

Yttrande

2016 10 05

Dnr Fi2016/02568/K
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över delbetänkandet (SOU 2016:48) ”Regionindelning – Tre nya län” från Västsvenska Handelskammaren

Västsvenska Handelskammarens ställningstagande i korthet:

- Handelskammaren har en positiv inställning till större regioner
- Nya storregioner måste instiftas samtidigt i hela landet, på grund av Indelningskommitténs bristande förankringsarbete, nu först 2023 med alla alternativen utredda
- Utredningens förslag om Värmland – Västra Götaland är olämpligt. Det tar ingen eller otillräcklig hänsyn till tillväxt- och utvecklingsfrågor, pendlingsmönster, infrastruktur – nuvarande samt planerad
- Den västra regionen bör utgöras av Västra Götaland, Halland och Jönköping
- Förändringar inom ursprungsdirektivets parametrar kan vara Värmland som en del av Svealandsregionen medan Sörmland blir en del av Östra regionen och Jönköpings län blir del av en västlig region.
- Handelskammaren anser att regioner i högre grad bör arbeta med tillväxtfrågor och att dessa får större betydelse
- Handelskammaren tycker att den största staden och därmed navet för tillväxt ska ligga så centralt som möjligt för att stärka dess möjlighet att bidra till tillväxt i hela regionen

Förankra förslagen i människors vardag – inte i eventuella besök på universitetssjukhus

Västsvenska Handelskammaren är positiv till tanken om stora regioner men då ska det vara funktionella regioner som speglar hur samhället är ordnat, hur människor rör sig och hur de lokala arbetsmarknaderna är sammanlänkade.



Som vi uppfattar Indelningskommitténs förslag så har de missat dessa mål på flera punkter. För det första genom att inte kunna presentera ett förslag som motsvarar hur människor lever och arbetar. För det andra att man tvingas att gå fram i två separata steg eftersom inblandade intressenter inte övertygats av förslagen. Den föreslagna tvåstegslösningen riskerar dessutom att öka skillnaderna mellan regionerna/landstingen om det inte blir ett andra steg vid ett regeringsskifte 2018. För det tredje har kommittén varit för dålig på att lyssna in och ta till sig synpunkter från bl.a. näringslivet som diskuterat bl.a. var Värmland, Sörmland och Jönköping ska tillhöra.

Vår bild av kommitténs arbete sedan diskussionsunderlaget från den 9:e mars 2016 är att det har varit forcerat med bristande tid till förankring och ännu mindre tid för att diskutera alternativa indelningar. Kommittén verkar ha arbetat efter principen att lagt kort ligger. Och istället för att justera kartan, erbjuda alternativ till skeptiska landsting, har man valt att gå fram i två steg vilket vi ser som riskabelt. Vi anser inte heller att Indelningskommittén har tagit hänsyn till hur näringslivet ser sina regionala samband, vilket även Östsvenska Handelskammaren anser med tanke på Södermanlands läns placering.

Ett ytterligare problem med att låta tre nya län starta från 2019 är att man tar bort bitar från pusslet och omöjliggör konstruktiva lösningar. Istället för att ignorera motståndet mot de föreslagna regionerna borde kommittén varit öppen för att se över indelningen och erbjudit alternativ och kompromisser. Om man slår samman de tolv utpekade länen så blir alternativen färre för 2023. Det förutsatt att Indelningskommittén sett förslaget från mars 2016 som förhandlingsbart gällande indelning – inte bara rörande ifall det ska starta 2019 eller 2023.

Gärna storregioner – men först rätt regioner

Tillväxten har en regional logik, men det räcker inte med att bara skapa större regioner. Det måste vara lämpliga regioner och de måste arbeta med rätt frågor. Utvecklingsfrågor, infrastruktur och kompetensförsörjning är frågor som också måste ha betydelse när man organiserar nya, större regioner. Sjukvården är viktig men funktionella regioner behöver fler samband än sjukvårdens organisering.

Förutom världsstäder som står på egna ben är det regioner, större enheter, som konkurrerar med andra för att skapa bästa förutsättningar företag och människor att verka och växa i. I en region finns kompetensen, infrastrukturen, livsmiljön för de anställda etcetera. Spelar då den administrativa indelningen någon roll? Ja, det gör den.

En relevant region och dess aktörer planerar infrastruktur för att binda ihop delarna och skapar större arbetsmarknader, den fokuserar spjutspetsforskning för att samverka med näringsliv, den erbjuder kvalificerad utbildning, skapar arenor för innovation och teknisk utveckling, lägger grunden för en attraktiv livsmiljö och satsar på rätt kollektivtrafik. En stark region är en region som kan satsa på utveckling utan att behöva splittra fokus. Men stark blir den bara om människorna känner det ömsesidiga beroendet av varandra, att man



arbetar tillsammans för att stärka grannen i dag, för att själv få bättre förutsättningar i morgon.

Dela inte lokala arbetsmarknader i regionprocessen

Handelskammaren är en näringslivsorganisation. För oss och våra medlemmar är det nödvändigt att näringslivs- och tillväxtperspektiven beaktas. Hur pendlar människor? Hur ser näringslivsstrukturen ut? Stärker man tillväxten? Vi anser att storregionerna bör arbeta mer med tillväxtfrågor och att utvecklings- och näringslivsfrågor bör få en större betydelse inför besluten om hur storregionerna ska organiseras. Och det tillgodoses inte i det förslag till sammanslagning som kommittén presenterat.

I direktivet till Indelningskommittén kan man läsa; *”Kommittén bör därför i sitt arbete utgå från kommungränser och gränserna för de så kallade arbetsmarknadsregionerna eller funktionella regionerna”*.

Ändå väljer Indelningskommittén att dela upp Göteborgs arbetsmarknadsregion mellan Halland och Västra Götaland. Istället för att bygga på den integration som finns mellan Kungälv och Varberg med arbetsmarknaden i Göteborg väljer kommittén att lägga samman Västra Götaland med Värmland med betydligt svagare, i jämförelse med Kungälv inga, samband med regionens tillväxt. Mer än 17 000 människor pendlar från Halland till Göteborg varje dag och ca 60 % av Halland tillhör Göteborgs arbetsmarknad. De har redan gjort ett val om vilken region de tillhör, inte genom politiska beslut utan genom sina vardagsval.

Ett utelämnande av Halland utgör en risk för framtida samarbete på Göteborgs arbetsmarknad. Det är svårt att se hur Värmland kan tänka sig att prioritera arbetet med satsningar och samarbeten söderut från Göteborg, utanför regionen.

Här vill vi lyfta ett utdrag ur Västra Götalandsregionens yttrande i ärendet:

”Vi vill även poängtera att en regionindelning som delar på arbetsmarknadsregioner kan hämma utvecklingen i regionen och landet. Indelningen i arbetsmarknadsregioner är naturliga byggstenar i planering av såväl trafik, infrastruktur liksom utbildning, vård och annan samhällsservice.”

Principer att uppfylla för en stark storregion

För att skapa starkast möjliga regioner för Sverige bör man utgå från de större städerna som kan utgöra tillväxt. För Västsverige är det otvetydigt Göteborg som är centrum. För att bilda en stark västsvensk region bör man utgå från staden och lägga till de kommuner där människorna känner att de är beroende av att det går bra för Göteborg. Låt regionens starkaste tillväxtområde ligga nära centrum, enkelt tillgängligt för så många som möjligt.



Med Indelningskommitténs förslag kommer staden att ligga i ena utkanten, nästan 40 mil från den andra änden på gränsen mot Dalarna.

Vi tror att det behöver vara ganska stora regioner när man skapar en ny regional indelning. Vissa kommuner nära en gräns kan säkert få svårt att känna en stark samhörighet med regionens kärna. I dessa fall bör gränsen dras så att de tillhör den region med vilken de har mest gemensamt med kärnan. Utöver detta bör man också försöka se lite in i framtiden och se vilka stora planerade satsningar på vägar eller järnvägar som kan komma att påverka strukturerna. I Västsveriges fall är det höghastighetsjärnvägen mellan Göteborg och Jönköping. En sådan satsning skulle innebära en restid på under timme. Det i sin tur skulle göra satsningar i Göteborg och Borås viktiga för Jönköpings företag och invånare och vice versa.

Vår slutsats blir därför att det liggande förslaget med en sammanslagning mellan Västra Götaland och Värmland är direkt olämpligt. Det skulle innebära t.ex. att satsningar på järnvägstunnel i Göteborg eller Götalandsbanan ska vägas mot en snabb järnväg mellan Karlstad och Oslo eller satsningar på E18. Satsningar som inte ligger i den andres intresse i någon större utsträckning.

Föreliggande förslag möter inte dessa krav om samhörighet och gemensamma behov. I detta sammanhang vill vi lyfta fram och instämma i yttrandet från Göteborgs Stad när de skriver:

" [...]utredningens slutsatser att det idag inte finns någon större sammanflätning mellan näringslivsstrukturerna i de två länen och att de betydande avstånden gör att Göteborg inte blir en naturlig motor för nuvarande Värmlands län genom en sammanslagning med Västra Götaland. Det skulle krävas mycket stora infrastrukturinvesteringar för att möjliggöra en tätare koppling mellan Värmland och Göteborg, där Göteborgs Stad bedömer att det finns ett flertal stråk som är och bör vara mer prioriterade.

Göteborgs Stad vill också framhålla att den nya föreslagna stambanan mellan Göteborg - Jönköping-Stockholm innebär att Jönköping har större potential än Karlstad att bli en del av Göteborgs arbetsmarknadsregion."

Starka regioner behöver fler samband än de gamla landstingens verksamhet

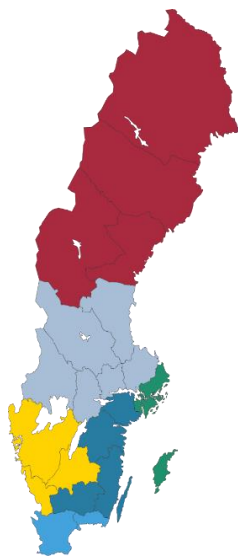
Sjukvård är viktigt men starka och välfungerande regionen behöver fler samband än de gamla landstingen. Klarar regeringen inte av att lyfta tanken så pass att vi kan bygga regioner utifrån tillväxtens logik och hur människor rör sig i sin vardag så är det bättre att låta status quo råda eller åtminstone vänta till 2023 och göra ett omtag för att utreda alternativen som lyfts fram som en följd av Indelningskommitténs arbete att rita om kartan.

Handelskammaren talar ur ett näringslivsperspektiv och bedömningen av effekter för sjukvården överlåter vi till andra att göra, men vi kan ändå inte låta bli att konstatera att det är 11 mil mellan Karlstad och Universitetssjukhuset i Örebro medan det är 25 mil till Sahlgrenska Universitetssjukhuset i Göteborg.



Trepartsbyte Värmland, Sörmland och Jönköping – för större hänseende till tillväxt och utveckling

När vi funderar på storregioner ser vi en annan lösning än Värmland och Västra Götaland tillsammans. Sett ur vårt perspektiv är vi övertygade om att Värmland skulle få en starkare tillväxt genom en koppling till Svealandsregionen. Efter att diskussionsunderlaget presenterades den 9 mars lade vi fram ett förslag om justeringar inom utredningens direktiv.



För att komma nära de intentioner om storlek, universitet, m.m. som kommittén arbetat efter så föreslår vi ett trepartsbyte. För Värmlands föreslår vi istället den naturliga kopplingen till Svealandsregionen. Värmlands utveckling blir starkare som en del av länken mellan Stockholm och Oslo, inte mellan Dalarna och Göteborg. Lokalt är pendlingen till städerna österut från Karlstad betydligt större än pendlingen till Göteborg. Om man undersöker trafikflöden för att se hur människor och varor färdas så är årsmedeldygnstrafik på E 18, öster om Karlstad, 13380 fordon medan den på E45 på väg mot Göteborg, i höjd med Mellerud, är 5610 fordon enligt statistik från Trafikverket.

Samtidigt placeras Sörmland, i vårt förslag, i den Östra regionen varvid balansen från Indelningskommitténs förslag är bevarad. Flera argument finns för att Sörmland har mer gemensamt söderut än med Borlänge, Falun och Hudiksvall. Det starkaste är nog att Östlänken i Sverigeförhandlingen gör att Sörmland kommer att ligga i stråket mellan Stockholm och "fjärdestorstadsregionen". En sådan förändring har Östsvenska Handelskammaren argumenterat för. Näringslivsutvecklingen, pendling och andra utbyten i Södermanland kommer att påverkas mer av vad som händer i Stockholmsregionen och Östra Götaland än i Uppsala, Gävle och Falun.

Sambanden mellan Västra Götaland, Halland och Jönköping – många och starka

För att behålla balansen föreslår vi att Jönköpings län placeras i ett västsvenskt län tillsammans med Halland och Västra Götaland. Som en del i Sverigeförhandlingen ligger snabba tågförbindelser österut mot Jönköping över Borås. Det blir ett starkt tillväxtstråk med tre stora städer och nästan 850 000 människor. Mellan Göteborg och Jönköping kommer det att ta mindre än en timme att resa när höghastighetståget är på plats. Det är en restid som nog aldrig kommer att matchas mellan Göteborg och Karlstad där restiden är ungefär två och en halvtimme. Lägg till kopplingar från Skaraborg längs riksvägarna 26 och 47 samt 19 dagliga tågavgångar från Skövde till Jönköping. Från Halmstad går Nissastigen upp mot Jönköping, en järnväg mot Nässjö och även E4:an norrut mot Jönköping om man vill ha ett snabbare alternativ. Det finns betydligt fler inomregionala kopplingar i vårt alternativ än i Indelningskommitténs förslag om Västra Götaland och Värmland som har Vänern som en barriär som begränsar direkta infrastrukturkopplingarna till E45 och en järnväg i väst och en riksväg i öst.

Halland som låg i ursprungsförslaget har ingen gränsyta till Värmland. Och vad gäller argumentationen som Indelningskommittén för fram om Väterns betydelse så ser vi den bara som en barriär som begränsar utbytet. Statistik visar att endast 2-3 % av Vänersjöfarten är intern, resten går ut i världen. Vätern blir en tom yta som begränsar med enda landgränsen i Dalslands skogar och en smal remsa i Gullspång.

Notera att även Göteborgs Stad i sitt yttrande lyfter kopplingen mot Jönköping som mer relevant än en koppling till Karlstad.

Olika näringsliv i Värmland och Västra Götaland

Vi kan också konstatera att Värmlands näringsliv tillhörde Västsvenska industri- och handelskammaren fram till och med utgången av 1997 då det på eget initiativ och utifrån erfarenheterna av de stora problemen med att skapa en intressegemenskap med näringslivet söder om Vätern valde att bilda en egen handelskammare.

Samlat förslag till Indelningskommittén

Med anledning av ovanstående föreslår vi att processen stannar upp, gör ett omtag för att utreda alternativ och förankra förslagen hos berörda regioner för att bilda storregioner med start för samtliga från 2023.

Johan Trouvé

VD, Västsvenska Handelskammaren

