

Motion till riksdagen

1986/87: A461

Kjell Nilsson m. fl. (s)

Regionalpolitiska åtgärder i Kronobergs län

Bakgrund

Befolkning

Länet har under perioden 1984–1986 drabbats av en relativt stor folkminskning. Denna minskning beror på utflyttning från länet. Under 1986 är det bara Växjö och Alvesta som ökat sin folkmängd. Det betyder att den långsiktiga befolkningsminskningen i länets östra kommuner – Uppvidinge, Lessebo och Tingsryd – fortsatte under 1985.

Markaryd, som blivit något av en kriskommun, har under 1980-talets sex första år årligen minskat sin befolkning med i genomsnitt 100 personer. Under 1986 förlorade kommunen 202 personer och folkmängden är nu 11 060 invånare. Även här är orsaken en stark utflyttning, som i sin tur beror på en vikande arbetsmarknad.

Sysselsättningen

Sysselsättningen ökar i länet samtidigt som arbetslösheten sjunker. 2 200 personer var vid årsskiftet arbetslösa. Det är 2,5 % och 250 färre än vid föregående årsskifte. Arbetsmarknaden är alltså god om man ser till länet som helhet. I Markaryds kommun är situationen däremot bekymmersam. Där är arbetslösheten hela 4,2 %. Det beror bl. a. på att Södra skogsägarna 1981 avvecklade sitt pappersbruk i Strömsnäsbruk, varigenom ca 600 arbetstillfällen gick förlorade. Dessa har inte kunnat ersättas genom nyetableringar eller utbyggnad av befintliga företag.

Kommunikationer

Vägar

Vägverket, Svenska byggnadsentreprenörföreningen och Svenska vägföreningen har nyligen presenterat ett gemensamt förslag till utbyggnad av den s.k. *motorvägstriangeln*. Enligt förslaget skulle vägsträckorna E3 Göteborg–Stockholm, E4 Helsingborg–Sundsvall, E6 Malmö–Svine-sund, E18 Stockholm–norska gränsen byggas ut till motorvägs- eller motortrafikledsstandard. Upprustningen föreslås ske i fyra etapper och vara klar omkring år 2000. Den totala kostnaden beräknas till ca 13 miljarder kronor eller ungefär 850 milj. kr. per år. Som jämförelse kan nämnas att för

budgetåret 1985/86 finns 900 milj. kr. anvisade för byggande av statliga vägar. Med oförändrade medel för byggande av statliga vägar skulle "motorvägstriangeln" kräva nästan hela anslaget under 15 år.

Motorvägstriangeln skulle beröra Kronobergs län i dess västra delar, där väg E4 passerar.

För övriga delar av länet och även för stora delar av sydöstra Sverige, däribland området "östra Småland", fyller riksväg 23 en viktig funktion. Betydelsen av riksväg 23 som en interregional förbindelse inom södra Sverige har länge betonats. Genom denna förbindelse knyts de centrala delarna av småländska inlandet, norra delarna av Kalmar län och även betydande delar norr därom samman med de centrala delarna av Skåne såsom Malmö-Lundregionen, Hässleholms- och Kristianstadsområdena.

Skåne är också av stor betydelse för södra Sveriges handel med utlandet eftersom en mycket stor del av denna passerar via dess hamnar. Då exporten och även importen tenderar öka är det ytterst angeläget att dessa transporter, som ofta är hårt tidspressade, underlättas så långt som möjligt. Detta kan bl. a. ske genom en upprustning av vägförbindelserna.

För Kronobergs län har det känts angeläget att i olika sammanhang peka på denna riksvägs viktiga funktion som huvudförbindelse mellan de nämnda delarna av landet och behovet av en snar upprustning av denna led.

De regionalpolitiska effekterna som en upprustning av väg 23 kommer att få kan väntas visa sig på nationell, regional och lokal nivå.

Malmö-Lundregionen är på många områden, såsom exempelvis högteknologisk utveckling, högre utbildning och forskning och avancerad sjukvård (regionsjukvård), centrum för södra Sverige. Det är av största betydelse att hela regionen kan ha goda förbindelser med Malmö-Lundregionen. Den service och de tjänster som finns där bör komma alla invånarna i regionen till godo oberoende av var man är bosatt.

Kronobergs län och områdena norr därom bildar dels i flera verksamheter en gemensam region med Skåne, dels ett uppland för många skånska företag inom industri och handel. Ett mycket stort utbyte av varor, tjänster och personliga kontakter äger rum i båda riktningarna. De mycket omfattande kontakterna inom olika delar av näringslivet i Småland och Skåne medför att både transportintensiteten och transportvolymen blir mycket hög. Från fördelningssynpunkt är det angeläget att detta utbyte av varor och tjänster kan ske på vägar som har lika god standard som de på andra håll i landet.

I detta sammanhang vill vi också peka på vägförbindelserna *Blekinge, nordöstra Skåne-sydvästra Småland-västkusten*. De är i dag ytterligt otillfredsställande. Den tunga trafiken i dessa regioner tvingas välja en vägsträcka som är längre och mer kostsam än nödvändigt. Därför bör på sikt hela sträckan Olofström-Halmstad rustas upp, så att den får en standard som gör den lämplig för tung åretruntrafik. Denna sträcka bör också ingå i det regionala stamvägnätet och i kraft av denna status ges ett enda vägnummer.

Vi är medvetna om att ett så stort projekt är både tids- och kostnadskrävande och vill för vår del prioritera delsträckan *Oshy-Markaryd*. Har

Mot. 1986/87
A461

behovs det en helt ny väg. En sådan skulle kunna få en mycket stor betydelse för Markaryds utveckling. Utbytet av arbetskraft med intilliggande kommuner skulle kunna öka och näringslivet få en välbehövlig stimulans.

I budgetpropositionen anslås 575 milj. kr. för år 1988 för att höja vägnätets bärighetsstandard. I huvudsak skall dessa medel användas i de s. k. skogslänen. Kronobergs län är rikt på skog men räknas inte till skogslänen. Vi har många mil vägar som har för låg bärighet för de tunga timmerbilarna, t. ex. vägen mellan Linneryd och Lessebo vid vilken väg ett större sågverk är beläget. Möjligheter borde öppnas för att medel för vägnätets bärighetsstandard också kan tillföras Kronobergs län.

Växjö flygplats

Med anledning av riksdagens luftfartspolitiska beslut år 1982 uppdrog regeringen åt luftfartsverket att genomföra ett system för resultatutjämning som förutom statliga flygplatser även skulle omfatta flygplatser under annat huvudmannaskap.

Efter förhandlingar med verket slöt Växjö och Kristianstads kommuner avtal om ett provisoriskt underskottsbidrag för perioden 1982/83–1984/85. Bidraget har för Växjö flygplats uppgått till ca 3 milj. kr. per år.

Luftfartsverkets uppdrag redovisades i november 1984 i en rapport benämnd RESULT. I denna föreslogs ett resultatutjämningsystem för de statliga flygplatserna jämte sex kommunala, där Växjö flygplats ingick. Genom att de bidragsgrundande kostnaderna föreslogs bli minskade med räntekostnader för investeringar gjorda före den 1 juli 1985 och allmänflygets andel av totalkostnaderna, skulle bidraget för Växjö flygplats sjunka till 2,5 milj. kr. per år.

I budgetpropositionen 1987 föreslår departementschefen att bidraget till Kristianstads och Växjö flygplatser avvecklas vid utgången av budgetåret 1986/87. Han menar att ett sådant bidrag inte står i överensstämmelse med den regionalpolitiska inriktning som han i detta sammanhang förordat.

Forskning

Teknikby/forskarby i anslutning till högskolan i Växjö

Länet saknar teknisk högskola. Det är emellertid ytterst angeläget att utveckla kvalificerad verksamhet på hög teknologisk nivå i länet. Länsstyrelsen har därför tagit initiativ till stiftelsen Teknikcentrum. Huvudman för detta är landstinget, Växjö kommun och länsstyrelsen. Också högskolan och utvecklingsfonden är med i projektet. Syftet med Teknikcentrum är att utgå från den kompetens som finns inom såväl företag på hög teknologisk nivå som högskolan i Växjö och på grundval därav bygga upp en kvalificerad verksamhet inom utbildning, forskning och utveckling med särskild inriktning på informationsteknologi.

Teknikcentrum är för närvarande inrymt i provisoriska lokaler i anslutning till högskolan.

Mot. 1986/87
A461

Ett särskilt bolag med egen styrelse har bildats med uppgift att uppföra byggnader för en teknikby/forskarby. Projektering för att bygga en sådan by vid högskolan på Teleborg pågår. Forskarbyn skall vara den plats där företagen skall kunna utveckla ny teknik inom bl. a. data, elektronik och informationsteknologi. Kostnaden för nybyggnaden har uppskattats till storleksordningen 100 milj. kr. I lokalerna skulle även vissa delar av högskolan inrymmas och därmed i sin helhet lokaliseras till Teleborg.

Uppvaktnig har ägt rum hos byggnadsstyrelsen för att få styrelsen att medverka i förverkligandet av nybyggnaden.

Glasforskning

Länets enda branschforskningsinstitut är Glasforskningsinstitutet (Glafo), vilket är lokaliserat till Växjö. Glafo är den största resursen för tekniskt inriktad FoU i regionen utanför företagens egna FoU-avdelningar. Glafo är en unik resurs för hela Norden och har medlemmar inte bara där utan även på kontinenten och i England. Man har totalt mer än 40 företag som medlemmar.

Genom att ställa medel till STU:s förfogande för genomförande av ett projektpaket angående ny smältteknologi för glasindustrin och genom samverkan mellan Glasforskningsinstitutet, högskolan i Växjö, Teknikcentrum och näringslivet skapas förutsättningar att

- dels utveckla strategiskt viktig kunskap samt tillämpning och spridning av sådan kunskap till glasindustrin för att utveckla och stärka dess konkurrenskraft,
- dels skapa en regional plattform för teknisk forskning och utveckling, teknisk utbildning samt teknikspridning genom samverkan mellan Glasforskningsinstitutet, högskolan i Växjö och Teknikcentrum.

I STU:s anslagsframställning för åren 1987/88–1989/90 finns (ökad ambitionsnivå) förslag om en satsning på ny smältteknologi för glasindustrin.

Förbättrad kunskap och kontroll över glassmältningsprocessen är av största betydelse för glasindustrins fortsatta utveckling. Detta gäller både den manuella glasindustrin och industri med högt automatiserad tillverkning. Smältprocessen behöver utvecklas så att man bättre kan kontrollera kvaliteten hos glassmältan och skapa bästa möjliga förhållanden för den efterföljande formningen av glaset till färdig produkt. Metoder behöver utvecklas för att registrera exempelvis homogenitet, temperatur, vikt och form hos glasmaterialet. Dagens erfarenhetsmässiga metoder att styra processen behöver utvecklas genom att utnyttja modern styr- och regler-teknik. Därigenom finns stora möjligheter att minska kassation, omställnings- och stilleståndstider. Med bättre kontroll kan man också minska energiförbrukning och t. ex. vikt hos glasförpackningar med bibehållen hållfasthet.

Projektet avses genomföras med Glafo som basresurs och i samverkan med Teknikcentrum, högskolan i Växjö, Lunds tekniska högskola, regionala konsulter inom styr-, mät- och regler-teknik, förutom med glasindustrin själv.

Som framgått av redovisningen ovan minskar folkmängden i Kronobergs län, särskilt i dess östra del och i Markaryd. Minskningen beror på utflyttning från länet. Samma utveckling kan konstateras i hela sydöstra Sverige. För att bryta denna negativa utveckling måste en rad åtgärder sättas in i vårt län. Sådana åtgärder bör vara både kortsiktiga och inriktade på längre sikt.

Länsstyrelsen förfogar över medel för regionalpolitisk utveckling (länsavdraget). För innevarande budgetår uppgår detta till 4 milj. kr. Dessa medel sätts in i projekt för att främja sysselsättning, teknisk utveckling, glesbygdsutveckling m.m. För nästa budgetår bör detta anslag till länet kraftigt höjas. Enligt vår mening bör det fördubblas till 8 milj. kr.

Kommunikationerna är av avgörande betydelse för länets utveckling. En ensidig satsning på den s.k. motorvägsatriangeln (E6, E4, E3, E18) skulle kunna utarma anslagstilldelningen till övriga vägar. Kronobergs län skulle till största delen ligga utanför influensområdet för denna motorvägsatriangel. En väg av utomordentlig betydelse för vårt län liksom för hela östra Småland är riksväg 23 (●skarshamn—Aseda—Älmhult—●sby—Hässleholm—Höör). Kontakterna med Skåne är viktiga för länet. En stor del av länet's export går över hamnar i Skåne. Betydande investeringar har gjorts beträffande riksväg 23 men för att dessa skall få full effekt behövs ytterligare stora investeringar, särskilt på sträckan Älmhult—Hässleholm. En utbyggnad av riksväg 23 skulle också bli en motvikt mot "motorvägsatriangeln" och främja näringslivet i mellersta och östra delarna av Kronobergs län. Det bör också övervägas att göra riksväg 23 till Europaväg och bygga ut den för att motsvara den standard som krävs för Europavägar.

För Markaryds kommuns del är de öst—västliga kommunikationerna viktiga. Därför bör en ny väg anläggas mellan *Markaryd och Osby* som en första del av ett större projekt mellan ●lofström och Halmstad. Det skulle bl. a. bli en välbehövlig stimulans för kommunens näringsliv. Vidare bör anslagna medel för att höja vägnätets bärighetsstandard också komma Kronobergs län till del.

Flygplatsen i Växjö är av vital betydelse för regionens näringsliv. Att försämra de ekonomiska villkoren genom att dra in det nuvarande statliga bidraget skulle motverka strävandet att stödja regionens utveckling och även framstå som orättvist i jämförelse med regioner med rent statliga flygplatser. Vi anser därför att bidraget bör utgå som tidigare. Anser sig inte staten i längden kunna lämna bidrag till en kommunal flygplats, bör Växjö flygplats på sikt bli helt statlig.

Teknikby/forskarby i Växjö. Vi förordar att staten genom byggnadsstyrelsen medverkar till att en nybyggnad för en forskarby uppförs i anslutning till högskolan i Växjö.

Glasforskningsinstitutet är viktigt för hela länet och därför bör framförda synpunkter på dess utveckling beaktas.

Hemställan

Mot. 1986/87

A461

Med hänvisning till ovanstående hemställs

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationerna i Kronobergs län.¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om teknikby/forskarby och Glasforskningsinstitutet i Växjö.²]

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att Kronobergs andel av anslaget till regionala utvecklingsinsatser (det s. k. länsavdraget) höjs till 8 milj. kr.

Stockholm den 27 januari 1987

Kjell Nilsson (s)

Ulla Johansson (s)

Lars Hedfors (s)

¹ 1986/87: T219.

² 1986/87: N399.