

# Motion till riksdagen

1989/90:T908

av Göran Engström (c)

Transportstöd till Ludvika, Smedjebacken och  
Älvdalens kommuner

---

## Bakgrund

Sedan 1980 har tio motioner väckts med förslag om att inplacera Ludvika och Smedjebackens kommuner i transportstödzon. Samtliga motioner har avslagits av riksdagen.

Motiven för en ändrad gränsdragning bör vid det här laget vara väl kända av riksdagen. Förutom den rent geografiskt märkliga indelningen, där man tydligen slumpmässigt ansett att Ludvika och Smedjebackens kommuner ligger längre söderut och därmed närmare företagens marknader, måste man uppenbarligen ha ansett att strukturomvandlingen i denna länsdel varit lindrigare för arbetsmarknaden än i övriga länet. Jag finner inte att något av dessa skäl kan ha ett fullgott verklighetsunderlag.

Det andra motivet för avslag har varit, att ett antal utredningar varit i arbete med frågeställningar som berört denna stödform direkt eller indirekt. Det senaste exemplet, vilket användes som motiv för att avslå min motion i denna fråga förra året, var REK -87.

Denna utredning, liksom kommunikationsministern i budgetpropositionen, konstaterar att transportstödet är ett väl etablerat regionalpolitiskt stöd, att dess administration är förbättrad, samt att det har betydelse för att jämna ut kostnaderna för företag belägna i landets perifera delar. En utredningsman ska dock tillsättas för att se över stödformen.

Detta är dock inte ett acceptabelt skäl för att ännu en gång undvika en reformering av stödområdets gränser.

Strukturförändringarna inom näringslivet i Västerbergslagen har varit och är mera omfattande än i de flesta landsdelar. Statsmakternas insikt om detta har bl.a. tagit sig uttryck i det särskilda "Bergslagspaket" som kom härom året. Aterhämtningen inom näringslivet har varit relativt framgångsrik. Problem kvarstår dock. Särskilt bekymmersamt är läget i Grängesberg i Ludvika kommun. Gruvdriftens slutliga nedläggning i detta samhälle ställer stora krav på nya arbeten till denna ort. Ett transportstöd bör vara ett verkligt bidrag till ett nytt näringsliv i en utsatt bygd.

Osäkerheten om handelsstålets framtida struktur talar för att Smedjebackens kommun behöver stöd för att ytterligare förnya sitt näringsliv.

## Inomregional balans

Näringslivet i Dalarna kännetecknas för närvarande av en mycket snabb uppbyggnad i dess centralregion, kommunerna Falun och Borlänge. Flera skäl talar för att denna expansion kan komma att leda till en framtida obalans i länet. Detta vore olyckligt av flera skäl. Framför allt bör inte i en stark högkonjunktur de spontana marknadskrafterna förstärkas av ett antal politiska beslut som verkar centraliserande.

Godstransportstödet nuvarande zonindelning kan ha den funktionen i Kopparbergs län. Den expanderande centralregionen får stöd, däremot inte företagen i Smedjebacken.

Kommunikationsministern föreslår nu, i likhet med Transportrådet, att persontransportstöd skall kunna ges för resor till Borlänge kommun. Till detta kommer REK -87 – majoritetens förslag – om att ge särskilda företagssubventioner till "mellanstaden" Borlänge. Sammantaget en starkt centraliserande politik.

## Mitt förslag

För att motverka en inomregional obalans och underlätta en fortsatt förnyelse av näringslivet i Västerbergslagen och norra Dalarna bör det ske en förändrad zonindelning för transportstödet. Smedjebacken och Ludvika kommuner bör inplaceras i stödzon 1. Älvdalens kommun bör placeras i zon 3.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär en förändring av bestämmelserna om transportstöd zoner så att kommunerna Ludvika, Smedjebacken och Älvdalen får en inplacering i transportstöd zoner i enlighet med vad som ovan anförts.

Stockholm den 19 januari 1990

*Göran Engström (c)*