

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### **Motion 2004:33 av Bo Lagerquist och Margareta Blombäck (fp) om inrättande av ett forskningscenter inom området transport- fordon och logistik**

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

#### Ärendet

Motionärerna föreslår att förutsättningarna utreds för att inrätta ett forskningscenter för transportfordon och logistik, tillsammans med universitet/forskningsinstitut-/högskolor och andra privata intressenter.

#### Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att avslå motionen.*

I motionen föreslås att landstinget skall utreda förutsättningarna för ett forskningscenter för transportfordon och logistik. Landstingets roll i ett sådant center är långt ifrån självklar, även om idén att få till stånd ett sådant center kan ha väl så goda skäl för sig.

Intresset hos andra parter är för det första helt avgörande. Ett grundkrav måste först vara att branschen visar ett dokumenterat och genuint intresse och själva framför att behovet finns, och därmed är villiga att avsätta ekonomiska resurser. Innan så sker bör landstinget inte agera i frågan. Men om branschen skulle komma att uppvisa ett sådant intresse måste landstinget, för det andra, noga pröva ett eventuellt engagemang så att den kommunala kompetensen inte överskrids och att övriga rättsliga aspekter

#### **Bilagor**

- |   |   |            |
|---|---|------------|
| 1 | Motion  |            |
| 2 | Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande            | 2005-02-22 |
| 3 | Regionplane- och trafiknämndens yttrande          | 2005-02-01 |
| 4 | Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande | 2005-01-11 |

beaktas som kan kringskära landstingets möjligheter till en roll i bildandet av ett sådant forskningscenter. Det är således i nuläget inte aktuellt för landstinget att avsätta resurser för en djupare utredning om eventuellt forskningscenter i enlighet med motionen.

Sammanfattningsvis kan dock sägas att om förslagsvis Stockholms Handelskammare framöver skulle visa sig intresserade av motionärernas förslag, så bör landstinget vara berett att överväga frågan om att bistå i utredandet om vilka behov och förutsättningar som finns. I ett sådant sammanhang måste beaktas de rättsliga aspekterna visavi landstingets förhållande till det privata näringslivet samt vad som kan anses rymmas inom ramen för den kommunala kompetensen.

### Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 27 april 2005.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 17 maj 2005.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till fp-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

*Fp-ledamöterna reserverade sig:*

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* bifalla motionen.

Transportsektorn och logistikindustrin för kollektivtrafiken är näringar i stark utveckling och förändring. Nya system för övervakning, logistik och transportplanering innebär helt nya förutsättningar och möjligheter att planera och styra trafiken.

Stockholms läns landsting är en stor användare av transportfordon, både väg- och spårbunden. I Mälardalsregionen finns både några av världens ledande tillverkare av tunga fordon och spetsföretag inom logistik för transportsektorn. Det finns också en stor forskningskapacitet inom transportområdet i länet, t ex på KTH.

Vår region är beroende av att behålla kunskap och sysselsättning inom tillverkningsindustrin. Ett sätt att förbättra möjligheterna till detta är genom att tillse att kunskapsnivån inom dessa näringar är mycket hög i regionen. Då kan ett forskningscenter för dessa frågor innebära en starkt konkurrenskraft för regionen.

Det finns också goda förutsättningar att utveckla ett forskningscenter för transportfordon och logistik i Stockholms län. Landstinget, som köpare av transportfordon och transportsystem, har ett stort intresse av att kunna få tillgång till de bästa systemen och den senaste tekniken och kunskapen inom området. Därför bör man samarbeta med universitet/forskningsinstitut, högskolor och andra intressenter om ett forskningscenter.”

### Ärendet och dess beredning

**Bo Lagerquist och Margareta Blombäck (fp)** har i en motion (bilaga), väckt den 14 september 2004, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* utreda förutsättningarna för att inrätta ett forskningscenter för transportfordon och logistik tillsammans med universitet/forskningsinstitut/högskolor och andra privata intressenter.

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören och regionplane- och trafiknämnden.

**Landstingsdirektören** har i tjänsteutlåtande den 22 februari 2005 (bilaga), föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* anse motionen besvarad enligt direktörens förslag.

**Regionplane- och trafiknämnden** har den 1 februari 2005, avgett yttrande enligt kontorets förslag (bilaga).

*Fp-ledamöterna reserverade sig* till förmån för sitt förslag *att* bifalla motionen.

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 11 januari 2005 bifogas (bilaga).

## Bilagor

### Motionen

Under en lång tid har allt fler tillverkande företag flyttat från Stockholmsregionen och Sverige. En starkt bidragande orsak är att regeringen genom sina alltmer ökande pålagor på företagen minskat de komparativa fördelarna för företag att producera varor i Sverige. Stockholms relativt höga kostnads-läge har vidare bidragit till samma effekt. Det går inte heller att se någon förändring av den förda politiken från statsmakterna, snarare tvärtom.

När en komparativ fördel minskar gäller det att försöka hitta andra fördelar som ändå innebär att företag väljer Stockholmsregionen som lokaliseringssort för produktion. En sådan kan vara tillgång på kvalificerad arbetskraft och kunskap som inte går att hitta på andra ställen. En annan kan vara utmärkta möjligheter att testa nya produkter på en kvalitetsmedveten marknad. En tredje kan vara möjligheterna att tillsammans med kunder testa ny teknik och nya produkter.

Transportsektorn är en näring i stark utveckling och förvandling. Det gäller inte minst kollektivtrafiken, där nya system för övervakning, logistik och transportplanering innebär helt nya förutsättningar och möjligheter att planera och styra trafiken och trafikantströmmarna, bl.a. med hjälp av IKT (Informations- och kommunikationstekniken). Stockholms läns landsting är en mycket stor användare av transportfordon. Vi har också en av världens ledande tillverkare av sådana fordon i regionen och ett universitet med stor kunskap inom området. Vidare har vi åtminstone ett ledande spjutspets-företag inom logistikhantering av transportfordon. Dessa omständigheter bör kunna utnyttjas och effekterna av denna konkurrensfördel för regionen förstärkas genom att landstinget tar initiativ till ett forskningscenter för transportfordon och logistik, där såväl landstinget som KTH och privata företag bör engageras. Ett sådant center skulle kunna ge hela regionen en konkurrensfördel och hjälpa till att behålla tillverkning och kunskap i Stockholmsregionen. Samtidigt måste man vara klar över att ett alltför högt kostnadsläge för personal alltid innebär en mycket stor risk för att produktion flyttar till områden där kostnaderna är lägre och marknaden större. Skatterna, de sociala avgifterna och andra produktionskostnader som samhället kan påverka måste därför också hållas nere.

Med hänvisning till ovanstående föreslås att landstingsfullmäktige beslutar

*att* utreda förutsättningarna för att inrätta ett forskningscenter för transportfordon och logistik, tillsammans med universitet/forskningsinstitut/högskolor och andra privata intressenter.

Stockholm den 14 september 2004

Bo Lagerquist

Margareta Blombäck

## Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

### Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen uppfattar motionärernas förslag så, att den forskning centret skall bedriva, skall vara inriktad på transportnäringens behov för att stärka den regionala konkurrenskraften genom utveckling av transportfordon och logistik.

Med hänvisning till motionens inriktning vill förvaltningen efter samråd med regionplane- och trafikkontoret begränsa sina synpunkter på förslaget till **dels** de rättsliga aspekterna på landstingets förhållande till det privata näringslivet och vilka insatser och åtgärder som är tillåtna för landstinget att genomföra, **dels** synpunkter på landstingets befogenheter på det berörda forskningsområdet mot bakgrund av den allmänna kompetensen.

#### *Landstingets förhållande till näringslivet.*

Kommuners och landstings kompetens i näringslivsfrågor har fått en särskild reglering i 2 kap 7 och 8 §§ kommunallagen (KL). I 7 § ges de allmänna förutsättningarna för näringsverksamhet som kommuner och landsting själva får driva för att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar och tjänster åt medlemmarna i kommunen eller landstinget. I 8 § talas om tillåtna insatser och åtgärder i förhållande till det privata näringslivet. Det gäller alltså de delar av näringslivet som är förbehållna den privata företagsamheten och som är ”förbjuden mark” för kommuner och landsting. Här är det tillåtet att genomföra insatser för att rent *allmänt* främja näringslivet i kommunen och landstinget.

Vad som innefattas i *allmänt näringslivsfrämjande åtgärder* får sökas i rättspraxis och förarbetena till KL. Det kan vara infrastruktursatsningar, som att tillhandahålla mark och teknisk service till företagen eller tillgodose hantverkets eller småindustris behov av lokaler under förutsättning att verksamheten inriktas på *företagarkollektivet i allmänhet*. Till frågor om tillåtligheten av särskilt *branschstöd*, uppvisar rättspraxis en mycket restriktiv inställning. Kommunalt stöd betraktas som otillåtet om det bara kommer en viss gren av länets eller kommunens näringsliv tillgodo.

Kommuner och landsting kan engagera sig i näringsverksamhet, som har anknytning till befintlig kommunal verksamhet under förutsättning att det finns ett kvalificerat samband mellan dem. För tillåtlighet krävs att den omtvistade verksamheten framstår som särskilt näraliggande och där en precis och konsekvent gränsdragning skulle te sig opraktisk och verklighets-

främmande. Den nytta landstinget kan ha av sitt engagemang i den omtvistade verksamheten måste också stå i rimlig proportion till landstingets insats.

Även om utveckling och forskning på logistik- och transportfordonsområdet har stor betydelse för landstinget som ansvarigt för kollektivtrafiken i länet, är denna anknytning till landstingets verksamhet inte av den särskilda karaktär, som kan göra ett landstingsengagemang kommunalrättsligt godtagbart.

Genom sin inriktning på några få företag inom branscherna för tillverkning av transportfordon och logistik kan landstingets engagemang i det förslagna forskningscentret inte heller anses vara *allmänt näringslivsfrämjande* i den mening som avses med kommuners och landstings kompetens på näringslivsområdet. Ett särskilt *riktat stöd* för att stimulera uppkomst och utveckling av s.k. kluster (branschområden med företag, universitet och forskningsorgan) för att stärka konkurrenskraften inom en bransch torde inte heller omfattas av den kommunala kompetensen på näringslivsområdet.

#### *Landstingets förhållande till forskningen*

Kommuners och landstings allmänna kompetens (KL 2 kap. 1 §) omfattar sådana angelägenheter, som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte skall handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan. Att bedriva forskningsverksamhet är, utom i fråga om klinisk forskning inom hälso- och sjukvården, förbehållet det statliga universitets- och högskoleväsende, privata forskningsinstitutioner och företag. Landstingets engagemang i forskning inom områdena transportfordonsteknik och logistik, torde därför falla utanför även den allmänna kommunala kompetensen.

#### *Sammanfattning*

Med den inriktning motionsförslaget har, som näringslivsstöd till en viss bransch, medger inte gällande lagstiftning, att landstinget engagerar sig i att inrätta ett forskningscenter för transportfordon och logistik tillsammans med universitet, forskningsinstitut, högskolor och andra privata intressenter. Som regionplane- och trafikkontoret framhåller i sitt förslag till remissyttrande är landstingets roll i ett sådant sammanhang inte heller självklar. Mot denna bakgrund anser förvaltningen, att det inte finns några skäl för landstinget att särskilt utreda förutsättningarna för att inrätta ett sådant center utöver sådana utredningar och aktiviteter som normalt kan ingå i landstingets ansvar för regional planering.

### **Regionplane - och trafiknämndens yttrande**

Landstingets kärnverksamheter, som kollektivtrafik och sjukvård, utgör områden med stark potential som drivkrafter för regional förnyelse. I många sammanhang framställs dessa verksamheter enbart i kostnadstermer. Nämnden välkomnar därför motionärernas understrykande av landstingets betydelse inte enbart som huvudman för kollektivtrafiken utan även som aktör för regionens förnyelse. Idén om att regionens långsiktiga konkurrenskraft vilar på de i regionen aktiva verksamheternas, privata såväl som offentliga, förmåga till förnyelse har stöd i RUFSS 2001.

Motionärerna talar om ett forskningscenter för transportfordon och logistik, vilket givetvis omfattar mer än kollektivtrafik och därmed även andra aktörer i regionen. Landstingets roll i ett sådant är inte självklar och en förutsättning är att ett eventuellt agerande under alla förhållanden sker i nära samverkan med andra parter.

För att inledningsvis kunna ta ställning till om landstinget bör utreda och därefter kanske agera för inrättandet av ett forskningscenter inom området transportfordon och logistik behövs det underlag som belyser ett antal frågor. Detta underlag bör omfatta en bedömning av landstingets intresse för och roll i uppbyggnaden och driften av ett forskningscenter, samt övriga aktörers intresse, alltså näringsliv, högskolor och berörda offentliga huvudmän, för inrättandet av ett forskningscenter för transportfordon och logistik, samt hur dessa ser på motionärernas förslag till inriktning. Andra frågor är samordningen med den nationella strategin för transportforskningens omfattning, inriktning och samhällsnytta, EU:s strategier och program för innovationer, infrastruktur och regional näringslivsutveckling; samt ambitionerna inom ramen för Regionalt Tillväxtprogram för Stockholms län 2004-2007 avseende insatsområdet Entreprenörskap- och innovationsmiljö.

Det behövs vidare ett underlag bestående av en översikt över regionens samlade resurser inom transportforskningen, samt en belysning av andra regioners satsningar på transportforskningscenter för transportfordon och logistik eller liknande initiativ.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms det som oombärligt med ytterligare underlag innan landstinget kan fatta beslut i enlighet med motionen. Regionplane- och trafiknämnden kan ta fram ett sådant underlag, som kan utgöra grund för beslut om frågan skall prioriteras i kommande års budget- och verksamhetsplanering för nämnden.



## **Regionplane - och trafikkontorets tjänsteutlåtande**

### **Kontorets synpunkter**

Kontoret tolkar motionärernas andemening med begreppet forskningscenter som att det snarare handlar om ett näringslivsinriktat forskningscenter än ett utpräglat akademiskt center för transportforskning. Inriktningen för detta forskningscenter utgörs sålunda av tillämpad forskning och utveckling inom ramen för ett samarbete mellan företag, högskolor och offentliga intressenter, såsom landstinget. Målet för forskningscentret blir att bidra till stärkt regional konkurrenskraft för utvecklingen av transportfordon och logistik. Denna inriktning ligger nära den som Vinnova benämner *Vinn Excellence Centers*, alltså lokalt samlade starka kluster. Detta innebär att aktörer från företag, högskolor och offentliga myndigheter samarbetar och samverkar kring en gemensam vision, mål och varumärke runt ett visst kompetensområde.

Kontoret föreslår att nämnden ska framhålla behovet av ytterligare underlag innan landstinget kan fatta beslut i enlighet med motionen, samt att nämnden kan ta fram ett sådant underlag. Det kan utgöra grund för beslut om kommande års budget- och verksamhetsplanering för nämnden. Någon bedömning av kostnaden för detta är det inte möjligt att göra i det här skedet. Enligt kontorets uppfattning bör en inledande bedömning av frågeställningarna göras utan att allt för stora resurser tas i anspråk, eftersom det i detta skede inte handlar om att närmare utreda förutsättningarna.