

Motion till riksdagen 2005/06:N268

av Eva Flyborg m.fl. (fp, m, kd, c)

Tillväxt för Göteborg

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en satsning på att utveckla Göteborgsregionen som en motor för hela Sveriges utveckling.

Göteborg – en motor för tillväxt

Det är viktigt att Göteborgsregionen ges de förutsättningar en storstadsregion behöver för att kunna fortsätta utvecklas och skapa tillväxt och välstånd. Göteborgsregionen är en region i stark konkurrens. Till skillnad mot en uppfattning som stundtals framskyntar i den mer oreflekterade debatten konkurrerar Göteborgsregionen inte till största del med övriga Sverige om etableringar och nya jobb. Göteborg konkurrerar exempelvis med Lyon, München, Barcelona och Detroit om rollen som forsknings- och utvecklingscentrum vad gäller fordonsindustrin. För att Göteborg skall kunna fortsätta att vara en av landets starkaste tillväxtmotorer krävs att näringslivet försörjs med god kompetens från bl.a. Chalmers tekniska högskola och Göteborgs universitet, att vi har bostäder och en god infrastruktur i form av bl.a. vägar.

Västsveriges och Göteborgs ekonomiska bidrag till landet

Göteborg är Skandinavien industriella och logistiska centrum med en högteknologisk och konkurrensutsatt världshandel som sin historiska, nuvarande och framtida ekonomiska uppgift. I Västra Götaland finns det drygt 140 000 registrerade företag, varav ca 3 000 har mer än 25 anställda.

Västsverige är en av Nordens viktigaste tillväxt- och välfärdsmotorer. Västra Götaland och Halland har 20 procent av landets befolkning och ca 20 procent av dess bruttonationalprodukt.

Fel! Okänt namn på

Västsveriges ekonomiska motor, Göteborgsregionen, tillhör de få (och allt färre) städer i landet som stadigvarande växer befolkningsmässigt.

Västsveriges näringsliv domineras dock av några relativt få och mycket stora globala företag. Flera är av dessa har utländska ägare med koncernintern konkurrerande verksamhet över hela världen. De, i detta sammanhang, mest betydande är följande:

Volvokoncernen, med en total omsättning på 180 miljarder kronor och med 25 000 anställda i Sverige, är och har länge varit vårt lands kanske viktigaste företag. Huvudkontoret och en av de mest betydande sammansättningsfabrikerna ligger i Göteborg. Underleverantörer och egen komponenttillverkning finns över hela Sverige med betoning på Mälardalen och Skaraborg respektive Småland och Blekinge.

Volvo Personvagnar är ägt av Ford i Detroit, omsätter 120 miljarder kronor och har 20 000 anställda över hela landet. Volvo PV är en av Fordkoncernens mest lönsamma företag. Ford har, i likhet med GM, konkurrerande produktionsanläggningar över hela världen. Underleverantörer och egen komponenttillverkning finns, liksom inom Volvokoncernen, över stora delar av landet med betoning på Mälardalen och Skaraborg respektive Småland och Blekinge.

Saab Automobile ägs av General Motors i Detroit och konkurrerar liksom Volvokoncernen och Volvo Personvagnar inom det mest krävande segmentet på världens sannolikt hårdaste marknad. Huvudkontor och den dominerande produktionsanläggningen finns i Trollhättan med 7 000 anställda. Inom GM-koncernen kämpar Saab Automobile för att hävda sig mot ett stort antal andra europeiska produktionsanläggningar.

SKF-koncernen omsätter 43 miljarder kronor, sysselsätter i Sverige 4 800 personer och är världsledande inom rullningslager med 20 procent av världsmarknaden. Koncernen har ett stort antal produktionsanläggningar över hela världen med betoning på Europa. SKF, som utvecklats på ett mycket spännande sätt de senaste åren, är ett av de svenska basföretag som står stabilt när nya branscher åker bergochdalbana i takt med konjunkturutvecklingen.

AstraZeneca i Mölndal är ett av Sveriges största kunskapsföretag, med bl a 450 disputerade forskare i personalstyrkan. Här utvecklades Losec, en av landets mest framgångsrika exportsuccéer någonsin. Andra exportsuccéer utvecklade i Mölndal är exempelvis Plendil, Seloken ZOC och Nexium. Många av dessa har därefter producerats och gett sysselsättning på andra orter, exempelvis i Södertälje. Anläggningen i Mölndal är den enhet i Sverige som AstraZenecakoncernen satsat mest på efter fusionen 1999.

Ericssonkoncernen har en bred verksamhet i Västsverige. Denna är förlagd till orter som Mölndal, Göteborg, Borås, Skövde och Lysekil. Betoningen ligger på forskning och utveckling. Ericsson har 5 000 anställda i Västsverige med en mycket hög genomsnittlig utbildningsnivå.

Givetvis utgörs en mycket stor andel av Västsveriges ekonomi av andra mycket viktiga företag och bransch- eller klusterbildningar. Nedanstående exempel får representera dessa:

Stenagruppen, har sitt huvudkontor i Göteborg. Stenagruppen omsätter 13 miljarder kronor och har i Västsverige 1 700 anställda. Gruppen omfattar

Fel! Okänt namn på

rederi-, offshore-, fastighets- och råvaruåtervinningsverksamhet. Stora delar av denna verksamhet är ett direkt uttryck för Göteborg som nordiskt transportnav. Gruppen arbetar också med finans- och riskkapitalverksamhet.

Electrolux, norra Europas största tillverkare av hushållskylprodukter, har koncernens största distributionscenter för hushållsprodukter i Skandinavien i Mariestad. 1 000 anställda arbetar med att lossa och lasta 100 000 lastvagnstransporter och 25 000 järnvägsvagnar varje år. Fabriken i Mariestad tillverkar 500 000 kyl- och frysskåp varje år och har drygt 100 underleverantörer.

Autoliv i Vårgårda är ett världsledande företag inom säkerhet för fordon och en pionjär inom både säkerhetsbälten och airbags. Alla större biltillverkare i världen är kunder till Autoliv. Autoliv omsätter 3 miljarder kronor i Sverige och har ca 1 000 anställda.

Esab är sedan 100 år världsledande inom svetsutrustning och tillsatsmaterial. Esab har 1 000 anställda i bl a Göteborg och Laxå och omsätter 2 miljarder kronor.

Mölnlycke Health Care har ca 200 anställda och omsätter 4,5 miljarder kronor. Mölnlycke är en av Europas ledande tillverkare och leverantörer av sterila engångsprodukter för operation och sårvård.

Lear är ett Fortune 150-företag med huvudkontor i Michigan, USA. Företaget är världens femte största leverantör till fordonsindustrin. Lear har över 100 000 anställda i över 30 länder. Lear Sverige har 3 000 anställda och omsätter cirka 5 miljarder kronor. Verksamheten i Västsverige finns i Dalsland, Trollhättan och Göteborg.

Tekobranschen med traditionell bas i Sjuhäradsbygden består av ca 300 företag med mer än 5 000 anställda. Bland dessa märks Oscar Jacobsson, Borås Wäfveri och Fristad. Tekoklustret har gett upphov till de expanderande postorder- och modeklustren i Västsverige.

Ellos, i logistikstaden Borås, är ett toppmodernt postorderföretag. Ellos har fyra miljoner kunder i hela Norden och skickar dagligen ut 30 000 paket eller, om man så vill, fyra paket i sekunden. Ellos i Borås har 900 anställda och omsätter 1,7 miljarder kronor.

Modeklustrets viktigaste företag är Kapp-Ahl, Lindex, JC, Joy och MQ. (Det enda stora svenska modeföretaget som *inte* har sin bas i Västsverige är H & M).

Kemibranschen omsätter i Västsverige 22 miljarder kronor och består av ca 100 företag med sammanlagt omkring 5 600 anställda. Bland dessa märks Borealis, Hydro Polymers och Eka Chemicals. Bolagen är näst intill uteslutande utlandsägda. Kemibranschen har verksamhet på ett stort antal orter utefter Bohuskusten, bl a i Lysekil, Stenungsund, Göta Älvdalen och på Hisingen.

Livsmedelsbranschen med tung lokalisering till Skaraborg omsätter i Västsverige drygt 19 miljarder kronor och består av 300 företag med över 11 000 anställda. Bland dessa kan särskilt nämnas Gunnar Dafgård AB, ABBA Seafood AB, Göteborgs Kex AB och Santa Maria AB.

Logistikbranschen består av drygt 2 000 företag, omsätter drygt 72 miljarder kronor och har nästan 32 000 anställda. 70 företag har mer än 50 an-

Fel! Okänt namn på

ställda. Bara dessa sysselsätter närmare 20 000 personer. Några av de större företagen är Schenker, Maersk, Danzas och DFDS.

Göteborgs Hamn är hela Nordens oceangående hamn och svarar för en in- och utskeppningsvolym uppgående till 33,3 miljoner ton. 3,3 av dessa kan betecknas som inrikes, 14 miljoner är export och 16 miljoner är import. Den har blivit 21:a hamn i världen som klassificerats enligt den amerikanska CSI-standarderna. Västsverige i sin helhet hanterar 35 procent av Sveriges hamngodstrafik.

Landvetter Flygplats är det handelsinriktade västra Sveriges enda internationella flygplats. Upptagningsområdet sträcker sig ända upp till södra Oslo-regionen, stora delar av Götaland och sydvästra Svealand. Dagens ca 4 miljoner passagerare beräknas att omkring år 2012 vara uppe i ca 6 miljoner.

Turist-, mäss- och evenemangsbranschen är en av de branscher som numera expanderar snabbast i världen. Västsverige har landets mest frekventerade turistmål (Liseberg har drygt 3 miljoner besökare årligen). Bohuslän är Sveriges mest önskade destination för semesterfirande. Svenska Mässan, Ullevi, Scandinavium, Universeum, Göteborgsoperan och Nationalsymfonikerna i Göteborg är alla näringar med relevans för en publik från de mest befolkningstäta delarna av Skandinavien.

Det västsvenska universitetssamarbetet omfattar tio högskolor i Västra Götaland, Jönköping, Halland och Värmland, varav särskilt Chalmers och Göteborgs universitet har en betydande nationell funktion. Chalmers, med omkring 8 000 studenter och 1 600 lärare och forskare, är ett av Sveriges främsta akademiska varumärken med elever från hela landet och med en ökande andel utländska studenter och forskare. Göteborgs universitet är ett av nordens allra största (40 000 studenter och doktorander samt närmare 5 000 anställda). Göteborg är, enligt SCB, sedan länge och i hård konkurrens med Lund den mest efterfrågade högskoleorten bland Sveriges gymnasister.

Storstadens betydelse

Vi tror på Göteborgs möjligheter. I Göteborgs stad bor ungefär en halv miljon människor. Hit flyttar människor för att förverkliga livsprojekt och för att ta del av det rika utbudet av kultur, utbildning, nöjen och arbetsmöjligheter som staden erbjuder.

Storstadens kontakter, rörlighet och flexibilitet skapar god jordmån för innovationer och nya idéer. I Göteborg finns en bredd i närings- och kulturlivet som är större än i många andra regioner. Göteborg har därför en naturlig roll som en av de viktigaste motorerna i Sveriges ekonomi.

En modern syn på de största storstadsregionerna bör utgå från de många möjligheter till utveckling för människor och företag som där erbjuds. En politik som bidrar till växande storstäder medför högre tillväxt och stärker hela Sveriges konkurrensförmåga. I Sveriges tre största städer, Stockholm, Göteborg och Malmö finns redan i dag begynnande klusterfenomen, d.v.s. en geografiskt koncentrerad närvaro av företag, kompetens och kapital som leder

till synergieffekter. Dessa tre regioner har utvecklat en global spetskompetens som attraherar specialister till Sverige. En politik för förbättrade forsknings- och företagandevillkor kan bidra till att förstärka denna utveckling. Kluster- miljöer bygger också på attraktiva individmiljöer. Om storstäderna skall fungera som internationellt gångbara utvecklingsmiljöer måste skatteregler och bostadsregleringar ändras för att förstärka det svenska attraktionsklimatet också för enskilda.

I storstadsområdena är nyföretagsamheten störst och den privata sektorn förhållandevis stark jämfört med i många andra delar av vårt land. Storstäder- na skall därför inte behandlas som problemområden och heller inte ställas mot glesbygd och mindre städer och orter.

Sverige har sedan länge en aktiv regionalpolitik. Målsättningen har helt riktigt varit att hela Sverige ska leva. Tyvärr har inriktningen på regionalpoli- tiken oftare varit att ge bidrag och stöd än att ta till vara livskraft och lokala initiativ. Det har skapat ett bidragsberoende och en transfereringspolitik som inte är sund.

Betydelsen av en modern storstadspolitik har inte varit lika självklar. Ofta har uppfattningen varit att storstäderna klarar sig på egen hand. Därmed har inte bara klyftan och motsättningarna mellan stad och land ökat, det har också inneburit att storstädernas unika karaktärsdrag glömts bort.

Den gemensamma välfärden kräver en bättre näringspolitik. Ett företagär- vänligt klimat ger förutsättningar för en bra ekonomisk utveckling och ett dynamiskt näringsliv. Det genererar skatteintäkter som kan säkerställa fortsatt god välfärd och satsningar på viktig kommunal service. Stor utvecklingspot- ential finns i småföretagen. Genom stimulans och bra service kan de skapa många nya arbetstillfällen. Arbete har ett värde i sig och ger stora möjligheter till personlig utveckling, social gemenskap, en god livskvalitet och delaktig- het i samhällsbyggandet. Arbetslöshet är ett slöseri med mänskliga resurser och kan förorsaka personliga och sociala problem. Därför ska arbete åt alla ha högsta prioritet.

Företagare ska bemötas med respekt och förståelse. Kommunerna ska i princip inte bedriva näringsverksamhet och snedvrیدا konkurrensen. Genom att anbudsunderlagen förenklas och annonseringen vid entreprenadupphand- lingar förbättras kan det bli lättare för småföretag att bli entreprenörer.

Tillväxt utgår från entreprenörskap. Entreprenörskap är den mänskliga kraft som skapar nya produkter, tjänster och arbetstillfällen. Entreprenörskap- et skapar också nya sätt att producera, konsumera och organisera livet. Ge- nom entreprenörskapet åstadkoms önskvärd förnyelse. Utan entreprenörskap skapas inga företag och utan företag skapas inga arbetsillfällen. Vikten av entreprenörskap och nyföretagande kan därmed inte överskattas.

Näringslivet i Göteborg växer, men inte tillräckligt fort. De nya jobb Göte- borg så väl behöver kommer inte i tillräcklig utsträckning. Det är dags att ta krafttag för att göra Göteborg till en växande företagastad. Det går inte att ignorera att ett växande Göteborg behöver en kraftigt utbyggd trafikinfra- struktur. Sänkt skatt skapar bättre utrymme för ekonomisk tillväxt. Sänkta skatter gör det lättare att anställa, vilket särskilt gynnar dem som har svårt att få arbete idag. Det räcker inte att ha åsikter om hur välfärden ska fördelas – vi

Fel! Okänt namn på

måste också se till att det finns någon välfärd att fördela. Därför är företagandets villkor en angelägenhet för alla medborgare.

Infrastruktur

Goda och effektiva transporter samt en väl utbyggd och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för tillväxt och utveckling. Fler jobb och ett bättre näringsklimat kräver ett tillgängligt och effektivt vägnät. I ett land som Sverige, med stora geografiska avstånd, är vi tvingade att satsa mer än många andra länder på en modern och väl fungerande infrastruktur för att hävda oss i en allt hårdare konkurrens. Uteblivna investeringar har inneburit försämrad konkurrenskraft för näringslivet. Detta har i sin tur hämmat den ekonomiska tillväxten och leder till lägre köpkraft och minskat välbefinnande. Därför krävs det en offensiv trafikpolitik för Göteborg. Näringslivet i Göteborg är internationellt inriktat och transportberoende. Pendlingsströmmarna är stora. Här finns storstadsregionen med betydande person- och godsflöden, flera av Sveriges viktigaste väg- och järnvägsstråk, Nordens största hamn och Sveriges näst största flygplats. I Västsverige finns också ett vitt förgrenat mindre vägnät som är viktigt både för företag och för boende. Totalt svarar Västsverige för ungefär en fjärdedel av landets person- och godstrafik.

Transporter är också en betydande näringsgren och i Västsverige jobbar över 30 000 personer inom transportnäringen. Till detta kommer industri och tjänster med nära koppling till transporter. I Västsverige finns också en väl utvecklad forskning och utveckling på trafikens område. Inom Europeiska unionen skall en sammanhängande och effektiv infrastruktur för hela Europa, det s.k. Trans European Network, TEN, utvecklas. Ett av de högst prioriterade projekten inom TEN är den nordiska triangeln, som bland annat rymmer väg- och järnvägssatsningar Oslo–Göteborg–Köpenhamn. Det är viktigt att regering och riksdag tar ansvar för Sveriges del i denna satsning fullt ut.

Det är nödvändigt att en växande Göteborgsregion understöds av en tillräcklig trafikinfrastruktur. Vi behöver nya vägar främst för att förkorta restiderna och avlasta våra centrala delar. Det är också viktigt för Göteborg att ha en bättre fungerande kollektivtrafik än idag. En utbyggd kollektivtrafik underlättar pendlingen till Göteborg. För många är bilen det enda tänkbara alternativet eftersom Göteborgsregionens kollektivtrafik inte är tillräckligt väl utbyggd. In- och utpendlingen över Göteborgs kommungräns ökar kraftigt. Transporter ökar människors val- och rörelsefrihet. Transporter förbättrar livsmiljön inom såväl arbets- som fritidsliv. Göteborg kan inte växa utan bättre vägar och järnvägar. Det är av avgörande betydelse för hela Sverige att Göteborg ges de satsningar på väg- och järnvägsnätet som motsvarar regionens betydelse.

Göteborg är strategiskt beläget mellan tillväxtområdena Oslo, Köpenhamn och Stockholm. 350 000 personer arbetar i Göteborgsregionens näringsliv som har sin tyngdpunkt inom industri- och varuproduktion samt handel och kommunikation. I Göteborg och i regionen finns t ex hälften av rikets syssel-

Fel! Okänt namn på

sättning inom bil- och bilkomponentindustrin och 41 000 företag som bedriver handel med utlandet. Nordens största hamn finns i Göteborg, den enda med transoceantrafik. Cirka 60 procent av landets containertrafik passerar här. Så gott som all oljetransport till Sverige sker via Göteborgs hamn. 32 miljoner ton, vilket motsvarar 25 procent av den svenska utrikeshandeln, passerar Göteborgs hamn. Hamnen har dessutom omfattande persontrafik.

Vi vill i den här motionen peka på några betydelsefulla trafikpolitiska satsningar som bör genomföras för att Göteborg skall få bra förutsättningar till ekonomisk tillväxt och välfärd.

Vägar

Det är av stor vikt för utvecklingen av Göteborgsregionen att en ny vägförbindelse över Göta älv och en partihallsförbindelse i Göteborg kommer till stånd. Västra Götaland har en befolkning på ca 1,6 miljoner människor och är en region med ett omfattande näringsliv. Navet i regionen är Göteborg. Läget är strategiskt med en naturgiven infrastruktur som ger staden en regional, nationell och nordisk betydelse för varuhandeln. Den utveckling vi kan se framför oss innebär att antalet bilar i köer kommer att tredubblas under den kommande tioårsperioden. En sådan försämring av framkomligheten kommer allvarligt att påverka möjligheten för Göteborgs hamn att även fortsättningsvis vara transocean hamn.

Göteborg har tre passager för biltrafiken över Göta älv. Det är Älvsborgsbron, Götaälvbron och Tingstadstunneln. Flaskhalsen i Göteborgs vägsystem är Tingstadstunneln med intilliggande mot. Systemet är dimensionerat för ca 80 000 fordon per dygn. I dag passerar ca 120 000 fordon och kötiderna, med näst intill stillastående trafik, är ca två timmar per dag. Om några år blir det enligt Vägverkets prognoser upp till fyra timmars kötid. Kostnaderna för enbart väntetider i trafikköer i och i anslutning till Tingstadstunneln beräknas till minst 120 miljoner kronor. På norra älvstranden byggs och planeras nu en stadsdel lika stor som Trollhättan. 50 000 människor skall bo och arbeta på Hisingens gamla varvsområden. Att bygga bort trafikinfarkten vid Tingstadstunneln är med en ny vägförbindelse över Göta älv och en partihallsförbindelse en nationell angelägenhet som måste få högsta prioritet.

Vad händer utan en ny älv- och partihallsförbindelse?

- Minskad tillväxt.
- Problem att rekrytera personal från ”fel” sida älven.
- Längre restider till och från arbetet.
- Minskad produktivitet på grund av att leveranser fastnar i köer.

Fel! Okänt namn på

Sämre miljö

Järnväg

Med en tågtunnel under Göteborg skulle Göteborgs central bli en genomgångsstation och få ökad kapacitet inte minst för pendeltrafiken i Göteborgsregionen. Antalet resenärer med regiontågen har ökat med 50 procent under de senaste fem åren. Ökad kapacitet i infrastrukturen medger att trafikvolymen på sikt kan fördubblas. Göteborgs central är idag utformad som en säckbangård, vilket innebär att inga genomgående spår finns. Nuvarande situation är ett stort hinder för utvecklingen av järnvägstrafiken.

En byggnation av tågtunnel skulle dessutom skapa kapacitetsutrymme för hela spårsystemet och därmed möjligheter för regiontrafiken i hela Västsverige genom en sammanlänkning till Väst kustbanan och kust-till-kustbana. Dessutom skulle godstrafiken från Göteborgs hamn utvecklas och förbättras. Detta projekt bör därefter följas av tåg till Landvetters flygplats samt vidare till Borås och Jönköping. Detta skall också ses som en förberedelse till Europabanan: en ny modern järnväg från Stockholm till Hamburg. Landvetters flygplats har stor betydelse för det västsvenska näringslivet men också för ett ökat antal privatresenärer. Om flygplatsen skall fortsätta att utvecklas måste tåg och vägförbindelserna radikalt förbättras. Dessutom bör en tvärvägförbindelse byggas för att ge större tillgänglighet för resenärer från hela Västsverige.

Hamnen

Göteborgs hamn är Nordens enda transoceaniska hamn och som sådan av vital betydelse för svenskt näringsliv. Skall hamnen kunna behålla den rollen är det nödvändigt att vägar och järnvägar till och från hamnen fungerar. I annat fall finns det risk att det blir någon hamn utanför Skandinavien som övertar rollen. Det skulle i sin tur betyda ökade transportkostnader för svenskt näringsliv.

Göteborg och Göteborgsregionen, med sin koncentration av befolkning och transportberoende verksamheter, utgör inte bara Västsveriges transportmässiga nav, utan är också hela Sveriges och en av Nordens viktigaste transportnoder. I navets mittpunkt finns Göteborg och Göteborgs hamn. Av det sjötransporterade containergodset går ca 60 % av den totala svenska utrikeshandeln mätt i ton via Göteborgs hamn. Nästan hälften av Sveriges sjöfartsgods lastas eller lossas i Västsveriges hamnar och en stor del av detta i Nord-europas största hamn i Göteborg.

Detta gör sjöfarten till ett profilområde för Göteborg. Hamnverksamheten i Göteborg bör i så stor utsträckning som möjligt samverka. Göteborgs hamn bör ges goda förutsättningar för att även fortsättningsvis vara knutpunkt i Norden för den transoceaniska sjöfarten. Farlederna till Göteborgs hamn behöver utvidgas och fördjupas. En utvecklad Vänersjöfart spelar en viktig roll. Det är

viktigt att Göteborgs hamn utvecklas ifrån sina förutsättningar och specialområden. Investeringar i järnvägar till hamnen för godstransporterna från Norge och norra Sverige krävs.

Utveckla Landvetter flygplats

Detta kan ske genom starkare regionalt inflytande och med en utbyggnad av kapaciteten och fler direktförbindelser till viktiga destinationer. Vår välfärd förutsätter att vi är framgångsrika på de stora marknaderna. Dessa ligger ofta långt ifrån Västsverige. Det snabbaste färdmedlet på de långa distanserna är flyg. Flyget är därför oerhört betydelsefullt för det västsvenska näringslivet. Därför behöver vi bra nonstopförbindelser med flyg till alla för vår handel relevanta platser utanför Västsverige.

Landvetter flygplats är idag i behov av investeringar. Landvetter flygplats har en enorm potential på såväl passagerarsidan som på fraktsidan. Landvetter är en av de enheter inom Luftfartsverket som går allra bäst men som får minst investeringar i förhållande till tillväxt och lönsamhet. Här måste den ske en förändring!

Flyget är strategiskt viktigt för utvecklingen av Sverige som en modern tjänstedominerad ekonomi. Bra flygplatser med snabba landförbindelser är en av de viktigaste förutsättningarna för etablerandet av forskningscentrum och företag. Detta gäller givetvis i ännu högre grad för Sverige med sitt geografiska läge.

Den nuvarande flygplatskapaciteten i den snabbt växande Göteborgsregionen är för dålig i dag, och kapaciteten kan snart vara otillräcklig. Det tar lång tid från beslut till färdigställande av ytterligare flygplatskapacitet. Man får räkna med cirka tio år. Det är viktigt att Landvetter byggs ut med en andra bana. För att Västsverige även i fortsättningen skall kunna rymma storföretagens huvudkontor och ledningsfunktioner samt upprätthålla spjutspetskompetens inom forskning och utbildning är det viktigt att Landvetters flygplats görs mer tillgänglig. Järnvägsförbindelse bör skyndas på. Resande på fyra av fem stamvägar måste passera Göteborg för att nå flygplatsen. Ett helhetsgrepp för kommunikationerna till och från rikets näst största flygplats måste tas. Antalet internationella förbindelser bör öka. Då Landvetters flygplats svarar för mycket av Luftfartsverkets överskott är det angeläget att de planerade investeringarna i terminalbyggnader och uppställningsplatser för flygplan rymms inom verkets ekonomiska ramar.

Landvetters flygplats är i dag en av Europas mest konkurrensutsatta flygplatser. Exempelvis har 50 större eller lika stora europeiska flygplatser som Landvetter järnvägsförbindelse till flygplatsen. För att Landvetter även fortsättningsvis skall kunna vara en västsvensk storflygplats är det nödvändigt att Landvetter ges förutsättningar att konkurrera med andra flygplatser. En andra landningsbana måste också byggas för att säkerställa denna ambition.

Fel! Okänt namn på

Högskolor och forskning

Överutbud av utbildning i internationell toppklass, ”City of Creativity”. Välfärden vilar på kompetens. Kompetensen grundläggs i skolan och måste därefter vidareutvecklas hela livet. En bra skola beaktar samtliga beståndsdelar i begreppet kompetens och hur dessa måste vara utformade för att på ett kraftfullt sätt bidra till olika professioners och branschens framåtriktade behov. Göteborgs möjlighet att även i fortsättningen vara en ekonomisk huvudmotor i Västsverige ligger i hög utsträckning i att vi vidareutvecklar Göteborg som kunskapsstad. Målet är att bli ett ”norra Europas Boston”. Med ett överutbud av utbildningsplatser, med högsta tänkbara internationella toppklass, kan vi locka till oss studenter från andra regioner. Dessa och de företag som de kan förväntas locka till sig kan bidra till en bild av Göteborgsregionen som en dynamisk och kreativ stad. Utan rätt utbildade människor kommer vi ingestans!

En förutsättning för ekonomisk tillväxt och för att Göteborgsregionen ska ha ett fortsatt internationellt konkurrenskraftigt näringsliv är att det i regionen finns kvalificerad och omfattande utbildning och forskning. Antalet platser i högre utbildning måste därför utökas. Regionen har färre högskoleplatser än vad som motiveras av befolkningens storlek och långt färre än vad den kvalificerade arbetsmarknaden efterfrågar.

Investeringar i forskning och utveckling blir alltmer avgörande för regioners och städers utveckling. Behovet av forskarutbildade ökar både inom högskolan och i det övriga samhället. Göteborgsregionens ställning som forskningsregion och för att trygga generationsskiftet och förnyelsen inom västsvensk forskning innebär att särskilda satsningar bör göras på nya forskare.

Sahlgrenska Science Park, Chalmers Innovation och Chalmers/Lindholmens teknikparker har strategisk betydelse för Göteborgsregionens tillväxt, och därmed också för hela landet. Det kontinuerliga utbytet mellan högskola och näringsliv borgar för en positiv långsiktig utveckling. Detta förutsätter dock fortsatt aktiv samverkan mellan parterna.

Det är viktigt att universitet och högskolor har möjlighet till egen utveckling och självförvaltning. Det borde vara självklart att man tar hänsyn till studenternas efterfrågan i utveckling av utbildningsutbudet. Studenter har olika bakgrund och ambitioner. Varje högskola måste ges möjligheter att finna sin profil och nisch. Näringslivet i Göteborg intar i flera avseenden en unik position i världen. Ett ovanligt stort antal branscher inom olika sektorer har stor tyngd och kvalitet. Det gäller bl.a. fordon, läkemedel, elektronik, informationsteknik, textil, livsmedel och petrokemi.

Staten har ett ansvar för mikroteknologisentret på Chalmers. Tack vare satsningar både från samhället och från det privata näringslivet har vi i Göteborg kunnat ligga i framkant när det gäller forskning och utveckling inom industrins område. Chalmers tekniska högskola har varit en motor i denna framtidsinriktade och offensiva strategi. För att Göteborg även i framtiden skall vara en industristad som står sig i den internationella konkurrensen är det av yttersta vikt att vi satsar mer resurser på forskning och utbildning. Det handlar om den typ av industri som skall bära landet in i framtiden. Områden

som kommer att ha avgörande betydelse i den moderna industriproduktionen är bl.a. mikroteknologin och mikroelektroniken.

Göteborgs universitet med Sahlgrenska akademien utgör ett internationellt centrum inom olika forskningsområden. Det är viktigt att staten inser potentialen i den forskning som bedrivs så att resurser kan satsas i tid. Konkurrensen från andra regioner i världen är knivskarp. Här vill vi bl.a. lyfta fram den stamcellsforskning som bedrivs samt forskning inom fetma, immunologi, mage/tarm och hjärt-kärlsjukdomar för att nämna några områden.

Statliga myndigheter

Västsverige är, trots 20 % av Sveriges befolkning, underrepresenterat i de nationella både offentliga och privata organisationernas styrelser och andra maktgrupperingar som styr en stor del av utvecklingen i Västsverige. Det gällde 2002 och det gäller fortfarande. Ingen av de undersökta organisationerna har sitt huvudkontor i Västsverige. Därför finns sällan eller aldrig de ledande tjänstemännen eller experterna här. Det är illa nog och gör vår närvaro i styrelsearbetet, om möjligt, ännu mer angelägen. Vi har även alldeles för få statliga myndigheter och verk.

Effekterna framgår av protokollen i de statliga verkens styrelser. Västsverige nämns – till skillnad från de båda andra storstadsregionerna – knappast alls. Så har det varit länge. När man löser problem skall man börja med en ”spegel” – inte med en ”kikare”. Det är huvudsakligen vårt eget fel att det ser ut som det gör. Vi västsvenskar har varit alldeles för ointresserade av att medverka i det nationella arbetet. Mediesituationen är dessutom sådan att vi västsvenskar inte blir kända nationellt. Göteborg och Västsverige har alldeles för få statliga myndigheter och verk. Det innebär en dränering av kompetent arbetskraft som måste flytta för att kunna erbjudas vissa jobb. Göteborg och Västsverige utgör en utmärkt plats att bedriva statlig verksamhet på. I förhållande till vår storlek är andelen statliga jobb anmärkningsvärt låg, vilket måste åtgärdas.

AMF4

Hotet mot det svenska samhället utgörs för närvarande inte av ett militärt angrepp. Det hot som fortfarande finns riktas mot utländska intressen på svenskt territorium. Utlandsägd verksamhet med tillverkning i landet eller vars transporter går via Göteborgs hamn är potentiella måltavlor. Vårt sätt att leva blir alltmer komplicerat och de olika systemen för el, värme, vatten och telefoni blir alltmer beroende av varandra. Därför utgör sabotage och olyckor en risk för samhällskritisk infrastruktur. Frågan om västsvensk säkerhet har omformulerats. Den förändrade säkerhetsituationen måste tillåtas påverka utformningen av den framtida säkerhetsorganisationen. För att i möjligaste

Fel! Okänt namn på

mån minska riskerna för, och följderna av, ett angrepp mot det civila samhället, måste Sveriges många myndigheter som är involverade i säkerhet samarbeta sinsemellan, men också med näringslivet.

I Göteborgsregionen finns ett väl fungerande samarbete mellan olika blåljus-myndigheter och det militära Amf 4. Här finns också en stark koppling till näringslivet i form av företag som Ericsson Microwave System, Saab Ericsson Space och Volvo Aero. Närvaron av en mångfald organisationer med liknande inriktningar gör det möjligt att upprätthålla den kritiska massa som behövs för att hålla en hög kvalitet. Det är djupt olyckligt att detta samarbete nu raderas av regionalpolitiska skäl. Sverige och det näringsliv som skapar nationens välbefinnande behöver Amf 4 och Säves helikopterdivision i Göteborg.

Stockholm den 30 september 2005

Eva Flyborg (fp)

Göran Lindblad (m)

Annika Qarlsson (c)

Anita Sidén (m)

Axel Darvik (fp)

Annelie Enochson (kd)

Per Landgren (kd)

Cecilia Magnusson (m)

Erling Bager (fp)

Cecilia Wigström (fp)