

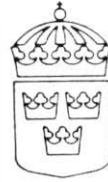
Motion till riksdagen

1988/89:A465

av Anna Wohlin-Andersson och Roland Larsson

(båda c)

Regionala utvecklingsinsatser i Östergötland



Mot.
1988/89
A465-468

Östergötland är ett län med stora resurser och rika möjligheter inom olika samhällsområden men med en ovanligt utpräglad regional obalans. För att råda bot på detta och kunna ta tillvara *hela* länets resurser behövs bl.a.

- a) bra vägar, kollektivtrafik och godstransportmöjligheter
- b) att de mindre kommunerna får en större del än idag av samhällets service, ex. skolor och stöd till näringslivet
- c) att lantbrukets speciella resurser bättre tas tillvara
- d) att tjänsteexport underlättas och stimuleras
- e) att skärgårdens unika kultur, kompetens och natur får stöd att leva vidare och utvecklas
- f) att mindre företag uppmuntras och sammanläggningar av stora företag försvåras.

Vi har var för sig eller tillsammans lagt motioner om fusionskatt, regler som gör det lättare att överföra företag till nästa generation, förändring av regler som försvårar tjänsteexport, produktion av alternativ energi ex. genom odling av spannmål för etanol, stöd till plantering av ekskog, bättre stöd till bevarandet av hagmarker och naturvårdsområden, åtgärder för att förbättra Vätterns vatten, transportstöd i skärgården och till skärgårdstrafik, förändrade regler för fastighetstaxering och försäljning av fastigheter i skärgården.

I denna motion tar vi upp en serie andra frågor som berör utvecklingen i vårt län.

Kommunikationer

Prognoserna säger att tillväxten på arbetsmarknaden även framdeles ska ske i Linköping, Norrköping, Motala och Mjölby. Vidare kommer enligt prognoserna antalet pendlare att öka med 4 000 fram till år 2000. För att bryta dessa prognoser krävs en målmedveten strävan att satsa på de övriga nio kommunerna.

Transportpolitiken måste utformas så att den främjar ett decentraliserat näringsliv. Goda datakommunikationer, bra vägar och god postservice är nödvändiga för alla företag oberoende av var de är lokaliserade. I vissa fall gäller detta också tillgång till vagnlasttrafik och/eller industrispår, flygplatser, hamnar och transportstöd. De bygder som inte har tillgång till kollektivtrafik måste i första hand få medel till vägupprustningar.

Vägar

Vägverket har genom beslut den 26 september 1988 fastställt de ekonomiska ramar som skall ligga till grund för länsstyrelsernas beslut beträffande investeringar i länstrafikanläggningar – länsvägar, länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar – de närmaste åren.

Grundläggande för fördelningar har enligt vägverket varit de riktlinjer som fastlagts av riksdag och regering i det trafikpolitiska beslutet våren 1988. Vi anser dock att det sjätte delmålet för väginvesteringar, som riksdagen antog våren 1988, inte alls finns med i vägverkets fördelningstabell. Där står: "Det sjätte målet är att säkerställa en tillfredsställande standard i landets alla delar, även på det lågtrafikerade vägnätet."

1989 får storstadslänen AB, M och O 32,4 % av totalsumman, 1990 34,8 %, 1991 40,5 % och 1992 44,2 %. Östergötland får 1989 8,3 %, 1990 6,9 % och 1991 1,4 %. Sänkningen av anslaget från 48,7 miljoner kr 1990 till 9,7 miljoner 1991 är helt orimlig. Vi har ca 425 mil riks- och länsvägar förutom vår del av E4. Dessa vägar har redan under ett par år fått stå tillbaka för utbyggnaden av delar av E4. Vi anser att vägverket måste göra en ny fördelning av de ekonomiska ramarna till länstrafikanläggningar för åren 1991–1993.

Banan Mjölby–Väderstad

I prop. 1987/88:50 föreslogs att länsjärnvägarna också skulle omfatta ett 50-tal banor där endast godstrafik förekommer. Banan Mjölby–Väderstad är en sådan. Föredraganden föreslog att på banor där det ej finns persontrafik och där SJ:s godstrafik är av obetydlig omfattning skall banverkets underhållsansvar upphöra och banan läggas ner tre år därefter. Detta förslag accepterade inte centerpartiet som skrev:

"I fråga om övrig godstrafik är det angeläget att denna upprätthålls i ett så vittförgrenat nät som möjligt. SJ bör samråda med kommunen innan större förändringar sker."

Många industrier har valt lokaliseringsort just på grund av närhet till järnvägen. Så t.ex. Väderstadverken som för att kunna sälja sin produktion är helt beroende av järnvägen. Antalet lastade vagnar rör sig kring 170/år. Det kan tyckas litet i de stora sammanhangen men bilen är inget alternativ till just dessa vagnslaster. Lasterna av harvar och sladdar blir antingen för breda eller för höga för att passa viadukter i Norge eller autobahn i Tyskland. Flera kunder begär också att få varorna per tåg.

Vi är skeptiska till SJ:s policy att koncentrera sig på 200 s.k. nyckelkunder och att mer eller mindre vända övriga företag ryggen. Vi motsätter oss också tendensen att söka förmå företag på orter vid godsbanor, industrispår och andra sidolinjer att acceptera bilforsling till och från närmaste terminal vid huvudlinjenätet. Allt i syfte att helt rensa dylika linjer från tågrörelser för att sedan kunna riva upp dem.

I stället för att genom "piska och morot" tvinga över vagnslasttrafik till lastbil borde SJ stödja regionalpolitiskt viktig och/eller utvecklingsbar vagnslasttrafik som annars hotas av nedläggning. Stödet till kombitrafiken

bör inte få användas till att i första hand lägga om vagnslasttrafik till kombitrafik.

Den senaste utvecklingen i frågan om banan Mjölby-Väderstad är att kommunen erbjudit sig att medverka vid en upprustning men att SJ ändå säger nej.

Mot. 1988/89
A465

Södra länsdelen

Även om östgötaregionen totalt sett haft en relativt blygsam befolkningstillväxt under 70- och 80-talen har den inomregionala utvecklingen likt landet som helhet karaktäriserats av en ökad koncentration till de större orterna, framför allt Linköping och Norrköping, medan de mindre kommunerna avfolkats. En rad olika insatser har gjorts från länsmyndighetens sida att vända denna avfolkningstrend, särskilt i den södra länsdelen, utan att någon avgörande förändring uppnåtts. Vi menar att ytterligare och radikalare insatser krävs.

Arbete

Av antalet arbetstillfällen i Östergötlands län utgöres ca 34 % av offentlig verksamhet som därmed ur sysselsättningssynpunkt är den största näringsgrenen. Det skall jämföras med ca 25 % för tillverkningsindustrin som är näst störst.

Skall det vara möjligt att få en jämnare befolkningsutveckling inom länet med en tillväxt i de mindre kommunerna är det mot den här bakgrunden närmast en förutsättning att den offentliga verksamheten går före genom att lokalisera delar av sin verksamhet till dessa kommuner. Det gäller såväl landstinget som statlig verksamhet. Det är också viktigt att samhällets servicefunktioner för det privata näringslivet finns utlokaliserade till de orter där man vill skapa nya verksamheter.

Vi anser därför att ett näringspolitiskt centrum med personal från utvecklingsfonden, skogsvårdsstyrelsen och lantbruksnämnden skall inrättas i Östergötlands södra länsdel. En sådan gemensam samordnad insats från flera statliga organ kräver enligt vår mening ett initiativ från regeringen.

Stormarknadscentrum – ett hot

För inomregional balans räcker det i allmänhet inte med att stimulera utvecklingen i avfolkningskommunerna. Man måste också från bl.a. länsmyndigheternas sida vara beredd att utnyttja de möjligheter man har att förhindra en icke önskvärd koncentration av vissa typer av verksamheter.

I Östergötland planerar f.n. Konsum att uppföra ett stormarknadscentrum i Norsholm mitt emellan de stora befolkningscentrumen Linköping och Norrköping. Ett sådant stormarknadscentrum med en beräknad säljyta på 55 000 kvm och en omsättning på minst 700 milj kronor måste för sin överlevnad dra till sig köpunderlag från hela länet och slå ut delar av befintlig närhandel. I första hand blir det den handel i de mindre orterna som redan drivs med mycket knappa marginaler som kommer att drabbas. Därmed försvinner för många människor den service som är nödvändig för att man

skall kunna bo kvar på sin hemort. Det gäller i första hand äldre och handikappade och hushåll utan tillgång till egen bil. Dessutom kommer antalet biltransporter att öka ytterligare till nackdel för miljön. Enligt den nya plan- och bygglagen 12 kap. 1 § kan länsstyrelsen överpröva planer som berör flera kommuner och som berör riksintressen enligt lagen 1987:12 om hushållning av naturresurser m.m. Enligt vår mening är detta en sådan plan som länsstyrelsen med stöd av PBL bör stoppa med hänvisning till den negativa inverkan på miljön och den inomregionala balansen.

Med den utformning som lagen har kan länsstyrelsen behöva riksdagens stöd för en sådan tolkning.

Regionflygplats

I Östergötland finns två flygplatser för civil passagerartrafik – regionflygplatsen i Norrköping och Saab Linköping. De båda flygplatserna, som ligger på ett avstånd av ungefär fyra mil från varandra, kompletterar varandra på ett mycket bra sätt med flygförbindelser till flera av de större centrala flygplatserna inom Norden och ett antal lokala och regionala flygplatser i Sverige. Utrymme finns också för en utbyggnad av verksamheten på båda orterna.

Inom länet finns propåer, framför allt från länsstyrelsens sida, om en framtida större regional flygplats i Norsholm/Gistad mellan Linköping och Norrköping. En sådan är enligt vår mening med hänsyn till den koncentration som detta skulle föra med sig inte önskvärd och heller inte nödvändig då de befintliga flygplatserna tillsammans fyller samma funktion utan negativa effekter på den regionala balansen och miljön.

Utvecklingen inom flyget går i en riktning mot tätare förbindelser med mindre, miljövänligare och energisnålare flygplan av den typ som produceras av Saab (Saab 340). På så sätt kan man snabbare nå de större flygplatserna med den mera omfattande internationella trafiken eller komma direkt till någon annan lokal eller regional flygplats. Genom Saabs planer på att utveckla ett något större flygplan med samma inriktning kommer dessa möjligheter att ytterligare öka.

Med de här framtidsutsikterna menar vi att de befintliga flygplatserna i Östergötland räcker till för överskådlig tid. Att därför inom vissa orter hämma utvecklingen genom markreservationer för något som kanske aldrig blir aktuellt anser vi inte försvarbart.

Regionala utvecklingsinsatser

Östergötland tillhör de län som får minst av det särskilda anslaget för regional utveckling. Länet har under hösten 1988 mött en stor efterfrågan på medel vilket innebär att anslaget för C4. "Regionala utvecklingsinsatser, m.m." inte kommer att räcka till för att stödja alla angelägna utvecklingsprojekt och -investeringar.

Av totalt 5,0 miljoner kr. (4,5 anslag och 0,5 överfört från 1987/88) har per den 1 december 1988 beslut fattats som tar i anspråk 2,7 milj.kr. Inneliggande och aviserade ansökningar om företagsstöd och aktuella projektförslag motsvarar en samlad summa av 2,3 milj.kr. Härav avser drygt 1 milj.kr.

angelägna investeringsstöd. Pengarna är alltså i princip redan slut innan halva året gått. En orsak till efterfrågan av C4-anslaget är att Östergötland har stora skärgårdsområden, där stora insatser görs för att utveckla en levande skärgård.

Det finns inte något som tyder på att efterfrågetrycket kommer att minska under de återstående sju månaderna av budgetåret. För att något så när kunna hålla takten i utvecklingsarbetet har länsstyrelsen därför ansökt om ett tillskott till anslaget 1988/89 på 1 milj.kr. Vi stöder detta förslag och anser att Östergötland bör tilldelas 5,5 milj.kr. 1989/90 under anslaget C4.

Man har från centralt håll beslutat att länsstyrelsen skall avsätta 300 000 kr. för hemslöjdskonsulentverksamheten i länet vilket innebär en motsvarande reell neddragning av anslaget jämfört med 1987/88. Den specialdestination det här är fråga om överensstämmer inte särskilt bra med syftet med C4-anslaget, dvs. att – inom vissa allmänna ramar – stimulera till regional utveckling i enlighet med länsstyrelsens prioriteringar. Eftersom vi anser att hemslöjdsverksamheten är en mycket viktig del av svenskt kulturarbete och även i många fall av landsbygdens näringsliv skall, enligt vår uppfattning, anslag till hemslöjdskonsulentverksamheten utgå i särskild ordning. Beloppet bör utgå med 300 000 kr. 1989/90.

SMHI

Sverige har under de senaste åren drabbats av såväl långsamma som snabbt uppkomna miljöförstöringar till havs. SMHI har i en skrivelse till regeringen föreslagit att en beredskapsorganisation inrättas med SMHI som huvudsvarig och med uppgift att bland annat innehålla en beredskapscentral som kan göra prognoser och utfärda varningar för akuta miljökatastrofer i havet. SMHI vill också förbättra informationen samt skapa en central som kan starta och dirigera undersökningsresurser och som kan samordna dessa inom Sverige och med utlandet.

En hel del har gjorts i Sverige på havsmiljöområdet men vårens algblooming visade att det fanns brister i samordningen mellan olika myndigheter, t.ex. SMHI, naturvårdsverket, fiskeristyrelsen, länsstyrelser och forskningsinstitutioner. Vi tycker att SMHI:s förslag är intressant och att regeringen snabbt bör se över detta och eventuellt återkomma med anslagsäskande till ovan skisserade verksamhet.

Hemställan

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en ny fördelning mellan länen av LTA-anslaget 1991–1993,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att godsbanan Mjölby–Väderstad skall rustas upp och vara kvar i drift så länge kommunen så önskar,
3. att riksdagen begär att regeringen tar initiativ till ett näringspolitiskt centrum i södra Östergötland i enlighet med vad som anförts i motionen,

Mot. 1988/89
A465

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande planerat stormarknadscentrum i Östergötland,¹]

Mot. 1988/89
A465

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande ny regionflygplats i Östergötland,²]

4. att riksdagen beslutar att Östergötlands län tilldelas 5,5 milj.kr. under anslaget D4 för budgetåret 1989/90,

[att riksdagen beslutar att stöd till hemslöjdskonsulentverksamhet skall utgå i särskild ordning och ej över D4-anslaget,³]

[att riksdagen tilldelar Östergötlands län 300 000 kr. för hemslöjdskonsulentverksamhet budgetåret 1989/90,³]

[att riksdagen begär att regeringen snarast återkommer med ställningstagande till SMHI:s förslag om en beredskapsorganisation på havsmiljöområdet.²]

Stockholm den 24 januari 1989

Anna Wohlin-Andersson (c)

Roland Larsson (c)

¹ 1988/89:Bo540

² 1989/89:T244

³ 1988/89:N333