

## Motion till riksdagen 2007/08:Ub492

av **Gunnar Andrén och Karin Pilsäter (fp)**

# Södertälje

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertäljes förutsättningar att fortsatt vara ett viktigt centrum för svensk vetenskaplig medicinteknisk forskning på högsta internationella nivå och för fordonsmässig produktion, forskning och utveckling.

## Motivering

Södertälje kommun skiljer sig från alla större svenska kommuner i ett mycket viktigt avseende: De största arbetsgivarna – och därmed de största arbetsplatserna – utgörs inte av den skattefinansierade, offentliga sektorn, kommunen och/eller landstinget, alternativt staten – utan av varu- och tjänsteproducerande, exporterande, forskande, framtidsinriktade företag.

Så här ser de femton största företagen/förvaltningarna ut i Södertälje:

<b>Företag</b>	<b>Anställda</b>
Astra Zeneca	7 700 *./
Scania AB	6 000.
Södertälje kommun (förvaltningen)	5 300.
Stockholms läns landsting (i Södertälje)	1 400.
Foria AB (SÅAB)	800.
Dynamate AB	700.
Saab Automobil Powertrain	570.
Scania Infomate	300.
De Laval Sales AB	300.
Telge Energi (kommunägt energibolag)	300.
Scania Parts Logistics	260.

Fel! Okänt namn på

<b>Företag</b>	<b>Anställda</b>
Cerealía Foods AB	250.
Svenska Volkswagen	225.
Fläkt Woods AB	210.
Telege Bostäder AB (kommunalt bostadsbolag)	170.

\*/ Dessvärre kan noteras att Astra Zeneca har varslat om att antalet anställda i Södertälje kan komma att minskas med minst 650 personer, kanske 1 000 anställda inom vad som brukar kallas överskådlig tid.

Totalt finns inom Södertälje kommun cirka 4 000 företag med anställda. Dessa företag har tillsammans 35 000 anställda i Södertälje. Det säger sig självt att en sådan industriell miljö och företagsmiljö måste värnas och utvecklas.

Låt oss inledningsvis kort erinra om Astras betydelse för Sverige, inte minst för att understryka tillväxtens betydelse för välfärdens utbredning. Företaget startades 1913 och började 1931 med egen forskningsverksamhet. Sedan 1955 är bolaget noterat på Stockholmsbörsen, sedan 1996 i New York, från 1999 som Astra Zeneca efter samgåendet med USA-företaget Zeneca. År 1974 startades produktionen vid Gärtunafabriken i Östertälje, och av de många preparat som utvecklats är magmedicinen Losec det varumärkesmässigt mest kända.

Av företagets i dag 60 000 medarbetare fanns 13 000 i Sverige, varav nästan hälften i Södertälje där mycket stora investeringar i forskning och produktion genomförts under senare år, i storleksordningen 7 000 miljoner kr.

Tyvärr befinner sig Astra Zeneca i ett skede där personalbesparingar sker och forskningsprojekt läggs med varför det är ovisst hur stort företaget blir efter den nu pågående organisationsförändringen. I Sverige berörs framför allt också anläggningen i Mölndal, också den av central forskningsbetydelse.

Går vi vidare till Scania är också det, med sitt ursprung från 1891 i Vabis (Vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje) och Scania AB i Malmö – fusionerat och en gång inom Saab/Scania-gruppen – ett av Sveriges allra viktigaste företag, med produktion av lastfordon och bussar för hela världsmarknaden. I Sverige finns för närvarande, utöver företagets cirka 20 000 återförsäljare världen runt, cirka 12 000 av företagets 28 000 anställda.

De 6 000 anställda i Södertälje – halva den svenska arbetsstyrkan – tillverkar i huvudsak motorer och växellådor, från Falun flyttas nu produktion av axlar, från Sibbhult växellådor och retarder medan produktionen i Oskarshamn av hytter och i Luleå rambalkar och bakaxelbryggor fortsätter.

Den ägaroro som präglat mediebilderna av Scania under senare år motsvaras inte av någon kris på utvecklings- eller försäljningssidan. I stället är det de tekniska och ekonomiska framgångar som utgör grunden för allsköns uppköps- och fusionsrykten; att stärka sin ställning som en av världens ledande lastbils- och busstillverkare leder naturligt nog till att Scania även i framtiden kommer att omfattas av en myckenhet spekulationer, dessbättre till följd av marknadsframgångar och inte, som många personbilsföretag, till följd av

överproduktion, finansiella kriser och därmed följande strukturaffärer inom branschen.

Inom fordonsproduktionen är antalet underleverantörer mycket stort. De finns både i och utom Sverige. Närheten till marknaderna spelar på fordonsområdet en viktig roll, det är också mot den bakgrunden man skall se hur sammansättningsfabriker finns överallt från Polen till Brasilien.

Att Scania är ett attraktivt företag visar inte minst det intresse för att köpa hela eller delar av företaget som visats av inte minst tyska kapitalägare. Utan fortsatt fordonsforskning och fordonstillverkning i absolut världsklass i Sverige är risken uppenbar att viktigt kunnande flyttas från vårt land och från Södertälje. Det är därför av yttersta vikt att värna kunskaps- och utvecklingsbasen för Scantias framtid i Södertälje.

På samma sätt är medicinteknikindustrin en viktig grund för det svenska välståndet. Det skapas jobb och forskning för miljarder och åter miljarder och dessutom attraktiva arbetsplatser.

Det är i det här perspektivet, och vetenskapen om vilken oerhörd betydelse medicin-, fordonstillverkning och -forskning har för svensk välfärd, som förutsättningarna för industrin skall ses.

Utän fortsatt tillväxt, grundad på goda forsknings- och produktionsförutsättningar i bland annat Södertäljeregionen, kommer – i den mån inte främst produktionsresurser av skilda skäl redan flyttats till andra regioner – Sveriges välfärd, redan utsatt för stora påfrestningar av både demografiska och andra strukturella skäl, att påverkas ytterst negativt.

Därför måste de i Sverige verksamma produktions- och forskningsföretagens framtida behov av kvalificerade medarbetare, och därmed all service i form av bostäder, skolor, sjukvård och annan infrastruktur i området, tillgodoses.

Men det är viktigt att minnas att forskningsintensiva företag behöver en verksamhetsmiljö som stimulerar utbyte av erfarenheter och kunskaper mellan skilda men ändå till sin akademiska inriktning likartade verksamheter. I Södertälje syns detta främst på fordonsområdet, där produktion gått hand i hand med marknadsföring och försäljning via in- och utskeppning genom Södertälje hamn, särskilt anpassad till fordonshantering.

En del fordonssammansättningar har redan förlagts till andra länder. Det gäller bussar som av kostnadsskäl flyttats till Polen, medan lastbilar av mer uttalade marknadsföringsskäl sedan länge satts samman i Brasilien.

Det är emellertid viktigt att för framtiden säkra att produktion kan fortsätta i vårt land. Det förutsätter att de personalkostnadsfördelar som finns i andra länder kan vägas mot de konkurrensfördelar på kunskaps-, miljö-, personal-, forsknings- och utvecklingsområdena som vårt land kan erbjuda.

Södertälje ligger redan väl till kommunikationsmässigt, med hamn, två Europavägar genom kommunen och i huvudsak väl fungerade tågtrafik. Det betyder inte att inte ytterligare förbättringar kan göras vad gäller kommunikationer. Ett orosmoment är att SJ:s fjärrtåg i allt större utsträckning passerar Södertälje Syd, belägen på den stora Igelstabron med sin magnifika utsikt över land, stad och vatten, utan att stanna. Det är till men för hela regionen.

## Fel! Okänt namn på

På senare tid har särskilt Scania rapporterat om rekryteringsproblem i kombination med att framkomligheten för medarbetarna på E 4/E 20 blivit allt mer osäker, till följd av olyckor, reparationer, köer och ombyggnader. Detta får betydelse för produktivitet och motivation och utgör enligt Scania och Södertäljes kommunledning ett växande problem på gränsen till hot mot den framtida goda utvecklingen vid Scantias produktions- och forskningsanläggningar i Södertälje.

På bostadsområdet är situationen långt mindre gynnsam, detsamma gäller tillgången till högskoleutbildning. Flyttningen av Telge Campus till Södertörn må ha motiverats utifrån universitetsadministrativa utgångspunkter, men då ort ställts mot ort, lokalisering mot lokalisering, har inte orternas komparativa utbildningsfördelar utnyttjats.

Södertälje utmärks i dag av stor etnisk mångfald. Det resulterar förvisso stundom i händelser där etniska motsättningar mellan befolkningsgrupper kommer i förgrunden för den mediala rapporteringen. Södertälje har också tagit på sig en mycket stor andel av de utlandsfödda som sökt sig till Stockholmsregionen.

Det är naturligtvis hedrande för Södertälje att vara en attraktiv bostadsort, samtidigt som det ingalunda skall döljas att spänningar av betydande mått skapas både mellan svensk- och utlandsfödda liksom av utlandsfödda av olika etnicitet och härkomst.

Som helhet är emellertid denna mångfacetterade smältdegel av största värde för Södertälje: Här samsas inom regionen en lång rad språk, skilda religioner, kulturer och nationella bakgrunder. De olika värderingar som härstammar från dessa skilda bakgrunder kan, om toleransen och förståelsen får överbrygga etnisk misstänksamhet och personlig motvilja, bidra till att minoriteter uppfattas som tillgångar, inte som problem.

Integrationen i Södertälje går genom accepterande välkomnande mångfald – i medvetande om att varje invandrad familj, varje mor och far, mer än annat önskar sina barn den bästa av framtider, på skolans och den högre utbildningens område, inom yrkes- och privatlivet. Alla skillnader till trots är vi människor på detta område mycket mer lika än vi kan föreställa oss.

Mot detta måste vägas att en fortsatt koncentration av icke i Sverige födda medborgare kan leda till, och leder till, problem som känns främmande för den svenska mentaliteten. Från Södertälje – över partigränserna – framförs ofta att det inte i längden är rimligt att Södertälje skall påtvingas ett ansvar för nyinflyttade som går långt över vad andra kommuner gör. Här är frågan om statens ansvar – och inte minst ebo-lagstiftningen med dess reella möjliggörande att vara bosatt var man vill oavsett försörjningsförmåga – en viktig del.

Det förhållandet att Södertälje fått det tvivelaktiga nöjet att se såväl sverigedemokrater som nationaldemokrater i kommunfullmäktige vittnar om viktiga att ta kulturella motsättningar på allvar, detta med målet att skapa en god jordmån för demokratiska krafter och starkt motverka partier med rasistiska förtecken och med förslag till lösningar som inte håller i mötet med verkligheten.

## Fel! Okänt namn på

Ser vi till befolkningsutvecklingen kan vi konstatera att Södertälje är en av Sveriges största städer, oaktat att Nykvarn vid årsskiftet 1998/99 blev en egen kommun. Södertälje hade 80 735 invånare vid årsskiftet 2003/04.

Befolkningsprognosen, som förutsätter fortsatt hög industrialisering inom kommunen, under den kommande 10-årsperioden ser ut enligt nedan.

Så här ser den faktiska och prognosticerade befolkningsutvecklingen vid utgången av respektive år ut (SCB-siffror 2005, 2006 och för första halvåret 2007):

<b>År</b>	<b>Invånare.</b>
2005	81 455 (31 dec).
2006	81 791 (31 dec).
2008	82 737 (30 juni).
2007	83 075 prognos.
2008	83 785 prognos.
2009	84 395 prognos.
2010	85 035 prognos.
2011	85 465 prognos.
2012	85 865 prognos.
2013	86 255 prognos.

Det är en mycket kraftig ökning, hela 746 invånare under första halvåret 2007. Även för en relativt stor ort med bred arbetsmarknad som Södertälje innebär det att problemen på många områden ökar.

Tillväxten förutsätter i sin tur att såväl bostadsbyggandet som utbyggnaden av service, kommunal och kommersiell, sker i ordnade och planerade former.

Södertälje ligger redan väl till kommunikationsmässigt, inte minst vad gäller hamnmöjligheter. Det betyder inte att ytterligare förbättringar kan göras både vad gäller kommunikationer till Stockholm och andra orter, likaså när det gäller vattenvägarna in till Mälaren där slussning är nödvändig och kostnadsansvaret för Mäljarbron i centrala Södertälje måste prövas från rättvisaspekter.

En central fråga att ställa är: Skall Södertäljes skattebetalare stå för en sjöfartsservice som få eller ens inga av dem drar nytta av eller är det ett nationellt ansvar?

Därtill kommer behovet av att bygga en ny sluss in till Mälaren, en sak som Sjöfartsverket är huvudman för. Investeringen beräknas bli minst 700 miljoner kr men är ännu ej tidsbestämd eller finansierad. I huvudsak skulle hamnarna i Västerås, Köping och Hässelby gynnas av denna investering, inte Södertälje.

Stockholm den 4 oktober 2007

*Gunnar Andrén (fp)*

*Karin Pilsäter (fp)*