

Motion till riksdagen

1988/89:A431

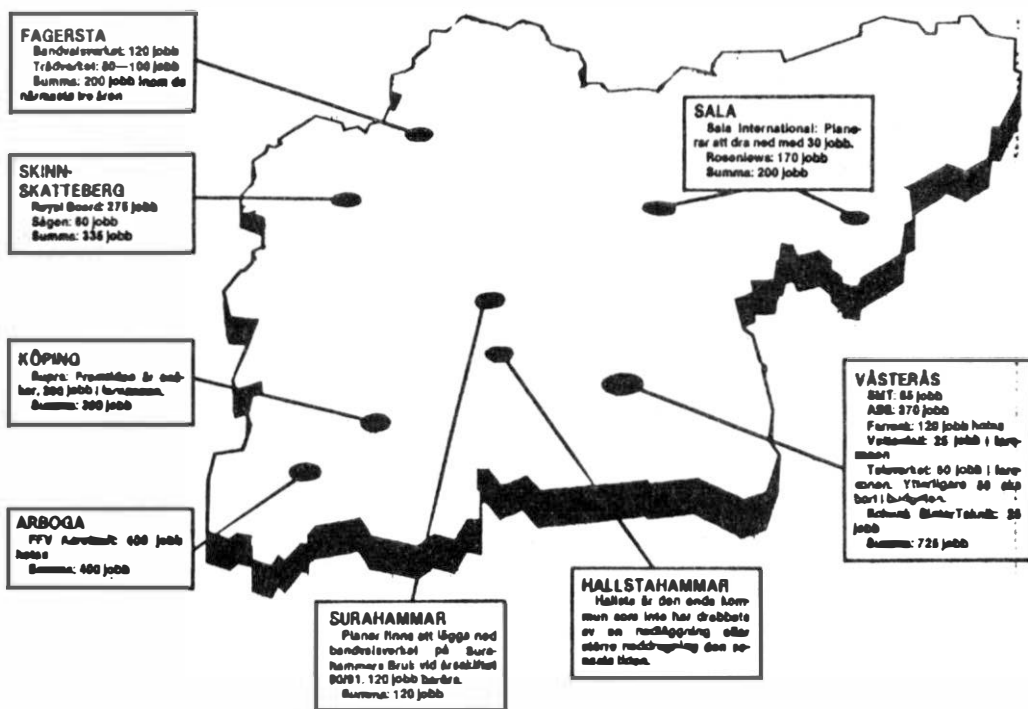
av Roland Sundgren m. fl. (s)

Förstärkning av infrastrukturen i Västmanland

Det inre av Mälardalen och Bergslagen tillhör de mest industrialiserade delarna av landet. De stora omställningarna inom basnäringarna under 70-talet och början av 80-talet har lett till en i många avseenden smärtsam omställningsprocess med nedläggningar, arbetslöshet och utflyttningar som följd.

I Västmanland, som är en del av denna region, har det under senare tid kommit fler signaler om nedläggning/minskning av arbetstillfällena – såväl inom industrin som statlig verksamhet. Denna nya "våg" av nedläggningar/inskränkningar har uppmärksammats av massmedia och en bra bild av situationen ger nedanstående skiss.

2 400 jobb har försvunnit eller hotas i länet



Nästan alla kommuner i länet har drabbats av en större nedläggning eller neddragning av arbetstillfällen under året. Robert Hällstahammar menar tycka ha klarat sig. Under året har 2 400 jobb, de flesta inom industrin, försvunnit eller hotats. I Köping undlar man på beslutet om Supras framtid. I Arboga står 400 jobb på spel.

Näringslivet i länet är starkt ensidigt, varför strukturförändringar inom industrisektorn får stora återverkningar. Expertgruppen för forskning om regional utveckling har i en rapport, som nyligen avlämnats, beräknat att företagen i Bergslagen tvingas till så omfattande rationaliseringar, om de skall hänga med i konkurrensen, att ca 10 000 arbetstillfällen försvinner fram till 1995. Detta innebär således att sysselsättningen inom denna sektor kommer att fortsätta att minska, samtidigt som sysselsättningen inom sektorer som privata tjänster och offentlig verksamhet är låg jämfört med de flesta övriga länen i landet. Arbetet med att öka differentieringen av näringslivet måste intensifieras. Insatser för en utbyggd/förbättrad infrastruktur och andra offensiva regionalpolitiska insatser från länsstyrelsens sida kräver ytterligare personella resurser. I SIND:s yttrande över länsstyrelsernas anslagsframställningar framhålls som det mest angelägna att nya handläggartjänster tillförs Skaraborgs, Värmlands och Västmanlands län.

Enligt budgetpropositionen föreslås även för kommande budgetår en nedskärning av anslagen till länsstyrelserna med 2%. Till skillnad från tidigare besparingar kommer emellertid dessa medel att återföras till länsstyrelserna via fördelning av länsstyrelsernas organisationsnämnd. Länsstyrelsen i Västmanland bör därför redan budgetåret 1989/90 tillföras två kvalificerade handläggartjänster för att kunna klara av den både angelägna och krävande situation som Västmanland för närvarande befinner sig i.

Som ett problem ser vi också den höga grad av "fjärrstyrning" som länet näringsliv fått. Merparten av de stora företagens koncernledningarna finns på annat håll – i många fall utomlands – som t ex Asea Brown Boveri, Metallverken, Virsbo Bruk m fl. Det är ett förhållande som kan få konsekvenser i strukturihänseende, som det är svårt att i god tid få information om. Här upplever vi en ökande oro. Därför är det viktigt att vi får till stånd ett koncernfackligt inflytande över gränserna.

Regeringen anser i finansplanen som en av de angelägnaste uppgifterna för den ekonomiska politiken, att regionalpolitiken aktiveras för att stimulera tillväxten i områden där det finns ledig kapacitet samt för att dämpa expansionen i storstäderna. Det kan ske genom kompetenshöjning, utbildning i regionerna och en utbyggnad av infrastrukturen.

Det är viktigt av ovannämnda regionalpolitiska skäl att förstärka det inre av Mälardalen. Regionen är underdimensionerad då det gäller tillgång på kvalificerad högskoleutbildning och forskning – en fråga som vi tar upp i en särskild utbildningsmotion. Där framhåller vi behovet av en ökad samverkan mellan högskolestäderna Eskilstuna, Västerås och Örebro. En avgörande förutsättning för detta utbildningssamarbete är att kommunikationerna mellan dessa tre städer förbättras. Det positiva uttalande riksdagen gjorde i juni 1988 om Mälarbanan vill vi därför skall leda till att satsningar också snarast kan börja på de delar av banan som förbättrar kommunikationerna mellan Eskilstuna, Västerås och Örebro. Att stora investeringar måste göras i Stockholmsregionen och på banan Stockholm–Västerås får inte tas som intäkt för att inte vissa redan väl förberedda investeringar på Mälarbanan kan göras i det inre av Mälardalen. Den mest lönsamma järnvägsinvesteringen i landet efter Arlandabanan är t ex den investering på 200 milj kr som behövs för en ny sträckning Eskilstuna–Västerås. Därmed skapas förutsättningar

för att göra det inre av Mälardalen till en utvecklingsregion med egen dragkraft. Detta skulle, parallellt med snabbare förbindelser till Stockholm, ge Stockholmsregionen en chans att bättre klara sin bostadsförsörjning och sina miljöproblem, samtidigt som det skulle bli en viktig stödjepunkt för utvecklingen i Bergslagen.

Mälarsjöfarten och framkomligheten i Södertälje kanal är en viktig fråga för regionen, eftersom rationella och ekonomiska transporter på Mälaren är av stor betydelse för näringslivet i inre Mälardalen och Bergslagen. En fråga som oroar är de i och för sig välmotiverade broplanerna i Södertälje. Utredningar visar att den dyrare broinvestering som är nödvändig för en effektiv sjöfart är samhällsekonomiskt lönsam. Det är därför viktigt att statsbidraget till bron utformas så att inte skattebetalarna i Södertälje får betala vad som krävs för att klara Mälarsjötrafiken på ett bra sätt. Det är även viktigt att smärre åtgärder för att förbättra framkomligheten i kanalen vidtas, vilket skulle innebära mer ekonomiska och miljövänliga transporter.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om förstärkningar av infrastrukturen i syfte att stimulera utvecklingen i Västmanlands län.

Stockholm den 24 januari 1989

Roland Sundgren (s)

Berit Oscarsson (s)

Göran Magnusson (s)

Margareta Hemmingsson (s)

Yngve Wernersson (s)