

## Motion

1977/78:1713

### av Stig Josefson och Alfred Håkansson om ersättande av ortsklassificeringen med ett nytt system

Under 1970-talet har en stabilisering i den regionala befolknings- och sysselsättningsutvecklingen skett. Utflyttningen från s. k. glesbygdslän mattades av, och den starka inflyttningen till särskilt storstadsregionerna upphörde i det närmaste. En jämförelse mellan olika regioner visar emellertid att utvecklingen varierar beroende på en mängd olika faktorer. Detta gäller bl. a. ett storstadslän som Malmöhus. Dämpningen i storstadstillväxten inträffade för Malmöhus läns del senare än för jämförbara regioner. Först 1975 kunde man notera en befolkningsminskning. För 1977 kan dock noteras en befolkningsökning. Variationerna under de senaste två tre åren ligger dock inom ramen för vad som anges som målsättning för regionens befolkningstal. Inomregionalt, dvs. mellan kommunerna i Malmöhus län, har det dock skett väsentliga förändringar. Befolkningsminskningen i Malmö kommun har avtagit. De s. k. kranskommunernas expansion har dämpats, vilket överensstämmer med vad som anges i länsplaneringen.

När det gäller andra delar av regionen har det skett en utveckling som inte kunnat förutses. Det gäller främst Eslövsregionen med Höör och Hörby samt sydöstra delen av länet. Där har redan i vissa kommuner de befolkningstal som satts upp för 1985 överträffats.

Detta är enligt vår mening en glädjande utveckling, då det i länsplaneringen länge framhållits att dessa delar av länet måste få en stimulans. Befolkningsökningen aktualiserar emellertid kravet på en justering av befolkningsramarna för kommunerna så att befolkningstalen inte blir ett hinder för strävandena mot en bättre inomregional balans. De kommuner som nu har fått en snabbare befolkningsökning än väntat har dock en sådan åldersammansättning på befolkningen att utvecklingen kan bli mer negativ i framtiden.

### Ortsklassificering – regional inriktning

På regeringens initiativ skall en utvärdering av ortsklassificeringen göras. Den nuvarande ortsklassificeringen för Malmöhus län är enligt vår mening inte förenlig med ambitionen att fördela resurser och välstånd över hela länet. Enligt vår mening bör ansvarigt regionalt organ ange vilka delar av resp. orter i en region som bör stimuleras. Den förändrade regionala utvecklingen inom Malmöhus län vad befolkningen beträffar har emellertid inte sin motsvarighet i förändring av sysselsättningsfördelning. Fortfarande finns huvudparten av sysselsättningsstillfällena inom Malmöregionen.

I rådande konjunkturläge med en stagnerande industrisysselsättning är det givetvis svårt att bedriva en effektiv inomregional utvecklingspolitik, då den nytillkommande sysselsättningen är begränsad. Samhällets ambitioner så som de uttrycks i länsplaneringen måste ändå hållas kvar. För Malmöhus läns del betyder det att man måste öka ambitionerna att ge de sysselsättningsvaga regionerna – sydöstra delen av länet och Eslövsregionen – bättre möjligheter. Det är vidare klart att den utformning av de regionalpolitiska insatserna som nu är för handen, med en i huvudsak geografiskt avgränsad indelning, inte svarar mot dagens krav. En ny regionalpolitik måste vara mer differentierad och ge lika goda möjligheter för lokaliseringpolitiska insatser i t. ex. Malmöhus läns sysselsättningsvaga områden som annorstädes i landet.

Med denna långsiktiga målsättning är det också angeläget att bostadsbyggandet fördelas på ett sådant sätt att sysselsättningsutvecklingen för kommunerna i dessa regioner inte hämmas av bristande tillgång till bostäder. Särskilt gäller detta fördelningen av småhusbyggandet eftersom småhus är ett alternativ som efterfrågas av allt fler.

En regionalpolitisk inriktning av det slag som här förordas stämmer också väl överens med en bättre markanvändning. I sydvästra Skåne är den största konflikten tätortsutbyggnad eller användning av marken för livsmedelsproduktion. Inom regionen finns landets allra bästa åkerjordar, och det är av stor betydelse att denna mark kan bevaras för livsmedelsproduktion också i framtiden.

De av samhället direkt påverkbara verksamheterna – främst inom den offentliga sektorn – måste också ha en regionalpolitisk inriktning av det slag som vi här förordar. Så sker också vad beträffar den landstingskommunala verksamheten.

När det gäller den statliga verksamheten har det beträffande kronofogdemyndigheterna lagts fram ett förslag om en förändrad regionindelning (SOU 1977:42). Enligt detta förslag skulle kronofogdemyndigheterna i Trelleborg och Eslöv avvecklas och verksamheten överflyttas till Ystad resp. Lund. Detta står i direkt strid med den regionalpolitiska målsättningen för Malmöhus län. Vad Trelleborgs kronofogdemyndighet angår kan tilläggas att den nyligen gjorda domkretsindelningen innebär att Trelleborgs tingsrätt omfattar Trelleborg, Svedala och Vellinge. Det är av flera skäl angeläget att också andra myndigheter på rättsområdet kan ha regionindelningar som sammanfaller med varandra. Detta har bl. a. anförts i utredningen Polisen i samhället (SOU 1970:32).

Praktiska skäl talar även för att man har en regionindelning som sammanfaller. Stöd för denna uppfattning har uttalats av såväl länsstyrelsen i Malmöhus län som kronofogdemyndigheter och kommuner.

I Trelleborg finns även anläggningar och organisation för färjetrafiken. SJ har föreslagit att trafikområdets administration skall flytta till Malmö. Länsstyrelsen och kommunen anser att den bör stanna kvar i Trelleborg. Vi instämmer i detta.

Kommunikationerna är ett område där samhället har goda regionalpolitiska styrmedel. Planeringen där bör därför inordnas under de regionalpolitiska målsättningarna. Detta gäller såväl vägutbyggnaden som insatserna för kollektivtrafiken. Goda vägförbindelser förbättrar lokaliseringsbetingelserna för exempelvis företag, och därför anser vi det angeläget att riksväg 12, Malmö-Sjöbo-Ystad, kan tidigareläggas i de planer som statens vägverk nu arbetar med.

Det är också angeläget att vägförbindelserna mellan Mellanskåne och Malmö-Landskrona förbättras.

Med hänsyn till kravet på en restriktiv resurshållning när det gäller mark anser vi att man så långt möjligt skall utnyttja möjligheten att göra vägutbyggnaden i anslutning till befintliga vägar.

Kollektivtrafiken är för Skånes del utvecklingsbar, och goda möjligheter finns att överföra vissa delar av biltrafiken till kollektivtrafik. Men detta förutsätter en god trafikservice och rimliga priser, vilket från samhällsekonomisk synpunkt torde vara väl motiverat.

När det gäller den spårbundna trafiken vill vi understryka att ytterligare nedläggningar av järnvägar inte får ske. Vad beträffar järnvägen Eslöv-Tomelilla med fortsättning till Ystad vill vi hänvisa till dess betydelse för den ökande Polentrafiken. Den nuvarande förbindelsen mellan Malmö och Ystad torde inte klara en allt starkare belastning, och det polska intresset för en utökning av denna trafik är stort. Om inte järnvägen på sträckan Malmö-Ystad klarar en ökad kapacitet bör en del av Polentrafiken kunna tas via Eslöv-Tomelilla. Det skulle samtidigt kunna innebära att järnvägen kunde vara kvar och spela den regionalpolitiskt betydelsefulla roll som den nu gör.

Till kommunikationerna hör också flygtrafiken. Det är angeläget att olika regioner har goda förbindelser, men också att flygtrafiken kan bedrivas rationellt och effektivt. Därvidlag finns det anledning till viss oro vad beträffar Sturups flygplats genom den aviserade charterskatten. Researrangörerna i Sydsvetserna har möjligheter att välja mellan att utnyttja Sturup eller Kastrup i Köpenhamn. Den charterskatt på 100 kr, som aviserats skulle kunna rubba konkurrensförhållandena mellan de båda flygplatserna på ett påtagligt sätt, eftersom den danska charterskatten bara uppgår till 50 dkr. (40 sv. kr.).

Vi anser det därför angeläget att man vid utformningen av den charterskatt som skall införas överväger att lägga denna på researrangörerna eller på annat sätt ser till att konkurrensförhållandena mellan de nordiska flygplatserna inte allvarligt rubbas.

Vad beträffar fasta förbindelser över Öresund anser vi att det bl. a. från regionalpolitisk synpunkt är lämpligast att söka åstadkomma en förbindelse Helsingborg-Helsingör, där den mest omfattande internationella trafiken finns. Samtidigt är det av betydelse att det kan upprätthållas en god

trafikservice mellan Malmö och Köpenhamn, vilket måste garanteras via det statliga inflytandet i Öresundsbolaget.

Med hänvisning till det anförda hemställer vi  
att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om att i direktiven till den nya länsplaneringsomgången det nuvarande ortsklassificeringssystemet ersätts med system där prioriteringar sker av regionala organ.

Stockholm den 25 januari 1978

STIG JOSEFSON (c)

ALFRED HÅKANSSON (c)