som behandlas i skriften baseras på ett antal från varandra fristående skrifter/rapporter. De olika ansatser som respektive författare haft gör det omöjligt att göra en total syntes av de olika studierna. Ambitionen är ändock att finna de gemensamma resultaten och även belysa de fall där olika slutsatser framkommit.

De rapporter rörande resavdrag som redovisas är:

- Holmgren, B m fl (1982:a) Resavdrag och bebyggelse.
Holmgren, B m fl (1982:b) Resavdrag och bebyggelse
- En sammanfattning.
- Lundberg, S (1979) Effekter på kortare och längre sikt av övergripande och långsiktiga beslut med anknytning till trafikområdet.
- Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen i Stockholms län (1980)¹⁾ En undersökning om avdragen för arbetsresor i Stockholms län enligt 1978 års självdeklaration. Stockholms läns landsting (1983)²⁾ Utveckling av resavdragen i Stockholms län.
- Transportrådet (1982)³⁾ Arbetsresorna i Sverige. Redovisning av regional struktur och utvecklingstendenser.
- Westin, K (1979) Boende och reskostnader vid olika val av boendeform och bostadsort.

Utöver ett antal studier ingår i denna rapport även resultat från en litteratursökning. Denna har utförts av Statens väg- och trafikinstitut (VTI) i Linköping respektive Handelshögskolan (HHS) i Stockholm.

Hos VTI gjordes en sökning i två databaser - IRRD med 100 000 referenser samt GEOROAD med 30 000 referenser. Hos HHS genomfördes i litteratursökningen dels i skandinavisk databas, dels i en mindre internationell databas. Sammanlagt rörde det sig i det här fallet om 20 000 referenser. Resultatet från dessa litteratursökningar blev ett 60-tal referenser, som dock samtliga låg utanför projektets avgränsning.

1) Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen i Stockholms län (1980) förkortas fortsättningsvis SLL (1980).

2) Stockholms läns landsting (1983) förkortas fortsättningsvis SLL (1983).

3) Transportrådet (1982) förkortas fortsättningsvis TPR (1982:2).

Dessutom har förfrågningar gjorts hos ett antal västlän-
der huruvida man har någon form av resavdragssystem. Re-
sultatet av denna förfrågan är utdrag ur lagtexter, kom-
mentarer till proposition, samt några departementspubli-
kationer från några få länder.

2 BEFOLKNING, BEBYGGELSE, MIGRATION - EN BAKGRUND

2.1 Allmän beskrivning

Den gynnsamma välståndsutveckling som kännetecknade 1970-talet, ledde bl a till att hushållens bostads- och miljöpreferenser förändrades. Medan 1960-talet fortfarande i hög grad kan karaktäriseras som urbaniseringsdecenniet med kraftig befolkningstillväxt i stora och medelstora städer (till priset av befolkningsminskningar i glesbygden), blev början av 1970-talet inledningen till en befolkningsmässig stagnationsperiod för storstadskommunernas del. En omfattande utflyttning till närbelägna områden hade tagit sin början. Denna omvandling har i litteraturen fått olika beteckningar som counterurbanisering, suburbanisering och dekoncentration. Det förefaller som om dekoncentration är det begrepp som bäst speglar vad det rör sig om. Detta kommer genomgående att användas i denna studie.

Urbaniseringen i Sverige har beskrivits och analyserats utförligt i litteraturen. Utflyttningen från städerna - och i synnerhet storstäderna - uppmärksammades däremot varken i planerings- eller forskarsammanhang förrän de större städernas folkmängd började krympa på allvar. Därefter har vissa modellansatser utvecklats och testats med i huvudsak material från enskilda regioner. Den teoretiska bakgrunden till dekoncentrationsprocessens orsaker, konsekvenser och förlopp är därför inte oväntat fortfarande ¹⁾ trevande.

Den vanligaste beskrivningsmodellen bygger på föreställningen att utspridningen av befolkning och bebyggelse kan liknas vid en vågrörelse, som i ett första skede "fyller" den närmaste omgivningen i förhållande till storstaden och därefter rör sig allt längre ut mot peri-

1) Se t ex Godlund, S (1964): Den svenska urbaniseringen, Stockholm; Nordbeck, S (1977): Urban markkonsumtion, Stockholm; Falk, T (1976): Urban Sweden, Stockholm; Forsström, Å och Olsson, R (1982): Boende i glesbygd, Stockholm; Holmgren, B m fl (1982a): Resavdrag och bebyggelse, Stockholm.

ferin, mot områden med dominerande inslag av glesbygdsbebyggelse. Vad som är "närmaste" omgivning och periferi varierar naturligtvis från region till region. Erfarenheter från undersökningar i de tre svenska storstadsregionerna visar att man kan tala om en central flyttnings- och pendlingszon upp till 30-40 kilometer¹⁾.

Utflyttningen till perifera områden har i vårt land - till skillnad från vad som varit fallet i t ex USA och Västtyskland - inte haft sådan omfattning att man skulle kunna tala om en entydig dekoncentration. I samtliga tre storstadsområden är det visserligen möjligt att urskilja orter i perifera lägen, som periodvis under 1970-talet ökat sin befolkning genom migration från storstäderna. Endast i några enstaka fall rör det sig dock om en kontinuerlig utflyttning liknande den till de centrala zonerna.

Utflyttningen till perifera lägen är vidare i regel kopplad till förändringar av arbetsmarknaden (uppkomst/tillväxt av lokala arbetsområden, bättre matchning yrke-arbetsplatser etc) till skillnad från migrationen mellan storstad och central zon. I det sistnämnda fallet rör det sig om en nära nog renodlad utspridning av bebyggelse.

Mot slutet av 1970-talet sker ytterligare en förändring av migrationsmönstret. Dels ökar antalet migrationer från perifera lägen till de centrala zonerna, dels sker en viss återflyttning till storstäderna. Samtidigt avtar dekoncentrationsprocessen i sin helhet.

Vad dekoncentrationen egentligen är uttryck för råder det delade meningar om. En rad amerikanska forskare anser att den är en följd av ändrat migrationsbeteende i allmänhet, ett trendbrott i förhållande till tidigare koncentration och ett uttryck för en omvärdering av stor-

1) Zonbegreppet är avhängigt av vilka avgränsningskriterier som tillämpas. I Holmgren, B m fl (1982:a) ges exempel på hur en region kan avgränsas funktionellt.

stadsbegreppet, dvs att distinktionen storstad-storstadsregion blivit otydligare genom bl a snabba och relativt sett billiga transporter. En annan "skola" utgår ifrån att dekoncentrationen enbart är en följd av att storstäderna nått mättnadsstadiet ur attraktivitetssynpunkt genom den snabba befolkningstillväxten de senaste decennierna. Dekoncentrationsprocessen speglar bara att storstädernas influensfält ur olika aspekter vidgats areamässigt¹⁾.

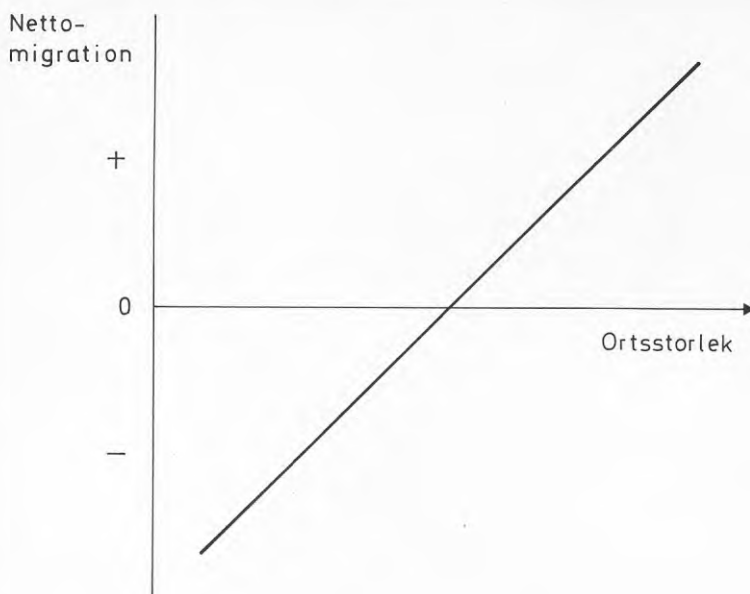
De undersökningar som gjorts i västsverige tyder på att dekoncentrationen i första hand är uttryck för ett slags "overspill" från storstaden när bristande balans mellan utbud och efterfrågan, framförallt inom bostadssektorn, uppstår.

2.2 Folkmängdsutvecklingen i storstadsregionerna

Analys av folkmängdens förändringar och migrationsmönstrets utveckling i våra tre storstadsregioner under 1960- och 1970-talen bekräftar den i litteraturen utbredda uppfattningen att dekoncentrationsprocessens omfattning samvarierar med ortsstorlek. Under urbaniseringsprocessens "kulmen" var migrationsvinsterna generellt sett positivt korrelerade med tätortsstorleken. Förhållandet illustreras i figur 2.1. I dekoncentrationsfallen är det i stället utflyttningsförlusterna som är positivt korrelerade med ortsstorleken, dvs ju större ort, desto tidigare och mera omfattande utflyttning. Med vissa tidsförskjutningar har bilden varit likartad i de flesta västeuropeiska länder.

Som en belysning av ovanstående redovisas i tabell 2.1 folkmängdens förändringar över tioårsintervall i våra tre storstadsregioner sedan år 1950. Storstädernas andel av regionernas folkmängd har successivt minskat. Denna förändring samvarierar tydligt med städernas ursprungli-

1) Se t ex Gordon, P (1978): Deconcentration without a "cleanbreak"; Beale, C L (1977): The recent shift of United States Population to non metropolitan areas 1970-1975; Vining, D R och Strauss, A (1977): A demonstration that the current deconcentration of population ...



Figur 2.1 Urbanisering - ortsstorlek

ga storlek, både vad gäller tidpunkt och omfattning. Stockholms kommuns andel i regionens folkmängd minskar som synes hela perioden 1950-1980. I Göteborg och Malmö inträder denna förändring först under 1970-talet. I samtliga fall sker de största befolkningsminskningarna under 1970-talets första hälft. Under denna tid är utflytningen från de tre kommunerna till övriga regiondelar som störst.

2.3 Bostadsfrågan som dekoncentrerande faktor

Av alla de faktorer som kan ha påverkat och påskyndat dekoncentrationsprocessen framstår hushållens ändrade krav på bostadsmiljö som den viktigaste.

Trots att storstädernas area vuxit avsevärt under 1960- och 1970-talet, har utbudet av småhus och villor på långt när inte motsvarat efterfrågan. En omfattande expansion av småhus- och villautbyggandet har därför kunnat äga rum

Tabell 2.1 Folkmängdsförändringar i storstadsregionerna¹⁾ 1950-1980

Invånarantal 31.12 (1000-tal)	1950	1960	1970	1980	Förändring (%) ²⁾		
					1950- 1960	1960- 1970	1970- 1980
<u>Stockholmsregionen</u>	1001	1163	1349	1387	16	16	3
varav Stockholms kommun (%)	74	69	55	47	8	-9	-12
<u>Göteborgsregionen</u>	496	565	678	693	14	20	2
varav Göteborgs kommun (%)	71	71	67	62	14	12	-5
<u>Malmöregionen</u>	327	369	445	453	13	21	2
varav Malmö kommun (%)	61	64	60	51	19	13	-12

1) Stockholmsregionen omfattar här kommunerna Stockholm, Danderyd, Ekerö, Järfälla, Lidingö, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Sundbyberg, Täby, Upplands-Bro, Upplands-Väsby, Vallentuna, Vaxholm, Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nacka, Tyresö och Värmdö.

Göteborgsregionen består av kommunerna Göteborg, Öckerö, Mölndal, Härnryda, Partille, Kungsbacka, Lerum, Ale, Kungälv, Stenungsund och Tjörn.

I Malmöregionen ingår kommunerna Malmö, Bara, Burlöv, Svedala, Lund, Staffanstorps, Lomma, Kävlinge, Vellinge och Trelleborg.

2) Avser procentuell förändring av folkmängden.

i kringliggande områden. Tillväxtringarna har flyttats längre och längre bort från storstäderna, vars innersta delar är på väg att stagnera.

I Stockholm var andelen småhus år 1975 ca 10 %. Motsvarande siffror för Göteborg och Malmö var 16 % resp 13 %. I regionerna i övrigt var den genomsnittliga andelen 65 %. En rad kommuner i regionernas centrala delar uppvisar småhusandelar på 70-80 %. I detta perspektiv är det inte svårt att anta att bostadsbyggandets inriktning i hög grad påverkat dekoncentrationsprocessens geografiska inriktning och omfattning.

Nyproduktionen av småhus i storstäderna har andelsmässigt ökat kraftigt mot slutet av 1970-talet. I Göteborg och Malmö utgjordes 50-60 % av det totala antalet färdigställda lägenheter av småhus åren 1978-1979. Fortfarande är

emellertid obalansen mellan storstäderna och övriga regiondelar mycket stor i fråga om bostadsbeståndets sammansättning.

Storstädernas funktion som arbetsmarknad har däremot förstärkts, dels beroende på att "satellitorterna" som suttit upp den bofasta befolkningen inte kunnat erbjuda motsvarande arbetstillfällen, dels beroende på att många medelstora städer som tidigare fungerat som egna, helt oberoende arbetsmarknader under 1970-talets strukturomvandling förlorat viktiga funktioner. Utvecklingen var således paradoxal - samtidigt som storstäderna förlorade befolkning, ökade deras funktionella betydelse.

2.4 Dekoncentrationens pris - ett exempel

Innebörden av denna regionala strukturomvandling är mångfacetterad. En konkret och mätbar konsekvens är att hushållens behov av transporter ökat avsevärt, vilket kan avläsas i pendlingsintensitetens och transportarbetets förändringar. Därvid har framför allt bilresorna ökat i omfattning och längd. Avståndskänsligheten har successivt minskat, dels beroende på den allmänna välståndsutvecklingen (ju större disponibel inkomst, ju mer benägna är hushållen att lägga pengar på transporter relativt annan konsumtion), dels beroende på ökat bilinnehav samt ett gynnsamt system för skatteavdrag vid arbetsresor.

I detta sammanhang kan det vara av intresse att konstatera att biltätheten per 1 000 invånare dels generellt sett är större i mindre städer och på landsbygden, dels att den ökat snabbare i storstädernas kranskommuner än i storstäderna under 1970-talet. Detta illustrerar tydligt hur känslig transportsektorn är för förändringar av levnads-
mönster. Tabell 2.2 illustrerar tydligt detta förhållande för 1970-talet och visar dessutom att kommuner med låg genomsnittsinkomst har låg biltäthet (t ex Botkyrka).

Dekoncentrationen har således inneburit att de stora städernas influensfält vidgats högst väsentligt ur arbets-

Tabell 2.2 Personbilar i trafik per 1 000 invånare i några kommuner i stockholms- och göteborgs-regionerna åren 1973, 1975, 1978 och 1981

Kommun	1973	1975	1978	1981
Stockholm	272	301	308	289
Upplands-Väsby	288	301	310	310
Vallentuna	292	313	318	341
Järfälla	271	284	317	300
Ekerö	298	313	319	331
Huddinge	282	396	300	295
Botkyrka	261	268	266	259
Danderyd	301	319	323	330
Sollentuna	296	308	310	315
Södertälje	310	354	405	368
Solna	260	368	427	351
Lidingö	272	289	292	309
Norrtälje	309	339	349	368
Göteborg	282	311	318	310
Härryda	325	354	363	374
Partille	314	340	337	344
Stenungsund	334	365	376	392
Tjörn	292	323	346	374
Orust	305	356	379	394
Mölnadal	314	344	375	353
Kungälv	337	370	384	380
Stockholms län	280	303	311	300
Göteborgs och Bohus län	291	323	333	330

Källa: Listérus, J (1979) samt SCB 1981.

marknadssynpunkt. Detta har lett till att pendling på upp till 3-4 mil per dag blivit allt vanligare. Det faktum att vägnätet successivt förbättrats har förstärkt denna utveckling.

En ytterligare faktor som bidragit till ett ökat (arbets-) resande är dels en allmän höjning av förvärvsintensiteten, dels att antalet förvärvsarbetande kvinnor ökat. I tabell 2.3 visas hur förvärvsintensiteten återspeglas på färdme-

delsfördelningen. Cirka 70 % av de förvärvsarbetandes transportarbete faller på bilresor.

Tabell 2.3 Förvärvsarbetande år 1980 fördelade efter huvudsakligt färdstätt vid arbetsresor, 1 000-tal

Typ av färdmedel	Antal förvärvs- arbetande		Transportarbete
	Abs	Proc	Proc
Bil	1 800	50	71
Kollektivt	700	20	22
Cykel/Moped	400	11	} 7
Gång	500	14	
Bor och arbetar på samma plats	200	5	-
TOTALT	3 600	100	100

Källa: TPR (1982:2)

3 RESVANOR

3.1 Inledning

I tidigare avsnitt har vi i korthet beskrivit hur bebyggelsemönstret, förvärvsintensiteten och bilinnehavet förändrats under 1970-talet. Denna utveckling har i hög grad påverkat resmönstret i vårt land, framför allt när det gäller arbetsresorna med bil, som ökat kraftigt. Som bakgrund till den fortsatta diskussionen om resavdragen resovisar vi i detta kapitel de viktigaste resultaten av tre studier, som ur olika aspekter behandlar resmönstrets omvandling under 1970-talet.

Det första arbetet, TPR (1982:2), ger en allmän beskrivning av arbetsresornas utveckling i Sverige. Siffermaterialet i detta arbete kan tyckas något föråldrat, eftersom det i huvudsak bygger på FoB 1975. Författaren har dock framskrivit materialet till att gälla för år 1980. Det ger emellertid en god bild av den dynamiska utveckling av resbeteendet som ägde rum i mitten av 1970-talet och som i hög grad påverkade debatten om bilismens roll i samhället, i synnerhet i storstäderna. Utöver detta ger materialet intressanta upplysningar om pendlarnas reslängder, inkomster och resavdrag samt arbetsresornas energiförbrukning.

Till skillnad från TPR:s (1982:2) rapport, som i huvudsak beskriver resmönstret under en viss tid, analyserar det andra arbetet i denna sammanfattning, Asp, K och Lundin, O (1980), resvanorna. Författarna använder sig av SCB:s resvaneundersökning från 1978 och relaterar arbetsresorna till alla andra ärendekategorier. Viktig frågeställning för författarna är om inte arbetsresornas betydelse överdimensionerats i beslutssammanhang, t ex i fråga om investeringar etc.

Både TPR (1982:2) och Asp-Lundins (1980) undersökningar bygger på aggregerade data. Det tredje arbetet i denna sammanfattning är däremot en detaljstudie utförd i Jön-

köping, Lundberg (1982). Trots annorlunda metodik och därmed i viss mån begränsade jämförelsemöjligheter stämmer resultaten förvånansvärt väl med de båda förstnämnda makrobetonade undersökningarna.

I den följande sammanfattningen behandlas undersökningarna i nämnd ordning, varefter vi gör jämförelser i ett avslutande avsnitt.

3.2 Arbetsresorna i Sverige

3.2.1 Bakgrund

Arbetsresornas samhällsekonomiska betydelse är omfattande. De spelar en avgörande roll för investeringar i trafikplanläggningar och för kollektivtrafikdriften. Vid en jämförelse mellan olika restypers ökningstal under 1970-talet framkommer att arbetsresorna ökat mest. Det totala transportarbetet ökade med 20 % mellan åren 1970 och 1980, medan transportarbetet för arbetsresorna ökade med över 50 % under samma period.

3.2.2 Pendlingstyper

TPR (1982:2) delar in arbetsresorna/pendlingen i två olika kategorier: lokala och regionala. Lokala arbetsresor avser förvärvsarbetande som bor och arbetar i samma ort. När den förvärvsarbetande arbetar utanför bostadsorten används begreppet regionala arbetsresor. För att beräkna de lokala och regionala arbetsresornas omfattning har pendlingen delats in efter start- och målpunkt i tätort respektive glesbygd. Följande fem pendlingstyper behandlas: pendling inom tätort, inom glesbygd, tätort-tätort, tätort-glesbygd och glesbygd-tätort.

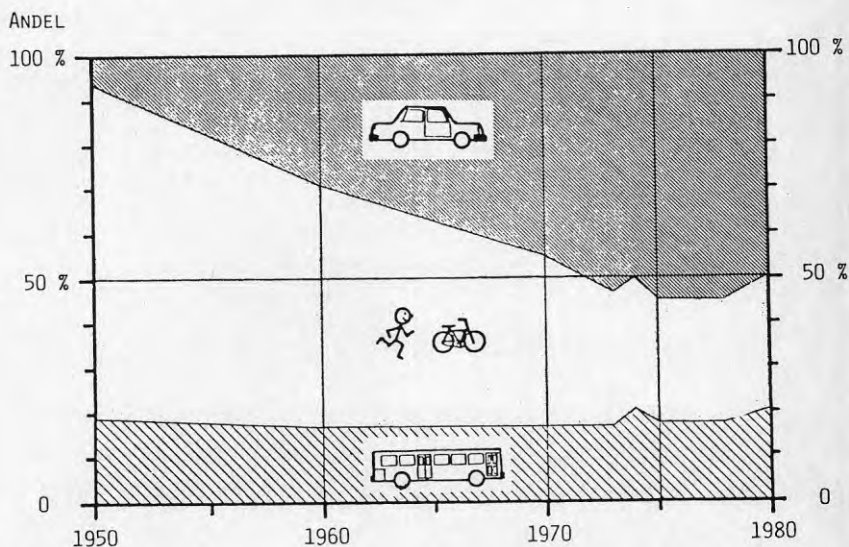
Av tabell 3.1 framgår att ca 63 % av all pendling sker inom tätorterna och att glesbygd-tätort endast svarar för 8 %. När det gäller färdmedelsfördelningen domineras pendlingen inom tätorterna av cykel, gång och moped. Den regionala arbetspendlingen domineras helt och hållet av

Tabell 3.1 Förvärvsarbetande fördelade efter pendlingstyp i hela riket år 1975 (förvärvsarbetande 20 tim och mer)

Pendlingsstyp	Förvärvsarbetande 20-w h		Färdmedelsfördelning		
	Antal	Andel %	Bil %	Koll %	Övr %
Inom tätort	2 182 613	63	37	23	40
Inom glesbygd	248 707	7	29	1	70
Tätort-tätort	601 667	17	74	21	5
Glesbygd-tätort	280 361	8	82	6	12
Tätort-glesbygd	115 056	3	75	10	15
TOTALT	3 489 542	100	48	19	33

Källa: TPR (1982:2)

bilen. Som framgår av figur 3.1 har bilen kraftigt ökat sin andel bland färdmedlen vid arbetsresor mellan åren 1950-1980.

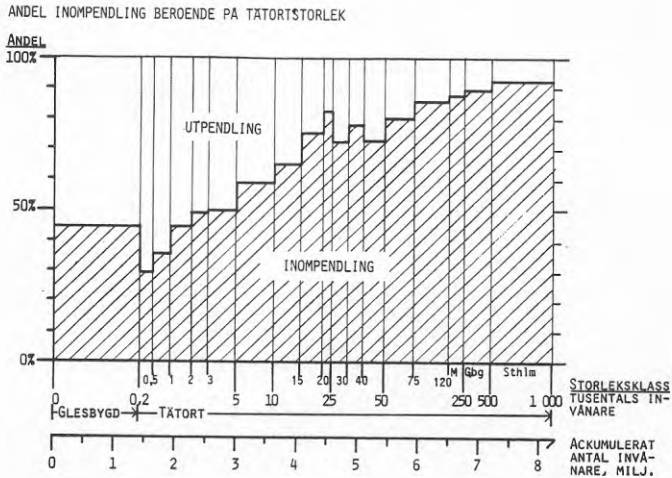


Figur 3.1 Utvecklingen av färdmedelsfördelningen för arbetsresor 1950-1980

Källa: TPR (1982:2)

Ett centralt begrepp i studien är en orts/regions självförsörjningsgrad, som definieras som andel lokala arbetsresor (inompendling) av de totala arbetsresorna.

Av figur 3.2 framgår att andelen inompendling ökar med tätortsstorleken och att utpendlingen ökar vid minskande tätortsstorlek. Glesbygden har däremot högre inompendling än de mindre tätorterna. Självförsörjningsgraden är för tätorter med mer än 5 000 invånare över 50 %. Motsvarande siffra för tätorter över 15 000 invånare är 75 %. För Stockholms och Göteborgs tätorter är självförsörjningsgraden omkring 94 % respektive 90 %.

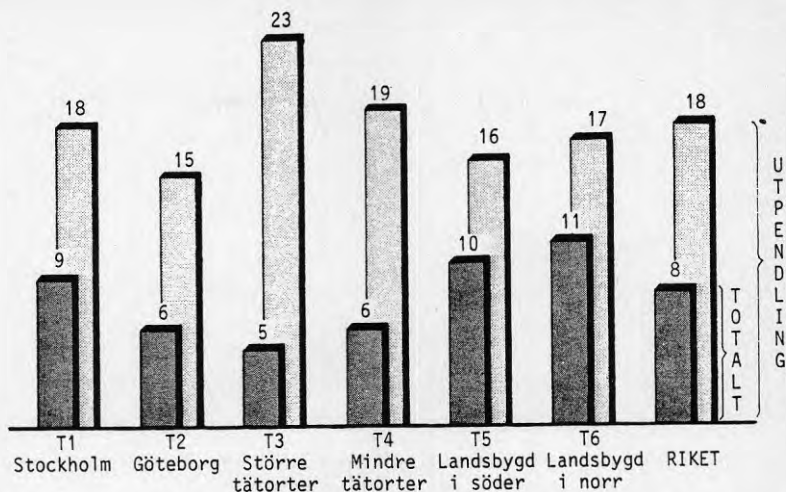


Figur 3.2 Relation tätortsstorlek-självförsörjningsgrad avseende arbetsresorna 1975. (Storleksklassernas bredd är proportionell mot antalet invånare i varje klass.)

Källa: TPR (1982:2)

3.2.3 Medelreslängder

TPR (1982:2) visar vidare att det finns en samvariation mellan tätortsstorlek och medelreslängder. Som framgår av figur 3.3 är den genomsnittliga arbetsresan 8 km, medan de regionala arbetsresorna i genomsnitt uppgår till 18 km (den ljusa stapeln för hela riket). Medelreslängden för de lokala resorna är däremot 4 km. Totalt är medelreslängden högst i den södra och norra landsbygden, 10 respektive 11 km. Lägst är den i större tätorter, 5 km.



Figur 3.3 Medelreslängd för olika T-regioner år 1975. Mörka staplar visar total medelreslängd och ljusa staplar avser enbart regionala arbetsresor (utpendling över tätortsgräns). (Förvärvsarbetande 20 tim och mer.)

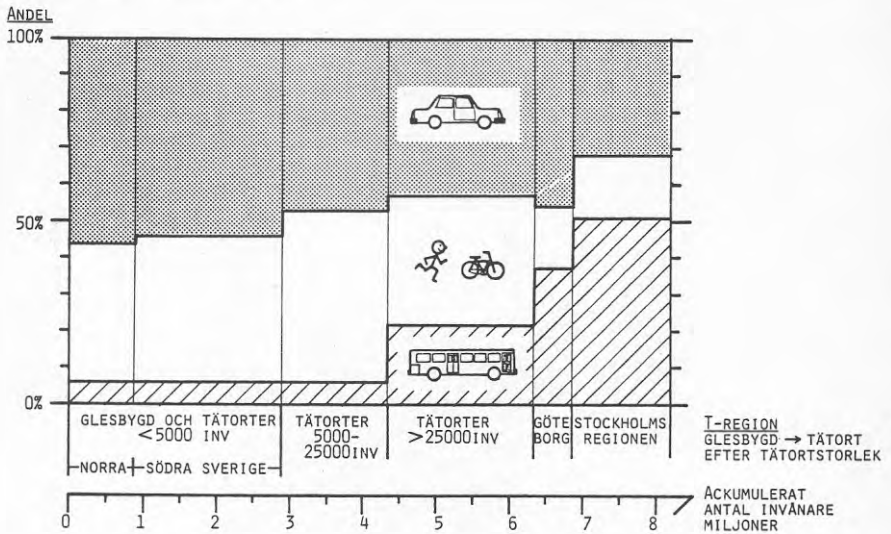
Källa: TPR (1982:2)

3.2.4 Färdmedelsval

Figur 3.4 visar att bilandelen är lägst i stockholmsregionen och högst i små tätorter och glesbygden i norra Sverige. Motsatt förhållande gäller kollektivtrafiken, vilken är högst i Stockholm och lägst i mindre tätorter samt glesbygd. Vad gäller gång- och cykelandelen är den lägst i storstadsområdena och högst i mindre tätorter. Totalsiffrorna är 48 % arbetsresor med bil, 19 % med kollektivtrafik och 33 % gång och cykelresor (se figur 3.5).

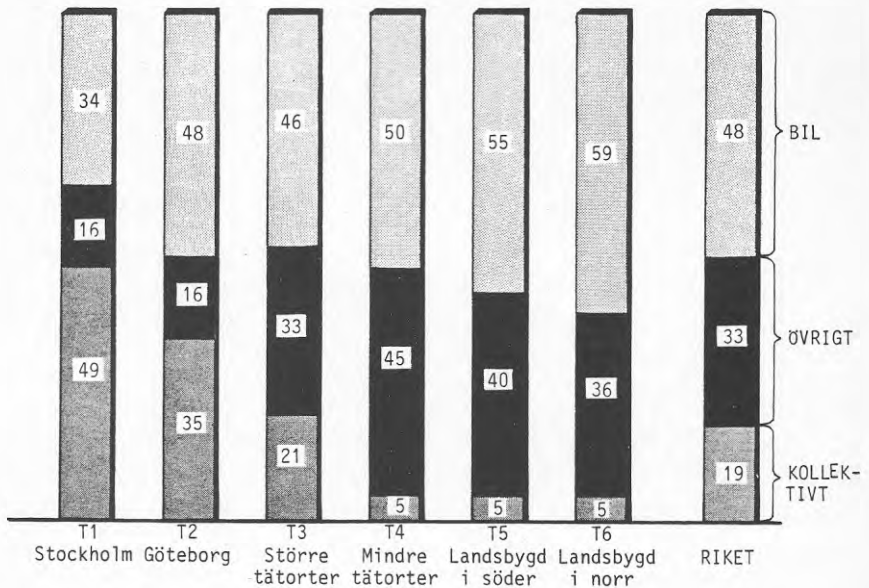
Om man ser till den lokala färdmedelsfördelningen, svarar gång/cykel- och kollektivtrafik för 66 % av resorna, medan bilresorna svarar för 34 %. För de regionala arbetsresorna dominerar däremot bilen med 77 % av trafiken.

FÄRDMEDELSFÖRDELNING ARBETSRESOR TOTALT



Figur 3.4 Färdmedelsfördelning för arbetsresor beroende på tätortsstorlek (1975)

Källa: TPR (1982:2)

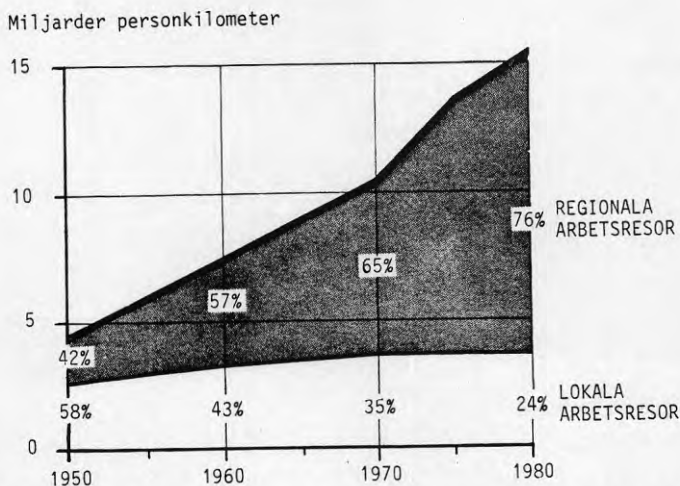


Figur 3.5 Färdmedelsfördelning för arbetsresor i olika T-regioner 1975 (i procent)

Källa: TPR (1982:2)

3.2.5 Pendlingsutvecklingen

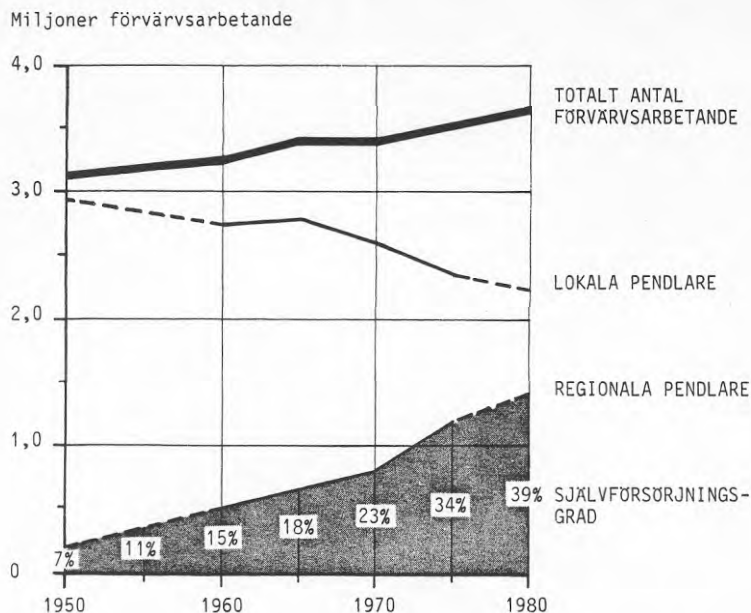
Uppgifter ur folk- och bostadsräkningar och olika trafikundersökningar har bearbetats för att beskriva pendlingsutvecklingen under perioden 1950-1980. Den lokala pendlingen har minskat under perioden, medan däremot den regionala pendlingen har ökat (se figur 3.6).



Figur 3.6 Persontransportarbete för arbetsresor åren 1950-1980. Avser samtliga förvärvsarbetande.

Källa: TPR (1982:2)

I absoluta tal kan de regionala pendlarna år 1950 uppskattas till 0,2 milj, år 1960 till 0,5 milj, år 1970 till 0,8 milj (mellan 1970 och 1975 ökade den regionala pendlingen mycket kraftigt) och år 1980 till 1,3 milj personer. Andelen lokala pendlare har på motsvarande sätt sjunkit, medan antalet pendlare inte minskade nämnvärt före år 1965. Efter år 1965 har dock även antalet lokala pendlare minskat, även om hänsyn tas till det ökade antalet deltidsarbetande. Det totala transportarbetet har beräknats under samma period som ovan och visar sig ha mer än tredubblats. Det totala transportarbetet beräknas år 1950 till 4-5 miljarder personkilometer. Motsvarande siffra för år 1980 är drygt 15 miljarder personkilometer. Arbetsresornas andel av det totala transportarbetet har dock legat relativt konstant på ca 17-18 %.



Figur 3.7 Antal lokala och regionala pendlare samt totalt antal förvärvsarbetande 20 tim och mer åren 1950-1980

Källa: TPR (1982:2)

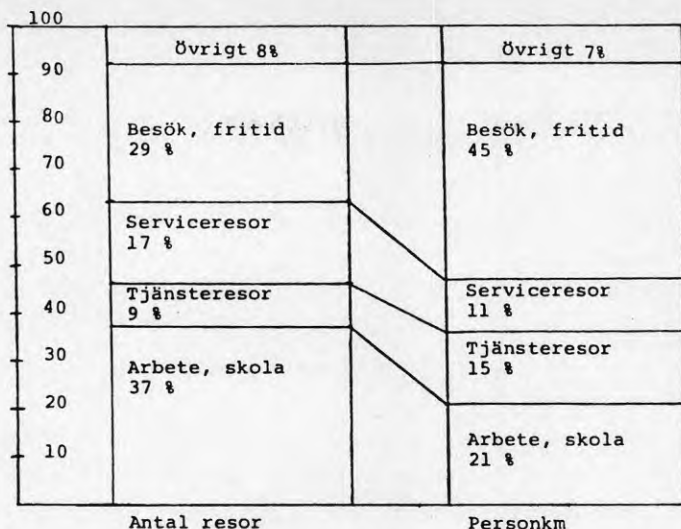
Andelen bilresor har ökat betydligt under perioden till skillnad från gång- och cykeltrafik som har minskat. Kollektivtrafikens andel har däremot varit relativt oförändrad.

3.3 SCB:s resvaneundersökning 1978

3.3.1 Resvanor och ärendekategorier

Asp-Lundin (1980) har bearbetat SCB:s resvaneundersökning från år 1978, som fördelar resorna på de viktigaste ärendekategorierna. Av figur 3.8 framgår vilken ärendetyp som används och hur resorna fördelar sig på dessa.

Arbetsresorna har ofta varit den dimensionerande faktorn vid utformningen av tätortstrafik. Som tidigare nämnts har arbetsresorna ökat i betydelse (räknat i transportarbete - de korta resorna har blivit längre) snabbare än någon annan kategori de senaste åren. De har dock i



Figur 3.8 Personresor år 1978 fördelade på ärenden
Källa: Asp-Lundin (1980)

huvudsak kortvägskaraktär. Detta kommer tydligt till uttryck när persontransportarbetet jämförts för olika ärendegrupper. Besöks- och fritidsresorna står för ett transportarbete som motsvarar bortåt hälften av det totala transportarbetet.

Färdmedelsfördelningen för arbetsresor har ett intressant regionalt mönster. Stockholm har en markant lägre andel bilresande än övriga regiontyper, men även en låg andel GCM-resande. Däremot finns en hög andel kollektivresande. Förmodligen leder den goda kollektivtrafiken till att folk åker kollektivt även på korta avstånd, där man annars skulle gått eller använt cykel.

Stockholm har en mycket dominerande roll i Sverige inom kollektivtrafikområdet. Tabell 3.2 visar Stockholms andel av hela rikets kollektivresor per ärendekategori.

Stockholms kollektivtrafikandel ligger knappast i någon ärendekategori under 1/3 av hela rikets. För arbetsresor är exempelvis siffran över 40 %. Totalt sker 41 % av landets alla kollektivresor i Stockholm, dock bor inte ens

Tabell 3.2 Stockholms andel av hela rikets kollektivresor per ärendekategori. Procent av antal resor.

Arbets- och skolresor	ca 41 %
Tjänsteresor	ca 41 %
Inköps- och serviceresor	ca 36 %
Besöks- och fritidsresor	ca 37 %
Övrigt	ca 31 %
TOTALT	ca 41 %

Källa: Asp-Lundin (1980)

halva den andelen av landets totala befolkning i regionen. I landets övriga regioner är andelen arbetsresor med bil betydligt större än i stockholmsregionen, medan andelen kollektivresande är mindre.

Andelen GCM-resande till arbetet i icke storstadsbetonade regioner är betydande, vilket tyder på att arbetsreseavstånden är betydligt kortare i dessa regioner.

Sammanfattningsvis kan konstateras att kollektivreseandelen är liten i alla regioner utom storstäderna. Deras främsta betydelse är resor till och från arbete och skola.

Tabell 3.3 nedan visar en ärendemässig uppdelning för enbart bilförare, bilpassagerare och kollektivresenärer.

Det visar sig att bilföraren har ett brett spektrum av ärendetyper med en tyngdpunkt på arbetsresorna. Även kollektivtrafikresenärerna är starkt koncentrerade till arbetsresor, men också skolresornas andel är hög.

För bilpassagerarnas del utgör arbetsresor, inköpsresor samt besöks- och fritidsresor 82 % av samtliga resor. Som synes är det dessa ärendetyper som är lämpliga för samåkning.

Tabell 3.3 Procentuell ärendefördelning av antal resor år 1978 med bil (förare resp passagerare) samt kollektivtrafik

Ärende	Bil, förare	Bil, passagerare	Kollektiv- trafik
Arbete	38,3	25,6	45,4
Skola	1,2	3,3	15,6
Tjänste	15,6	4,6	3,9
Inköp	11,4	11,9	10,8
Service	2,5	1,2	1,7
Hälsovård	1,0	1,5	1,9
Barntillsyn	0,4	0,2	0,1
Besöka släkt, vänner	8,9	20,4	7,4
Fritid	11,6	24,0	10,4
Övrigt	9,1	7,3	2,8
SUMMA	100,0	100,0	100,0

Källa: Asp-Lundin (1980)

För kollektivtrafikens del är som tidigare nämnts arbets- och skolresor mest betydelsefulla och svarar för 61 % av antalet kollektivresor.

Tabell 3.4 nedan visar till skillnad från ovanstående tabell andelarna (summerade per rad till 100) bilförare, bilpassagerare och kollektivresande inom ärendekategorierna.

Bildominansen är som framgår närmast total. Förutom skolresor utgör bilförarresor mellan 50 och 85 % inom samtliga ärenden. För skolresor utgör kollektivtransporter den huvudsakliga andelen (59 %) och visar därmed hur mycket skolresorna betyder för kollektivtrafikens underlag. Speciellt i många landsbygdsområden är skolresorna med stor sannolikhet direkt dimensionerande för det kollektiva trafikutbudet. Transportrådets beräkningar pekar också i denna riktning¹⁾. Även om materialet är osäkert är tendensen klar. Under åren 1981-1982 ökade framförallt landsbygdstrafiken med buss mycket kraftigt.

1) Transportrådet, Statistik 1982:4

Tabell 3.4 Andel bilförare, bilpassagerare och kollektivtrafikanter inom ärendekategorier

Ärende	Bil- förare	Bil- passagerare	Kollektiv- trafikanter	Summa
Arbete	68,2	14,6	17,2	100,0
Skola	22,1	18,9	59,0	100,0
Tjänste	87,3	8,2	4,5	100,0
Inköp	65,0	21,9	13,1	100,0
Service	76,1	12,4	11,5	100,0
Hälsovård	54,2	24,4	21,4	100,0
Barntillsyn	79,8	13,6	6,6	100,0
Släkt, vänner	52,2	38,6	9,2	100,0
Fritid	54,1	35,7	10,2	100,0
Övrigt	75,6	19,4	5,0	100,0
TOTALT	65,2	20,9	13,9	100,0

Källa: Asp-Lundin (1980)

Ökningen uppgick till 1 miljard personkilometer eller ca 35 % på två år. Detta hängde samman med bl a en mer eller mindre systematisk satsning på behovsanpassade arbetsturer. Vanligt är också att skolskjutsar linje- lagts och annonserats så att de blivit tillgängliga för allmänheten.

Ytterligare en mycket intressant fördelning visar arbetsresorna. Bilpassagerarresorna visar sig nämligen vara nästan lika många som kollektivresorna. Med andra ord är samåkningen till och från arbetet nästan lika stor som motsvarande kollektivreseantal. Ser man totalt är resorna som bilpassagerare $1\frac{1}{2}$ gång så många som kollektivresorna.

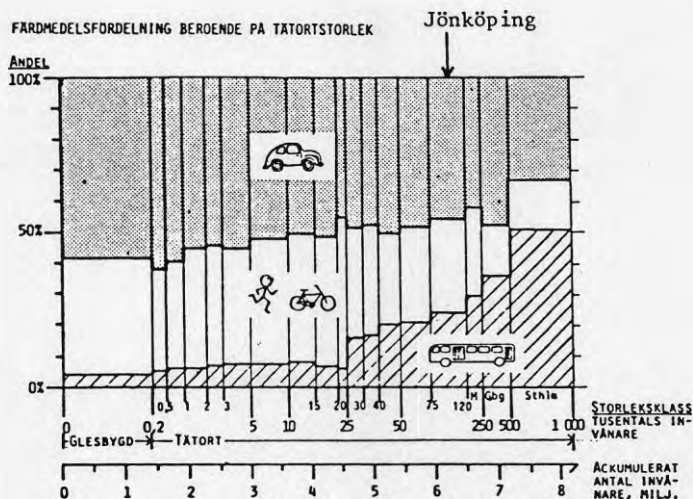
3.4 Resvaneundersökning i Jönköping

3.4.1 Inledning

Med syfte att dels ta fram ett förbättrat dataunderlag för en tvärspektoriell trafik- och bebyggelseplanering, dels utveckla metoder för datainsamling, genomfördes

år 1979 en omfattande resvaneundersökning i Jönköping (Lundberg, 1982).

Jönköping kan relateras till andra svenska städer genom att visa på färdmedelsfördelningen för olika tätortsstorlekar (figur 3.9). Jönköping ligger med sin storlek på en medelhög kollektivresfrekvens.



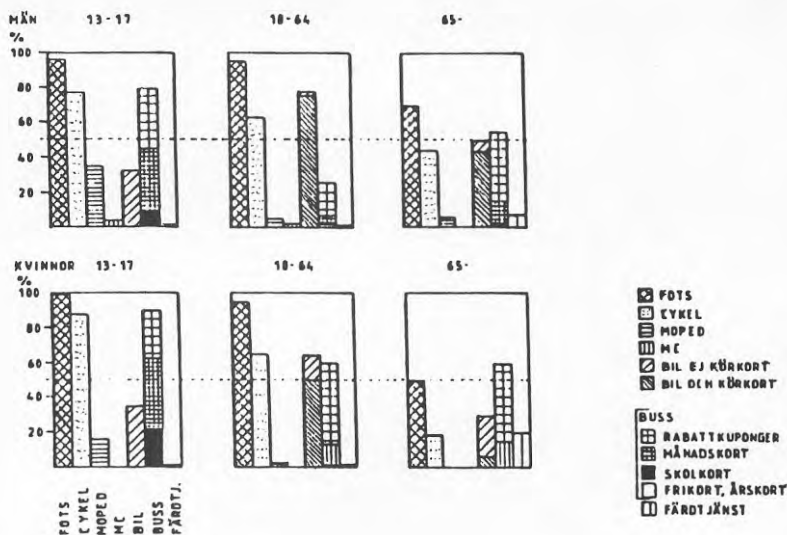
Figur 3.9 Färdmedelsval vid arbetsresor och olika tätortsstorlek. Storleksklassernas bredd är proportionell mot antalet invånare i varje klass.
Källa: Lundberg (1982)

3.4.2 Tillgång till olika färdssätt

I Jönköping har bl a klarlagts vilka färdmedel olika åldersgrupper har tillgång till. Resultatet visas i figur 3.10.

Det mest tillgängliga färdssättet är trots samhällets motorisering som synes till fots. Cykel- och mopedinnehavet överväger i de yngre åldrarna.

Tillgång till bil har definierats som att den tillfrågade kan köra själv eller åka med någon annan för de fles-



Figur 3.10 Tillgång till olika färdssätt
Källa: Lundberg (1982)

ta av sina ärenden. För gruppen 18-64 år har 80 % av männen och 60 % av kvinnorna tillgång till bil. För männen över 65 år är biltillgången nära 50 % och för kvinnorna ca 30 %, varav huvuddelen dock inte har körkort själva och således åker bil som passagerare (resfrekvensen är här dock mycket låg). I 13-17-årsgruppen anser sig 30-40 % kunna åka bil.

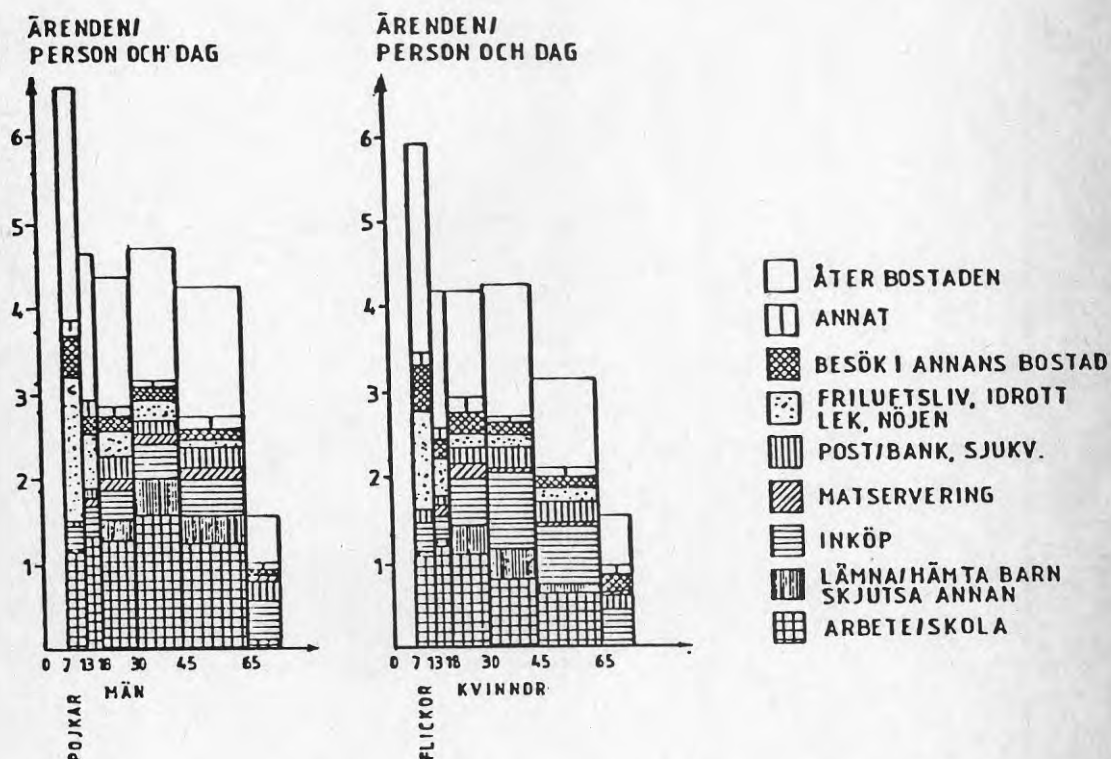
De 80 % män 18-64 år som har tillgång till bil använder denna vid nästan alla förflyttningar, såväl korta som långa. Färd till fots, cykel eller buss äger nästan aldrig rum. Gruppen kvinnor 18-64 år (där 60 % har tillgång till bil) använder dock bilen i betydligt mindre omfattning än den grupp av männen som har tillgång till bil. Kvinnorna utan tillgång till bil går till fots i ungefär samma utsträckning som männen, men cyklar mindre.

Som indirekt mått på tillgång till buss har mätts innehav av rabatterade biljettformer. För detta färdssätt gäller att 90 % av pojkar och flickor i åldern 13-17 år har någon form av rabatterad biljett. För männen 18-64 år är siffran så låg som 30-40 %, medan den för kvinnorna

i samma åldersgrupp ligger på 60 %. För kvinnor och män över 65 år gäller siffran ca 50 %.

3.4.3 Aktiviteter och förflyttningsfrekvens

Olika "förflyttningskrävande" aktiviteter på vardagarna redovisas i figur 3.11.



Figur 3.11 Aktiviteter och förflyttningsfrekvens för olika grupper (måndag-fredag)

Källa: Lundberg (1982)

Den vänstra stapeln i båda delfigurerna visar att skolbarnen har den största förflyttningsfrekvensen. Orsaken är omfattande lek- och fritidsaktiviteter, vilka har större frekvens än själva skolgången.

I 18-29-årsgruppen början könsrollerna visa sig tydligare, och förvärfsfrekvensen sjunker något bland kvinnor. Deras inköpsärenden och ärenden för barnhämtande

eller -lämnande på dagis ökar däremot. Männen "hämtar och skjutsar annan person för dennes ärende" i en större omfattning än vad kvinnor gör, vilket beror på männens större biltillgång.

I gruppen 30-44 år är mönstret likartat med föregående grupp. Skillnaderna i könsroller visar sig dock ha utvecklats ännu mera markant än tidigare.

För 45-64-årsåldern förligger de största skillnaderna mellan män och kvinnor. Kvinnorna har en betydligt lägre aktivitets- och förflyttningsfrekvens än männen.

Männen håller på med skjutsningsaktiviteter i ungefär samma utsträckning som tidigare, medan kvinnorna gör de flesta inköpen.

I åldersgruppen 65 år och äldre är aktivitets- och förflyttningsfrekvensen i genomsnitt betydligt lägre än för övriga grupper. Inköp är dominerande förflyttningsorsak.

3.4.4 Olika restyper avseende färdmedels- och tidsfördelning

Förflyttningskrävande aktiviteters tidsfördelning har utvärderats för bl a bilförare, bilpassagerare samt bussresenärer.

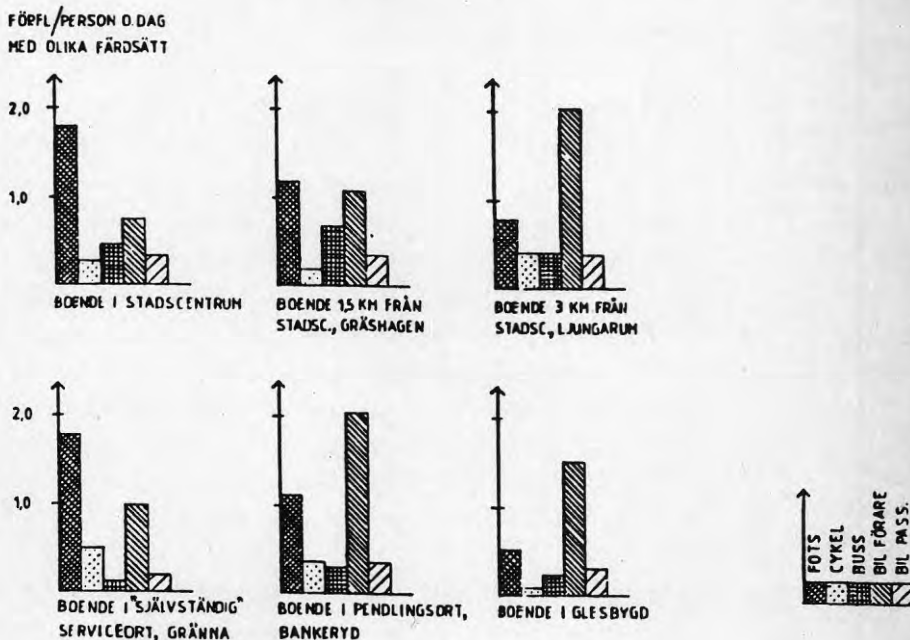
Av bilförarnas ärenden utgör arbetsresorna en stor andel. Av denna andel är det männen med sitt stora bilinnehav och sin höga förvärvsfrekvens som står för flertalet resor. Friluftsliv, nöjen samt besök i annans bostad är en annan stor ärendeandel för bilförarna.

Bilpassagerarna har låg frekvens utom vid arbetsresor och fritidsresor. Samåkningen till och från arbete torde dock ha kunnat vara betydligt mer omfattande ifall resavdragssystemet varit annorlunda upplagt (bilförare övergår till att bli bilpassagerare).

Buss utnyttjas speciellt för resor till och från arbete och skola på för- och eftermiddagar. Inköpsärenden och fritidsärenden utförs i ganska liten omfattning med buss.

3.4.5 Färdsätt vid olika reslängder

Figur 3.12 visar färdmedelsval för boende med olika avstånd till stadscentrum.



Figur 3.12 Färdmedelsval för boende i olika områden
Källa: Lundberg (1982)

De centralt boende går i betydligt större omfattning och använder cykel, buss och särskilt bil i avsevärt mindre omfattning än vad de längre ut boende gör. Detta faller sig helt naturligt, eftersom de centralt boende har gångavstånd till de flesta viktiga målpunkter.

Vid drygt en kilometers avstånd från stadscentrum avtar gångtrafiken till förmån för bussåkandet. Användandet av cykel är mindre i Jönköping än i andra städer av motsvarande storlek, framför allt p g a ofördelaktig topografi.

I Ljungarum på 3 km avstånd från stadscentrum används dock cykel i relativt stor omfattning. Anledningen är mildare topografi än i övriga Jönköping, väl utbyggt cykelsystem samt bristfällig busstrafikförsörjning.

De hittills nämnda områdena har relativt hög andel flerbostadshus. I villaområden är bussanvändningen ännu lägre än i de ovanstående områdena och bilanvändningen högre till följd av skillnader både i bussresestandard och i ekonomiska förutsättningar.

För boende i skilda områden utanför centralorten råder stora skillnader i färdmedelsanvändning. Den tidigare självständiga kommunen Gränna fungerar fortfarande tämligen oavhängigt centralorten vad gäller arbetsmarknad och service, vilket ger en betydligt lägre bilanvändning än för exempelvis pendlingsorten Bankeryd. Med anledning av de korta avstånden är gång- och cykelandelen hög. Bussandelen är däremot mycket låg. Även bilandelen är relativt låg beroende på den höga gång- och cykelandelen. De korta avstånden och hög självförsörjningsgrad på arbetsplatser och service leder till ett litet trafikarbete och låg energiåtgång per capita.

Ett helt annorlunda mönster visar pendlingsorten Bankeryd. Denna pendlingsort har stora likheter med pendlingsytterområdena i centralorten. De längre resavstånden medför dock betydligt större trafikarbete och energiåtgång. Bilavdragen ger avsevärda kostnadslättnader och stimulerar bilpendlingen speciellt för boende i orter av detta slag.

För de glesbygdsboende gäller lägre resfrekvens än för övriga kommunbor samt stark bildominans.

3.5 Avslutning

Både TPR (1982:2) och Asp-Lundin (1980) poängterar att arbetsresorna spelat en avgörande roll för investeringar och dimensionering av trafikanläggningar och kollektiv-

trafikdriften. (Arbetsresorna infaller under ett fåtal timmar morgon och kväll.) Däremot värderar författarna arbetsresornas totala betydelse olika.

TPR (1982:2) menar att arbetsresornas betydelse är i ökande och visar detta genom att jämföra olika restypers utveckling under 1970-talet. Därvid framkommer att arbetsresorna ökat mest. Ser man på transportarbetet över en något längre period, 1950-1980, har dock arbetsresornas andel i personkm legat konstant på 17-18 %.

Asp-Lundin (1980) anser att arbetsresornas betydelse har överskattats (och att besöks- och fritidsresornas betydelse underskattats). Arbetsresornas antal är betydande, däremot har de ofta en kortväga karaktär och är inte lika betydelsefulla om man räknar transportarbetet. I personkm beräknar Asp-Lundin (1980) arbets- och skolresor till 21 % av totalt antal utförda personkm år 1978.

Ser man alltså till arbetsresornas andel av det totala transportarbetet, är de olika författarna i det närmaste överens. Arbetsresorna har ökat mer än andra restyper, just under 1970-talet, vilket beror på decentraliseringen av bebyggelsen under detta årtionde.

När det gäller arbetsresornas fördelning på färdmedel är även Asp-Lundins (1980) och TPR:s (1982:2) uppgifter likartade. Bilen har totalt sett en dominerande ställning vid arbetsresor. Uppgifterna varierar mellan 50-70 %. Enligt TPR:s (1982:2) uppdelning är bilanvändningen störst vid de regionala arbetsresorna. Andelen kollektivtrafikanter varierar i studierna mellan 17-20 %. Asp-Lundin (1980) poängterar att kollektivtrafikens största betydelse är just för arbets- och skolresor.

En jämförelse mellan de övergripande data som redovisas med Lundbergs (1982) jönköpingsundersökning visar sig i viss mån vara svårt, då olika sifferuppgifter inte är direkt jämförbara. Jönköping ligger dock i tätortsregion 3 - större tätorter. Jämför man Jönköping med andra stä-

der inom samma tätortsgrupp med avseende på färdmedelsval, visar det sig att cykelåkandet är betydligt mindre i Jönköping, vilket sannolikt beror på stadens topografi.

Asp-Lundin (1980) redovisar procentuell ärendefördelning av antal resor som bilförare, bilpassagerare samt kollektivtrafikresor. Dessa uppgifter är jämförbara med Lundbergs tidsfördelning på ärenden för samma trafikantgrupper som ovan. Uppgifterna visar sig stämma mycket väl överens. Bilförarnas tyngdpunkt ligger på arbetsresor. För bilpassagerarnas del är det arbets- och fritidsresor som är dominerande andel. För kollektivtrafikens del är det arbets- och skolresor som är mest betydelsefulla.

Vad gäller färdmedelsfördelningens regionala mönster överensstämmer Asp-Lundins (1980) och TPR:s (1982:2) uppgifter väl. Båda anger bilresandets andel vid arbetsresor som minst i Stockholm och högst i mindre tätorter och landsbygd. Resultatet för kollektivresor är motsatt. Kollektivreseandelen är liten i alla regioner utom storstäderna och då framför allt Stockholm, som har en mycket dominerande ställning i kollektivtrafikavseende.

4 RESAVDRAG - ENERGIFÖRBRUKNING

4.1 Inledning

Ytterligare en bakgrundsfaktor till resavdragen diskuteras, nämligen energiaspekten. Mycket är undersökt och skrivet kring energi. I föreliggande arbete kommer två aspekter av energi, som har direkt koppling till resavdragssituationen, att redovisas. Dels har TPR (1982:2) studerat drivmedelsförbrukningen för bilpendling, där man bl a kopplar samman kollektivreseandel, relativ drivmedelsförbrukning samt genomsnittligt resavdrag per person och år. Dels har Lippoy (1982) och Scandiaconsult AB (1982) studerat bebyggelsestrukturens och trafiksystemens betydelse för att spara energi. Mot bakgrund av de samband som TPR (1982:2) påvisar mellan energiförbrukning vid bilpendling och resavdragens storlek, är även denna diskussion intressant som bakgrund till de mer direkta studierna av resavdragen som följer.

4.2 Drivmedelsförbrukningen vid arbetsresor

Bilpendlingens drivmedelsförbrukning har beräknats (TPR 1982:2) med hjälp av antalet "bil som förare" i FoB-75, beräknade medelreslängder och resefrekvenser.

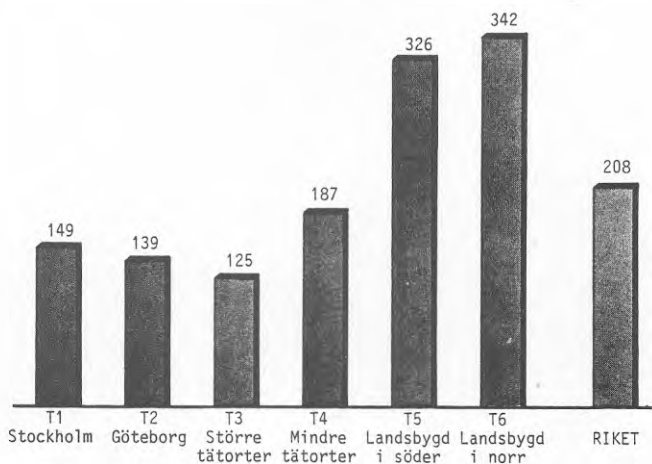
Drivmedelsförbrukningen för bilpendling utgör den helt övervägande delen av den totala energiförbrukningen för arbetsresor. Drivmedelsförbrukningen för bilpendling utgör vidare ett bra mått (felet är relativt litet) på energiåtgången för arbetsresor, speciellt vad gäller jämförelser mellan olika regioner och orter.

Den relativa drivmedelsförbrukningen ökar i genomsnitt med 6 % om kollektivtrafiken medräknas. Felet blir dock olika stort i olika regioner. I stockholmsregionen, med högst andel kollektivresor, blir ökningen ca 20 %, i Göteborg ca 13 % och i medelstora tätorter ca 10 %. På landsbygden (region T4-T6) blir felet försumbart p g a den låga andelen kollektivresor.

Den relativa drivmedelsförbrukningen redovisas i liter/förvärvsarbetande och år, eftersom det utgör det bästa måttet vid jämförelsen mellan olika regioner.

Drivmedelsförbrukningen för bilpendling sätts i relation till samtliga förvärvsarbetande, även till dem som inte åker bil. Härigenom framkommer en regions eller Orts energieffektivitet ur arbetsresesynpunkt.

I figur 4.1 åskådliggörs drivmedelsförbrukningen i liter/förvärvsarbetande och år för invånare i olika T-regioner.



Figur 4.1

Drivmedelsförbrukning för bilpendling i liter per förvärvsarbetande och år redovisad för olika T-regioner. Drivmedelsförbrukningen för bilpendling är relaterad till det totala antalet förvärvsarbetande i respektive region och utgör ett mått på regionens energieffektivitet. Beräkningar utförda med utgångspunkt i FoB-75. Avser förvärvsarbetande nattbefolkning 20-wh

Källa: TPR (1982:2)

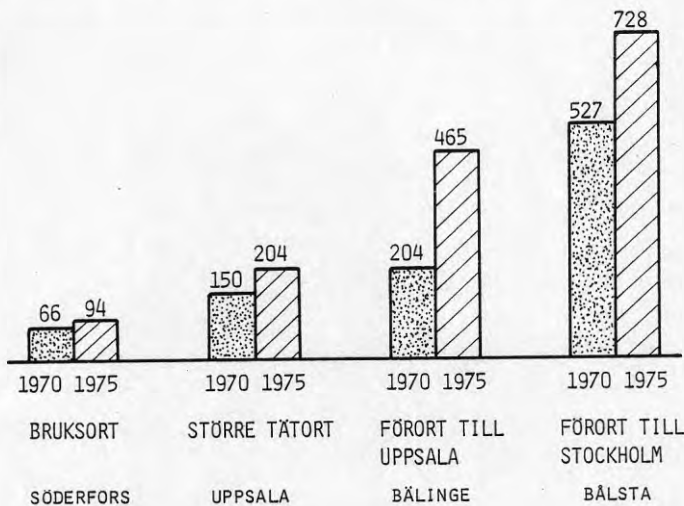
Den högsta drivmedelsförbrukningen har invånare i glesbygd och mindre tätorter. I region T5 är förbrukningen 326 l/förvärvsarbetande och år. Motsvarande siffra för region T6 är 342 l/förvärvsarbetande och år. Dessutom är drivmedelsförbrukningen i region T6 dubbelt så stor som i region T3 (medelstora tätorter med mer än 25 000

invånare), som har den lägsta förbrukningen med 125 l/förvärvsarbetande och år. Riksgenomsnittet är 208 l/förvärvsarbetande och år.

I förhållande till sin omfattning har de regionala arbetsresorna mycket stor betydelse för drivmedelsförbrukningen. Bland förvärvsarbetande gjorde 66 % lokala arbetsresor, medan 34 % pendlade regionalt.

Det motsatta förhållandet uppstår om man beräknar drivmedelsförbrukningen för bilpendling. De regionala resorna står för två tredjedelar av förbrukningen, medan de lokala resorna står för en tredjedel. Orsaken är den längre medelreslängden för regionala resor samt att gång-, cykel- och kollektivtrafiken har stor betydelse för de lokala resorna.

Även inom en region kan arbetsresornas struktur variera. Ett exempel på hur drivmedelsförbrukningen för bilpendling varierar mellan olika ortstyper visas i figur 4.2



Figur 4.2

Drivmedelsförbrukningen för bilpendling i liter per förvärvsarbetande och år samt utvecklingen 1970-75 för några olika ortstyper. Avser förvärvsarbetande nattbefolkning 20-wh.

Källa: TPR (1982:2)

I Stockholms län skiljer sig arbetsresornas struktur väsentligt mellan olika delar. För invånare i den inre delen av regionen (Stockholms tätort - tunnelbanans influensområde) är kollektivreseandelen över 50 %, den relativa drivmedelsförbrukningen 110 l/förvärvsarbete och år samt medelresavdraget knappt 1 300 kr/år. För invånarna i de yttre förorterna (pendeltågens influensområde) är kollektivandelen knappt 40 %, drivmedelsförbrukningen 280 l/förvärvsarbete och år samt medelresavdraget 2 100 kr/år.

För invånarna i återstående landsbygd och små tätorter med mindre än 5 000 invånare är kollektivreseandelen 14 %, den relativa drivmedelsförbrukningen 500 l/förvärvsarbete och år samt det genomsnittliga resavdraget 3 000 kr/person och år.

4.3 Bostäders och arbetsplatsers lokalisering - betydelse för energiåtgång

Lippoy (1982) har behandlat olika möjligheter att spara energi inom persontransportområdet. I första hand belyses betydelsen av faktorer som markanvändningsplanering, fysisk struktur, trafiksystemens utveckling, trafikeringsformer etc. Sambandet mellan t ex bebyggelseutformningen och trafiksystem är enligt författaren av avgörande betydelse för att spara energi.

Beräkningsexemplen i studien är hämtade från Lunds respektive Kalmars kommuner och utgör således detaljresultat. Många av studiens slutsatser anses dock ha generell giltighet.

Det intressanta med Lippoys (1982) studie ur resavdragsynpunkt är sambandet mellan olika typer av markanvändningsplanering och energiåtgång vid persontransporter. Närmare bestämt är det intressant att jämföra diskussionen kring bl a bostäders och arbetsplatsers lokalisering, olika tätortsstrukturer och boendetäthetens betydelse för energiåtgången vid persontransporter - med resavdragens samband med samma faktorer.

Lippoy (1982) har i studien gjort ett beräkningsexempel för tre framtida markanvändningsalternativ. Befolkningsramen var given, däremot var syftet att få maximal variationsvidd i befolkningsfördelningen inom kommunens angivna markreserver enligt bebyggelseplanerna. Tätortsstrukturen kallades tät, normal respektive gles. Alternativen innebär att 79, 70 respektive 64 % av kommunens invånare bor i tätorten Lund. Försörjningsgraden av arbetsplatser och service i delområden har hållits på en likvärdig nivå. Samtidigt har transportsystemen vid de jämförande beräkningarna varit oförändrade.

Resultatet blir att den totala energiförbrukningen för persontransporterna varierar med ett intervall på ca 15 %. Den täta bebyggelsen förbrukar 9 % mindre än den normala och den glesa förbrukar 6,5 % mer energi. Förklaringen till resultatet är att de olika alternativen skiljer sig åt med avseende på olika reslängd, andelen gång- och cykelförflyttningar, kapacitetsutnyttjandet i kollektivtrafiksystemet m m. Förhållandet i energiförbrukning kan, enligt författaren, troligen användas som en ganska generell förklaring till skillnaden mellan olika tätorter.

Bebyggelsen som tillkommer och som lokaliseras olika i de tre alternativen svarar för en viss andel av den totala energiförbrukningen. Andelens storlek beror i sin tur på utbyggnadens storlek och områdets lokalisering.

Det har skett och sker en utglesning av bebyggelsen, vilket bl a förklaras av den ökande ytstandarden för hushållen samt en minskande hushållsstorlek som lett till ett ökat behov av nybyggande. Utglesningen av bebyggelsen medför att det i vissa bostadsområden är svårt att upprätthålla bl a kollektivtrafikförsörjningen. Vid nybyggande i utkanten av befintlig bebyggelse krävs dessutom oftast en förlängning av linjer med ett ökat antal vagn-km som följd.

På ett övergripande sätt föreligger ett visst samband mellan tätortsstorlek och bebyggelsetäthet. För biltra-

fiken innebär detta inte att medelreslängden ökar i samma förhållande som tätortsstorleken ökar. Vad gäller kollektivtrafiken har boendetätheten en större betydelse då energiåtgången höjs i glesa bostadsområden jämfört med täta, då det krävs längre linjelängd per invånare i det glesa alternativet. Boendetätheten påverkar som framgår ovan relationen mellan bil- och bussresor vad gäller energieffektiviteten i olika resrelationer.

I många kommuner diskuteras frågan om det är möjligt att minska transportarbetet genom en decentralisering av arbetsplatser och service. Avsikten kan vara att i olika kommundelar åstadkomma en balanserad sysselsättningsgrad.

Ett antal faktorer påverkar människors val av bostad och arbetsplats. Även tillgången till färdmedel är av betydelse. Om utbudet av möjliga arbetsplatser inom ett visst avstånd från bostaden är intressant för individen är starkt beroende av typ av sysselsättning och individens specialisering inom ett visst yrkesområde. Avståndskänsligheten varierar naturligtvis mellan olika individer och yrkesgrupper.

Om rekryteringen av anställda vid en arbetsplats sker lokalt, blir energiåtgången vid arbetsresor lägre än om arbetskraften är specialiserad med ett samtidigt stort pendlingsomland till arbetsstället. Lippoys (1982) slutsats är att verksamheter med specialiserad arbetskraft är mera känsliga för decentraliserad lokalisering ur energisynpunkt.

4.4 Exempel på energibesparingsåtgärder

Av den totala energiförbrukningen i Sverige i dag svarar transportsektorn för ca 20 %. Transportsektorns andel av den totala oljeförbrukningen utgör dock hela 33 %. På längre sikt finns det väsentliga sparmöjligheter att göra inom denna sektorn, då delar av bebyggelsestrukturen och trafiksystemen medför att vissa grupper har mycket hög energikonsumtion.

Scandiaconsult AB:s (1982) beräkningsexempel i rapporten är grundat på en tänkt medelstor kommun med 100 000 invånare. Kommuninvånarnas resande har hämtats från RVU -79 för Jönköping samt RVU-74 för Umeå.

Beräkningarna är avgränsade till persontrafik måndag-fredag och till åldersgruppen 18-64 år, vilket utgör 60 % av befolkningen. Denna avgränsning står för den absoluta huvuddelen av energikonsumtionen i trafiken.

Den antagna geografiska befolkningsfördelningen i kommunen ser ut på följande sätt:

Tabell 4.1 Geografisk befolkningsfördelning

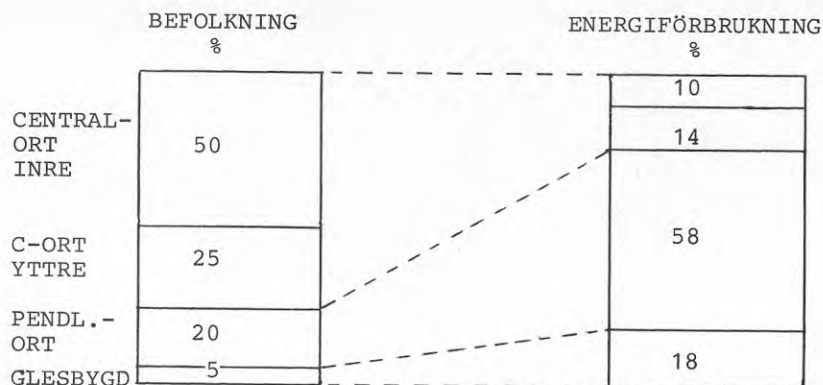
Kommundel	Invånare	Pendlingslängd (genomsnitt)
Centralort inre	50 000	2 km
Centralort yttre	25 000	4 km
Pendlingsorter	20 000	20 km
Glesbygd	5 000	25 km

Källa: Scandiaconsult AB (1982)

Figur 4.3 nedan anger befolkningsandelarna i olika kommundelar respektive deras andelar av energiförbrukningen i trafiken med dagens resmönster. Observera pendlingsorternas höga energiförbrukning. Denna har orsakats av bl a resavdragen och bostadsfinansieringssystemen.

Olika energibesparingsmöjligheter med successivt genomförande under en 10-årsperiod ställs upp. Åtgärdernas storlek har grundats på rimlighetsbedömningar. Antaganden och resultat bör enligt rapporten ses som ett inledande diskussionsunderlag. Sådana åtgärder är:

1. Kompletteringsbyggande/förtätning centralt i stället för utglesning och perifert byggande
2. Ökad självförsörjningsgrad på arbetsplatser i pendlingsorter samt centralort yttre, 50 % i stället för 25 %.



Figur 4.3 Andel av befolkningen i olika kommundelar och deras andelar av energiförbrukningen i trafiksystemet

Källa: Scandiaconsult AB (1982)

3. Överföring till mindre energikrävande färdmedel
 - från bil till buss
 - från bil till gång och cykel
 - från buss till gång och cykel

4. Ökad samåkningsgrad

Tabell 4.2 visar besparingspotentialernas relativa storlek. Varje åtgärd är dels satt i relation till den totala besparingen, dels till den totala energiförbrukningen.

Som framgår av tabell 4.2 kan ett kompletteringsbyggande /förtätning i centrala lägen på 10 års sikt ge ganska stora energibesparingar.

En ökad självförsörjningsgrad på arbetsplatser i kommunens yttre delar skulle ge betydande möjligheter till energibesparingar, om lokal arbetskraft kunde rekryteras.

En övergång från bil- till bussåkande kan medföra stora "vinster". Övergången åstadkommes främst genom ändrade regler för resavdrag samt ökad effektivisering av busslinjenät.

Tabell 4.2 Besparingspotentialernas relativa storlek år 10

Åtgärd	% av total energibesparing	% av total energiförbrukning
<u>Kompletteringsbyggande</u>	32	12
Förtätning centralt i st f utglesning och perifert byggande		
Nettoeffekt		
i förh till	10 000 fler boende i c-ort	
utglesn och	inre (5 000 fler än idag)	
perif byggande	5 000 färre boende i c-ort	
	yttre (lika som idag)	
	5 000 färre boende i c-ort	
	i pendelort (lika som idag)	
<u>Ökad självförsörjningsgrad i pendlingsorter</u>	21	8
50 % självförsörjningsgrad i st f 25 %		
<u>Ökad självförsörjningsgrad i centralort yttre</u>	5	2
50 % självförsörjningsgrad i st f 25 %		
<u>Överföring från bil till buss</u>	26	10
50 % ökad bussfrekvens för förvärvsarbetande		
25 % ökad bussfrekvens för övriga		
<u>Överföring från bil till gång och cykel</u>	5	2
25 % av bilförfl \leq 4 km till gång och cykel		
<u>Överföring från buss till gång och cykel</u>	2	1
25 % av bussförfl \leq 4 km till gång och cykel		
<u>Ökad samåkningsgrad</u>	9	4
50 % ökning av passagerare från bel.grad 1,2 till 1,3		
<u>SUMMA</u>	100	39

Källa: Scandiaconsult AB (1982)

Ökat användande av gång och cykel som förflyttningssätt beräknas endast ge marginella besparingar. I kombination med förtätat bostadsbyggande och ökad självförsörjningsgrad på arbetsplatser i den egna kommundelen kan dock denna åtgärd få betydelse.

En ökad samåkningsgrad kan även medföra betydande energibesparingar. Återigen har utformningen av resavdragsreglerna en avgörande betydelse för effekterna.

4.5 Avslutning

Enligt TPR (1982:2) har invånare i glesbygd och mindre tätorter den högsta drivmedelsförbrukningen. Medelstora tätorter med mer än 25 000 invånare har den lägsta förbrukningen.

De regionala arbetsresorna förbrukar mest energi och står för 2/3 av förbrukningen. De lokala arbetsresorna står för 1/3.

Även inom en region kan arbetsresornas drivmedelsförbrukning variera. Rent generellt kan ett samband sägas gälla mellan: hög kollektivresandel, låg relativ drivmedelsförbrukning samt lågt medelresavdrag - och motsatsen: låg kollektivresandel, hög drivmedelsförbrukning och högt medelresavdrag.

Lippoy (1982) visar hur energiförbrukningen varierar vid tät, normal respektive gles bebyggelsestruktur. Den täta bebyggelsen förbrukar 9 % mindre energi än den normala, och den glesa förbrukar 6,5 % mer energi. Förklaringen till detta är att alternativen skiljer sig åt med avseende på olika reslängd, andelen gång- och cykelförflyttningar, kapacitetsutnyttjandet i kollektivtrafiken etc.

Scandiaconsult AB (1982) visar i ett beräkningsexempel, där en uppdelning av en kommun med 100 000 invånare gjorts i centralort inre, centralort yttre, pendlingsorter och glesbygd, hur pendlingsorterna dominerar stort i energiförbrukning.

Några förslag för att minska energiåtgången ges: bl a förtätning av bebyggelsen, ökad självförsörjningsgrad på arbetsplatser speciellt i pendlingsorterna, övergång från bil- till bussåkande. Denna övergång åstadkommes främst genom ändrade regler för resavdrag samt effektivare busslinjenät.

5 RESAVDRAG I ETT ANTAL LÄNDER

5.1 Sverige

Rätten att göra avdrag för "skäliga" kostnader för resor till och från arbetsplats i inkomstdeklarationen regleras i kommunalskattelagen och har anor ända från slutet av 1920-talet. I slutet av 1950-talet uppmärksammades speciellt frågan om rätten till avdrag för kostnad för resor med bil till och från arbetsplats. Frågeställningen var kopplad dels till rätten överhuvudtaget att göra avdrag för resor med bil, dels under vilka förutsättningar och med vilka belopp avdrag skulle medgivas.

De regler som beslutades var att som skälig kostnad för resor till och från arbetsplats vid taxering skulle gälla lägsta avgift för tillgängligt allmänt kommunikationsmedel. Om man vid arbetsresorna använder bil i stället, bör skäligt avdrag medges för milkostnaden under förutsättning att:

- vägvståndet mellan bostaden och arbetsplatsen uppgår till minst en mil (jfr nuvarande regler som stipulerar ett avstånd på endast fem kilometer)
- användandet av bil i stället för det allmänna kommunikationsmedlet medför en tidsvinst av minst en och halv timme sammanlagt för fram- och återresan.

Om den skattskyldige överhuvudtaget inte har tillgång till allmänt kommunikationsmedel för arbetsresa utan är tvungen att använda bil, bör skäligt avdrag för bilkostnad medges om vägvståndet mellan bostad och arbetsplats uppgår till minst en mil.

Schablonmässiga avdrag för bilresor infördes först från 1958 års taxering. Dessförinnan hade rätten att dra av för bilresor varit en "förhandlingsfråga" mellan den skattskyldige och taxeringsmyndigheterna. I tabell 5.1 redovisas hur avdragsbeloppens storlek förändrats sedan de infördes.

Tabell 5.1 Utveckling av bilavdragets storlek under perioden 1957-1982, kronor per mil

Inkomstår	Upp till 1 000 mil	Mer än 1 000 mil
1957	1.70	1.70
1958	1.70	1.70
1959	1.70	1.70
1960	1.70	1.70
1961	1.80	1.80
1962	1.80	1.80
1963	1.80	1.00
1964	1.80	1.00
1965	2.00	1.20
1966	2.00	1.20
1967	2.25	1.50
1968	2.50	1.75
1969	3.00	2.00
1970	3.00	2.00
1971	3.30	2.10
1972	3.40	2.10
1973	3.50	2.20
1974	3.80	2.50
1975	4.10	2.70
1976	4.60	3.00
1977	5.20	3.20
1978	5.60	3.40
1979	6.10	3.60
1980	7.00	4.40
1981	8.40	5.10
1982	9.30	5.70

Källa: Riksskattenämndens respektive Riksskatteverkets anvisningar för olika år

Inkomståret 1963 differentierades avdragsbeloppet till ett belopp upp till 1 000 mils årlig körning och ett lägre belopp för sträckor härutöver. Anledningen till att denna regel infördes var att avdragsbeloppets storlek tidigare ibland blev oproportionerligt stort i förhållande till inkomsten.

Nuvarande svenska bestämmelser innebär att avdrag medges för kostnad för resor till och från arbetsplatsen om denna är belägen så långt från bostaden att fortskaffningsmedel måste anlitas och har anlitats. Ålder, handikapp eller liknande kan ge rätt till avdrag även vid kortare avstånd.

Beträffande bilresor gäller fram till och med inkomståret 1981 att avdrag medgavs om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen var minst fem kilometer och om tidsvinsten vid bilresa jämfört med allmänna kommunikationsmedel normalt uppgick till minst 90 minuter dagligen. Om den skattskyldige regelmässigt använder bilen i tjänst, medges oftast avdrag för bilkostnader för resor mellan bostad och arbetsplats oavsett avstånd och tidsvinst. Fr o m inkomståret 1982 infördes nya regler gällande resavdrag. Dessa innebär att avdraget reduceras med 1 000 kr för alla. För bilresenärer gäller vidare att tidsvinsten måste vara minst två timmar per dag i stället för som tidigare 1,5 timmar.

Saknas allmänt kommunikationsmedel, kan avdrag för kostnader för resa mellan bostad och arbetsplats ändå medges oavsett tidsvinsten, under förutsättning att avståndet är minst två kilometer. Vad gäller personer som p g a hög ålder, sjukdom eller handikapp måste använda bil medges avdrag för de verkliga kostnaderna för resor mellan bostad och arbetsplats. De schablonmässigt beräknade beloppen användes således inte. I dessa fall finns inga restriktioner avseende reslängd eller tidsvinst.

Bilavdraget fastställs årligen av Riksskatteverket. Avdraget beräknas enligt en schablon baserad på genomsnittliga kostnader för en mindre bil och med hänsyn till både kostnader som är beroende av körd vägsträcka (s k milbundna kostnader) och övriga kostnader för bilen (årsbundna kostnader).

5.2 Resavdrag i en internationell belysning

5.2.1 Allmänt

För att få perspektiv och jämförelsemöjligheter på det svenska avdragssystemet har material samlats in från 11 andra västländer. Två frågeställningar har varit aktuella, nämligen

- om ett resavdragssystem existerar

- hur det är konstruerat och vilka belopp det rör sig om.

I det följande ges en kortfattad presentation av de olika ländernas regler.

5.2.2 Norge¹⁾

De norska reglerna innebär att man äger rätt att under bestämda villkor göra avdrag för nödvändiga utgifter i samband med resa mellan bostad och arbetsplats. Den skattskyldige har i princip ingen rätt till avdrag med större belopp än de utgifter han/hon faktiskt har haft. Utgifter för resor mellan bostad och arbetsplats omfattas av det s k minimiavdraget, vilket omfattar personer med inkomster enligt vissa bestämda regler. Utgifter för arbetsresor kan dock förändras genom tillägg till minimiavdraget för belopp som överstiger 400 Nkr.

Normalt krävs det ett avtånd på minst 2,5 km varje väg mellan bostad och arbetsplats för att få göra avdrag. Avdrag kan få göras för kortare avstånd än ovan angivet p g a ålder, handikapp eller sjukdom.

Om villkoren för avdrag är uppfyllda, anses utgifterna för resa med offentliga transportmedel som nödvändiga resutgifter mellan bostad och arbetsplats. Det rimligaste biljettpriset ligger till grund. Avdrag beräknas därför efter månadskort eller annan rabattform.

Gör den skattskyldige avdrag för väsentligt dyrare transportmedel än nödvändigt, krävs bevis för att det dyrare transportmedlet faktiskt använts.

För användning av egen cykel är avdraget 400 Nkr/år. För moped och motorcykel godkänns avdrag på 0,40 Nkr/km.

Användandet av egen bil mellan hem och arbetsplats räknas i allmänhet som privatkörning. Detta gäller även för

1) Uppgifterna är hämtade från Skattedirektoratet.

den skattskyldige som använder bilen för yrkeskörning i arbetet. Har en skattskyldig använt egen bil till och från arbetsplatsen, medges som regel endast avdrag med det belopp som motsvarar allmänt kommunikationsmedel. Det är endast merutgifter vid bilanvändandet som anses som avdragsgilla. Avdrag för utgifter vid användandet av egen bil kan göras om offentligt transportmedel inte finns och avståndet är minst 2,5 km varje väg.

I de fall avdrag för resa med egen bil godkänns är avdraget 1,10 Nkr/km. Om den skattskyldige kan använda offentligt kommunikationsmedel en del av avståndet till arbetsplatsen och där avståndet mellan hemmet och hållplatsen överstiger 2,5 km, har man i princip rätt till avdrag för resa med egen bil till hållplats, därefter får avdrag göras för allmänt kommunikationsmedel.

När användandet av offentliga kommunikationsmedel medför en väntetid på över 2 timmar vid en resa fram och tillbaka mellan bostad och arbetsplats, har man rätt att göra avdrag för bruk av egen bil. Med väntetid menas den totala tiden:

- då den skattskyldige på grund av de allmänna kommunikationerna kommer för tidigt till arbetsplatsen
- för väntetid på arbetsplatsen efter arbetets slut
- där flera allmänna kommunikationsmedel används och då för väntetid och gångtid mellan dessa.

Föreligger det tvivel om att användandet av allmänna kommunikationsmedel medför 2 timmars väntetid, anses det rimligt att bruk av egen bil godkänns om grundkravet på 2,5 km avstånd är uppfyllt.

För samåkning gäller att avdraget begränsas till de faktiska utgifter som transporter har medfört för den enskilde. Ett tillägg till det vanliga avdraget på 1,10 Nkr/km får göras med 0,15 Nkr/passagerarkm för bilförare

kommunikationsmedel bara kan utnyttjas ena resvägen. Vidare anses det inte möjligt att nyttja allmänt kommunikationsmedel om väntetid eller restid överstiger vissa tidsmässiga gränser.

Vad gäller väntetiden anges följande:

Allmänt kommunikationsmedel anses inte kunna utnyttjas om väntetiden är 90 minuter eller mera dagligen. Med väntetid menar man den totala tiden mellan:

- a) ankomst av ett transportmedel och avgång av ett annat
- b) ankomst till arbetsplatsen och arbetsdagens början
- c) arbetsdagens slut och avgångstiden för allmänt kommunikationsmedel.

Om den skattskyldige har flexetid, beräknas väntetiden i förhållande till den faktiska arbetstidens början och slut.

Vad gäller transporttiden anges följande:

Man äger rätt att göra avdrag för användande av egen bil när resa med allmänt kommunikationsmedel tar dubbelt så lång tid som resa med egen bil och tidsvinsten är minst två timmar per dag. Transporttiden med allmänt kommunikationsmedel utgörs av den totala tiden mellan resans början och arbetsdagens början samt mellan arbetsdagens slut och resans slut. Med transporttid med egen bil förstås den tid det tar att resa från bostad till arbetsplats med normal hastighet. Vad gäller avståndet mellan bostad och arbetsplats gäller normalt att avdrag inte tillåts om den samlade ressträckan understiger 1,8 km.

Vissa regler ges också vid samåkning. Sålunda skall bilägaren ta ut ersättning från medåkande som inkomst och dra av den faktiska utgiften. Medåkande kan dra av ersättningen med högst priset för billigaste allmänna kommunikationsmedel (minus 2 000 Dkr). Medåkande kan inte dra av kostnader beräknade utifrån reglerna för resa med egen bil.

Personer som p g a handikapp eller sjukdom har extrautgifter för arbetsresorna får under vissa betingelser göra avdrag överstigande de normala avdragsmöjligheterna.

Avdragsbeloppet vid användande av bil, motorcykel samt scooter är för tiden 1/1-31/7 1982 96 D öre/km och 1/8-31/12 1982 104 D öre/km. För moped och cykel gäller 20 D öre/km.

5.2.4 Finland¹⁾

Den generella regeln för resavdrag i Finland är att reskostnaderna mellan bostad och arbetsplats dras av i enlighet med avgift för billigaste fortskaffningsmedel, dock är det högsta avdragsgilla beloppet 15 000 mark per år. Billigaste fortskaffningsmedel är allmänt trafikmedel: tåg, buss, spårvagn eller båt. Reskostnaden godkännes enligt billigaste resklass och -taxa. Som billigaste taxa betraktas månadskort, seriebiljett eller annan rabattbiljett om sådan kan fås.

Om allmänt kommunikationsmedel saknas eller om den skattskyldige genom t ex handikapp eller annan sjukdom inte kan resa kollektivt, kan man betrakta även annat trafikmedel som billigaste fortskaffningsmedel. Enligt gällande direktiv från finska skattestyrelsen kan annat än allmänt trafikmedel anses såsom billigaste fortskaffningsmedel även under följande omständigheter:

1. om användandet av annat trafikmedel som en följd av olämpliga tidtabeller kan förkorta väntetiden under en tur- och returresa med totalt minst två timmar.
2. om allmänt trafikmedel kan utnyttjas under en del av arbetsresan, men sträckan till fots i en riktning sammanlagt skulle bli minst tre kilometer.
3. om resan till eller från bostaden sker nattetid.

1) Uppgifterna är hämtade från finska Skattestyrelsen och avser inkomståret 1982.

Vad gäller möjligheterna att använda egen bil (eller annat icke-allmänt fordon) finns inga generella regler. Om man använt t ex egen bil och vill ha kostnaderna godkända som avdrag, måste man motivera sitt yrkande och ange sina speciella skäl. Vidare skall man framlägga en verifierad eller annan tillförlitlig utredning över kostnaderna.

5.2.5 Västtyskland¹⁾

Avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats i Västtyskland är reglerat av inkomstskattelagen. Motivet bakom reglerna är att arbetsplatsens sfär ej börjar först vid arbetsplatsen utan att även vägen till och från bostaden hör hit. Arbetsresorna är att betrakta som förvärvskostnader såvitt de är rimliga. Under vissa omständigheter kan även taxiresor anses vara rimliga.

Vid resor med offentliga transportmedel är beräkningen baserad på färdsträckan, i andra fall räknas den kortaste möjliga vägförbindelsen. Vid användandet av egen bil kan även en längre vägsträcka accepteras, om denna kan anses vara uppenbart gynnsammare.

Vid färd med egen bil är avdragen lagligt begränsade. För varje arbetsdag som bilen används får avdrag göras med följande belopp:

- a) bil 0,36 DM/km
- b) motorcykel 0,16 DM/km.

Dessa belopp svarar för alla tänkbara kostnader, inklusive förslitning, räntor för lån i samband med bilinköpet samt eventuella parkeringsavgifter.

För personer med handikapp gäller speciella regler.

Generellt får avdrag göras för bara en resa till och från arbetet per dag (även om flera resor görs).

1) Uppgifterna är hämtade från Der Bundesminister der Finanzen och gäller inkomståret 1982.

5.2.6 Schweiz¹⁾

Reskostnader är avdragsgilla för nödvändiga resor mellan bostad och arbetsplats, såvida det rör sig om beaktansvärda avstånd. Vid användande av offentliga transportmedel får avdrag göras motsvarande de faktiska kostnaderna.

Avdrag för användande av cykel får göras med ett belopp upp till 200 S fr/år. Används motorcyklar och mopeder får avdrag göras med högsta belopp på 350 S fr/år.

Om offentliga transportmedel av olika skäl inte kan användas får avdrag göras för resa med egen bil med ett belopp av 50 S rp (rappe)/km. Avdragen för middagsresor får dock ej överstiga 7 S fr/dag.

5.2.7 Belgien²⁾

Avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats är möjliga att göra för skattskyldiga, dock med ett högsta belopp av 5 000 belgiska franc/år.

5.2.8 Nederländerna³⁾

Enligt det nederländska skattesystemet har man rätt att göra avdrag för arbetsresor om man reser fram och tillbaka samma dag minst en gång i veckan. Beloppet är avståndsrelaterat och inte nödvändigtvis lika med de verkliga kostnaderna. Kopplingen till kostnaden för resor med kollektiva färdmedel är klart uttalad. År 1982 var avdragsbeloppen följande:

1) Uppgifterna är hämtade från Eidgenössische Steuerverwaltung och gäller inkomståret 1982.

2) Uppgifter hämtade från Ministry of Economic Affairs gällande år 1979.

3) Uppgifter från det nederländska finansdepartementet.

<u>Avstånd enkel väg</u>	<u>Avdragsbelopp</u>
- 10 kilometer	200 H Fl
10 - 15 "	920 "
15 - 20 "	1 240 "
20 - 30 "	1 730 "
30 - 40 "	2 210 "
40 - 50 "	2 700 "
50 - "	3 260 "

5.2.9 Länder utan resavdrag

I Frankrike¹⁾, Storbritannien²⁾, USA³⁾ samt Kanada⁴⁾ förekommer inga avdragsmöjligheter för ordinära typer av resor mellan bostad och arbetsplats.

1) Uppgifterna härstammar från Bureau d'Information Culturelle år 1983.

2) Uppgift från Inland Revenue, Technical Division år 1983.

3) Uppgift från Department of the Treasury/Internal Revenue Service år 1983.

4) Uppgift från Revenue Canada Taxation år 1983.

II RESAVDRAG - ERFARENHETER FRÅN OLIKA SVENSKA STUDIER

6 ALLMÄNT OM RESAVDRAG

6.1 Inledning

TPR (1982:2) redovisar resavdragens omfattning och fördelning enligt några olika källor. Man har bl a använt sig av SCB:s databas INKOPAK. Därigenom har det blivit möjligt att redovisa resavdragen på s k T-regioner och län. Redovisningen på T-regioner innebär en direkt koppling till den tidigare diskussionen om resvanor (kapitel 3) och särskilt då arbetsresornas betydelse. Även kopplingen till det tidigare påvisade sambandet mellan kollektivresandel, relativ drivmedelsförbrukning samt genomsnittligt resavdrag per person och år (avsnitt 4.2) är naturligtvis mycket intressant.

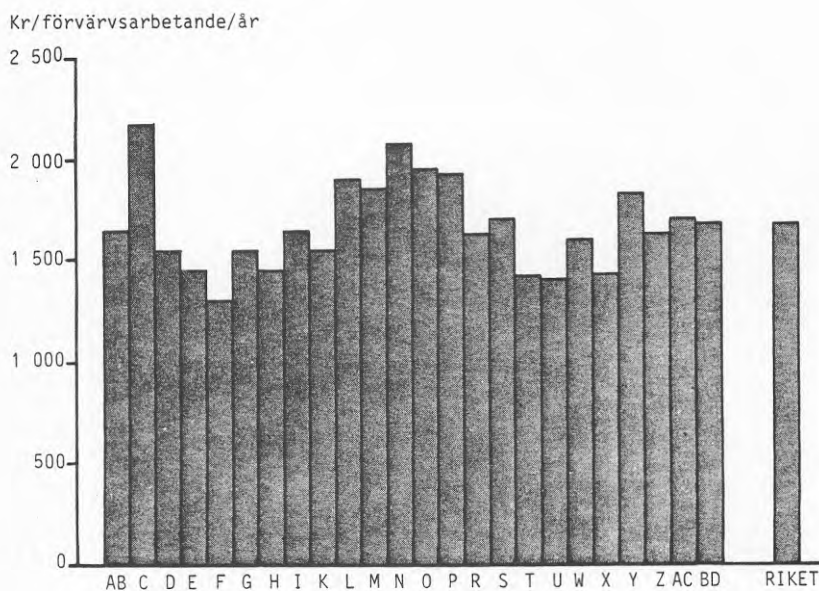
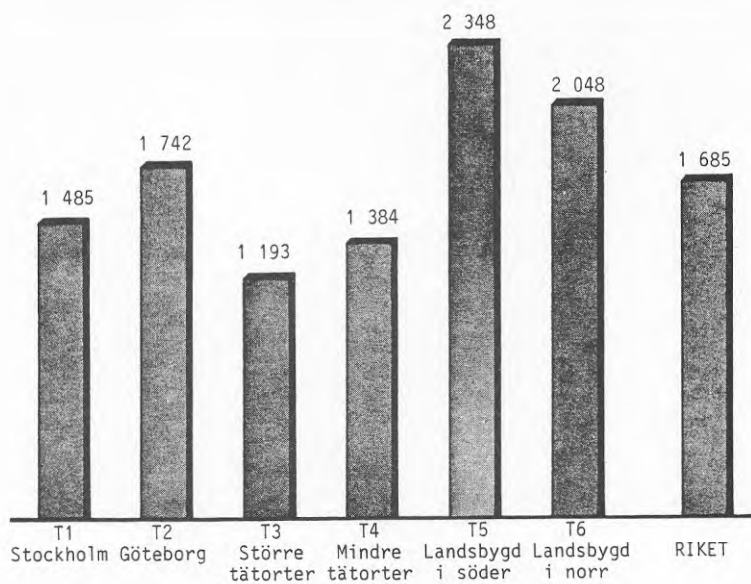
Vidare används i rapporten Riksrevisionsverkets (RRV:s) stickprovsundersökning bland personer med inkomstdeklaration från år 1977.

TPR (1982:2) söker även beräkna effekterna av de ändringar som infördes i avdragsreglerna fr o m inkomståret 1982.

Slutligen görs ett försök att uppskatta den "verkliga" färdmedelsfördelningen, eftersom olika undersökningar har visat på olika resultat. Vilka färdmedel som används är naturligtvis även grundläggande ur resavdragssynpunkt.

6.2 "INKOPAK" och RRV:s undersökningar

Fr o m inkomståret 1978 har det genom den årliga databehandlingen av samtliga självdeklarationer (SCB:s databas "INKOPAK") blivit möjligt att redovisa resavdragen i kronor för olika regioner. I den föreliggande presentationen har resavdragen för inkomståret 1979 bearbetats. Nedanstående figur 6.1 visar resavdragen för olika T-regioner och län.



Figur 6.1 Resavdrag i kronor per förvärsarbetande och år för olika regioner och län år 1979. Bearbetning av INKOPAK 1979. (Förvärsarbetande 20 tim och mer)

Källa: TPR (1982:2)

Riksgenomsnittet är 1 685 kronor per förvärvsarbetande och år. Trots stora variationer kan dock sägas att de största avdragen görs i glesbygd och mindre tätorter i södra och norra Sverige (T5 resp T6). Lägst avdrag görs i medelstora tätorter med mer än 25 000 invånare (T3). Göteborgsregionen ligger vidare på en högre avdragsnivå än stockholmsregionen.

Som en jämförelse kan den refererade stickprovsundersökningen av Riksrevisionsverket nämnas. Den är från år 1977 och utgör ett stickprov på 20 000 personer med inkomstdeklaration. Antalet med resavdrag uppgår till 3,2 miljoner personer. Populationen omfattar dock även förvärvsarbetande utan avdrag, så därför uppgår hela den förvärvsarbetande befolkningen till 4,1 miljoner.

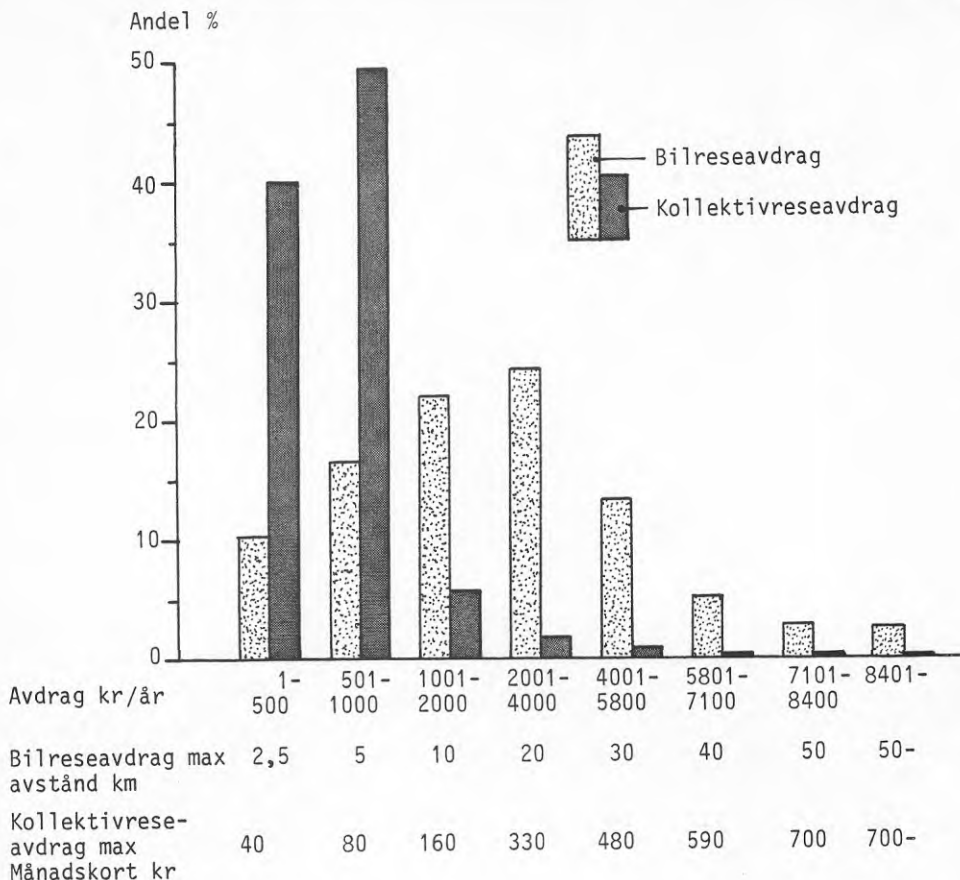
Omfattningen på resavdragen enligt undersökningen framgår av tabell 6.1. Härvid har hänsyn tagits till att ca 4,5 % av de förvärvsarbetande gör både bil- och kollektivresavdrag. Avdragssumman var totalt 5,2 miljarder kronor. Därav faller 3,8 miljarder på bilresavdragen och 1,4 miljarder på kollektivresavdragen. Andelarna av antal personer som gjort avdrag är 32 % bilavdrag, 45 % kollektivavdrag och 23 % gjorde varken bil- eller kollektivavdrag.

Tabell 6.1 Resavdrag inkomståret 1977. Bearbetning av RRV:s deklarationsundersökning

Färdmedel	Antal personer	Andel %	Medeltal avdrag kr/person	Totalsumma avdrag miljoner kr
Bil	1 335 000	32	2 700	3 777
Kollektivt	1 841 000	45	730	1 408
Övrigt	946 000	23	0	0
TOTALT	4 115 000	100	1 260	5 185

Källa: TPR (1982:2)

Fördelningen av avdragen efter avdragets storlek för bil- respektive kollektivtrafik framgår av figur 6.2.



Figur 6.2 Bil- och kollektivresavdrag, fördelning på avdragsbelopp. Bearbetning av RRV:s deklara- tionsundersökning, avser förvärvsarbetande 1-wh.

Källa: TPR (1982:2)

Av kollektivresavdragen var 90 % under 1 000 kronor. Mot- svarande siffra för bilresavdragen var endast 29 %. Näst- tan 50 % av bilresavdragen ligger i storleksklassen 1 000 - 4 000 kr/år. Bland de låga bilavdragsbeloppen ingår för- modligen en stor andel som gjort tillfälliga avdrag för bil i tjänsten. Härav kan slutsatsen dras att bilavdragen huvudsakligen omfattar resor över 10 km eller regionala arbetsresor.

En beräkning har gjorts över vilken effekt de ändrade av- dragsreglerna - fr o m inkomståret 1982 - får. Avdrag

medges enligt de nya reglerna inte för de första 1 000 kr och tidsvinstkravet för bilresa i jämförelse med kollektiva färdmedel höjs från 1½ timma till 2 timmar. Tas de 1 000 första kronorna bort, beräknas 90 % av kollektivresenärerna förlora huvuddelen av sitt avdrag, medan 25 % av bilresavdragen försvinner. Den höjda tidsgränsen beräknas få som effekt att 10 % av bilresenärerna förlorar sitt resavdrag (framför allt storstadsregionerna). Sammanlagt innebär detta att 35 % bilresenärer och 90 % kollektivtrafikresenärer inte besitter några avdragsmöjligheter. Antalet resavdrag antas minska med två tredjedelar och den totala avdragssumman minskar från 6 miljarder till 2,5 miljarder kronor i 1978 års nivå.

6.3 Jämförelse mellan olika undersökningar

Resavdragen motsvarar inte den verkliga färdmedelsfördelningen, vilket är naturligt eftersom avdrag medges när vissa villkor är uppfyllda, oavsett det faktiska färdmedelsvalet. I TPR:s (1982:2) studie görs ett försök att klargöra det faktiska färdmedelsvalet, eftersom olika undersökningar har visat olika resultat. Ett antal olika undersökningar jämförs. Dessa är:

Folk- och Bostadsräkningen 1975 (FoB-75)
 SCB:s resvaneundersökning 1978 (RVU-78)
 Resavdragen i INKOPAK 1979
 SCB:s undersökning om levnadsförhållanden 1978 (ULF-78)
 Resavdragen i RRV:s undersökning 1977 (RRV-77).

I nedanstående tabell 6.2 görs en jämförelse mellan de olika undersökningarnas beräkningar av färdmedelsfördelningen för arbetsresor.

Den "verkliga" färdmedelsfördelningen år 1975 avseende förvärvsarbetande över 20 timmar per vecka är beräknad till 55 % för bil, 17 % för kollektivtrafik samt 28 % för gruppen övrig trafik¹⁾. Jämför man RRV-77 och INKO-

1) För en närmare beskrivning av den beräknade "verkliga" färdmedelsfördelningen se TPR (1982:2) s 46-51.

Tabell 6.2 Jämförelse mellan färdmedelsfördelningen för arbetsresor i olika undersökningar

	FoB-75 20-w h 1975	RVU-78 1-w h 1978	ULF-78 1-w h 1978	INKOPAK 20-w h 1979	RRV-77 1-w h 1977
Bil	48	60	46	28	32
Kollektivt	19	16	16	42	45
Övrigt	33	24	38	30	23
TOTALT	100	100	100	100	100

Källa: TPR (1982:2)

PAK-79 i tabellen, är skillnaderna stora både mellan de två undersökningarna och den antagna "verkligheten". Kollektivavdragen ligger någorlunda lika mellan de båda undersökningarna, medan däremot bilandelen ligger högre och övrigandelen lägre i RRV-77 än i INKOPAK-79.

Många av de undersökningar som har jämförts ovan avser olika populationer och år och har olika resultat. Av denna anledning har en sammanställning av en trolig fördelning på färdmedel och omfattning av arbetsresorna i 1980 års nivå gjorts.

För dagliga arbetsresor beräknas transportarbetet år 1980 uppgå till 15,3 miljarder personkilometer. Medräknas veckopendlingen blir siffran 17 miljarder personkilometer. Arbetsresorna utgör sammanlagt 19 % av det totala transportarbetet, och de dagliga arbetsresorna utgör ca 24 % av transportarbetet för lokala och regionala resor.

6.4 Avslutning

Trots att stora variationer förekommer kan generellt sägas att de största resavdragen görs i glesbygd och mindre tätorter i södra och norra Sverige. De lägsta avdragen görs i medelstora tätorter med mer än 25 000 invånare.

RRV:s stickprovsundersökning år 1977 visar att den totala avdragssumman var 5.2 miljarder kr, varav 3,8 miljar-

der kr är bilavdrag och 1,4 miljarder kr kollektivresavdrag.

De ändrade resavdragsreglerna fr o m inkomståret 1982 beräknas innebära att sammanlagt 35 % bilresenärer och 90 % kollektivresenärer inte längre har några möjligheter att göra resavdrag.

Utöver nu nämnda undersökningar har ett antal mer djupgående studier av resavdragens betydelse gjorts. Dessa redovisas i de följande kapitlen.

Studien i kapitel 7 omfattar geografiskt sett stockholmsregionen. SLL (1980) och SLL (1983) redovisar mycket ingående omfattningen av resavdragen i Stockholms län samt vissa konsekvenser vid ändrade avdragsregler.

I nästkommande kapitel 8 - Resavdrag och bebyggelse - (Holmgren m fl 1982a och 1982b) analyseras befolknings- och bebyggelseutvecklingen internationellt, nationellt och lokalt i syfte att få fram de viktigaste faktorerna bakom 1970-talets förändringar. Dessutom förs en allmän diskussion om resavdragens konsekvenser för olika samhällsområden och nivåer. Exempelen är framför allt hämtade från göteborgsregionen.

Det avslutande kapitel 9 (Westin 1979 och Lundberg 1979) behandlar umeåområdet och är huvudsakligen inriktat mot att granska hur bostadsfinansierings- och avdragssystem varierar med individens val av bostadsort och boendeform. Även beräkningsexempel på hur reskostnader till och från arbetsplats i en pendlingsförort kan variera redovisas.

7 RESAVDRAG I STOCKHOLMS LÄN

7.1 Inledning

Resavdragens omfattning i Stockholms län har studerats genom granskning av ca 40 000 deklARATIONER för inkomst-året 1977 omfattande 50 av länets 640 taxeringsdistrikt. SLL:s (1980) undersökning har karaktären av ett icke slumpmässigt urval, dvs urvalet har betingats av andra kriterier än slumpen. Insamlingen gjordes vid årsskiftet 1978/79 i samband med en eftergranskning av deklARATIONER som ett led i utbildningen av landskanslister enligt en ny taxeringsorganisation.

Ur innehållet i rapporten kan bl a nämnas att för inkomst-året 1977 redovisas den andel deklARANter i olika åldersklasser som gör bil- respektive kollektivresavdrag. Vidare beräknas den genomsnittliga taxerade inkomsten för bil- och kollektivavdragsresenärer samt genomsnittligt avdrag i olika inkomstklasser för bil- och kollektivresavdrag.

Även utvecklingen av resavdragen i Stockholms län åren 1977-1980 redovisas. Dessa uppgifter är hämtade från RRV:s årliga taxeringsstatistiska urvalsundersökningar. För att få fram andelen bilförare med bilavdrag för år 1980 har uppgifterna även kombinerats med data från SL:s resvaneundersökning år 1980/81.

Effekter av olika förändringar av resavdragssystemet behandlas vad gäller: skatteintäkter, bilresande, energiförbrukning, inkomstfördelning, lokalisering, samåkning och infartsparkering.

7.2 Viktigare resultat

Stockholmsstudierna visar (se tabell 7.1 och figur 7.1) att det totala antalet deklARANter som gör någon typ av avdrag är 66 %. Av samtliga deklARANter gör ungefär hälften avdrag för kollektivresor och 17 % för bilresor. Bil

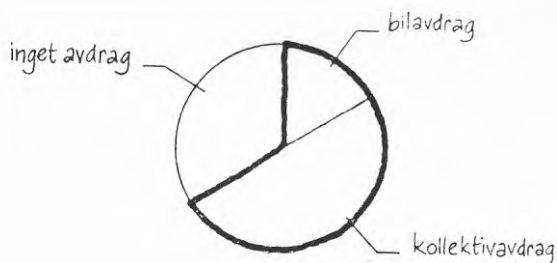
i tjänsten anger 5 % som motiv för avdrag och 12 % anger en tidsvinst av minst 90 minuter per dag.

Tabell 7.1 Deklaranter i Stockholms län fördelade efter typ av resavdrag inkomståret 1977

Typ av avdrag	Antal	Procent
Kollektivavdrag	571 000	51
Motorfordon	192 000	17
varav Bil i tjänst	52 200	5
Tidsvinst	136 500	12
Övrigt	5 200	-
Annat färdmedel	16 600	1

Totalt antal med resavdrag	741 300	66
Inget resavdrag	378 000	34
Samtliga deklaranter	1 119 300	100

Källa: SLL (1980)



Figur 7.1 Andel deklaranter med resavdrag

Källa: SLL (1980)

Det är mycket svårt att kontrollera om den som yrkar bilavdrag i deklARATIONEN verkligen också varit förare. Ett fullt möjligt och dessutom lönande alternativ är att göra bilavdrag men att i stället i verkligheten åka kollektivt. Detta alternativ är däremot olagligt.

De bilpendlare som har arbetsplats i Stockholms innerstad har en lika stor andel avdrag för bil i tjänsten och "övrigt" som genomsnittet i länet. Avdrag för tidsvinst är dock lägre beroende på den bättre kollektivtrafikstandarden till det inre området. Nära hälften av bilpendlarna till innerstaden uppger sig dock vinna minst 90 minuter per dag på denna resa, vilket får anses som anmärkningsvärt.

Bil- och kollektivrestiderna har beräknats mellan uppgivet bostadsområde respektive arbetsplatsområde. Enligt dessa beräkningar borde ungefär hälften av de som gjort tidsvinstavdrag inte kunnat göra det. Dessa avdrag motsvarar i sin tur ett skattebortfall för samhället på ca 110 Mkr per år (1977 års prisnivå).

Vad gäller kollektivpendlare så gör 571 000 deklaranter avdrag för kollektivresor (vilket framgår av tabell 7.1 ovan). Enligt FoB 1975 är antalet arbetsresor med kollektivt färdmedel ca 320 000 per år. Som synes föreligger en avsevärd skillnad mellan antalet avdrag och antalet utförda resor. Skillnaden kan delvis förklaras av att bilpendlare som inte gjort bilavdrag normalt kan göra kollektivavdrag. 90 % av bilisterna gör dock bilavdrag, så antalet bilister som gör kollektivavdrag är därmed ganska litet.

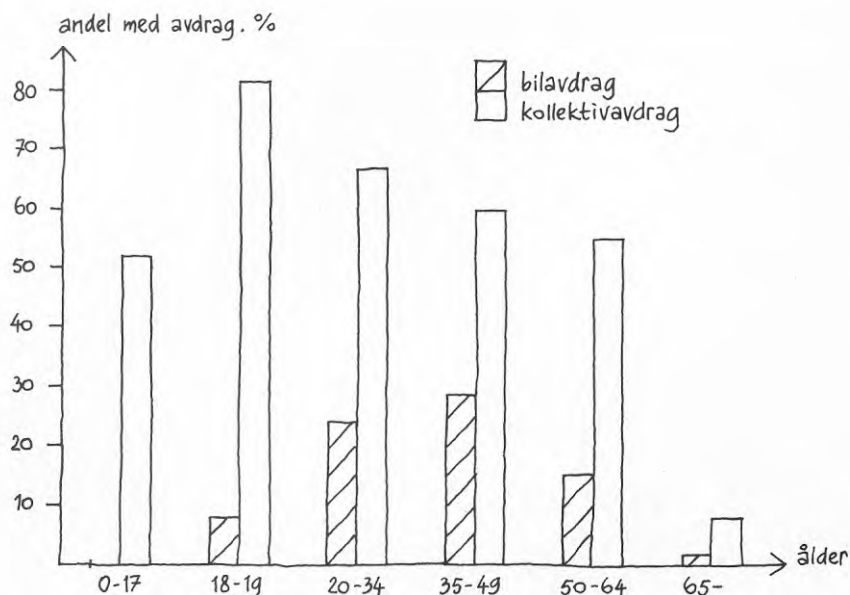
FoB-siffrorna anger dessutom den del av befolkningen som arbetar mer än 20 tim per vecka, medan avdragen kan vara gjorda av personer som jobbar ett mindre antal timmar. Härigenom kan t ex den stora gruppen deltidsarbetande kvinnor bli underrepresenterad.

Det totala resavdraget (alla kategorier) i Stockholms län inkomståret 1977 uppgick till drygt en miljard kronor. Av detta belopp utgörs ca en tredjedel av avdrag med kollektiva färdmedel och ca två tredjedelar utgörs av bilavdrag.

Nästan hälften av det totala avdragsbeloppet utgörs av bilavdrag p g a tidsvinst. Trots att det genomsnittliga

avdragsbeloppet för kollektivresor är lågt (ca 700 kr/år) är det totala avdragsbeloppet för kollektivresor nästan lika stort som det totala beloppet för bilavdrag p g a tidsvinst. Förklaringen är att så många deklareranter gör avdrag för kollektivresor.

Andelen deklareranter i olika åldersklasser som gör bil- respektive kollektivavdrag åskådliggörs i figur 7.2.

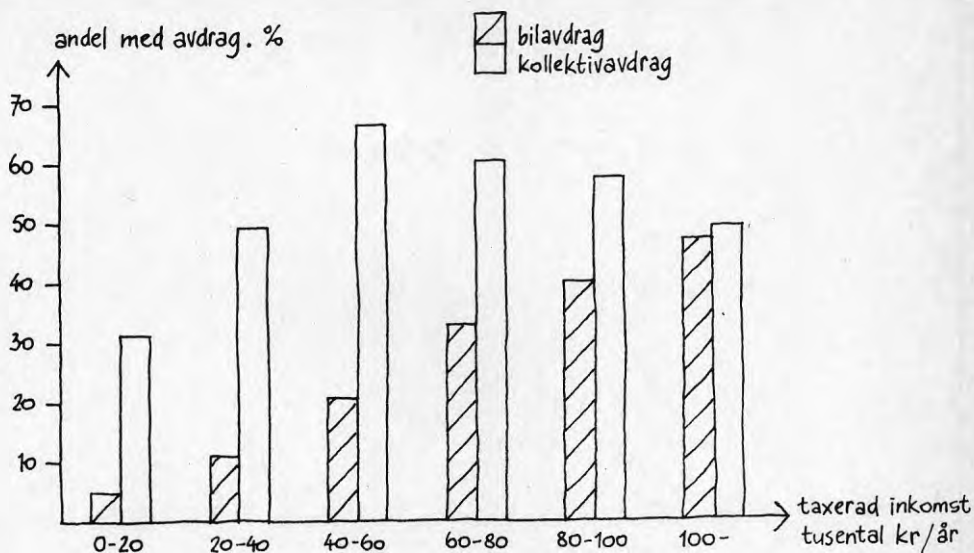


Figur 7.2 Andel deklareranter med resavdrag i olika åldersklasser. Stockholms län år 1977.

Källa: SLL (1980)

Åldersklassen 35-49 år har den högsta andelen av bilavdrag. Bilavdragen är däremot mycket låga i den lägsta och högsta åldersklassen. Andelen kollektivavdrag är både högre och har en jämnare fördelning med undantag av den högsta åldersklassen över 65 år, som har en mycket låg andel. Män och kvinnor har en likartad resavdragsfördelning på inkomstklasser.

Som framgår av figur 7.3 ökar bilavdragen mycket kraftigt med inkomsten, vilket förklaras av ett ökat bilin-



Figur 7.3 Andel deklareranter med resavdrag i olika inkomstklasser. Stockholms län år 1977.

Källa: SLL (1980)

nehav i de högre inkomstklasserna. Andelen med kollektivresavdrag har en jämnare fördelning än för bilavdragen. En ökning av frekvensen sker dock upp till inkomstklassen 40-60 tkr per år för att därefter sjunka med högre inkomster.

Tabell 7.2 visar den genomsnittliga taxerade inkomsten för olika grupper.

Tabell 7.2 Genomsnittlig taxerad inkomst i kronor per år. Stockholms län år 1977.

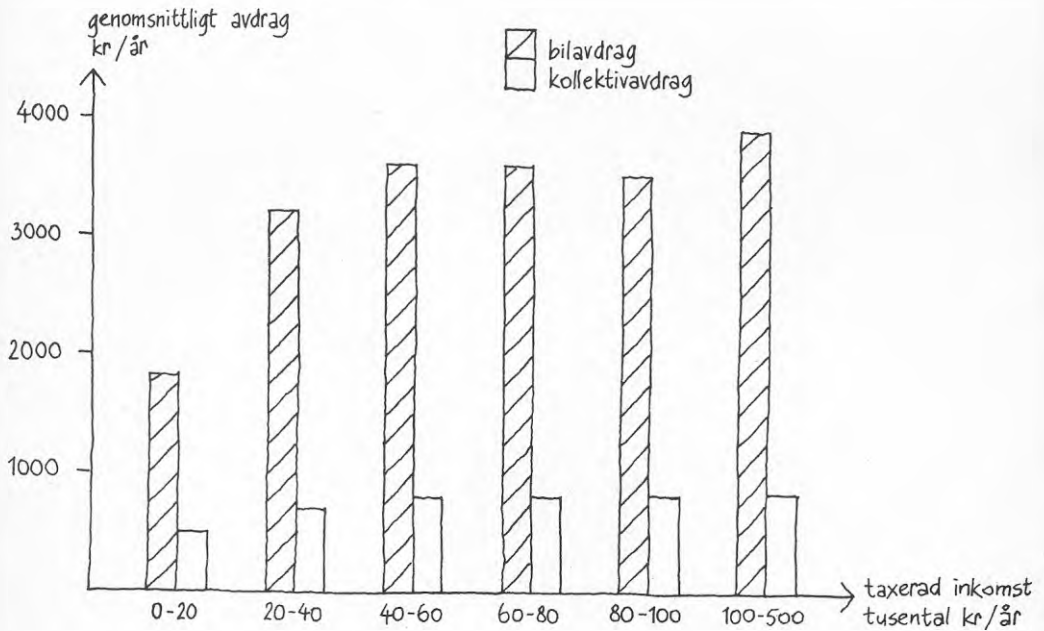
Samtliga deklareranter med taxerad inkomst	42 800
Individer med bilavdrag p g a	
bil i tjänst	71 900
tidsvinst	57 800
Individer med kollektivavdrag	47 700
Samtliga resavdrag	51 200

Källa: SLL (1980)

Personer med resavdrag har ca 20 % högre inkomster än genomsnittet. Gruppen med avdrag för bil i tjänst har högst inkomst med nära 70 % över genomsnittet.

Hälften av deklaranterna har en taxerad årsinkomst överstigande 40 000 kr. Av kollektivavdragsdeklaranterna har drygt 60 % mer än 40 000 kr i årsinkomst. Motsvarande uppgifter för deklaranter med tidsvinstavdrag är ca 80 % och för dem som drar av för bil i tjänst 90 %.

Som framgår av figur 7.4 ökar avdragsbeloppen för både bil- och kollektivresor för inkomster upp till 40 000-60 000 kr per år. Bilavdragen ökar dock kraftigast. Över detta inkomstskikt är avdragsbeloppen förhållandevis konstanta med undantag av bilavdragen i den högsta inkomstklassen, vilka är högre.



Figur 7.4

Genomsnittligt avdrag i olika inkomstklasser. Stockholms län år 1977.

Källa: SLL (1980)

Kollektivavdraget är genomsnittligt 700 kr per år och bilavdraget 3 500 kr per år för såväl tidsvinstavdrag som avdrag för bil i tjänst.

Av männen gör 28 % bilavdrag och 49 % gör kollektivavdrag. Av kvinnorna gör endast 7 % bilavdrag men hela 53 % kollektivavdrag. Totalt svarar männen för tre fjärdedelar av samtliga bilavdrag.

7.3 Utvecklingen av resavdragen i Stockholms län efter år 1977¹⁾

För att spegla utvecklingen efter år 1977 jämförs uppgifter mellan åren 1977, 1979 och 1980 som är hämtade från Riksrevisionsverkets årliga taxeringsstatistiska urvalsundersökningar. Siffrorna för år 1977 stämmer inte till fullo med de tidigare presenterade uppgifterna. (Skillnaderna är dock marginella.) Andel och antal deklaranter med bilavdrag sjönk något mellan åren 1977 och 1979, varefter nivån har varit ganska stabil. För övriga resavdrag har andelen ökat något mellan åren 1977 och 1980.

År 1980 uppgick de totala avdragen för arbetsresor i Stockholms län till ca 1 300 Mkr, varav 800 Mkr utgjorde bilavdrag.

Från och med inkomståret 1979 visar statistiken att såväl antal som andel deklaranter med bilavdrag samt de genomsnittliga avdragen per deklarant har sjunkit. Förändringarna är måttliga men innebär ändock att samhällets skatteinkomster blev ca 100 Mkr större än år 1980 jämfört med om både de genomsnittliga avdragen förblivit på 1977 års reala nivå och andelen deklaranter med bilavdrag varit densamma som år 1977. Den skärpta kontrollen anges som den troligaste förklaringen till förändringen.

1) Uppdateringen av resavdragens utveckling är hämtad från Stockholms läns landsting (1983), kallad SLL (1983).

De ändrade avdragsreglerna från och med inkomståret 1982 innebär att endast den del av reskostnaden som överstiger 1 000 kr är avdragsgill. Vidare skärps tidsvinstkravet från 90 till 120 minuter per dag. Resor till och från arbetet av dem som använder bilen i tjänsten omfattas ej av de nya reglerna. De nuvarande reglerna förutsätter att bilen används i tjänsten ca 60 % av alla arbetsdagar. Det anges som sannolikt att andelen gjorda avdrag skulle minska om denna typ av avdrag noggrannare kontrollerades.

Innan regeländringen gjorde ca 140 000 arbetspendlare i länet tidsvinstavdrag. Redan med den gamla tidsvinstgränsen på 90 minuter borde minst hälften av de gjorda avdragen inte kunnat medges. Kommer skattemyndigheten framledes att pröva alla tidsvinstavdrag, kommer sannolikt antalet beviljade avdrag att minska kraftigt.

Regeländringens effekter uppskattas grovt till att arbetsresande med kollektivtrafik kan komma att öka med ca 3 %, eftersom ungefär hälften av det totala antalet kollektivresor utgörs av arbetsresor.

Vad gäller biltrafiken i innerstaden kan de skärpta tidsvinstkraven och skärpt kontroll leda till att drygt 10 % av dem som i dag åker bil till arbetet i innerstaden byter färd sätt. Detta skulle motsvara ca 2 % av den totala biltrafiken i innerstaden, då arbetsresorna utgör ca en femtedel av samtliga bilresor i samma område under dygnet.

Ännu tycks dock inte de nya reglerna ha haft någon effekt på biltrafiknivån i innerstaden. De nya bestämmelserna beräknas få fullt genomslag först under år 1983 eller år 1984.

För att få fram andelen bilförare som gjorde bilavdrag för sina resor till arbetet år 1980 har RRV:s uppgifter om antalet bilavdrag kombinerats med uppgifter från SL:s resvaneundersökning 1980/1981 om antalet bilförare vid

arbetsresor i länet. Därvid framkommer att andelen bilförare med avdrag uppgick till ca 80 % år 1980. Mellan åren 1977 och 1980 har andelen med bilreseavdrag sjunkit med ca 5 %.

Tabell 7.3 Andel av deklaranter i Stockholms län med inkomst av tjänst som har resavdrag av olika typ. Procent olika inkomstår.

År	1977	1979	1980
Bilavdrag	17,2	15,9	15,7
Övrigt resavdrag	49,9	49,8	51,2
Totalt med resavdrag	67,1	65,7	66,9

Källa: SLL (1983)

De genomsnittliga resavdragen har ökat något i löpande priser, dock inte i takt med inflationen. Övriga resavdrag, vilka är nästan uteslutande kollektivavdrag, har reellt minskat med ca 15 % under perioden 1977-1980. Detta förklaras av att priset på månadskort var nominellt oförändrat mellan 1977-1980.

Tabell 7.4 Genomsnittliga reala avdrag för deklaranter som gör avdrag i Stockholms län. 1980 års priser.

År	1977	1979	1980
Bilavdrag	4 900	4 600	4 300
Övriga resavdrag	1 100	1 000	900
Alla resavdrag	2 100	1 900	1 700

Källa: SLL (1983)

Den reala minskningen på drygt 10 % för det genomsnittliga bilavdraget är svårare att förklara, då det tillåtna avdraget per körd mil stigit något reellt under perioden. En tänkbar förklaring som tas upp kan vara den massmediadebatt och ökade taxeringskontroll som blev följden av den tidigare resavdragsundersökningen.

Följden av de reallt sjunkande avdragsbeloppen och den något minskande andelen deklaranter med avdrag för bilresor är att de totala reala resavdragsbeloppen sjunkit, detta trots att antalet förvärvsarbetande i länet ökat. Bilavdragsbeloppet ligger som synes totalt ca 160 Mkr lägre inkomståret 1980 än år 1977.

Tabell 7.5 Totala resavdragsbelopp i Stockholms län. Miljoner kronor i 1980 års priser.

År	1977	1979	1980
Bilavdrag	960	860	800
Övriga resavdrag	610	600	540
Alla resavdrag	1 570	1 460	1 340

Källa: SLL (1983)

Om man hypotetiskt antar att det genomsnittliga bilavdraget och andelen av deklaranterna som gör bilavdrag varit oförändrade sedan år 1977, skulle det totala bilavdragsbeloppet år 1980 varit 190 Mkr högre än det faktiskt var. Detta skulle i sin tur ha medfört 100 Mkr lägre skatteintäkter för stat, kommuner och landsting än de faktiska.

7.4 Konsekvenser av ändrade resavdragsregler - några exempel från Stockholm

7.4.1 Inledning

Studierna behandlar effekter av olika förändringar av resavdragssystemet. Följande effekter diskuteras:

1. Samtliga resavdrag avskaffas utom för handikappade och sjuka.
2. Samtliga bilavdrag avskaffas utom för handikappade och sjuka.
3. Bilavdrag medges endast för rörliga kostnader. (Rörliga kostnader är kostnader som direkt hänger samman med att bilen körs.)

Om enbart bilavdragen avskaffas, antas att de som nu gör bilavdrag i stället kommer att göra kollektivavdrag. Vidare beräknades de rörliga kostnaderna för år 1977 ligga på 3.20 kr per mil.

Förändringar diskuteras med hänsyn till tänkbara effekter inom följande områden:

- | | | |
|---------------------|---|--|
| - skatteintäkter | } | De beräknade effekterna inom dessa områden är effekter som beräknas inträffa relativt snart efter en regeländring. |
| - bilresande | | |
| - energiförbrukning | | |
| - inkomstfördelning | | |
| - lokalisering | | |
| - samåkning | | |
| - infartsparkering. | | |

7.4.2 Effekter på skatteintäkter

Enligt tabell 7.6 skulle samhällets skatteintäkter ha ökat med ca 600 Mkr per år för Stockholms län, om resavdragen avskaffats helt. För landstingets del skulle motsvarande siffra ha varit 120-140 Mkr per år.

Tabell 7.6 Skatteintäkter vid helt avskaffade resavdrag i Stockholms län. Mkr per år inkomst-året 1977.

	Stat	Kommun	Landsting	Totalt
Kollektivtrafik	111	56	53	220
Motorfordon				
bil i tjänst	8-72	3-24	2-23	13-119
tidsvinst	161	64	60	285
TOTALT	280-344	123-144	115-136	518-624

Källa: SLL (1980)

I ett läge där avdragen för bil i tjänst avskaffas är det tänkbart att arbetsgivaren i stället betalar resan till och från arbetet. I detta läge avgör företagets verkliga marginalskatt hur mycket samhällets skatteinkomst ökar. Denna typ av regeländring kan också medföra att andra färdsätt än egen bil används för vissa tjäns-

teresor. Eftersom effekten kring "bil i tjänst" är osäker, redovisas ett intervall i tabell 7.6.

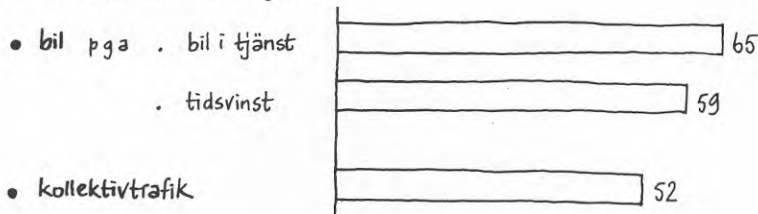
Avskaffas enbart bilavdragen, kan de som gör bilavdrag i stället göra kollektivavdrag. Detta får som följd att den totalt ökade skatteintäkten för tidsvinstavdraget jämfört med tabell 7.6 minskar med ca 79 Mkr per år och för bil i tjänst med 3-30 Mkr per år.

Skulle avdrag endast medges för rörliga kostnader för bil, kan skatteintäkterna i länet beräknas öka med 140 Mkr per år. Skatteintäkterna för landsting och kommun skulle öka med ca 30 Mkr per år vardera och för staten skulle ökningen bli ca 80 Mkr per år.

7.4.3 Effekter på bilresandet

Vid ett avskaffande eller minskning av bilavdragen ökar kostnaderna för de enskilda människorna, och följden blir att vissa övergår till kollektiva färdssätt. Hur mycket kostnaderna ökar för varje individ beror på avdragsstorleken i utgångsläget samt den enskildes marginalskatt. Figur 7.5 visar den genomsnittliga marginalskatten för individer med bil- och kollektivavdrag.

Deklaranter med avdrag för

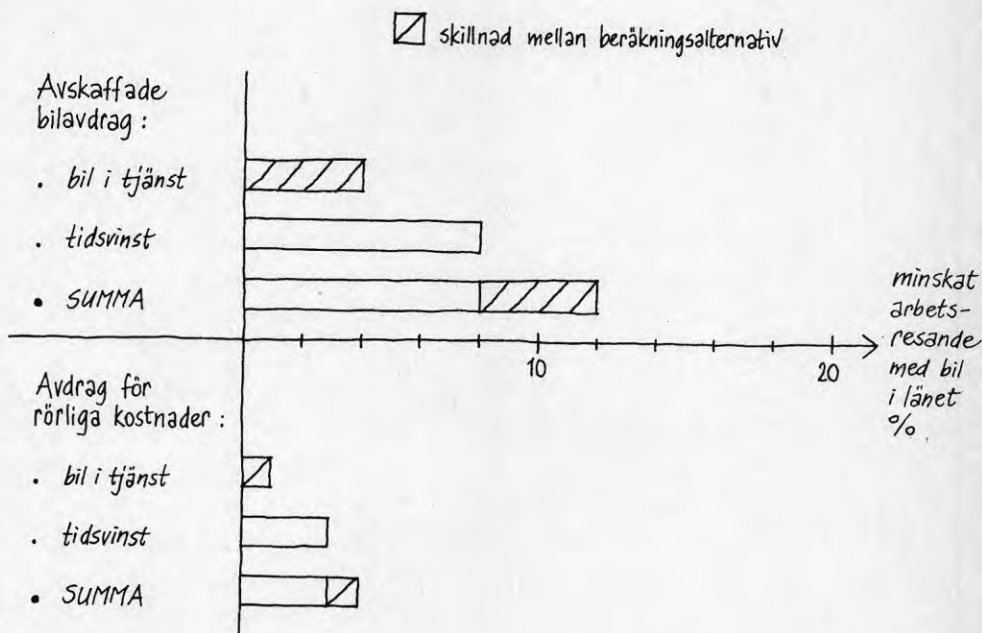


Figur 7.5 Marginalskatt för deklarerare med resavdrag i procent. Stockholms län år 1977.

Källa: SLL (1980)

De låga värdena på marginalskatterna beror på att siffrorna gäller år 1977 samt att samtliga förvärvsarbetande (även deltidsarbetande) ingår i materialet. Dessutom är

marginalskatten beräknad på verkligt taxerad inkomst efter eventuella övriga avdrag.



Figur 7.6 Minskad biltrafik i Stockholms län vid ändrade regler för bilavdrag.

Källa: SLL (1980)

De streckade liggande staplarna anger skillnad mellan beräkningsalternativ p g a att det är osäkert hur stor andelen är av "bil i tjänst" som skulle få resan betald av arbetsgivaren vid en regeländring. (Se figur 7.6.)

I rapporten beräknas att arbetsresorna med bil i länet skulle minska med ca 10 % om bilavdragen helt avskaffades. Detta skulle motsvara ca 18 000-26 000 bilister.

Om däremot endast avdrag för rörliga kostnader skulle medges, beräknas 6 000-8 000 bilister börja åka kollektivt, vilket motsvarar ett minskat arbetsresande med bil med ca 3-4 % i länet.

Effekten på bilresandet blir måttligt delvis p g a att de bilister som har bilreseavdrag bor i ett sämre läge för att åka kollektivt än den genomsnittliga pendlaren i länet. Restidsökningen vid en övergång till kollektiva färd sätt för bilister med avdrag blir ungefär dubbelt så stor som för den genomsnittlige bilpendlaren.

Det visar sig att de som arbetspendlar med bil till innerstaden är känsligare för ändrade resavdrag än den genomsnittlige arbetspendlaren med bilavdrag i länet. 20 % av dem som i dag gör tidsvinstavdrag för bilresor till innerstaden beräknas sluta att åka bil till sitt arbete. För länet som helhet är motsvarande siffra 13 %.

Den bättre kollektivtrafiken till innerstaden utgör en stor del av förklaringen till denna skillnad. Vid en övergång till kollektiva färdmedel för den genomsnittlige bilpendlaren i länet som i dag gör bilavdrag skulle restiden öka med ca 60 minuter.

Detta kan jämföras med restidsökningen för bilpendlarna till innerstaden med resavdrag, vilken skulle bli ca 35 minuter per dag.

Vid helt avskaffade bilavdrag beräknas arbetspendlingen med bil till innerstaden minska med 11-17 %. Eftersom arbetsresorna svarar för knappt en fjärdedel av totalt antal bilresor till innerstaden under ett vardagsdygn, skulle minskningen av den totala biltrafiken till detta område bli 2-3 %.

Vid avdragsmöjligheter endast för de rörliga kostnaderna beräknas 4-6 % av arbetspendlarna till innerstaden i stället åka kollektivt. Den totala biltrafiken skulle då minska med 1 %.

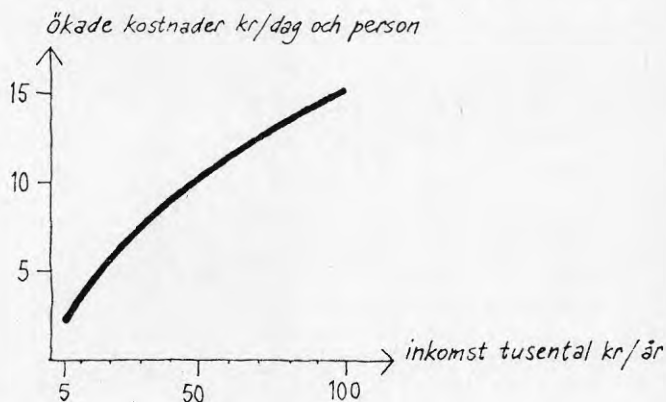
7.4.4 Fördelningseffekter

Fördelningseffekterna vid ändrade regler för resavdrag skiljer sig åt för personer med olika inkomst, för boende i olika områden samt för olika grupper.

Det har tidigare visats att andelen inkomsttagare med bilavdrag ökar mycket kraftigt med inkomsten, liksom även genomsnittligt avdrag ökar upp till inkomstklassen 40 000 -60 000 kr per år.

Värdet av ett givet resavdrag ökar vid högre inkomster, eftersom marginalsikten stiger med ökande inkomst.

Som framgår av figur 7.7 skulle den genomsnittliga reskostnaden per person och dag för dem som i dag gör tidsvinstavdrag öka mycket kraftigt med inkomsten, om bilavdragen p g a tidsvinst slopades. Kostnaden per person och dag skulle öka från 2 kr vid de lägsta inkomstklasserna till 15 kr vid de högsta. (Se figur 7.7.)



Figur 7.7 Ökade reskostnader per person och dag vid helt avskaffade bilavdrag p g a tidsvinst.
Källa: SLL (1980)

När det beräknats hur stor den andel är som slutar åka bil i respektive inkomstklass, har hänsyn tagits till att höginkomsttagare är mindre känsliga för prisökningar än låginkomsttagare. Trots detta blir minskningen större i de högre inkomstklasserna. Förklaringen härtill är den kraftiga kostnadsökningen vid högre inkomster.

Fördelningen av samhällets ökade skatteintäkter på inkomstgrupper redovisas nedan. Resultatet påverkas förutom av kostnadsökningen per person av antalet personer med avdrag i varje inkomstklass.

Medelinkomsten är ca 57 800 kr för personer med restidsavdrag. De ca 59 000 personer som har under 50 000 kr i taxerad årsinkomst får totalt betala 92 Mkr mer i skatt eller ca 1 500 kr per år och person. De 45 000 personer som har över 60 000 kr i årsinkomst får totalt betala 122 Mkr eller 2 700 kr per år och person.

Tabell 7.7 Fördelningseffekter av helt avskaffade bilavdrag p g a tidsvinst för Stockholms län

Inkomst- klass tusental kr/år	Antal deklaran- ter med tids- vinstavdrag	Minskat bilåk- ande %	Ökad skatt Mkr/år
0-10	4 400	2	1
10-20	5 300	6	5
20-30	9 400	7	11
30-40	12 700	11	23
40-50	23 100	15	52
50-60	27 700	10	73
60-80	32 500	11	50
80-100	11 900	13	38
100-150	9 500	13	32

Källa: SLL (1980)

En ändring av avdragsreglerna till ett avdrag endast för rörliga kostnader medför enligt studien mindre påverkan av kostnader för bilåkande. Fördelningseffekterna stämmer dock väl överens med de ovan redovisade.

För personer boende i Stockholms läns tätbebyggda delar leder förmodligen förändrade avdragsregler i första hand till ökade reskostnader och en viss övergång från bil till kollektiva färdmedel. Främst "drabbas" områden som ligger långt ifrån de centrala arbetsområdena.

I de glesbygdsområden som finns inom Stockholms län kan resavdragens storlek vara så betydande att ändrade regler kan påverka förvärvsfrekvensen, vilket innebär att en del människor kan välja (tvingas) att upphöra med sitt förvärvsarbete vid slopade avdrag.

Effekten kan bli likartad i andra glest bebyggda områden med dålig standard på kollektivtrafiken. Finns två förvärvsarbetande i ett hushåll, kan tvåbilsinnehav vara en förutsättning för bådass förvärvsarbete, och vidare kan resavdragens existens vara förutsättningen för att ha två bilar. Förändrade avdragsregler förmodas då framför allt påverka kvinnornas förvärvsfrekvens.

7.4.5 Effekter på samåkning och infartsparkering

Börjar den förvärvsarbetande som i dag åker bil till arbetet att samåka eller infartsparkera, försvinner samtidigt normalt den lagliga möjligheten att göra avdrag för bilresan.

Vid fallet med infartsparkering tillkommer eventuellt kostnader för parkering, ökad tidsåtgång för resan samt att resan till stationen förmodligen ej kan dras av.

I samåkningsfallet krävs samordnade restider och troligen också längre restid. Bilföraren kräver eventuellt ersättning samtidigt som de legala möjligheterna till resavdrag för passagerarna försvinner.

Är deklaranterna laglydiga, innebär de nuvarande resavdragsreglerna att både samåkning och infartsparkering blir dyrare och mer tidskrävande än att åka bil hela vägen till arbetet. Under dessa förutsättningar blir naturligtvis samåknings- och infartsparkeringsalternativet helt ointressant.

7.5 Skatteeffekter av höjd kollektivtaxa

Effekterna av en taxehöjning för kollektivtrafiken medför en minskning av samhällets skatteintäkter genom att resavdragen ökar.

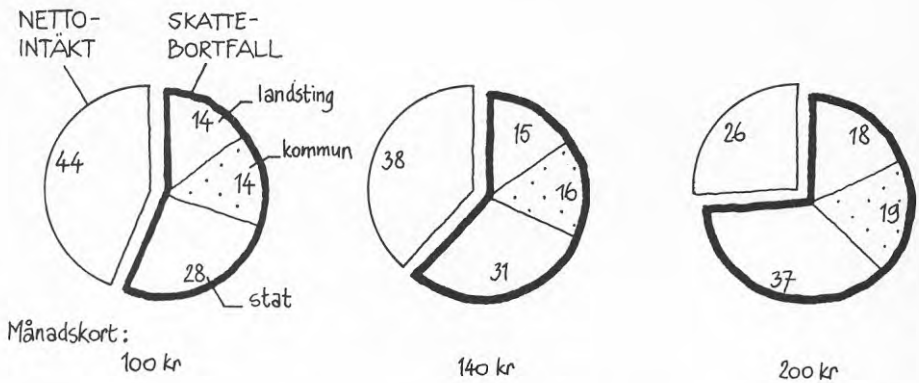
Avdrag för kollektivresor görs dels av dem som åker kollektivt till arbetet, dels av praktiskt taget alla bilister som inte gör bilavdrag.

Höjs kollektivtaxan övergår vissa trafikanter till att åka bil. Vid nedanstående beräkningar antas priselasticiteten vara 0,14. Med andra ord antas en prishöjning på 1 % medföra en minskning av antalet resenärer med 0,14 %.

Om man antar att priset för månadskortet höjs från 70 till 100 kr år 1977 med åtföljande kuponghöjning, händer följande:

- en prishöjning på 43 %
- 6 % minskat resenärantal
- ökade taxeintäkter med 166 Mkr per år
- totalt skattebortfall på 94 Mkr per år för samhället vid ökade resavdrag (för landsting 23, kommun 24 och stat 47 Mkr per år)
- efter skattebortfall blir den totala nettointäktsökningen för samhället 72 Mkr per år.

Figur 7.8 åskådliggör hur skattebortfall och nettointäkter fördelar sig procentuellt vid de tre olika taxehöjningarna.



Figur 7.8 Procentuell fördelning av bruttointäkter vid taxehöjning: i skattebortfall för landsting, stat och kommun samt återstående nettointäkt.
Källa: SLL (1980)

Samhället förlorar totalt 56 % av de ökade taxeinkomsterna vid ett 100-kort och så mycket som 74 % vid ett 200-kort.

Att förlusterna blir större vid högre prisökningar beror på att fler då slutar åka kollektivt. Samma antal individer gör däremot nya högre kollektivavdrag i deklarationen, då de som övergår från kollektivt resande till bilresande fortfarande är berättigade till kollektivavdrag.

En taxehöjning till 200 kr ger totalt för samhället endast 7 Mkr/år mer än en taxehöjning till 140 kr, om inte reglerna för resavdragen ändras.

7.6 Avslutning

Bland de frågeställningar som behandlats och resultat som framkommit i rapporten skall endast några av de viktigaste nämnas.

Ett resultat är att man kan konstatera att bilavdragen ökar mycket kraftigt med inkomsten, medan kollektivavdragen däremot är jämnare fördelade. Det beräknas vidare att personer med resavdrag har ca 20 % högre inkomster än genomsnittet. Personer med bilavdrag har den allra högsta inkomsten med ca 70 % över genomsnittet. Dessutom ökar värdet av ett givet resavdrag vid högre inkomster, eftersom marginals-katten stiger med ökande inkomst.

Från och med inkomståret 1979 visar statistiken att såväl antal som andel deklareranter med bilavdrag samt de genomsnittliga avdragen per deklarerant har sjunkit. Detta förklaras bl a av skattemyndigheternas skärpta kontroll av resavdragen.

De nya avdragsregler som började gälla fr o m inkomståret 1982 tycks ännu inte ha haft någon effekt på biltrafiken i innerstaden. De nya reglerna beräknas få fullt genomslag först under år 1983 eller år 1984.

Om resavdragen avskaffades helt, beräknas att arbetsresorna i länet skulle minska med ca 10 %. Vidare görs bedömningen att den genomsnittliga reskostnaden per person och dag för den som i dag gör tidsvinstavdrag skulle öka

mycket kraftigt med inkomsten, om bilavdragen p g a tidsvinst slopades.

För personer boende i Stockholms läns tätbebyggda delar leder förmodligen ändrade avdragsregler i första hand till ökade reskostnader och en viss övergång från bil till kollektiva färdmedel. I de glesbygdsområden som finns inom Stockholms län kan resavdragens storlek vara så betydande att ändrade regler kan påverka förvärvsfrekvensen.

8 RESAVDRAG OCH BEBYGGELSE - EXEMPEL FRÅN VÄSTSVERIGE

8.1 Inledning

Holmgren m fl (1982:a) inleder sitt arbete med en allmän diskussion om resavdragens tillkomst och betydelse på olika nivåer i samhället. Härvid konstaterar man att det förmodligen aldrig gjordes någon analys av behov och effekter när det beslutades att ett resavdragssystem skulle införas.

Rapportens syfte har varit att undersöka resavdragens roll, bland andra faktorer, när det gäller inomregionala flyttningsrörelser och utspridning av bebyggelse. Huvudfrågeställningen sammanfattas som: Vad sker om resavdragen förändras eller slopas?

För att kunna besvara den uppställda frågeställningen har författarna genomfört två typer av studier. Först studerades flyttningsrörelserna mellan 14 kommuner i västsverige under perioden 1968-1979 med SCB:s flyttningsstatistik som grund. Därefter genomfördes en enkätstudie i fyra olika kommuner i västsverige - Mölndal, Kungsbacka, Lerum och Färgelanda. Avsikten var att testa de erhållna indikatorerna angående flyttningsbeteendet.

Slutligen diskuterar Holmgren m fl (1982:b) konsekvenserna av ändrade avdragsregler på olika nivåer, inom olika samhällsområden och för olika grupper.

8.2 Bakgrund och metodik

I rapporten Holmgren m fl (1982:a) konstateras att utspridningen av befolkning och bebyggelse från de större städerna till områden runt dessa har utgjort ett ganska generellt internationellt fenomen under de senaste årtiondena. Både den svenska urbaniseringsprocessen och dekoncentrationen har dock påbörjats sent. Utvecklingen mot en ökad dekoncentration av bebyggelsen i storstadsområdena inleddes på allvar i Sverige under mitten av 1970-talet.

Folkmängds- och migrationsutvecklingen i göteborgsregionen tyder på att urbanisering och dekoncentration ägt rum parallellt under perioden 1950-1970. Regionen har karaktäriserats av en snabb befolkningstillväxt. Under 1970-talet bryts dock detta förlopp med en utflyttning från Göteborg till omkringliggande områden. Situationen förändras återigen i viss mån under slutet av 1970-talet med en återflyttning från regionen i övrigt till Göteborg. Migrationsförloppet under 1960- och 1970-talet tyder på att arbetsmarknadsmässiga och allmänekonomiska företeelser samt utbud, efterfrågan och prisutveckling på bostäder i villor och småhus varit avgörande för flyttningsbesluten. Mot 1970-talets slut torde energiprisutvecklingen spelat en viss roll för flyttningarnas geografiska inriktning.

Med tanke på de internationella likheterna i bebyggelseutvecklingen har det svenska resavdragssystemet sannolikt haft begränsad betydelse för den hittillsvarande utvecklingen. Resavdragen kan dock tillsammans med andra institutionella faktorer ha påskyndat förloppets hastighet och påverkat dess omfattning. Exempel på andra påverkande faktorer är: brist på småhus i storstäderna, gynnsamma skatteregler för skuldränteavdrag, goda lånemöjligheter samt att villapriserna har stigit snabbare än inflationsutvecklingen i Sverige under 1970-talet. Författarna anser att resavdragets betydelse delvis kan ligga i att avståndskänsligheten för arbetsresor minskat.

Efter den gjorda studien över flyttningsrörelserna i väst-sverige anser även författarna det vanskligt att uppskatta resavdragens betydelse för bebyggelseutvecklingen och migrationsmönstrets förlopp. Av stor betydelse torde dock känsligheten för förändringar av det ekonomiska klimatet, skatteregler för skuldränteavdrag och därmed sammanhängande prisfluktuationer på bostadsmarknaden vara.

De indikatorer som erhöles angående flyttningsbeteendet testades genom en enkätstudie i några kommuner i göteborgsregionen. Kommunerna valdes utifrån ett antal olika kriterier: en av kommunerna borde vara närbelägen till Göte-

borg. Vidare ansågs det önskvärt med gamla flyttningsförbindelser med Göteborg och dessutom med ett relativt stort inslag av flerfamiljshus. Mot dessa kriterier svarade Mölndals kommun bäst, men även Kungsbacka kommun framstod som tänkbar. Kungsbacka har haft en kraftig befolkningstillväxt under senare år genom en stor inflyttning, vilket även ansågs som intressant att undersöka. Båda de ovannämnda kommunerna valdes som undersökningsområden. Lerum är den tredje kommunen i regionen som valts. Det som är speciellt intressant med Lerum är att det är den enda kommun som kan erbjuda pendeltrafik med järnväg till Göteborg. Ytterligare en kommun har valts, i det här fallet som jämförelseområde till de övriga. Denna borde ha helt annorlunda förutsättningar och geografiskt läge. Kommunen skulle vara glesbygdsbetonad men samtidigt ligga inom pendlingsavstånd från en större ort. Färgelanda kommun norr om Uddevalla visade sig uppfylla dessa önskemål.

Ett urval av 200 hushåll gjordes i vardera Mölndal, Kungsbacka och Lerums kommuner. I Färgelanda kommun utgjorde 100 st hushåll urvalspopulationen. Svarsfrekvensen för materialet ligger på 74,5 %. Även bortfallspopulationen kontrollerades. Denna avvek dock inte nämnvärt från svarspopulationen.

8.3 Resultat och slutsatser

Inledningsvis presenterar författarna frågor av allmän karaktär kring enkätpopulationen. Frågorna är av avstämningskaraktär och visar exempelvis på samband mellan boendeform och bilinnehav. Denna allmänna beskrivning tar upp: familjestruktur, boendeform, utbildning, förvärvsgrad samt inkomster och inkomstfördelning.

Nästa steg i rapporten behandlar enkätpopulationens transport- och resmönster.

Bilnehavet är i de undersökta kommunerna genomgående mycket högt. I samtliga kommuner har mer än 90 % av hushållen minst en bil. Andelen hushåll med en bil är i stort sett lika i de olika kommunerna.

Vidare undersöktes om flyttningar innebar en förändrad ressituation och om hushållens bilinnehav därmed förändrades. För ca 80 % av familjerna innebar flyttningen ingen förändring i bilinnehavet. I mycket få fall har det varit frågan om att sälja endabilen och alltså helt vara utan bil.

Intressant är att jämföra om flyttningen har medfört ändrat färdmedelsval och därmed ändrad resavdragssituation. Det visar sig att resavdragssituationen inte förändrats nämnvärt genom ändrat färdmedelsval. 80 % svarade att flyttningen inte innebar förändrat resätt. Bland dem som över huvud taget förändrat sin ressituation efter flyttningen kan en klar linje skönjas, vilken är att man börjar köra bil till arbetet. Kollektivtrafiken är det färdmedel som förlorat på flyttningen. Resavdragssituationen har dock förändrats på ett annat sätt vid flyttningen, vilket beror på ökade eller minskade resavstånd. Härvid konstaterar författarna att utflyttningarna från Göteborg inneburit drastiska ökning av resavdragen, medan flyttningar från andra delar inom regionen och övriga delar av landet medfört minskade avdrag.

Bilen visar sig genom den undersökta färdmedelsfördelningen vara det absolut dominerande färdmedlet, och det visar sig även att bilanvändningen är störst bland dem som bott den kortaste tiden på nuvarande adress. Ett annat intressant resultat är att färdmedelsvalet inte i någon större utsträckning står mellan bil eller kollektivt utan framför allt mellan bil eller cykel och gång. Bilen används vid längre resavstånd, medan gång och cykel alternativt väljs då arbetsplatsen är inom rimligt avstånd.

Författarna konstaterar vidare - med anledning av den dåliga svarsfrekvensen när det gäller samåkning - att det är omöjligt att få fram seriösa uppgifter om samåkningens omfattning som resavdragssystemet i dag är konstruerat.

Enkätpopulationen tillfrågades om resavdragen ingick i den ekonomiska bedömningen innan flyttningen.

Tabell 8.1 Enkätpopulationens svar på frågan huruvida resavdragen ingick i familjens ekonomiska bedömning innan flyttningen. Procentuell fördelning.

Kommun	Ja, vi räknade med dessa	Vi räknade ej, men var medvetna om dem	Nej, vi räknade inte alls med dem
Färgelanda	15	19	66
Kungsbacka	21	34	45
Lerum	21	28	51
Mölndal	12	17	71
TOTALT	17	25	58

Källa: Holmgren m fl (1982:a)

Som framgår av tabell 8.1 bildar Färgelanda och Mölndal en gemensam grupp. Dessa kommuner har uppenbarligen känt sig mindre beroende av förmånen att kunna göra resavdrag. Ser man på storleken på resavdragen, gör man genomgående mindre avdrag i dessa kommuner. För Mölndals del är den goda kollektivtrafiken förklaringen till resavdragens mindre betydelse.

Drygt 40 % av enkätpopulationen anger en oförändrad resvolym till arbetet efter flyttningen. 45 % anger en ökad resvolym och 15 % en minskad arbetsresvolym. Av de undersökta kommunerna anger speciellt kungsbackaborna en kraftigt ökad resvolym vid arbetsresorna efter flyttningen.

Även arbetsplatsens belägenhet i förhållande till bostaden undersöktes. En uppdelning gjordes huruvida man arbetade inom bostadskommunen eller ej. Karakteristiskt är att kvinnorna arbetar inom den egna kommunen i större utsträckning än männen gör. Materialet visar emellertid även att minst en tredjedel av männen har kortare resväg än 10 km, vilket delvis vederlägger att utflyttning från storstäderna till omkringliggande områden i princip innebär kraftigt ökat transportarbete därför att mycket få av flyttarna kan byta till lokala arbetsmarknader.

Enkätsvaren visar att 40 % av samtliga svarande har gång- eller cykelavstånd till arbetet. I både Lerum och Kungsbacka arbetar dock en nästan dubbelt så stor andel i Göteborg som i den egna kommunen.

Ungefär dubbelt så stor andel män som kvinnor reser vanligtvis med bil som förare till arbetet. Kvinnorna åker däremot kollektivt i betydligt större omfattning. Även vad gäller gång, cykel och moped dominerar kvinnorna andelsmässigt.

Inom ramen för enkätundersökningen ställdes en rad frågor med inriktning mot vilken attityd de tillfrågade hade till olika frågor med anknytning till resavdragen. Första frågan gällde om resavdragssystemet i nuvarande utformning uppfattades som bra.

Tabell 8.2 Inställningen bland enkätpopulationen till utformningen av systemet med resavdragen. Procentuell fördelning.

Kommun	Mycket bra	Bra	Dåligt	Mycket dåligt
Färgelanda	10	62	19	9
Kungsbacka	24	53	18	5
Lerum	18	68	9	5
Mölndal	11	63	19	7
TOTALT	17	61	16	6

Källa: Holmgren m fl (1982:a)

Generellt är inställningen till resavdragen gynnsam. Mest positivt uppfattar invånarna i Kungsbacka resavdragssystemet. Kungsbacka har som tidigare nämnts de största avdragen. Att man gör resavdrag innebär dock nödvändigtvis inte att man tycker systemet som sådant är bra. För att kontrollera detta ställdes frågan om resavdraget kunde slopas och ersättas med en allmän skattelindring. Närmare 40 % kunde tänka sig slopade resavdrag ersatta med generellt sänkta skatter.

Jämför man kommunerna, vill framför allt Kungsbacka behålla resavdragssystemet, medan Mölndal med bra kollektivtrafik och låga avdrag önskar en omläggning. Enkätpopulationen tillfrågades vidare hur mycket man skulle använda bilen om det blev 50 % dyrare per mil att använda den. 60 % svarade att de tänkte använda bilen mindre. Resterande 40 % svarade att de tänkte använda bilen lika mycket som tidigare. Detta får tolkas så att många anser sig så beroende av bilen att utnyttjandet inte nämnvärt kan minskas.

Följdfrågan till ovanstående behandlar vilken typ av resor man skulle minska vid en 50-procentig höjning av bilanvändningskostnaderna per mil. De aktuella restyperna är: arbetsresor, serviceresor och fritidsresor. En mindre del har angett att de tänker minska på arbetsresorna. Fritidsresor tycks allmänt vara det man lättast kan undvara. En fjärdedel av de tillfrågade säger att de skall dra in på inköpsresorna.

Som tidigare nämnts ändrade flyttningsrörelserna geografiskt riktning i göteborgsregionen under slutet av 1970-talet. Ett återflöde började ske till Göteborg. Författarna antar att det förändrade ekonomiska klimatet, höjda energipriser samt allmänt hårdare budgetrestriktioner för hushållen påverkade flyttningsbenägenheten och överskuggade de motiv av framför allt miljökaraktär som varit utslagsgivande för flyttningsbesluten under decenniets början.

Enkätpopulationen har tillfrågats om flyttningsorsak och svaren visar att boendemiljön - i renodlad form eller i kombination med faktorer som ägande, större bostad och förmögenhetsbildning - dominerar. Det konstateras vidare att miljö i kombination med behovet av större bostad varit den viktigaste direkta flyttningsorsaken, medan däremot ekonomiska faktorer varit avgörande när flyttningen ägt rum och således utgjort en indirekt flyttningsorsak.

Slutligen konstaterar författarna att många arbetspendlare kommer att få ompröva sina ekonomiska åtaganden i

många avseenden om resavdragen slopas. Slopas resavdragen kan betydande nya regionala omflyttningar bli följden. För kranskommunerna kan detta i sin tur skapa oöverskådliga ekonomiska problem.

8.4 Konsekvenser av ändrade resavdragsregler - några exempel¹⁾

8.4.1 Inledning

Vid de internationella jämförelser som gjorts har framkommit hur påtagligt lika bebyggelseförloppen varit mellan Sverige och andra i-länder. De variationer som finns kan mera förklaras genom långsiktiga kulturella och stadsplanemässiga variationer än förekomsten av resavdrag. Även enkätresultaten styrker den slutsats. Många svarande har uppgivit att de bosatt sig och sökt arbete utan att tillmäta resavdragen någon helt avgörande betydelse.

Den redovisade slutsatsen måste sättas in i ett vidare perspektiv, där den bebyggelseutveckling vi haft har skett under en period av ekonomisk tillväxt och ökade resurser. När nu den svenska ekonomin befinner sig i ett kärvare ekonomiskt klimat, kan självfallet många förhållanden förändras av ändrade avdragsregler.

Mot bakgrund av ovanstående slutsatser övergår författarna till att analysera den effekt avdragen har på olika parter inom samhället och vad som kan hända om avdragsmöjligheterna beskärs.

8.4.2 Världspolitiska effekter

Förändrade avdragsmöjligheter påverkar mer eller mindre genomgripande en mängd verksamheter i samhället och ett stort antal personer. Framför allt kan det medföra regionala variationer och ha olika effekter på skilda sociala grupperingar.

1) Det presenterade avsnittet är hämtat från Holmgren m fl (1982:b).

Arbetsmarknadspolitiska och jämlikhetspolitiska skäl kan sägas försvåra den nuvarande formen av resavdrag. Hade alla förvärvsarbetande haft lika stora kostnader för att ta sig till arbetet, skulle motiven för nuvarande avdragsregler vara mindre. Exempelvis skulle då personer med hög marginalskatt gynnas av avdrag. Avdragen verkar nu utjämnande mellan olika individer, även om personer med en hög marginalskatt gynnas av kronavdrag. Skälen till att resavdragen verkar utjämnande är att personer i låglöneyrken skulle ha relativt sett svårare att bära de merkostnader som är förenade med långa arbetsresor. Personer i höglöneyrken har däremot förmodligen lättare att bära höga reskostnader, och en ökning av reskostnaderna skulle förmodligen kompenseras genom höjda inkomster vid byte av arbete.

Rörligheten på arbetsmarknaden torde dessutom vara mindre om resavdragen saknades helt. Vissa sociala jämlikhetssträvanden tycks kunna spåras i resavdragsreglerna. Däremot verkar de regionala jämlikhetssträvandena mindre tillgodosedda. Exempelvis har storstadsområdena oftast bättre tillgodosedd kollektivtrafikförsörjning jämfört med mer glesbygdsbetonade områden. Arbetsmarknaderna är dessutom bättre differentierade med en relativt utspridd arbetsmarknad för nästan alla yrkeskategorier. Ett minskat eller slopat resavdrag i storstadsområdena skulle sannolikt inte få så stora ekonomiska effekter för den enskilde individen och ej heller påverka inkomstfördelningen mellan individer. Resonemanget stämmer dock inte för de människor som arbetar i de centrala delarna av storstäderna men bor på långa pendlingsavstånd.

För den enskilde individen verkar bilavdragen naturligtvis mildrande, när stat och kommun får ta konsekvenserna av olika energiprishöjningar. Även vid en krissituation kan resavdragen utgöra en stabiliserande verkan på så vis att den enskilde individen inte utsätts för alltför stora och plötsliga utgiftshöjningar.

Författarna menar dock att bilavdragen under nuvarande omständigheter kan utgöra en olämplig energipolitisk stimulansfaktor genom att bebyggelsestrukturen kan påverkas i en farlig riktning. Om resavdragen har denna effekt, vore det från strikt energipolitisk synpunkt bäst att slopa resavdragen och därigenom uppnå ett bättre bostadsmedvetande och en lämpligare bebyggelsestruktur. Vid en akut energikrissituation vore det dock önskvärt om resavdragen funnes i beredskap för att kunna dämpa de värsta verkningarna för den enskilde. Detta naturligtvis under förutsättning att energikriserna får genomslag i form av prishöjningar.

8.4.3 Trafikpolitiska effekter

Resavdragen är konstruerade så att en stor del av den kollektiva reskostnaden är avdragsgill. För bilresande får man däremot dra av en schablonkostnad. De kollektiva avdragen blir ofta relativt måttliga, eftersom kollektivtrafiken är skattesubventionerad¹⁾.

Eftersom avdragen fungerar så att kostnaderna för arbetsresande med bil inte slår helt igenom hos den enskilde individen, stimuleras en konsumtion som i annat fall skulle vara lägre. För de kollektivresande däremot finns ingen stimulans inbyggd i avdragssystemet som gynnar någon viss typ av resor. Resebeteendet skulle alltså inte påverkas hos denna grupp.

För att kunna klarlägga effekterna på bilresenärerna kan man skilja på deras faktiska beteende respektive det beteende som redovisas i deklARATIONERNA. Som avdragsreglerna är utformade i dag, med särskilda krav på restidsvinst för att få dra av för bil, innebär det att många som i verkligheten åker bil ändå bara tillåts avdrag för kollektiv resa. En ändring av reglerna skulle sannolikt inte medföra något ändrat beteende hos denna grupp av bilister. Ur teoretisk synpunkt borde beteendet hos de

1) Här bör observeras att det fr o m år 1982 gäller nya regler.

bilister som i dag gör avdrag bli mera rationellt om avdragsreglerna försvann. Ett ökat medvetande om de reella kostnaderna som är förenade med bilresandet kan uppstå. På längre sikt kan faktorer som arbetsmarknad, bebyggelse, ett ökat allmänt kollektivresande etc påverkas. På kortare sikt kan samåknigen öka.

Bland samåkarna finns en stor grupp som trots samåkandet gör avdrag var för sig och en mindre grupp som delar på avdragen. Det kan sägas att nuvarande regler för avdrag lätt leder till ett missbruk. Från trafikpolitisk synpunkt är det naturligtvis önskvärt med samåkning. Intressant är att avdragen, förutom att verka hämmande på kostnadsmedvetandet, innebär att den ekonomiska fördelen av samåkning starkt minskar för den ärlige bilisten som delar sina samåkningskostnader med sina passagerare. Den stora ekonomiska kostnadsbesparingen uppnås för den enskilde bilisten när flera samåker och alla drar av för egna resor. Den ur trafikpolitiskt hänseende eftersträvarde samåknigen uppnås därför i första hand genom ett skattemässigt bedrägligt beteende.

8.4.4 Statsfinansiella effekter

För stat och kommun har resavdragen stor ekonomisk betydelse. För båda dessa samhällsinstanser har avdragen en positiv inverkan ur regionalpolitisk, sysselsättningspolitisk synpunkt. Därmed är det dock inte sagt att samma effekt inte kunde uppnås, om resavdragsmöjligheterna vore slojade men ersatta med annat stöd till exempelvis glesbygdsområden.

Bilavdraget, som innebär att avdragen stiger med höjningen av de verkliga kostnaderna, får när energipriserna stiger snabbt stora ekonomiska konsekvenser.

För staten medför avdragen ett bortfall av skatteintäkter, som dessutom ökar särskilt snabbt när den genomsnittliga marginalskatten nått sin nuvarande höjd. För staten innebär det dessutom att ett energipolitiskt styrmedel delvis sätts ur spel. När exempelvis energiskatten höjs,

får staten genom bilavdragen själv stå för en betydande del av höjningen.

Eftersom avdragen varierar i storlek mellan olika regioner och individer, innebär avdragen vidare en viktig statlig omfördelning mellan olika regioner respektive olika individer. Om denna omfördelning ur statens synvinkel med alla dess mål för olika samhällssektorer är ett effektivt och lämpligt styrmedel, är svårt att uttala sig om.

8.4.5 Kommunfinansiella effekter

För den kommunala ekonomin är det självfallet bättre om invånarna har arbete och betalar kommunalskatt, även om en reducering sker genom bilavdraget, än att individen går arbetslös eller avflyttar. Ett borttagande av resavdragen skulle i många glesbygdskommuner sannolikt få negativa konsekvenser.

I expansiva kommuner däremot är resavdragen mindre positiva. För de enskilda kommuner som satsat på bostäder och arbetspendling medför avdragen ett skattebortfall. Samtidigt skulle förmodligen ökningen av boende varit mindre om avdragen saknats.

Ett bekymmersamt läge kan uppstå för kommunerna vid en fortsatt energiprishöjning. Höjs resavdragen vid ett sådant läge, minskar skatteintäkterna utan att de kommunala kostnaderna påverkas. En kompensation genom höjd energiskatt på bensin är inte heller möjlig för kommunen. Å andra sidan kan en avflyttning inträffa om avdragen slopas.

När man diskuterar effekterna på kommuners ekonomi, är det viktigt att beakta det kommunala skatteutjämningsbidraget. Detta bidrag utgår till kommuner där skatteunderlaget understiger en av staten garanterad andel av medel-skattekraften i riket. För kommuner med en skattekraft klart understigande den garanterade innebär en expansion

med ökande skatteinkomster endast ett bortfall av skatteutjämningsbidraget motsvarande skattetillskottet. Ett motsvarande resonemang kan föras för landstingen. Det kan beräknas att mellan 80 och 90 % av Sveriges kommuner har en skattekraft liggande under den garanterade nivån.

Innebörden av ovanstående är: om resavdraget slopas ökar individens beskattningsbara inkomst och följaktligen ökar även de kommunala skatteintäkterna. För en helt övervägande del av landets kommuner medför detta ett motsvarande bortfall av skatteutjämningsbidraget. Det blir alltså staten som berörs ekonomiskt av att slippa betala ut skatteutjämningsbidraget till de kommuner som får ökade skatteinkomster.

De kommuner som "vinner" på ett slopande av resavdragen är de som ligger över den garanterade skattenivån. Det skulle innebära en förstärkning av ekonomin i de kommuner som inte kommer i åtnjutande av skatteutjämningsbidraget, dvs framför allt storstadskommuner med hög skattekraft. Ett slopande av resavdragen kan också sägas innebära en resursomfördelning mellan olika kommuner.

8.4.6 Effekter för den enskilde individen (som gör resavdrag)

Avdragen är av en sådan storlek att de spelar en stor roll för den enskilde individen både för val av arbete, bostad och färd sätt. Den ökade betydelsen för den enskilde sammanhänger med ökat pendlingsavstånd samt en ökad andel bilresor av arbetsresorna. I genomsnitt torde bilavdragen kunna beräknas till minst 3 500 kr per år, vilket med en marginals katt på 60 % betyder mer än 2 000 kr. Variationerna är dock ytterst stora. Ett slopande av resavdragen skulle få mycket stora privatekonomiska effekter för de människor som grundat sin hittillsvarande standard på resavdragens existens. Dessutom skulle det slå mycket ojämnt mellan olika människor och även mellan olika regioner.

De stora omställningar ett slopande av resavdragen skulle medföra talar för att ändringen av villkoren för avdragen bör ske successivt under en längre övergångsperiod. För vissa kategorier av resenärer, exempelvis de som är bosatta i renodlade glesbygder, måste förmodligen resavdragen vara kvar.

Författarna drar slutsatsen att om resavdragen slopas kommer den totala reskonsumtionen för en familj att skäras ned, vilket kan innebära att fritidsresorna och andra umbärliga resor minskas.

Den enkät som genomförts i ett antal kommuner runt Göteborg visar på kraftiga variationer i resavdragen. Det beräknade medianvärdet bland dem som gjort avdrag är 2 100 kr och medelvärdet 2 925 kr. Medelinkomsten för enkätpopulationen var 71 000 kr per år. Marginalskatten för en inkomsttagare i denna inkomstklass är ca 60 %. Ett avdrag på 3 000 kr motsvarar en inkomstförstärkning med 3 500 kr. Ett slopande av resavdragen kan beräknas innebära en sänkning av den privata konsumtionsnivån med drygt 3 000 kr för en genomsnittsfamilj. Detta motsvarar per hushåll i de aktuella kommunerna ett barnbidrag per år.

8.5 Avslutning

Författarna anger att de internationella likheterna i bebyggelseutvecklingen är stora. Med anledning härav, samt även genom studien av flyttningsrörelserna i västsverige, visar det sig svårt att uttala sig om resavdragssystemets betydelse i sammanhanget. Resavdragen har dock förmodligen tillsammans med andra faktorer påskyndat förloppets hastighet och dess omfattning.

Några av de viktigare av enkätstudiens resultat kan nämnas. De viktigaste direkta flyttningsorsakerna från göteborgsregionens centrum anges vara miljö i kombination med behovet av större bostad. Däremot har ekonomiska faktorer varit avgörande när flyttningen ägt rum och således ut-

gjort indirekt flyttningsorsak. Det visar sig att flyttingarna ej inneburit ändrat färdmedelsval i någon större utsträckning och med anledning därav ej heller ändrad resavdragssituation. Däremot kan resavdragen ha påverkats såtillvida att resavstånden ändrats.

Vidare gavs som resultat mycket högt bilinnehav i de undersökta kommunerna, samtidigt som bilen utgör det absolut dominerande färdmedlet. Skulle bilanvändningskostnaderna fördyras kraftigt, anges det att man framför allt skulle dra in på fritidsresorna.

Bland de konsekvenser som diskuterats skall några kortfattat framhållas. Allmänt kan sägas att ett slopande av resavdragen på sikt kan påverka faktorer som arbetsmarknad och bebyggelse samt leda till ett ökat kollektivresande. Om resavdragen saknades helt, torde vidare rörligheten på arbetsmarknaden vara mindre.

Det nuvarande avdragssystemet innebär en statlig omfördelning mellan olika regioner respektive olika individer. Om det ur statens synvinkel är ett effektivt och lämpligt styrmedel är tveksamt. Vidare kan resavdragen i sin nuvarande form utgöra en olämplig energipolitisk stimulansfaktor genom sin påverkan på bebyggelsestrukturen.

De kommuner som ekonomiskt skulle vinna på ett slopande av resavdragen är framför allt storstadskommunerna. De stora omställningar som ett slopande av resavdragen skulle medföra för de människor som grundat sin hittillsvarande standard på resavdragens existens talar för en successiv nedskärning över en längre tidsperiod. För exempelvis glesbygdsboende med långa pendlingsavstånd torde resavdragen vara så viktiga att de bör vara kvar.

9 KONSEKVENSER AV BOSTADSFINANSIERINGS- OCH
AVDRAGSSYSTEM

9.1 Inledning

Den följande presentationen bygger på två uppsatser, Westin (1979) och Lundberg (1979). Westins uppsats är skriven under Lundbergs projektledarskap. Beräkningsexemplen är hämtade från umeåområdet. Gemensamt för skrifterna är poängteringen av hur beslut av övergripande och långsiktig karaktär inom andra samhällssektorer än trafiksektorn påverkar transportstrukturen och därmed även det individuella resmönstret.

Exempel på övergripande styrmedel är bostadsfinansiering, stöd rörande arbetsplatsernas lokalisering och regler för resavdrag.

Insatta medel från samhällets sida har nästan uteslutande varit sektoriellt uppdelade. Som följd av detta är det inte förvånande att medel insatta mot andra områden än trafik får oväntade och oönskade effekter även på detta område.

Eftersom övergripande beslut i hög grad griper över olika nivåer, är det sällan möjligt att genom lokala planeringsåtgärder nämnvärt påverka rådande utvecklingstendenser. För att de lokala planeringsåtgärderna skall ge önskad effekt är det nödvändigt att samordna åtgärder på olika nivåer i planeringen. Vill man från samhällets sida styra utvecklingen mot t ex mindre energikrävande persontransportsystem, förutsätter det väl inbördes avvägda förändringar i både övergripande och kommunala styrmedel.

Nedanstående beräkningsexempel i avsnitt 9.2 visar genom några typfall på olika konsekvenser av dagens bostadsfinansierings- och avdragssystem. I avsnitt 9.3 visas hur reskostnaderna varierar vid några typfall av gjorda resavdrag. Det påpekas att tendenserna i nedanstående beräkningsexempel anger riktningen för hur styrmedlen påverkar

individernas val. Däremot kan inte kvantitativt anges hur valen skulle förändras om styrmedlen förändrades.

9.2 Boende- och reskostnader¹⁾

9.2.1 Inledning

Beräkningsexemplen vill visa hur kostnaderna, med dagens bostadsfinansierings- och avdragssystem (1978), för boende och resor varierar med individernas val av bostadsort och boendeform. Några olika karakteristiska alternativ på bostadsmarknaden har valts som exempel. Exemplen visar närmare bestämt hur boende- och reskostnader varierar med avseende på:

- Boendeform. De studerade boendeformerna är: hyreslägenhet, bostadsrättslägenhet samt villa/radhus.
- Bostadsort. Bostadsorten utgörs av tre områden i Umeå: stadscentrum, Mariedal (ytterstadsdel i centralorten) samt TavelSJö (pendlingsförort).
- Finansiering av bostad. Möjligheterna för finansiering är begränsade till statliga och frifinansierade lån.
- Inkomstnivå. Det visas i exemplen hur kostnaderna varierar med inkomst (familjeinkomst före ränte- och resavdrag). Härvid har tre inkomstklasser studerats: 50 000 kr/år, 70 000 kr/år och 100 000 kr/år, varvid antagits att endast en i familjen förvärvsarbetar.
- Färdmedel. Beräkning av reskostnader och avdrag har gjorts för två färd sätt, bil och buss.
- Kostnader före respektive efter eventuella avdrag/bidrag.

De antagna prisnivåerna och lägena är hämtade från Umeå men antas vara ganska representativa för medelstora till stora svenska kommuner utanför storstadsregionerna.

1) Avsnitt 9.2 är hämtat från Westin (1979).

9.2.2 Beräkningsförutsättningar

- 1) Reella kostnader för olika boendeformer har först beräknats.
- 2) Därefter följer beräkning av avdrag för räntor och resor samt bostadsbidrag.
- 3) Med utgångspunkt från 1 och 2 ovan har betalda kostnader beräknats, vilket är vad de boende skulle betala utifrån de olika alternativen.

Definitioner:

Reella kostnader - räntor, amortering, driftskostnad
alternativt hyra, reskostnad

Betalda kostnader - reella kostnader minus den skattelättnad som ränte- och resavdrag medför för respektive inkomstklass samt eventuellt bostadsbidrag

Disponibel inkomst - inkomst efter skatt

Som framgår av figur 9.2 varierar debetalda kostnaderna med boendeform. Variationerna har likartat mönster i de tre inkomstklasserna men med skillnader i summan.

I inkomstklassen 50 000 kr är boendeformen lägenhets- och statligt finansierat villaboende, de boendeformer som är minst påfrestande för den disponibla inkomsten.

För boendeformerna fri finansierad villa samt befintlig äldre fastighet i centrala Umeå går över 70 % av disponibel inkomst till boende- och reskostnader.

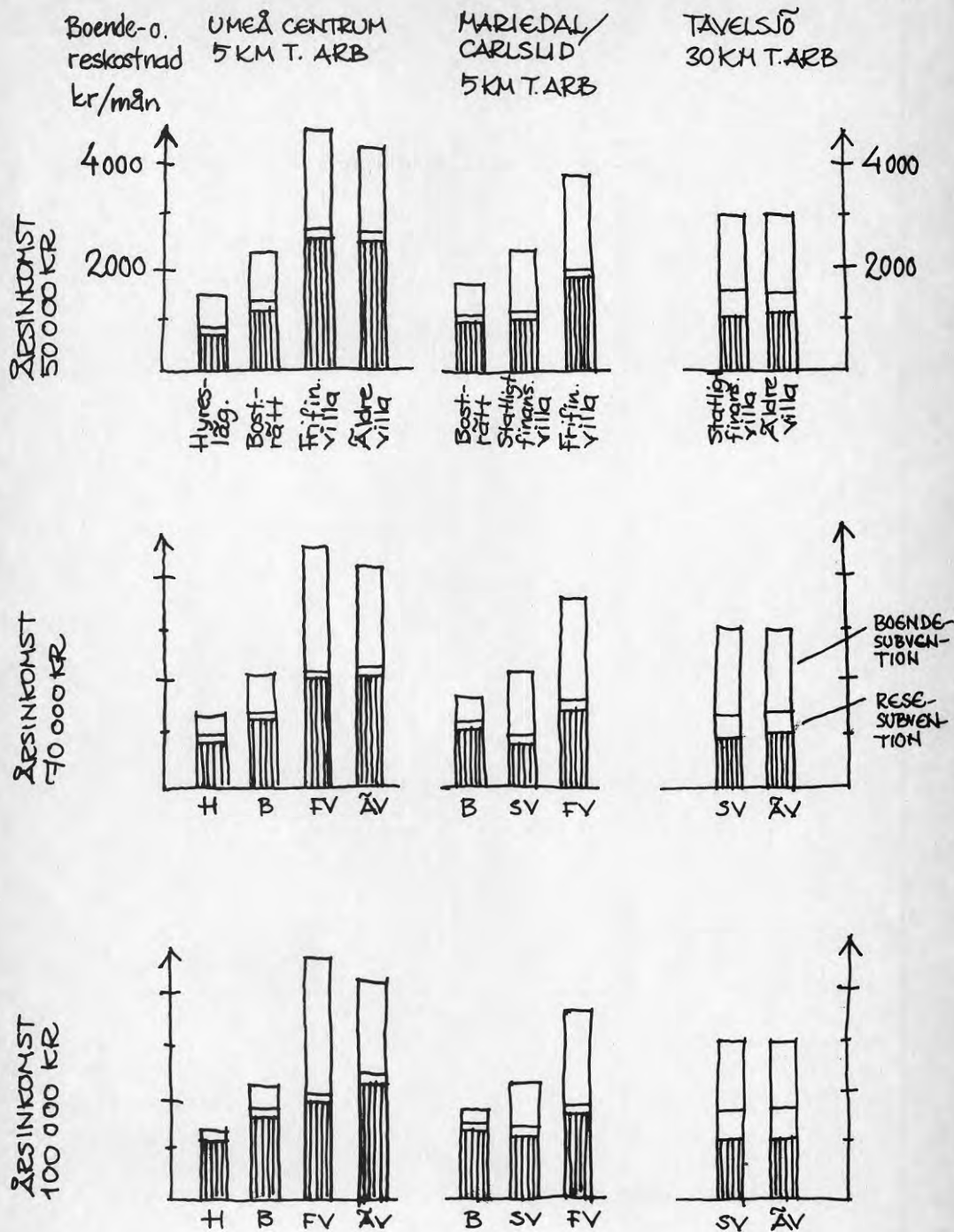
Variationerna mellan olika boendeformer är mindre i inkomstklassen 70 000 kr. Statligt belånade villor och befintlig äldre fastighet i pendlingsorten Tavelnsjö ger dock de lägsta kostnadsandelarna.

Minst variation mellan boendeformer förekommer i inkomstklassen 100 000 kr. Boendeformen statligt- och frifinansierade villor/radhus samt befintlig äldre fastighet i pendlingsorten Tavelnsjö ger dock lägst andelskostnad. Denna är även den lägsta totalt bland inkomstklasserna.

Det nuvarande ränteavdragssystemet ger enligt rapporten olika effekter för olika inkomstgrupper. Eftersom avdragen sänker den beskattningsbara inkomsten, blir avdragen mer värda med högre inkomst (under förutsättning av en progressiv skatteskala). Höginkomsttagare gynnas i större utsträckning av höga räntor och avdrag än vad låg- och medelinkomsttagare gör. Utifrån dessa slutsatser påpekas i rapporten att det ofta blir privatekonomiskt olämpligt att välja en samhällsekonomiskt fördelaktig lösning. Detta senare baseras på uppfattningen att det är önskvärt att åstadkomma bl a ett ökat kollektivt åkande och en förtätning av boendet.

9.2.3 Resultatdiskussion

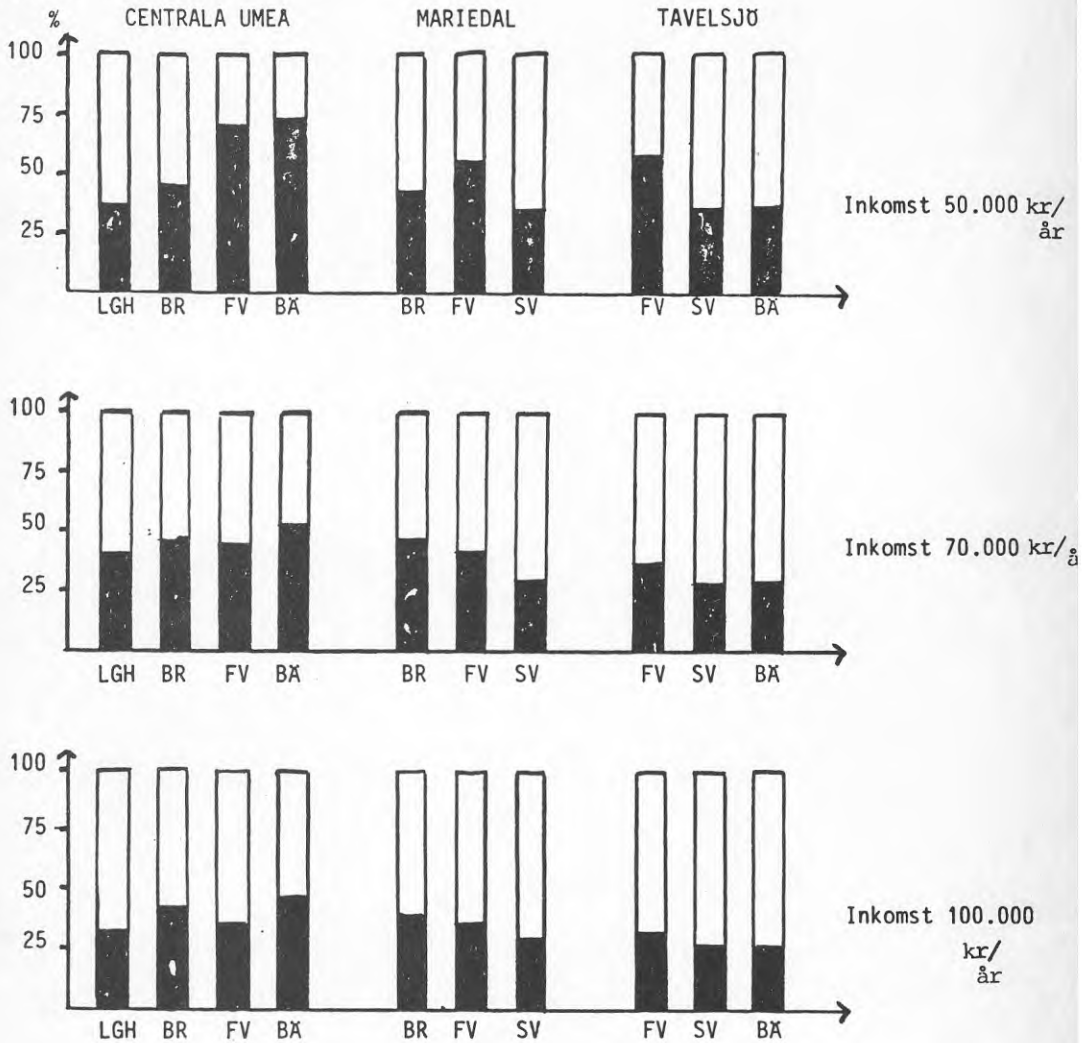
I figur 9.1 och 9.2 visas kostnader per inkomstklass. I samtliga studerade fall (se figur 9.1 och 9.2, undantag: statligt belånad villa) gäller att en inkomsttagare med 50 000 kr betalar högre boende- och reskostnader än en inkomsttagare med 100 000 kr. Vad gäller den disponibla inkomsten betalar 50 000 kr-inkomsttagaren i alla alternativ en högre andel till boende och resor än vad 100 000-kr-inkomsttagaren gör. Även jämfört med 70 000 kr-inkomstgruppen betalar 50 000 kr-gruppen en större andel av den disponibla inkomsten till boende och resor vid alla alternativ förutom hyreslägenhet. I samtliga fall erhåller 50 000 kr-inkomsttagaren bostadsbidrag - trots detta är kostnaderna högre än för de andra grupperna. 100 000 kr-inkomsttagaren betalar vid alternativet villa/radhus mindre än 50 000 kr-inkomsttagaren och i vissa fall även mindre än 70 000 kr-inkomstgruppen gör. Skattelättnaden blir genom ränteavdragen betydligt större för en höginkomsttagare än för låg- och medelinkomsttagare. Bostadsbidraget verkar till viss del utjämnande, men tar ej bort effekten av ränteavdrag.



Figur 9.1 Boende- och reskostnader vid olika boendeformer, bostadslägen och årsinkomster.

Källa: Lundberg (1979)

Disponibel inkomst



LGH = Lägenhet

BR = Bostadsrättslägenhet

FV = Frifinansierad villa

SV = Statligt belånad villa

BÄ = Befintlig äldre fastighet

Hela stapeln anger disponibel inkomst

Skrafferad yta anger andel av disponibel inkomst som går till boende- och reskostnader

Figur 9.2

Andel av disponibel inkomst som går till boende- och reskostnader vid olika boendeformer och inkomstklasser.

Källa: Westin (1979)

9.2.4 Effekter i form av ökad reskonsumtion

Resavdragen för arbetsresor sänker reskostnaderna till viss del, dock utan att täcka dem helt. Effekten blir större vid en sammanslagning med ränteavdragen.

Boendeformerna statligt och fritt finansierad villa i pendlingsförorten Tavel sjö har lägre boende- och reskostnad (med bil som färd sätt) än för samma alternativ i stadscentrum och ytterstadsdelen Mariedal. Boendekostnaden skiljer sig ej åt. Däremot blir milkostnaden lägre vid en längre körsträcka per år, och resavdraget täcker kostnaderna i pendlingsförorten i större omfattning än för övriga boendeorter.

Konsekvensen av ett ökat boende i villa är ökat markbehov och utglesning av bebyggelsen, vilket leder till svårigheter att upprätthålla en godtagbar kollektivtrafikförsörjning då upptagningsområdet ökar men ej passagerarantalet.

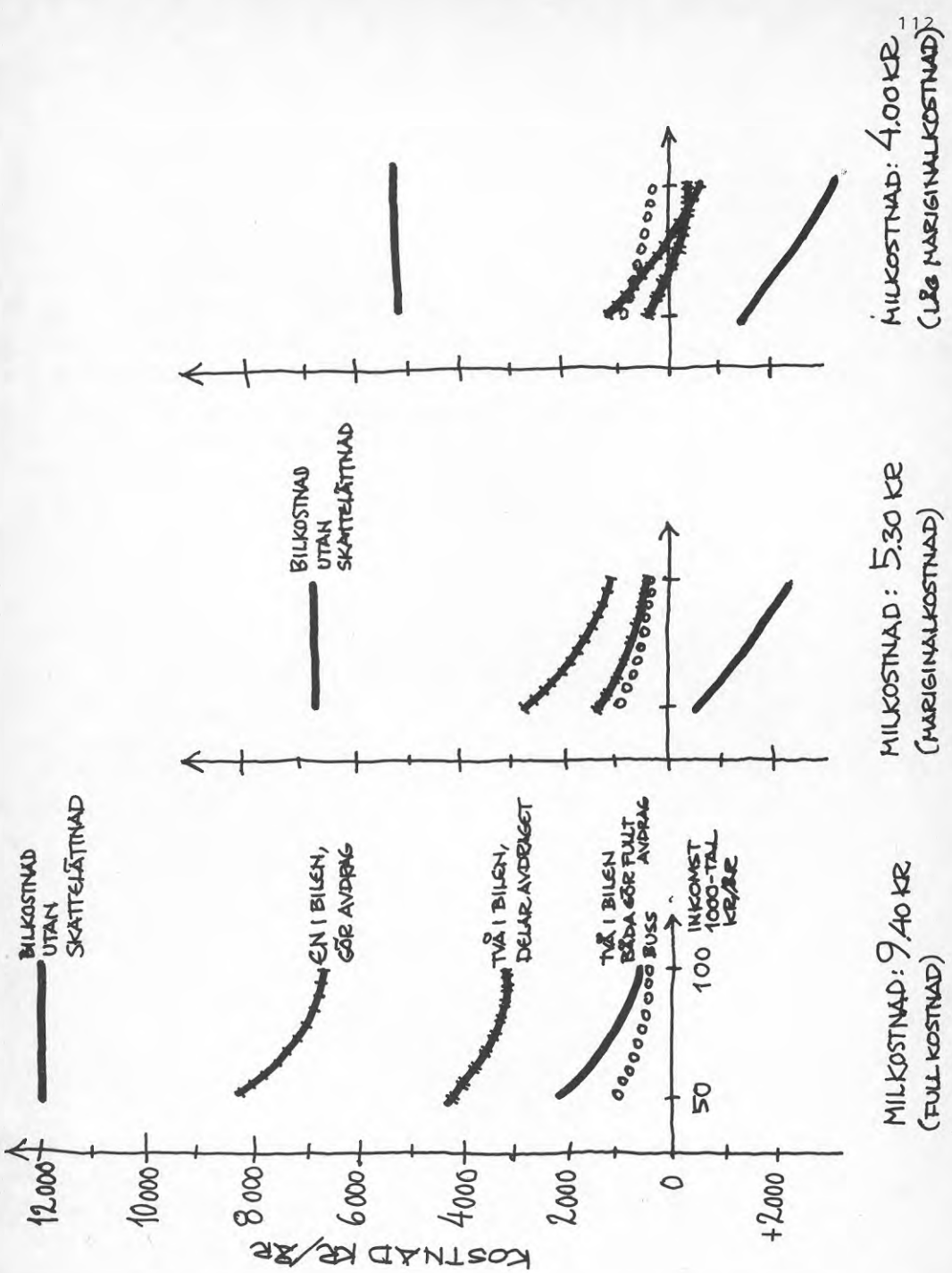
Färdmedelsalternativet bil (med 1978 års avdragssystem) stiger för individen i konkurrenskraft, då det är avsevärt tids- och resuppofferingsbesparande, samtidigt som det bara är marginellt dyrare än buss.

Författarens slutsats är att vad som för individen är optimalt inte alltid är optimalt för samhället ur kostnads synpunkt.

9.3 Beräkningsexempel på reskostnad till och från arbetsplats¹⁾

Bilkostnader till och från arbetet för boende i Tavel sjö (30 km från arbetsplatsen) före och efter skattelättnader vid olika inkomstklasser visas i figur 9.3. Utgångspunkt för bilkostnaderna är en mellanklassbil år 1979.

1) Avsnitt 9.3 är hämtat från Lundberg (1979).



Figur 9.3

Reskostnader till och från arbete för boende 30 km från arbetsplatsen (ca 1 300 mil/år). 1979 års kostnadstillägg.

Källa: Lundberg (1979)

Den vänstra delfiguren visar kostnaderna under förutsättning att bilen köpts för arbetsresor (hela bilkostnaden 9,40 kr/mil räknas med). De olika delkurvorna i figur 9.3 anger uppifrån och nedåt:

- ensam i bilen, inget avdrag
- ensam i bilen, gör avdrag
- två i bilen, delar på avdraget
- två i bilen, båda gör fullt avdrag (ej ovanligt, dock olagligt)
- buss

Den mittersta och högra delfiguren anger bilkostnader till och från arbetet om bilen innehas oavsett arbetsresor, dvs endast den upplevda marginalkostnaden räknas med (i mitten 5,30 kr/mil, längst till höger 4,00 kr/mil).

Bilkostnaderna efter skattelättnad är som framgår av figur 9.3 oftast låga, och kostnadsskillnaden i förhållande till buss är liten. Under vissa förutsättningar ger bilanvändandet till och från arbetet även en ekonomiskt vinst utöver den busskostnad man sluppit betala. Då är det lätt att inse att färdmedelsval är svårt att påverka med trafiktekniska åtgärder.

9.4 Avslutning

Höginkomsttagare gynnas i större utsträckning av höga räntor och avdrag än vad låg- och medelinkomsttagare gör. Detta visas praktiskt i avsnitt 9.2, där 50 000 kr-inkomsttagaren i flertalet fall betalar högre andel till boende- och reskostnader än vad de högre inkomstklasserna gör. Dessutom visas att villaboende (statligt och frifinansierad villa) i pendlingsförorten Tavelsjö har lägre boende- och reskostnad än boende i stadscentrum (Umeå) eller i ytterstadsdel (Mariedal) om man använder bil som färd sätt. Resavdraget är i detta fall av avgörande betydelse.

I avsnitt 9.3 visas att skillnaderna är mycket stora mellan verkliga bilkostnader utan resavdrag jämfört med oli-

ka typer av bilkostnader när avdrag är gjorda vid arbetsresor från pendlingsförorten Tavelstö. Bilkostnaderna reduceras avsevärt genom resavdragen, och kostnaden i förhållande till att resa med buss blir liten.

III

10 SAMMANFATTNING OCH UTBLICKAR

I denna rapport har det svenska resavdragssystemet presenterats och analyserats. Underlaget har varit ett antal studier som gjorts de senaste åren om resavdrag och andra frågor som berör arbetsresor. Studierna är delvis överlappande och delvis tar de upp frågeställningar som ligger vid sidan av själva resavdragen. Det går dock att finna ett antal gemensamma slutsatser i de presenterade studierna. Dessa slutsatser kommer att i korthet redovisas i det följande.

En utgångspunkt för denna rapport har varit att söka finna målsättningen för de svenska resavdragen. Varför har vi i Sverige haft ett system med resavdrag som fram till inkomståret 1982 var mycket generöst och därefter kan betraktas som förmånligt till sin omfattning, om man jämför med flertalet andra länders system? Vilka mål var det ursprungligen som ledde fram till att vi fick ett sådant system?

En genomgång av tillgängliga källor pekar på att det svenska systemet inte har utvecklats efter någon entydig målsättning. Det går helt enkelt inte att finna några klara distinkta syften bakom resavdragen. Genom en analys av uttalanden från riksdag, skattemyndigheter och andra som i olika officiella sammanhang yttrat sig över resavdragen kan dock en möjlig målsättning för resavdragen formuleras på följande sätt. Resavdragen tillkom som ett medel att underlätta för enskilda boende i glesbygder att ha möjlighet till arbete på orter belägna långt ifrån boendeorten och boende i regioner med långt avstånd till arbetsplatser att utan allt för stora ekonomiska uppoffringar kunna arbeta långt ifrån bostaden. Det har icke funnits något entydigt belägg för att detta är det ursprungliga målet, men genomgång av olika uttalanden pekar i denna riktning. Denna ursprungliga målsättning har fortfarande giltighet. De studier som redovisats ovan pekar på att resavdragen för

framför allt lågavlönade med långa avstånd till arbetsplatserna utgör ett verksamt arbetsmarknadspolitiskt medel. Resavdragen kan därför sägas ingå i en arsenal av medel som syftar till att främja människors förmåga och möjlighet att arbeta oberoende av kön, bostadsort och ekonomisk status. Resavdragen utgör även ett bland andra generella styrmedel som samhället har till sitt förfogande.

Det ursprungliga målet har under årens lopp dock visat sig komma i konflikt med ett flertal andra väsentliga samhällsmål. Denna konflikt leder enligt vår uppfattning till att de ekonomiska, miljömässiga, energipolitiska och trafikpolitiska bieffekterna av resavdragen är betydande. Det torde därför vara rimligt att påstå att nackdelarna med det nuvarande resavdragssystemet är större än fördelarna. De fördelar som utan tvekan finns för vissa enskilda personer skulle sannolikt kunna uppnås med betydligt mindre statsfinansiella och samhällsekonomiska uppföringar. Vi har i korthet funnit följande konsekvenser av det nuvarande resavdragssystemet inom några olika samhällsområden.

Välfärdspolitiskt innebär resavdragen att med nuvarande marginalsatser har högavlönade grupper större fördel av dem än lågavlönade grupper, givet att man har lika långa resavstånd. Detta innebär självfallet en konflikt med väsentliga målsättningar inom t ex vårt skattesystem, som syftar till att utjämna skillnader i ekonomiskt avseende mellan olika samhällsgrupper. Skulle resavdragen helt slopas och i stället de resurser som härigenom kunde tillföras statskassan utnyttjas genom en skattereduktion som mer gynnade låginkomstgrupperna, skulle de ha större möjligheter att resa längre sträckor i allmänhet än vad de nu har. En skattereduktion i samband med slopade resavdrag innebär således en skatteomfördelning i stället för en skatteökning. Det bör även påpekas att ett avskaffande av resavdragen inte bara medför att det blir dyrare att åka bil, utan det kan även leda till arbets- eller bostadsbyten. Sammanfattningsvis kan sägas att, om man bortser från vissa grupper lågavlönade med extremt långa ressträckor, så fungerar inte resavdragen i den utjäm-

nande riktning som man eventuellt kan misstänka att de ursprungligen hade som syfte att göra.

En annan konsekvens av resavdragen är, även om det är svårt att finna entydiga empiriska bevis, att resavdragen medverkat till att den bebyggelsespridning som ägt rum under 1960- och 1970-talen. Bebyggelsespridningen, dvs att människor flyttat från tätorternas inre delar till mer perifera områden, har i Sverige ett med flertalet industrialiserade länder likartat förlopp. Detta hade till stora delar varit detsamma om man haft ett resavdragssystem eller ej. Existensen av ett resavdrag har dock utan tvekan verkat i en riktning som ytterligare påskyndat den utspridning som vi har haft under de senaste 20 åren. Denna utspridning, som för den enskilde sannolikt i huvudsak har orsakats av en vilja att bo i en bättre miljö, i en barnvänlig omgivning, med goda markkontakter etc, är självfallet någonting som moderna samhällsplaneringssträvanden också medverkat till.

Konsekvenserna av utspridningen är dock att vi fått mycket långa pendlingsavstånd. Ökningen av pendlingsavstånden har varit extrem framför allt under 1960-talet och 1970-talets första hälft. I sin tur har de långa pendlingsavstånden ineburit större påfrestning på resenärer och trafiksystem och också lett till en ökad energiförbrukning. Från energipolitisk synpunkt skulle det därför vara önskvärt med kortare resor mellan arbete och bostad. Den utspridning som skett innebär att för en relativt stor del av den svenska befolkningen är kollektivtrafiken näst intill omöjlig att utnyttja vid arbetsresor. I stället utnyttjas bilen som enda möjliga trafikmedel vid de dagliga resorna till och från arbetet. Denna utveckling strider i sin tur mot de trafikpolitiska mål som man från samhällets sida ställt upp, mål som syftar till att främja den kollektiva trafikförsörjningen och att om möjligt begränsa bilismens expansion. Från såväl energipolitisk som trafikpolitisk synpunkt kan därför resavdragen sägas ha lett till en utveckling som inte varit önskvärd. Det är ju också när den svenska trafikpolitiken fått en mer kollektivtrafikvänlig inriktning och de energipolitiska frågorna blivit allt

viktigare som resavdragen kommit att observeras och diskuteras.

En konsekvens av nuvarande regelsystem som på olika håll har kunnat iakttagas är ett omfattande olagligt utnyttjande av systemet. Detta utnyttjande är av tre slag: tidsmanipulation, gjorda avdrag trots samåkning samt felaktig mantalsskrivning.

Resavdragen är till sin konstruktion sådana att avdragsbeloppet i stort följer prisutvecklingen. Det innebär att för den enskilde minskar den beskattningsbara inkomsten i takt med att kostnaderna för resor stiger och att hans resavstånd ökar. I sin tur har detta lett till att såväl kommunerna som staten fått ett minskat skatteunderlag. För flertalet kommuner har detta inte upplevts som speciellt besvärande i och med att man genom skatteutjämningsystemet fått ersättning från staten för minskade kommunala skatteintäkter. Från statsfinansiell synpunkt utgör däremot resavdragen ett direkt inkomstbortfall.

I många kommuner som inte kan utnyttja skatteutjämningsbidraget är däremot nackdelarna betydande av det nuvarande resavdragssystemet. Det gäller framför allt storstadsområdena och i dessa storstadskommunerna. Dessa har också förlorat betydande mängder invånare genom den tidigare nämnda bebyggelsespridningen, som i sin tur i viss utsträckning kan härledas till resavdragens konstruktion. Från kommunal synpunkt utgör därför resavdragen ett besvärande problem, som dock framför allt har betydelse för kommuner utan statsbidrag.

Den statsfinansiella effekten av resavdragen är betydande som en följd av att resavdragens totala volym ökat, vilket i sin tur sammanhänger framför allt med de längre pendlingsavstånden. Från statens synpunkt har det därför framstått som värdefullt att aktualisera en sänkning av resavdragen. De förändringar av resavdragsreglerna som gjorts de senaste åren kan till stor del härledas till statsfinansiella önskemål. De miljömässiga, energipolitiska, trafikpolitiska och välfärdspolitiska konsekvenserna har san-

nolikt inte spelat någon större roll i detta sammanhang. I takt med att behovet av statsfinansiell förstärkning ökar kommer sannolikt ytterligare inskränkningar att göras i det nuvarande resavdragssystemet. Det kan därför finnas anledning att något diskutera konsekvenserna av ett slopande av resavdragen. I denna rapport har också dessa konsekvenser i viss utsträckning sökts bedömas och analyseras.

De slutsatser som dragits av de i denna studie behandlade rapporterna är att ett slopande av resavdragen med nödvändighet måste ske successivt, eftersom ett abrupt slopande av avdragen skulle leda till mycket svåra omställningsproblem för den enskilde som i dag har resavdrag. En långsiktig anpassning till en situation utan avdrag är nödvändig. Slopas avdragen leder detta till att vissa grupper i samhället förlorar och vissa tjänar på förändringen. De som förlorar på den är framför allt människor boende långt från arbetsplatserna och med höga inkomster. Det är dessa grupper som i dag har de största avdragen och genom skattesystemet också erhåller de största effekterna av avdragen. Man kan samtidigt hävda att dessa grupper sannolikt har lättast att bära eventuella förändringar. Låginkomsttagare med extremt långa pendlingsavstånd, t ex i glesbygdsområden, kan däremot få betydande svårigheter att bo kvar eller arbeta kvar på det ställe som man gjorde innan avdragen slopades. Härvid kan man även skilja mellan tvingande och självvald pendling. Ett exempel på den förra kan gälla för boende i egna bostäder på orter där en dominerande industri lagts ned. En försäljning av villan eller radhuset kan i sådana fall innebära betydande ekonomiska förluster. Det är däremot lättare att motivera att den självvalda pendlingen, som kan leda till olika samhällskostnader, bärs av individerna själva.

Det går följaktligen att påstå att de ursprungliga motiven för resavdragen, dvs att underlätta för lågavlönade grupper i glesbygdsområden att arbeta avlägset från arbetsplatserna, är ett mål inom arbetsmarknadspolitikens område som är väsentligt att vidmakthålla. Skulle avdragen slopas helt måste dessa grupper ersättas med någon

annan form av ersättning för arbetsresornas kostnader. Däremot är det tveksamt om motsvarande motiv föreligger för andra avdragsgrupper.

Konsekvenserna av ett slopande av resavdragen kommer sannolikt att leda till att den i vissa kommuner redan iakttagna återinflyttningen till tätorternas inre delar påskyndas. Vidare kommer sannolikt kollektivtrafikens möjligheter att utvecklas att underlättas. De energipolitiska konsekvenserna härav kan troligtvis vara positiva.

Sammanfattningsvis kan man utifrån de gjorda studierna våga dra slutsatsen att ett slopande av resavdragen, som från statsfinansiell synpunkt kan aktualiseras, har flera fördelar. För den enskilde individen med stora resavdrag kommer dock uppoffringarna att bli betydande under en lång övergångsperiod. Innan man gör någon förändring i detta avseende bör man noga överväga vilka konsekvenserna kan bli och för vissa grupper, framför allt i glesbygdsområdena, söka finna ett ersättningssystem till de nuvarande resavdragen.

De resultat som redovisats i denna studie och det material som framtagits pekar på intressanta frågeställningar som ligger utanför själva huvudstudien. En sådan gäller de långsiktiga konsekvenserna av den bebyggelseutspridning som skett. Vad sker om människor i högre grad än för närvarande önskar bo närmare sina arbeten? Detta i sin tur som en följd av ökade reskostnader och eventuellt minskade resavdrag. Hur kommer de förorter runt de större tätorterna att fungera om attraktionskraften minskar? Blir förorterna inte som i dag områden för boende som i hög grad arbetar på annan ort eller kommer de att bli "pensionärsområden" för människor utan dagliga långa resbehov? En ytterligare fråga kan vara huruvida en ökad arbetsplatslokalisering kommer att ske som kan dra nytta av en lokal god tillgång på arbetskraft.

På likartat sätt är en intressant frågeställning vad som håller på att ske i tätorternas inre delar när dessa renoveras och blir attraktivare som bostadsområden. Vilka ka-

tegorier söker sig till dessa områden - äldre utan barn, pensionärer eller yrkesverksamma barnfamiljer? En renässans för boendet inom tätorterna kan komma att inträffa.

Ett intressant forskningsfält är i hög grad t ex att undersöka vilka personer/familjer som nu flyttar tillbaka till de stora tätorternas centrala delar. Särskilt intressant i detta sammanhang är den yngre verksamma generationens flyttningsmönster. Tidigare har denna grupp flyttat till småhusområden i ytterkanterna av tätorterna. I takt med att tillgången till bostäder ökar i de centrala delarna kan en viss "återflyttning" förväntas. Ett framtida utbud av bostäder i såväl flerfamiljshus som småhus leder också till ökad valfrihet i fråga om bostadslokalisering.

Den utspridning av boendet med åtföljande längre pendlingsavstånd som skett under 1960- och 1970-talen kan således komma att ersättas av en annan bebyggelsebild. Vad som ovan sagts har i första hand haft inriktning mot storstadsregionerna. Även för landsbygden kan förväntas ett annat samband mellan boende och arbetsplatser. Även i detta fall kan förklaringarna sökas i högre reskostnader, men även i ändrad attityd. Det ändrade bebyggelsemönster som detta har gett upphov till är veterligen ännu helt oklart. En rimlig hypotes är att detta på sikt kommer att leda till en ökad avfolkning och en koncentration till tätorter. Denna nya fas i urbaniseringsmönstret kan även den vara värd uppmärksamhet.

Vad händer i glesbygden om resavdragen slopas utan att ersättas med någon annan typ av stöd? Som tidigare konstaterats är förmodligen glesbygdsboende med långa pendlingsavstånd till arbetsplatsen de som drabbas hårdast vid eventuellt slopade resavdrag. Kommer slopade resavdrag att bidra till ökad flyttning från glesbygden? Kolliderar detta i sin tur med andra samhällsmedels avsikter att människor skall kunna bo kvar i mindre tätbefolkade områden? Inom regionapolitiken finns exempelvis ett kvarboendemål klart uttryckt genom bl a glesbygdsstödet. Om resavdragen slopas, hur skall ett eventuellt stöd åt glesbygdsboende lämpligast vara utformat?

Som framgår är frågorna kring konsekvenserna av resavdragens framtida utformning många och uppmanar till fortsatt forskning på ett flertal områden.

LITTERATUR

- ASP, K och LUNDIN, O (1980) Kollektivtrafiken i bilsamhället. VTI-Rapport 166. Linköping.
- BEALE, C L (1977) The recent Shift of United States Population to non metropolitan areas 1970-1975. Cambridge.
- FALK, T (1976) Urban Sweden. Stockholm.
- FORSSTRÖM, Å och OLSSON, R (1982) Boende i glesbygd. BFR-rapport R 100:1982. Stockholm.
- GODLUND, S (1964) Den svenska urbaniseringen. Stockholm.
- GORDON, P (1978) Deconcentration without a "clean break", Environment and Planning. London.
- HOLMGREN, B m fl (1982:a) Resavdrag och bebyggelse. BFR-rapport R 150:1982. Stockholm.
- HOLMGREN, B m fl (1982:b) Resavdrag och bebyggelse - En sammanfattning. Choros 1982:6. Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet. Göteborg.
- LIPPOY, R (1982) Den fysiska strukturens och olika planeringsåtgärders inverkan på persontrafikens energiförbrukning - beräkningsexempel för Lund och Kalmar. Institutionen för trafikteknik, Tekniska högskolan i Lund, Lunds universitet. Lund.
- LISTÉRUS, J (1979) Ortsstruktur, persontransporter och energikonsumtion. Rumsliga konsekvenser, counterurbanisationsprocessen i Västsverige under 70-talet. Choros 123, Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet. Göteborg.
- LUNDBERG, S (1979) Effekter på kortare och längre sikt av övergripande och långsiktiga beslut med anknytning till trafikområdet. Uppsats ur: Nordiska vägtekniska förbundet övrig publikation, Utskott 51, Trafikanalys och trafikreglering.
- LUNDBERG, S (1982) Resvaneundersökning i Jönköping - utförlig resultatrapport. BFR-Rapport R 94:1982. Stockholm.
- NORDBECK, S (1977) Urban markkonsumtion. Stockholm.
- SCANDIACONSULT AB (1982) Energi och trafik - möjligheter att reducera energianvändningen i transportsystem. Umeå.
- STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING och LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN (1980) En undersökning om avdragen för arbetsresor i Stockholms län enligt 1978 års självdeklaration. Stockholm.

- TRANSPORTRÅDET (1982) Arbetsresorna i Sverige. Redovisning av regional struktur och utvecklingstendenser. Rapport 1982:2. Solna.
- WESTIN, K (1979) Boende- och reskostnader vid olika val av boendeform och bostadsort. Uppsats. Geografiska institutionen, Umeå universitet. Umeå.
- VINING, D R och STRAUSS, A (1977) A demonstration that the current deconcentration of population in the United States is a clean break, Environment and Planning. London.

KÄLLOR

Bureau d'Information Culturelle, Göteborg.

Danska skattedirektoratet, Köpenhamn.

Department of Treasury/Internal Revenue Service,
Washington.

Der Bundesminister der Finanzen, Bonn.

Eidgenössische Steuerverwaltung, Bern.

Finska skattestyrelsen, Helsingfors.

Inland Revenue, Technical Division, London.

Ministerie van Financiën, Gravenhage.

Ministry of Economic Affairs, Bryssel.

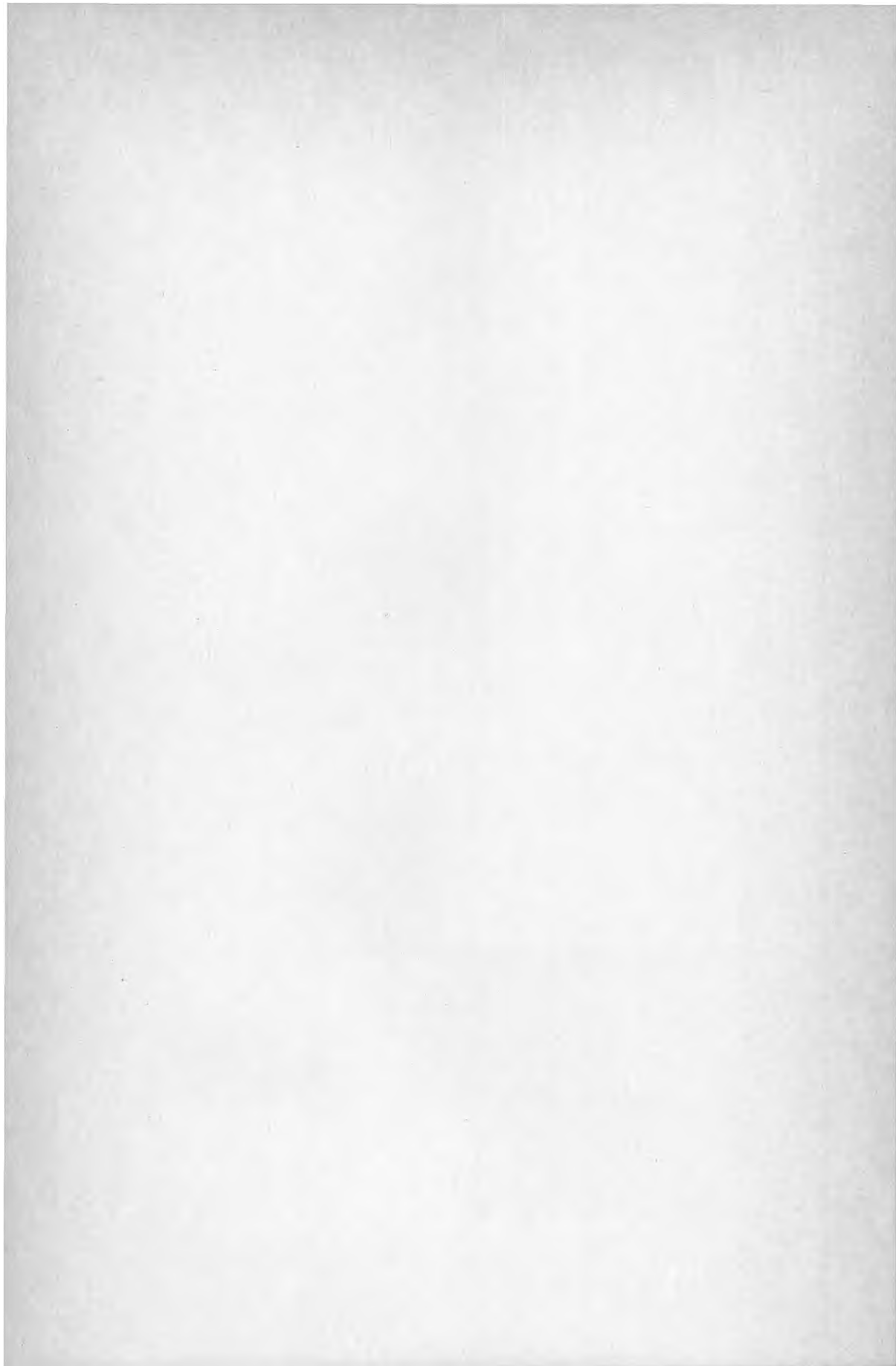
Norska skattedirektoratet, Oslo.

Revenue Canada Taxation, Ottawa.

Riksskattenämndens respektive Riksskatteverkets anvisningar för olika år, Stockholm.

Statistiska meddelanden (1981) Ser T, Stockholm.

Transportrådet, Statistik 1982:4.



**Denna rapport hänför sig till forskningsanslag
821308-0 från Statens råd för byggnadsforskning
till Kulturgeografiska inst, Göteborgs universitet.**

R20: 1984

ISBN 91-540-4090-6

Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm

Art.nr: 6704020

**Abonnemangsgrupp:
X. Samhällsplanering**

**Distribution:
Svensk Byggtjänst, Box 7853
103 99 Stockholm**

Cirkapris: 40 kr exkl moms