

Motion till riksdagen 2006/07:T203

av **Gunilla Wahlén m.fl. (v)**

Arbetsmarknadsregioner och infrastruktur

1 Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om nationella respektive lokala planer för arbetsmarknadsregioner och infrastruktur.

2 Bakgrund

Sverige har genom historien förändrat sina regioner allteftersom det svenska samhället och omvärlden förändrats. Under Axel Oxenstiernas ledning på 1600-talet stärktes centralmakten och landshövdingarna fick en förstärkt position. Sedan tillkom de administrativa enheterna, länen, och ersatte landskapen som begrepp. Landstingen skapades under 1800-talet. Vartefter kommunikationerna ökar och blir snabbare ökar även behovet av förändringar på såväl lokal, regional som nationell nivå. Detta är en ständig process som belyses i flera olika utredningar, bl.a. den s.k. Ansvarskommittén. Den har bl.a. diskuterat en förändring där Sverige delas in i nio regioner. Det är med denna bakgrund man måste se på de arbetsmarknadsregioner som har skapats och som hela tiden måste förbättras, särskilt nu i det första skedet.

3 Globalt och lokalt

I den regionalpolitiska debatten har den förra regeringen och samarbetspartierna några viktiga utgångspunkter inom UO 19:

Samtidigt som tjänste- och varumarknaderna internationaliseras och centrala produktionsresurser är fortsatt lätttröliga är den lokala och regionala miljön viktig för företagens konkurrenskraft.

Fel! Okänt namn på

Utvecklingen av kvinnors och mäns lokala arbetsmarknadsregioner har därmed ett nära samband med olika näringars konkurrenskraft. Sveriges ekonomiska utveckling blir därför i hög grad beroende av hur väl de lokala arbetsmarknadsregionerna fungerar.

De konstaterar också att skillnaden mellan olika regioners ekonomiska utveckling beror på sådant som folkmängd, möjligheter till transporter och andra former av kommunikationer. Men även sådant som närhet till utbildning och forskning spelar stor roll. Vänsterpartiet ställer helhjärtat upp på en sådan analys. Men hur fungerar det och vilka åtgärder på särskilt transportområdet måste vidtas för att få ett uthålligt samhälle i alla delar av landet? Vi har inte svar på alla frågor, men vi anser det viktigt att i detta skeende av arbetsmarknadsregionernas liv ställa åtminstone frågorna och få en mer heltäckande bild av läget.

Inte mycket analys har gjorts av den nya regionala utvecklingspolitiken, men Statskontoret har i en rapport (2004:5) visat på att det viktigaste hindret för en utveckling av politiken är den bristande samordningen av politikens olika sektorer. Detta konstaterade Vänsterpartiet i en motion kring regionalpolitiken redan i början av 1990-talet och mycket lite har hänt på detta område sedan dess. En arbetsmarknadsregion måste få möjlighet att utnyttja sina befintliga resurser optimalt men även öka den lokala arbetsmarknaden och göra den mer diversifierad.

Nutek påpekar därför i rapporten "Regionförstoring" från 2001 följande: "Om den inomregionala tillgängligheten är låg p.g.a. att transportsystemet i regionen är dåligt utbyggt, håller dålig standard eller har slagit i kapacitetstaket riskerar detta att få negativa effekter på regionens utveckling." På det här området finns det stora samhällsvinster att göra även om det i ett inledningskede kommer att vara röda siffror under strecket i budgeten. Med tanke på den strukturförändring som inletts i Sverige och som kommer att fortsätta öka i styrka när Kina och Indien än mer kommer att vara några av dominanterna i världsekonomin, behöver de lokala arbetsmarknaderna utvidgas. Det bidrar till Vänsterpartiets strävan mot full sysselsättning och ett lindrande av otryggheten som alltid uppkommer i samband med förändringar.

4 De långa avståndens land

På transportsidan står verkligen Sverige inför stora utmaningar. Blandningen av en gles befolkningsstruktur och en ekonomi som blir alltmer specialiserad ställer särskilda krav på det svenska transportsystemet. "Utvecklingen inom IT och transportområdet har tillsammans med globaliseringen av ekonomin gjort det möjligt att i växande utsträckning dela upp arbetsprocesser som tidigare varit integrerade", som Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) säger i en rapport från 2001 om infrastruktur och regional utveckling. Därmed blir de enskilda regionernas sätt att fungera allt viktigare för hela den nationella ekonomin och ett samspel mellan kommunikationspolitiken och näringspolitiken blir allt viktigare. Därför behöver planeringen öka för att vi

skall få ut det optimala av både fysisk infrastruktur och andra insatser som forskning och utbildning. Det gäller också att samordna de olika byggklossarna till ett stabilt och tillväxtskapande bygge i de olika arbetsmarknadsregionerna. I detta arbete har naturligtvis sådant som IT-utbyggnad, distansarbete och utvidgat pendlingsstöd stor betydelse, men det tas inte upp här.

5 Mycket är oklart

De rapporter som har presenterats på området arbetsmarknadsregioner och infrastruktur kommer fram till olika resultat i fråga vad som behöver göras, vilket gör det än mer angeläget att få till en övergripande bild där varje lokal arbetsmarknadsregion analyseras utifrån den politiska visionen att skapa en fungerande blandning av bra förutsättningar för både bilen där den behövs, till bussen och tåget där det passar bäst.

Nutek antar i sin rapport Regionförstoring att privatbilen har tömt ut sin potential som regionförstoring. Så även om vägstandard och bilar kan bli bättre rör det sig om marginella förbättringar. Här pekar man också på att distansarbete kan ha betydelse. Man hävdar här att snabba regionalståg står för den största möjligheten till regionalförstoring. SIKAs pekar däremot i en rapport från 2004 (2004:1) på att bilen fortfarande är den stora potentialen för att öka arbetspendlingen.

Vänsterpartiet menar dock att man många gånger måste kombinera de olika trafikslagen för att uppnå maximal effektivitet och på sikt få över alltfler arbetspendlare till den kollektiva trafiken. Vi anser därför att man i de olika arbetsmarknadsregionerna måste öka ansträngningarna väsentligt för att få till de smartaste och mest attraktiva lösningarna för detta pendlande, dels måste tidtabeller ”kroka” i varandra så att väntetiderna blir så små som möjligt vid övergången mellan olika färdmedel, dels måste de kollektiva transportslagen bli snabbare och betydligt bekvämare för att kunna konkurrera med bilen som färdmedel.

Som ett tankeexperiment kan man mycket väl tänka sig att tåget eller bussen kan tas från en skyddad och uppvärmd hållplats (där man redan lämnat sin bil eller cykel på en säker parkeringsplats). På bussen eller tåget möts man av färiska morgontidningar, möjligheten att få en kopp kaffe och morgonprogrammen på en tv-monitor. Med en sådan attityd från transportföretagen kommer alltfler att fråga sig varför de sitter i mörkret i sin egen privata och riskfyllda kokong när alla dessa faciliteter finns att tillgå i kollektivtrafiken.

Vänsterpartiet vill därför se en nationell plan för hur vi skall möta de utmaningar som vi står inför när det gäller att alltmer dels smälta samman arbetsmarknadsregionerna till en helhet, dels utveckla Sveriges samlade ekonomi och gemensamma välbefinnande, detta eftersom vi är övertygade om att varje region behövs i detta arbete. Men det krävs också lokala planer inom varje arbetsmarknadsregion som analyserar var problemen för ett utökat arbetspendlande ligger.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 24 oktober 2006

Gunilla Wahlén (v)

Torbjörn Björlund (v)

Kalle Larsson (v)

Kent Persson (v)

Josefin Brink (v)

LiseLotte Olsson (v)

Alice Åström (v)