

Motion

1983/84:2116

Per Stenmarck m. fl.

Öresundsförbindelserna m. m.

I den gamla sången En liten vit kanin sjöng Edvard Persson en gång i tiden, apropå oss skåningar: " – – – och vi har vårt eget tänkesätt, och vi tänker både titt och tätt". En del av förslagen i den här motionen har tillkommit genom just den typen av tankeverksamhet.

Beskrivningar av Malmöhus län börjar ofta med att man talar om hur eländigt allting är. Man brukar säga att ett antal strukturkriser har präglat länet under det senaste decenniet. Många tidigare blomstrande industrier har minskat kraftigt, vilket fört med sig en snabb ökning av arbetslöshetssiffrorna. Malmöhus län tillhör i dag de hårdast drabbade länen i riket.

De branscher som drabbats speciellt hårt är varven – Öresundsvarvet i Landskrona har lagts ned och Kockums har minskat kraftigt – textil- och konfektionsindustrin – som har halverat antalet anställda under 1970-talet – och gummiindustrin – – –

Ökningen inom den privata sektorn ligger inom den avancerade industrin, exempelvis läkemedelsindustrin, olika typer av uppdragsverksamhet samt banker och försäkringsbolag. Eftersom nedgången framför allt har drabbat arbetskraftsintensiva näringsgrenar, så har uppgången på andra håll inte kunnat kompensera. I stället har den offentliga sektorn expanderat. Antalet anställda inom socialvård ökade med 15 000 under 1970-talet och inom hälso- och sjukvård med 13 000. Antalet anställda inom rekreati- och kulturverksamhet ökade med över 4 000.

Om Malmöhuslän på många sätt är ett *krisernas län* så är det på andra sätt *de stora möjligheternas län*. Det är där chansen finns att driva fram en positiv utveckling för hela vårt land.

Det är viktigt att betänka att i varje kris finns en möjlighet. Varför skall egentligen alla problem lösas enligt gängse konventionella metoder. I dag höjer socialdemokraterna skatten, inför löntagarfonder, ökar byråkrati och pappersexercis och för en diskussion om att införa etableringskontroll för småföretagare.

Låt oss göra tvärtom i stället! Sänka skatten, glömma löntagarfonderna och stödja alla som vill starta eget! Redan i dag kan vi se hur en entreprenöranda växer fram, främst i de forskningsbyar som startats framför allt i och omkring Lund.

En ytterligare fördel för Malmöhus län ligger i närheten till Danmark. Skånskt näringsliv bör på ett aktivare sätt länkas samman med Själlands. Detta bör diskuteras mer i företagskretsar.

Det är alltid lätt att peka på de negativa sidorna-- --

- I andra delar av vårt land talar man fortfarande om "det rika Skåne", landet Gosen som flyter av mjölk och honung, och som kan lösa sina problem själva.
- Vi har viss brist på mark. Det blir lätt sa när industrin har goda förutsättningar samtidigt som jordbruket har den mest högvärdiga jorden, och den totala arealen inte är särskilt stor.
- Industrin är väldigt hemmamarknadsorienterad. Vi behöver mer exportindustri. Just i södra Sverige bör denna ha störst möjligheter!

-- -- men faktum är att det är precis lika lätt att peka på de positiva sidorna

- Därför att Malmöhus län är väldigt rikt på möjligheter.
- Vi har ett väl utvecklat näringsliv -- om än för litet -- med väldigt utbildad arbetskraft.
- Länet är tätbefolkat -- men inte mer än att det finns trivselrum.
- Vi har goda utbildnings- och forskningsresurser.
- Samarbetet mellan forskning och näringsliv är bättre utvecklat än på de flesta andra håll.
- Det är relativt lätt att få bostad inom flera kommuner.
- Vi har vår närhet till kontinenten. Transportstöd behövs inte men väl ett bättre kommunikationsnät. Detta vore bra för industrin men också befrämjande för kultur och fritid.
- Vi har mycket goda naturliga förutsättningar för jordbruk.
- Och sist men inte minst; Malmöhus län ligger *mitt i Europa*. Detta utnyttjas inte i tillräcklig utsträckning.

Jordbruket och livsmedelsindustrin i Malmöhus län

Jordbruket har av tradition haft en stark ställning i Malmöhus län. Samma kan sägas om trädgårdsnäringen. Genom sitt geografiska läge har länet ett för jordbruksproduktion mycket gynnsamt klimat. Åkerjordarna i länet kan också räknas till de bästa i Europa. Kunniga jordbrukare och anställda har förmått att väl ta till vara de naturliga förutsättningarna.

I nedanstående diagram redovisas arealens fördelning på ägoslag i Malmöhus län och i en utpräglad "jordbrukskommun" i jämförelse med riket.

Man kan konstatera att Malmöhus län har en mycket större andel åker än resten av landet. Detta kompenseras av ett betydligt mindre innehav av skogsmark och annan mark.

När det gäller åkerns användning kan det noteras att ca 2300 ha i Malmöhus län användes för odling av köksväxter på friland. Det motsvarar ca 40 % av hela arealen i landet. Dessutom förekommer en stor produktion

Användning av total areal 1981



Riket

38 000 000 ha.



Malmöhus län

437 688 ha.



Hörby kommun

39 829 ha.

Källa: Lantbruksräkningen 1981.

av grönsaker och blommor i växthus. Trädgårdsnäringen kan därmed en stor betydelse för såväl länet som hela landet.

Strukturförändringen i jordbruket har varit kraftig under perioden 1956–1982. Antalet mindre brukningsenheter (<20 ha åker) gick ned med ca 300 årligen i genomsnitt medan de större företagen ökade med ca 20 årligen, vilket tyder på en sammanslagning till större enheter.

Antalet "stora" brukningsenheter har ökat med 50 % under perioden 1956–1982. De mindre har reducerats till mindre än hälften av det antal som gällde 1956.

Strukturförändringen har bidragit till att antalet sysselsatta i jordbruket minskat kraftigt. Bara under åren 1970–1980 minskade antalet sysselsatta i jordbruket från ca 23 000 till ca 18 500 eller med ca 4 500 personer och 19 %.

Ser man till antalet sysselsatta i den direkta jordbruksproduktionen motsvarar det bara ca 5 % av antalet sysselsatta i länet. I Hörby kommun svarar jord- och skogsbruket för ca 32 % av sysselsättningen. Räknar man däremot in hela livsmedelsindustrin och alla olika serviceföretag och leverantörer av förnödenheter till jordbruket i Malmöhus län blir andelen sysselsatta betydligt högre. Även det till jordbruket knutna skogsbruket, om än i betydligt mindre omfattning än i de flesta andra delar av landet, skapar en mängd sysselsättningstillfällen, ca 3 500.

Livsmedelsindustrin i landet sysselsatte år 1981 drygt 71 000 personer, motsvarande ca 8 % av hela sysselsättningen inom industrin, och är därmed en av de största industribrancherna. Av landets livsmedelsindustri återfinns nästan 20% i Malmöhus län vilket innebär ca 14 000 sysselsatta år 1981. Malmöhus län är därmed det län i landet som har flest personer sysselsatta inom livsmedelsindustrin. I länet är frukt- och grönsaksindustrin den ojämförligt mest betydande delbranchen sysselsättningsmässigt sett. Mycket betydande är också slakteri- och charkuteriindustrin, sockerindustrin samt bageriindustrin.

Livsmedelsindustrin i länet är inom flera delbrancher mycket modern och har många stora arbetsställen. Länets företag i branchen har även jämfört med riket hunnit längre med den under senare år pågående rationaliseringen. Inom vissa delbrancher kan dock sysselsättningsminskningar på grund av strukturförändringar förväntas under 1980-talet.

Med sin struktur, sitt kunnande och sitt geografiska läge bör dock livsmedelsindustrin i Malmöhus län ha goda möjligheter att öka sin produktion. Då avsättningsmöjligheterna inom landet är begränsade är det angeläget att exportmöjligheterna förbättras.

Ur samhällsekonomisk synpunkt måste det vara riktigt att utnyttja de produktionsresurser som finns inom jordbruket och livsmedelsindustrin. Arbetstillfällen kan bibehållas i ett läge där sysselsättningssituationen i länet är besvärlig. Exportinkomsterna påverkar handelsbalansen på ett för samhället gynnsamt sätt.

De allmänna förutsättningarna för jordbruk, trädgårdsnäring och livsmedelsindustri har mycket stor betydelse för näringslivet och sysselsättningen i länet. Därför får nya skatter och pålagor på dessa näringar större återverkningar i Malmöhus län än i andra län. Den socialdemokratiska regeringspolitiken inger stor oro för framtiden.

Det är med stort intresse vi följer arbetet i 1983 års livsmedelskommitté. I denna motion avser vi inte att nu komma med en mängd olika förslag till förändringar och förbättringar på livsmedelspolitikens område. Livsmedelskommitténs slutbetänkande får avvaktas.

Vi vill dock ta upp två frågor som föranletts av en rapport från en expertgrupp inom livsmedelskommittén. Det gäller dels starkt marknadsföring för svensk livsmedellexport dels möjligheterna att ersätta importen av proteinfoder med inhemskt foder.

Expertgruppen anser att de svenska exportmöjligheterna på längre sikt är större för spannmål och oljeväxtfröer än för animaliska produkter, särskilt mejeriprodukter. Förutsättningarna för att exportera förädlade livsmedel bedöms dock som ganska goda på en del marknader. Gruppen anser att det är viktigt att livsmedelsföretagens exportintresse stimuleras och det behövs också större resurser till Swedish Food Promotion (SFP). Expergruppen anser att det behövs en särskild utredning om detta. Vi vill för vår del starkt stryka under behovet av större resurser till exportstimulans. Det är angeläget

att expertgruppens rapport behandlas snabbast möjligt. En utredning om SFP:s uppgifter och verksamhet får inte dras i långbänk.

När det gäller möjligheterna att ersätta importerat proteinfoder med foder som produceras inom landet konstaterar gruppen att möjligheterna är begränsade till följd av internationella åtaganden, särskilt gäller detta gränsskyddsåtgärder i syfte att minska importen t. ex. av fiskmjöl.

På kort sikt är det möjligt att gruppen har rätt. Däremot tycker vi att det på lång sikt är en alltför defensiv uppfattning. Bara på de allra senaste åren har det hänt en mängd positiva saker som gör det mera lönsamt att odla proteingrödor. Vi tänker t. ex. på foderärtodlingens framgångar och de ökade satsningar som nu görs på förädling, odlingsteknik och på maskinsidan.

Importen av oljekraftfoder 1981/82 var 337 miljoner kilo. Samtidigt exporterades 11 miljoner kilo. Dessutom importerades 96 miljoner kilo kött- och fiskmjöl. Till detta kommer importerat glutenfoder (21,6), kli (25,0) och melass (54,5) till en sammanlagd kvantitet av 101 miljoner kilo. Mot nettoimportkvantiteterna får ställas en export av ca 90 miljoner kilo oljefröer (raps, rybs, senap), som torde svara mot ca 45 miljoner kilo oljekraftfoder. Det torde alltså röra sig om en nettoimport räknat i kraftfoder av omkring 480 miljoner kilo. Kvantiteten är intressant bl. a. ur den synpunkten att en ökad självförsörjning med foderprotein torde vara den snabbaste vägen till minskade spannmålsöverskott.

Vi menar därför att frågan om att ersätta en del av det importerade proteinfodret med foder som produceras inom landet bör få en betydligt positivare behandling vid det fortsatta arbetet i livsmedelskommittén.

Skogsbruket i Malmöhus län

Skogsarealen i Malmöhus län är liten, ca 75 000 ha. Av skogsarealen utgör 45 % barrskog, huvudsakligen gran, 20 % bokskog och 11 % ek och övrig ädellövskog. Björk, al och annan lövskog upptar 16 % av arealen, resterande utgörs av barr-lövblandskog 5 % och kalmarskog 3 %. Den årliga tillväxten är f. n. beräknad till 500 000 m³ sk (skogskubikmeter) motsvarande 6,7 m³sk per hektar skogsmark. Åldersklassfördelningen visar att ca 50 % av barrskogsarealen utgörs av ungskog under 20 år. Detta medför en kraftigt ökad årlig tillväxt under 1980- och 1990-talet.

Anledningen till att planteringen av gran ökat under 1960-talet och fram till 1974, då bokskogslagen trädde i kraft, är att den gett ett högre ekonomiskt utbyte. Lövskogen har tidigare präglat länets skogsareal.

Skogsägare och natur- och fritidsintresserade har delade meningar om skogsmarkens användning. Lövskogsområdena upplevs ofta som bättre strövområden, med ett mera varierat växt- och djurliv, än täta granplanteringar. Den enskilde skogsägaren vill naturligtvis ha största möjliga lönsamhet.

Bevarandet av mera orörda skogsområden i de större tätorternas närhet som strövområden torde man inte kunna klara ekonomiskt inom det privatägda skogsbruket i Malmöhus län. Den enskilt ägda skogen upptar 76 % av skogsarealen. Staten och övriga allmänna ägarkategorier innehar 22 % och bolag endast 2 % av arealen. Flera kommuner, landstinget och Stiftelsen för fritidsområden i Skåne innehar större markområden som avsatts för rekreations- och fritidsändamål.

Granskogen i Skåne har under de senaste 20 åren vid flera tillfällen utsatts för svåra stormfällningar. Lövträden är oftast mera tåliga mot stormskador genom ett djupare rotsystem. Under de allra senaste åren har ett nytt problem för främst granskogen kunnat iakttagas även i Sverige. Det gäller skador på skogen genom luftföroreningar bestående av bl. a. svaveldioxid, kväveoxider, ozon och tungmetaller. Trädens barr eller blad utsätts för s. k. torrdeponering av luftföroreningar, som i tillräckligt höga doser är direkt förgiftande. Dessutom blir marken försurad. Detta ökar koncentrationen av metaller, främst aluminium och tungmetaller. Trädens rötter förstörs härigenom. Utsättes träden då också av torka, vind eller insekter dör de.

På kontinenten har försurningsskadorna fått förödande konsekvenser bl. a. i Västtyskland. Men problemen har nu även kommit till Sverige där de södra delarna av landet är mest utsatta. De skogsvårdande myndigheterna måste snabbt skaffa sig en överblick över situationen. Samtidigt måste olika åtgärder sättas in för att minska utsläppen inom landet. Regeringen bör i den aviserade propositionen i mars månad om vissa kolfrågor komma med förslag till minskade utsläpp på kolområdet. Ytterligare påtryckningar på det internationella området måste också till. Länderna nere på kontinenten måste minska sina utsläpp av luftföroreningar.

I debatten har det i bland hävdats att lövträden har större motståndskraft mot luftföroreningar och försurning. Vi finner det angeläget att denna fråga blir föremål för närmare utredning, då den kan få stor betydelse för framtiden. Lövträden kan bli räddningen till dess luftföroreningarna bringats under kontroll.

Ur ekonomisk synpunkt kan det alltså finnas flera skäl att se mer positivt på lövskogen för framtiden. Det gäller också att hitta nya användningsområden för lövträdsvirket, som ger bättre ekonomi. Genom information och bättre utbildning skulle man kunna förbättra kunskaperna kring skötsel av lövskog. Skogsvårdsstyrelser, skogsägarföreningar samt lantbruks- och skogsskolorna i de län som har större lövskogsarealer måste här ta sin del av ansvaret.

Statens stöd till ett mer ekonomiskt skogsbruk när det gäller lövskog skulle kunna göras genom en bättre satsning på skogsträdsförädling t. ex. vad gäller bok, ek och al.

Statens nuvarande stöd till kollektiv forskning rörande bl. a. skogsträdsförädling regleras i ett avtal mellan staten och Stiftelsen Skogsförbättring. Avtalet avser tiden den 1 juli 1982 – den 30 juni 1985. Innan avtalet går ut

borde man undersöka möjligheterna att inom ett nytt avtals ram få med förädlingsverksamhet inriktad på lövträd. Skulle detta inte kunna genomföras bör andra lösningar prövas. En omDispositionering av anslagen i proposition 1983/84:100 bil. II under D 6. Bidrag till skogsvård kan vara en lösning.

Slättlandskapet – möjligheter och problem

”Jag trivs bäst i öppna landskap – – –” sjunger Ulf Lundell. Visst är det skånska slättlandskapet ett öppet och ljus landskap. Slätten har odlats i årtusenden och den har naturligtvis förändrats av generationer av bönders odlarmödor. Varje generation har utifrån sina förutsättningar, förhållanden och behov skapat sin tids kulturlandskap. Samhällets olika krav på jordbruksnäringen har växlat. I början av 1800-talet drog enskiftet fram i Skåne och sprängde den gamla skånska byn. Gårdarna flyttades ut och såväl jordbruket som hela landskapet förändrades. Senare tiders krav på ett rationellt jordbruk, som kan producera billiga livsmedel har satt sina spår. Det behövs färre kor att producera den mjölk som behövs inom landet och hästarna har ersatts med traktorer. Vallarealerna har därför minskat kraftigt och många betesmarker har plöjts upp. Jordbrukets rationalisering har möjliggjorts bl. a. genom en kraftig mekanisering. Mekaniseringen har inneburit krav på större fält utan hinder av pilevallar, enstaka träd, mangelgravar och öppna diken. Förändringarna av slättlandskapet kan dock leda till en utarmning av landskapet – till en biologisk monoton.

Hösten 1982 anordnade Sydsvenska geografiska sällskapet en sammankomst med temat Slättlandskapets kris. Olika forskare och företrädare för organisationer och myndigheter deltog. Utifrån vetenskaplig synpunkt kritiserades de förändringar som bl. a. det moderna jordbruket givit upphov till. På en del jordbrukarhåll uppfattades måhända frågan som en kritik mot den enskilde jordbrukaren. Debatten om slättlandskapet har emellertid fortsatt. Tidningarna i länet har också tagit upp frågan. Syftet att göra oss alla mer medvetna om vad olika förändringar kan innebära för åkerjorden, vattentillgångarna, växt- och djurlivet har nåtts.

Olika organisationer som LRF, Skånes naturvårdsförbund och Skånska jägarsällskapet har medverkat i olika konferenser kring temat om slätten, behovet av lähäckar och utnyttjande av småvatten. Lähäckarna tar visserligen mark i anspråk, men de bidrar till ökad skörd, särskilt på lättare jordar. Genom att vinden bromsas upp får man ett bättre klimat med högre temperatur. Till skydd mot vinterstormarna och snön är också lähäckarna av betydelse. De kan även minska uppvärmningskostnaderna i bostäderna. Lähäckarnas utformning och växtvalet är viktigt, annars kan de ge alltför mycket skugga på åkern. Under våren 1984 kommer Sydvästra skånes kommunalförbund att genomföra ett seminarium i samarbete med lantbruksuniversitetet i Alnarp och LRF där läplanteringar och andra

åtgärder i landskapet skall diskuteras. Kommunalförbundet skall genomföra ett prov med läplanteringar på Barsebäcks gods invid Öresundskusten.

De olika organisationernas och enskilda markägarnas intresse och åtgärder i arbetet med läplanteringar bör stödjas. Skogsvårdsstyrelsen kan medverka genom att ta fram lämpligt plantmaterial. Arbetslösa ungdomar kan få sysselsättning med planteringen.

I Danmark stöder staten plantering av lähäckar genom att betala halva kostnaden. Den andra halvan betalas av jordbrukarna. Det finns skäl till att fråga om plantering av lähäckar tas upp till närmare övervägande även i Sverige.

Ett annat intressant projekt är Skånes naturvårdsförbunds Projekt småvatten. Projektet syftar till att sprida kunskaper, erfarenheter och idéer om småvatten och extensivt vattenbruk. Genom att inspirera markägare att inplantera fisk eller kräftor för husbehov i sina småvatten skapar man den skötsel och vård som har betydelse för vattnets forthestånd och därmed för naturen som helhet. I Naturvårdsförbundets riktlinjer för det fortsatta arbetet pekar man på följande punkter: samverkan med det kommersiella vattenbruket, samarbete med Limnologiska institutionen vid Lunds universitet som driver ett nystartat projekt om småvattens produktionsförmåga och förutsättningar för vattenbruk. Medel för det projektet har erhållits från skogs- och lantbruksakademien. Man trycker också på behovet av engagemang och samverkan mellan markägare, myndigheter och institutioner. De juridiska aspekterna på bevarande och tillståndsgivning för nya projekt anser man bör utredas.

Skånes naturvårdsförbunds Projekt småvatten tycker vi är ett bra exempel på hur man med ganska små och enkla medel kan åstadkomma positiva naturvårdseffekter. Statens insatser kan bestå i att stödja forskningsdelen i ett sådant projekt.

Kommunikationer

Goda kommunikationer är av vital betydelse. Inom flera trafikslag utmärks länet även god trafikstandard. De senaste åren har kollektivtrafiken byggts ut. Överläggningar med SJ och transportrådet angående den fortsatta järnvägsdriften på vissa linjer är en annan viktig punkt. Av stor betydelse är också förbindelserna över Öresund.

I praktiskt taget alla kommuner i Malmöhus län har pendlingen ökat kraftigt under 1970-talet. Detta är främst en följd av strukturella förändringar inom länet och en relativt kraftig utflyttning från Malmö till ett antal kranskommuner. Pendlingen till Lund ökade också kraftigt under perioden. Sydvästra Skåne och trakten kring Malmö och Helsingborg har stärkt sitt grepp över regionen, medan t. ex. Trelleborg haft en vikande sysselsättning. Även bostadspolitiska aspekter har spelat in. Alltför har reagerat mot höghusbyggandet i Malmö. Följden har blivit en utflyttning till

kommuner som Vellinge, Burlöv, Staffanstorp, Lomma, Svedala och Kävlinge.

I de flesta fall kan bilen som färdmedel inte ersättas av kollektivtrafik. De investeringar som skulle bli nödvändiga, för att få alla pendlare att åka kollektivt, är gigantiska. Ökad samåkning är förmodligen därför en bättre samhällsekonomisk lösning.

Malmöhus läns kommunikationsnät är i behov av ett antal förbättringar. Vi vill dock understryka att alla krav måste ses mot bakgrund av vårt ansträngda samhällsekonomiska läge.

Vi vill emellertid i sammanhanget understryka två saker:

1. Vissa förbättringar kan göras till mycket ringa kostnader. Det gäller de åtgärder som vi föreslår för att förbättra färjetrafiken över Öresund och direktavgångar till utlandet från Sturups flygplats. Troligen är fallet likartat för en tågfärja på leden Trelleborg-Travemünde. Dessa förbättringar skulle medföra klara vinster för näringslivet och för samhället.

2. De investeringar i vägar och järnvägar, som vi föreslagit, är inte enbart av intresse för Malmöhus län, utan kommer även andra delar av landet till godo. Dessutom är åtgärderna ur näringslivs-, turist- och trafiksäkerhetssynpunkt klart motiverade.

Järnvägar – kollektivtrafik

En mycket tung resandeström passerar med järnväg genom Malmöhus län. Som en del av riksdagens trafikpolitiska beslut våren 1979 delades landets järnvägslinjer in i ett riksnät och ett ersättningsberättigat nät. Det senare skulle bli föremål för diskussioner mellan länstrafikbolagen och transportrådet. De nya huvudmännen för den kollektiva persontrafiken har fått möjlighet att ersätta järnvägstrafik med landsvägstrafik.

I Malmöhus län har konkreta nedläggningsbeslut i vissa fall redan tagits. Andra sträckor är föremål för överläggningar, varför ytterligare några nedläggningsbeslut kan bli aktuella. Av betydelse i sådana fall är att servicen för passagerarna inte försämras. Övergång från järnväg till landsväg behöver inte i sig innebära någon försämring. I åtskilliga fall har man tvärtom sett klara förbättringar.

De senaste årens debatt om bilismen och kollektivtrafiken har präglats av många överdrifter. Samhället har via försämrade bilavdrag sökt "tvinga" bilisterna att resa med tåg eller buss i stället. Det är viktigt att slå fast att för glesbygden kommer bilen aldrig att kunna ersättas som det viktigaste kommunikationsmedlet. Därför är det av största betydelse att bilisterna inte drabbas av nya avdragsbegränsningar. Fortsatta satsningar på kollektivtrafik måste i stället vara positivt inriktade. De s. k. Pågatågen är en offensiv satsning som visat sig vara riktig.

Passagerarna har rätt att ställa krav på service och komfort. Detta är knappast någonting som hittills har kännetecknat vare sig järnvägs- eller

busstrafik i Sverige. Det är vår övertygelse att ökad konkurrensförmåga bäst uppnås genom förbättrad turtäthet, bättre tidtabellsinformation och ökad service. Detta borde vara en utmaning för resten av 1980-talet. Malmöhus län är tillräckligt tätbefolkat för att ha förutsättningar att uppvisa goda resultat.

På ytterligare några områden kan förbättringar uppnås.

- Den på sikt viktigaste järnvägsinvesteringen i södra Sverige är en förbättring av *västkustbanan* mellan Malmö och Göteborg. Helsingborgs och Landskronas ankningsmöjligheter till västkustbanan bör förbättras.
- Turismen har under senare år utvecklats gynnsamt, men kan förbättras ytterligare om framtidsinriktade åtgärder vidtas.

SJ bör överväga att införa *biltåg* i Sverige. Många länder har goda erfarenheter av sådana. En tågresor med bilen på tåget kan på längre sträckor kostnadsmässigt konkurrera med bilkörning. Lämpliga orter i södra Sverige för "biltågstationer" är främst Helsingborg och Trelleborg.

- Ett problem för framför allt länstrafikbolagen är att pendelresenärerna till stor del reser samtidigt. Detta är en följd av att de flesta börjar och slutar arbetet vid ungefär samma tidpunkt. En effektiv åtgärd vore att låta större arbetsplatser – exempelvis skolor med resande elever – börja resp. sluta arbetsdagen 10–20 minuter senare. Resultaten skulle bli mindre trängsel och att bussbolagen kan använda färre bussar, därför att man hinner köra en "vända" extra. Enbart denna åtgärd skulle spara stora belopp.

Lämpligt vore att pröva åtgärden i något län – exempelvis Malmöhus län – för att på det viset ge erfarenheter för landet i övrigt.

Flyg

Sturups flygplats har allt sedan starten haft ett alltför lågt kapacitetsutnyttjande. Vissa insatser har gjorts för att ändra på detta och förbättringar har tidvis också uppnåtts.

I den statliga lufttransportutredningen, för några år sedan, beräknades Sturups utnyttjandegrad till mellan 80 och 85 %. Senare uppgifter tyder på att dessa siffror var kraftigt överskattade. Ännu i dag har Sturup ett klart kapacitetsöverskott.

Ur många synpunkter är det en positiv satsning som SAS gör med svävartrafik från Malmö direkt till Kastrup. Den grupp resenärer som ställer stora krav på punktlighet, snabbhet och komfort och som är beredda att betala ett högt pris för denna service får klara förbättringar. Samtidigt är emellertid risken uppenbar att denna satsning kan innebära ytterligare försämringar för Sturup. Detta är viktigt – både för Sturups framtida utveckling och för inrikesflyget i Sverige – att pendeln mellan Sturup och Kastrup kan behållas. I budgetpropositionen sägs att SAS "för närvarande" inte planerar "att lägga ned pendeltrafiken utan att möjligheterna att

förbättra denna trafik och göra den mer kundanpassad först prövats". Detta är positivt.

Alla hittills gjorda undersökningar tyder på att en klar majoritet av resenärerna framför allt inom Malmöregionen föredrar att flyga från Sturup.

Men det konsortialavtal som SAS har ger rätt att flyga på de linjer som man själv önskar. I praktiken finns det också möjlighet att neka andra flygbolag från att flyga på de linjer som SAS inte vill utnyttja.

En klar förbättring har inträtt för Sturup, och därmed för resenärerna, under 1983. Det är numera möjligt att flyga mellan Göteborg och Malmö. Detta är ett önskemål som framförts länge, framför allt från näringslivshåll.

Sturup har problem trots att flygplatsen är modern och välutrustad.

Det finns anledning att understryka vikten av att utnyttja gjorda investeringar. Flygavståndet till Kastrup är bara tio minuter. Sturup bör därför kunna ta över ett antal av de reguljäratrakterna till kontinenten. Många av resenärerna till dessa resmål är svenskar.

Budgetpropositionen utlovar förbättringar genom att möjligheterna skall undersökas för dels "en DC9-linje till London från Malmö via Köpenhamn", dels "SAAB-Fairchild SF-340 mellan Malmö och vissa orter i Västtyskland". Detta är positivt. Direktförbindelser med exempelvis Frankfurt är ett uttalat önskemål.

Fler avgångar på pendeltrafiken Sturup-Kastrup skulle innebära att de båda flygplatserna skulle kunna fungera som *en* trafikenheter.

Detta bör vara en målsättning som kommunikationsministern också bör ta upp i sina kontinuerliga kontakter med ledningen för SAS och med den danska regeringen.

Möjligheterna att samla upp södergående trafik från Norge och t. ex. Arlanda bör också undersökas.

Det bör också vara möjligt för luftfartsverket att intensifiera arbetet på att förbättra Sturups möjligheter att konkurrera om charterflyget. Lägre avgifter för flygbolagen är *en* sådan åtgärd. I alltför stor utsträckning går chartertrafik till och från Kastrup, trots att Sturup ofta kan erbjuda bättre service. Detta gäller inte minst kortare, billigare och bekvämare transporter till och från flygplatsen. Sturups främsta utvecklingsmöjligheter finns förmodligen beträffande charterflyget.

Om flygbolagen kan erbjudas bättre, eller åtminstone likartade, villkor på Sturup som på Kastrup är det troligt att inte bara charterflyget utan också fraktflyget kan öka.

Vägar – bilism

Riksdagens beslut under senare år har inneburit en satsning på länsvägarna. Någon större utbyggnad av motorvägar är knappast aktuell.

Två stora vägprojekt genomförs sedan några år i Malmöhus län: väg E 66 från Lund till Gårdstånga och väg 19 mellan Gårdstånga och Skeglinge.

Tillsammans beräknas dessa båda sträckor kosta 95 milj. kr. och vara klara under 1984.

En viktig väginvestering, även för skånskt näringsliv, är att få en snar förbättring av E 6 mot Göteborg.

Eftersom bilpendlingen i Malmöhus län är hög är det av stor betydelse att vägstandarden är god. Under en följd av år har vägunderhållet eftersatts. Detta har inneburit att vägstandarden på sina håll har klart försämrats. Risken för den "amerikanska sjukan", med oreparerbara skador inom de närmaste tio åren, är uppenbar. Det är därför viktigt att prioriteringarna nu görs på sådant sätt att underhållet av vägarna inte längre blir lidande.

I annat sammanhang har konstaterats att det knappast är möjligt att i större utsträckning överföra bilpendlingen till kollektivtrafik. Det bör däremot vara möjligt att öka samåkningen. Beskattningsproblemen för arbetsresor med bil bör ses över.

Trafiken över Öresund

Sedan många år tillbaka bedrivs färjetrafik mellan Skåne och Själland. På den svenska sidan har trafiken utgått från Helsingborg, Landskrona, Malmö och Limhamn. Båtarna har i Danmark företrädesvis anlöpt hamnar i Helsingör, Sneckersten, Köpenhamn och Dragör.

Färjetrafiken var under många år en god affär. Många rederier transporterade många passagerare och mycket gods. Men den senaste tioårsperioden har inneburit stigande problem. Passagerartrafiken expanderade kraftigt under 1950- och 1960-talen. Fram till 1972 ökade antalet passagerare oavbrutet. Det året reste 26,5 miljoner passagerare över Öresund, vilket i det närmaste var en fördubbling sedan 1960, då antalet resenärer var 14 miljoner. Efter 1972 har passagerarantalet minskat. En bottennotering nåddes 1982, då 20,5 miljoner passagerare trafikerade Öresund.

Klart flest passagerare reser vid det norra läget, företrädesvis mellan Helsingborg och Helsingör. 1982 var den 16,5 miljoner passagerare. I det södra läget, framför allt Malmö-Köpenhamn och Limhamn-Dragör, reste samma år 3,8 miljoner resenärer.

Av Sveriges totala färjetrafik på 36 miljoner passagerare (1981) går drygt 60 % över Öresund. Av personbilar och fraktfordon går drygt 42 % över Öresund. 1982 minskade antalet passagerare i den svenska färjetrafiken med ca 10 %. Denna nedgång kan till största delen förklaras med minskningen i Öresundstrafiken. Delvis berodde denna på mul- och klövsjukan i Danmark. Siffrorna vittnar, trots detta om den stora betydelse som färjetrafiken över Öresund har.

En följd av den trendmässiga minskningen av passagerarvolymen har också blivit färre båtar i trafik. Turtätheten och lönsamheten har minskat.

Den största minskningen har drabbat det södra läget. Centrumlinjen och

de stora båtarna hos Öresundsbolaget har upphört helt. SJ:s tåg färja går endast med godstrafik. 1981 startade linjen mellan Malmö och Tuborg, i DSØ:s och Scandinavian Ferry Lines regi, lades ner efter bara ett år. Linjen mellan Landskrona och Tuborg har lagts ner men återuppställt i personalens regi. Totalt sett finns i dag åtta passagerarlinjer mellan Skåne och Själland. I det norra läget finns, mellan Helsingborg och Helsingör, Scandinavian Ferry Lines (SFL). SJ/DSB och Sundsbussarna mellan Helsingborg och Sneckersten ITM-Line. I det södra läget trafikeras sträckan Landskrona-Tuborg av L/T-Linjen, Malmö-Köpenhamn trafikeras av SFL/DSØ:s flyghåtar och av MK-Line samt Limhamn-Dragör av stora båtar ägda av SFL/DSØ. Till detta kommer SJ:s tåg färja för godstrafik mellan Malmö och Köpenhamn. Andelen svenskägda färjor har minskat sedan mitten av 1970-talet.

Enligt planerna kommer fr. o. m. sommaren 1984 svävare att sättas in på sträckan mellan Malmö och flygplatsen Kastrup utanför Köpenhamn. Dessa kommer att drivas av det danska rederiet DSØ och chartras av SAS. Detta tillskott är utomordentligt positivt för den kategori resenärer som ställer höga krav på snabbhet och komfort, och som är beredda att betala ett högt pris.

Under hösten har DSØ sålt ut ett antal av sina "mindre" flyghåtar. Detta kommer emellertid knappast att påverka turtätheten.

Turtätheten varierar kraftigt mellan det norra och det södra läget. Den främsta orsaken till detta är att mer än 80% av kapaciteten finns vid Helsingborg-Helsingörleden. I april 1983 avgick en färja från Helsingborg i genomsnitt var femte minut.

Anmärkningsvärt är att bara 5% av kapaciteten finns på sträckan mellan Malmö och Köpenhamn. Tidsintervallen mellan avgångstiderna är därför betydligt större.

Det finns emellertid anledning att understryka att snedvridningen mellan det norra och det södra läget främst beror på att efterfrågan har styrt trafiken till Helsingborg.

Många utredningar har gjorts beträffande Öresundstrafiken under de senaste hundra åren. Hittills har alla utmynnat i intet. Enbart under de senaste trettio åren har en lång rad utredningar, kommissioner, grupper, delegationer, expertgrupper, enmansutredningar och beredningar kommit och gått utan att lämna några andra spår efter sig än en uppsjö av publikationer.

1954 tillsattes den svenska och danska Öresundsdelegationen, 1962 kom betänkandet Öresundsförbindelser (SOU 1982:12, 54), 1964 tillsattes den svenska Öresundsgruppen med uppgift att tillsammans med danskarna bereda frågan om fasta förbindelser, 1967 kom betänkandet Fasta förbindelser över Öresund (SOU 1967:54), samma år föreslog danskarna en storflygplats på Saltholm. 1972 tog den svenske kommunikationsministern upp förhandlingar med danskarna, i juni 1973 slöts en överenskommelse

mellan Sveriges och Danmarks regeringar om att anlägga fasta förbindelser över Öresund, i december samma år godkändes överenskommelsen av riksdagen (prop. 1973:146), i april 1975 tillsattes en delegation för fortsatt beredning av Öresundsdelegationen, i mars 1978 avlämnades betänkandet Öresundsförbindelser (SOU 1978:18, 19, 20), i april 1980 lade SJ/DSB fram promemorian Framtida förbindelser över Öresund om tågfärjeförbindelse Helsingborg–Köpenhamn, i januari 1982 kom från Malmö drätselkontor ett "utkast till en företagsekonomisk kalkyl för en Öresundsbro Köpenhamn–Malmö" och 1983 kom SJ:s färjeutredning.

När regeringen Palme tillträdde hösten 1982 tillsattes en enmansutredning med uppgift att uppdatera tillgängliga siffror.

Vad vi i dag kan konstatera är att Öresundsfrågan är färdigutredd. Det är dags att komma fram till ett beslut. Alla parter skulle tjäna på detta.

Öresundsregionen är Nordens befolkningstätaste område. På en yta av ca 18500 km² bor 3,3 miljoner människor. En tredjedel av dessa bor på den svenska och två tredjedelar på den danska sidan. Det motsvarar i genomsnitt 173 människor/km². Vid kusterna är antalet 320/km². Om Norden i övrigt är tämligen glesbefolkat så når Öresundsregionen "kontinental nivå". På 1,5 % av Nordens yta bor 14 % av dess befolkning.

Allt detta ställer stora krav på goda kommunikationer. Oavsett vilken inställning man har till frågan om fasta förbindelser över Öresund kan man nog utgå ifrån att om Skåne och Själland tillhört samma nation så hade vi sannolikt haft både bro och tunnel för länge sedan. Om det funnits land mellan Skåne och Själland hade det funnits vägar sedan urminnes tider. Om det hade legat ett berg i vägen hade vi sprängt oss fram. Men nu finns det ett hav. Då utreder vi?

I ett längre perspektiv kan fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark komma att bli aktuella. Men troligen får vi varken bro eller tunnel före år 2000. Enbart fortsatta utredningar, beslutsprocesser i två olika länder, politiska majoritetsförändringar i Sverige och Danmark, byggnadstid och mycket annat torde ta så lång tid.

I ett kort- och medellångt perspektiv ter det sig därför naturligt att ge färjetrafiken en aktiv chans. En sådan har den hittills inte fått. Färjorna kan bli våra broar till Europa.

På den svenska sidan måste vi inse att goda förbindelser är viktigare för oss än för danskarna. Köpenhamn är ett centrum av internationella dimensioner och en viktig förbindelselänk till kontinenten. För näringslivets utveckling, för kulturutbyte, för turism och mycket annat är det därför av vitalt intresse med goda kommunikationer.

Öresund får inte bli en barriär, som det blir allt svårare att ta sig över. Det är därför väsentligt att det skapas möjligheter att bryta färjetrafikens negativa utveckling.

Finns det då några sätt att underlätta färjetrafiken över Sundet? Vi kan i dag konstatera ett antal fakta:

- Det råder en väsentlig skillnad i turtäthet mellan det norra och det södra läget. Ur framför allt passagerarsynpunkt vore därför en förbättring framför allt på leden Malmö–Köpenhamn av intresse.
- Intresset att flytta över lastbilstrafik norrifrån från H–H-leden är sannolikt inte särskilt stort.
- Väntetiderna för lastbilstrafik från Helsingborg är utomordentligt små. Detsamma gäller vid trafik från Helsingör. Enda undantaget kan utgöras av några enstaka sommarveckor och vissa högratifierade helger. Den mest tidskrävande verksamheten är ofta speditionen. Tidsåtgången för denna påverkas knappast av om transporten sker via bro eller tunnel i stället för på färjor.
- På den norra leden finns alternativ som samtidigt är både billiga och snabba. På den södra leden saknas en sådan kombination. Flygbåtsresan är snabb *men* dyr. Den planerade svävartrafiken till Kastrup kommer att innebära snabbhet och utmärkt service till alla flygresenärer. Men priset blir därefter. Övriga alternativ är relativt långsamma *men* billiga.
- En stor del av svensk handel och export måste gå via Skåne. Det är därför naturligt att näringslivet utvecklas här, och att våra trafikförbindelser med kontinenten förbättras.
- Från näringslivssynpunkt är rimligtvis det primära målet vare sig bro eller tunnel utan goda förbindelser med Danmark och övriga kontinenten. Om detta krav kan tillgodoses med utbyggda och förbättrade färjeförbindelser är detta alternativ på många sätt bättre, eftersom det till stora delar är tillgängligt omedelbart.
- Ett bro- eller tunnelbeslut i dag riskerar att redan på kort sikt slå ut delar av den existerande färjetrafiken. Därmed försämras under en följd av år transportmöjligheterna för hela regionen.
- För alla parter är det av stor betydelse att ett beslut fattas med det snaraste, och att detta blir så "definitivt" som möjligt. Allt framtida planeringsarbete, både inom näringsliv och kommuner, skulle tjäna på detta.

Med detta som bakgrund vill vi ange en rad möjligheter för hur färjetrafiken över Öresund, med relativt små medel, kan förbättras.

Lex Öresund

Det finns många skäl till färjetrafikens trendmässiga nedgång. Oljepriserna gick upp kraftigt under 1970-talet, avtalsrörelsen 1974 slutade på en hög nivå och ett större antal devalveringar har gjort handel på andra sidan sundet mindre intressant. Men det främsta enskilda skälet till en långvarig trendmässig nedgång är sannolikt lex Öresund. Det är också denna som vi lättast kan påverka.

Lex Öresund infördes efter riksdagens hörande 1961. Den utgjorde resultatet av överläggningar mellan den svenska och den danska regeringen.

Genom lex Öresunds tillkomst inskränktes rätten till försäljning av obeskattade varor i fartygstrafiken över Öresund. Därmed fick denna del av landet en särskild reglering, medan trafik från andra delar av Sverige behandlades annorlunda.

Det framgår av kungörelsetexten från Kungl. Maj:ts proposition nr 157 år 1961 att regleringen avser "passagerarfartyg i trafik mellan svenska hamnar, belägna söder om Kullens fyr och norr om Falsterbo fyr, samt danska hamnar från och med Gilleleje i norr till och med Köge i söder" (1 §). Bland de begränsningar som infördes var "att spritdrycker, vin eller maltdrycker icke utlämnas till passagerare för att föras i land" (2 c §) och "att av tobaksvaror inte utlämnas till passagerare större kvantitet för enkel resa än 20 cigaretter" eller motsvarande mängd i annan tobak (2 e §).

Vidare framhölls att "huvudsyftet med turen" skall vara att "upprätthålla trafik i egentlig bemärkelse". Detta innebär bl. a. att om "dans eller uppträdande förekommer ombord ---" så "--- må obeskattade spritdrycker, vin, maltdrycker, tobaksvaror eller chokladvaror icke medföras".

Åtskilliga skäl för en inskränkning av den skattefria försäljningen åberopades när lex Öresund antogs 1961. De var både av nykterhets-, fiskal- och handelspolitisk natur. Handelsmän, på båda sidor om sundet, hade under en lång följd av år klagat över att deras egen försäljning gick dåligt, så länge försäljningen på färjorna fick fortgå "obegränsat".

Detta var möjligen en riktig invändning i början på 1960-talet. Den s. k. flytande Öresundsbron bestod då av ett femtiotal färjor, som trafikerade olika delar av Öresund. Som en följd av detta var handeln också hög.

Förhållandena för Öresundstrafiken var med andra ord helt annorlunda 1961 än vad de är 1983. Det är möjligt att lex Öresund, sådan den utformades, var nödvändig då. Den är det definitivt inte i dag.

Med lex Öresunds tillkomst skedde en förändring av inriktningen på sundstrafikens verksamhet. Genom minskad ombordförsäljning gick lönsamheten ner. Rederierna tvingades i stället att satsa på ökad volym. Följdverkningarna har visat sig efter hand: Åtskilliga rederier har tvingats att ge upp, många människor har förlorat sina arbetstillfällen och det tidigare omtalade handels- och kulturutbytet är i dag mindre omfattande.

Den försämrade lönsamheten har minskat möjligheterna till nya investeringar. Påkostade servicearbeten håller båtarna i fullgott skick. Men nägnstans finns ändå en kritisk punkt, när färjorna måste bytas ut. Troligen finns denna senast i slutet av 1980-talet. Om inte trenden vänder innan dess kan Öresundstrafiken vara riktigt illa ute.

En av de få påverkbara faktorerna för att nå ett trendbrott är lex Öresund. Genom förändringar av denna kan sannolikt lönsamheten återigen börja stiga. Genom lex Öresund begränsas försäljningen så att "av tobaksvaror icke utlämnas till passagerare större kvantitet för enkel resa än 20 cigaretter eller 10 cigarrer eller 10 cigariller och 50 gram röktabak" (2 e §). Genom att

tillåta en höjning av denna gräns skulle rederiernas ekonomiska förutsättningar inför framtiden förbättras.

Enbart denna begränsade åtgärd skulle innebära lättnader för rederierna. Lönsamheten skulle öka med åtskilliga miljoner per år, och förutsättningarna för nya investeringar i slutet av 1980-talet skulle avsevärt förbättras.

Om lex Öresund skall finnas kvar krävs det en klar, och omedelbar, omarbetning av den. Nackdelarna av lagen är betydligt fler än fördelarna. Det borde i dag te sig naturligt att ta bort en paragraf som försvårar normal restaurangrörelse ombord, genom att i praktiken förbjuda dans eller orkesterverksamhet. Likaså bör det vara fullt möjligt att mjuka upp reglerna för tobaksförsäljning. Varje förändring härvidlag skulle förbättra färjerederiernas ekonomiska situation.

Regeringen bör därför ges i uppdrag att för riksdagen förelägga förslag om en ändring av särbestämmelserna över Öresund.

Fyravgifter

1871 ingicks den s. k. Öresundsdeklarationen mellan Sverige och Danmark. Genom denna befriades den tvärgående trafiken genom Öresund från bl. a. fyravgifter.

Enligt regeringen strider denna överenskommelse mot havshamnskonventionen från 1923. Detta beroende på att det enbart är svenska och danska fartyg som befrias från att betala svensk fyravgift. Det kan tyckas något sent att först efter 60 år upptäcka att en tillämpad regel strider mot en internationell konvention.

Om överenskommelsen inte hade funnits 1982 hade sjöfartsverkets inkomster av fyravgifter ökat med en miljon kronor för detta år. Motsvarande utgift hade därmed drabbat Öresundsrederierna.

På många sätt är det naturligtvis motiverat att söka öka statens inkomster. Men i en tidningsintervju säger en representant för kommunikationsdepartementet att "inkomsten är egentligen ointressant". "Det är framför allt en rättvisesak" att fyravgiften införs.

Konsekvensen av att införa fyravgifter blir i slutändan att resenärerna får betala högre biljettpriser och högre godspriser. Risker är uppenbara att detta ger ännu färre passagerare och ytterligare försämrade lönsamhet. Detta är ett dåligt sätt att "lösa" rederiernas ekonomiska problem. Trots detta säger föredragande statsrådet i årets budgetproposition (1983/84:100, bilaga 8) "att den s. k. Öresundsdeklarationen, som ger svenska och danska fartyg i trafik mellan Öresundshamnar befrielse från fyravgift, beräknas bli upphävd den 1 juli 1984".

Regeringens ställningstagande är beklagligt. I avvaktan på en helhetslösning för Öresundstrafiken bör några fyravgifter inte införas. Detta bör ges regeringen till känna.

Nya tullbestämmelser för samlastningsgods

Flera av hamnarna i Malmöhus län räknas som Sveriges största för s. k. samlastningsgods – dvs. sådant gods som skall transporteras till mer än en importör. Bland vårt lands fem största hamnar för sådant gods ingår både Helsingborg, Malmö och Trelleborg.

Odiskutabelt har det förekommit problem med samlastningsgodset. Alla är överens om att dessa måste lösas. Generaltullstyrelsens (GTS) förslag är att *allt* samlastningsgods skall föras till tullupplag för kontroll.

Den 6 juni 1983 utgavs från trycket en kungörelse, utfärdad av GTS, om tullklarering av samlastningsgods. Bestämmelserna, som innebär en klar skärpning av tullkontrollen, skulle träda i kraft den 1 oktober 1983.

Efter hård kritik från redare och näringsliv flyttades genomförandet fram till den 1 januari 1984. Den 11 november beslöt GTS om vissa förändringar. Den tidigare kungörelsen upphävdes genom att en ny gavs ut. Huvuddelarna i det ursprungliga förslaget fanns emellertid kvar. Man tillmötesgick kravet på övergångsbestämmelser. De nya bestämmelserna skulle träda i kraft vid tre olika tillfällen under 1984. Den första den 1 januari.

Efter en uppvaktning av representanter för näringslivet har regeringen beslutat skjuta på ikraftträdandet till den 1 april 1984.

GTS hävdar att merkostnaderna för detta kommer att "understiga 200 miljoner kronor". Näringslivet har i olika omgångar hävdat att kostnaderna blir betydligt högre. Man talar om siffran 1,4 miljarder kronor. Då har man ändå bara räknat med hanteringskostnaderna för omlastning och lossning. Kostnaderna för detta uppgår till 200 kr. per ton last. Till detta skall läggas kostnaderna för de förseningar som blir oundvikliga, om förslaget genomförs.

En arbetsgrupp har tillsatts med representanter för både GTS och näringslivet. I denna grupp diskuteras andra typer av åtgärder, såsom förbättrade lasthandlingar, att det skall finnas en *ansvarig* för varje lastbil samt förbättring av stickprovskontrollen. Detta borde vara en betydligt bättre lösning, som alla parter skulle kunna acceptera.

I avvaktan på att arbetsgruppens förslag kan ligga till grund för ett ställningstagande bör regeringen ta initiativ till ett upphävande av GTS kungörelse.

Nya regler för exportkontroll

Ett liknande förslag har lagts fram för kontroll av exportgods. Förslaget är framtaget av kommissionen mot ekonomisk brottslighet (EKO-kommissionen). Både detta och förslaget om importkontroll härstammar ytterst från BRÅ-rapporten (Brottsförebyggande åtgärder) Ekonomisk brottslighet vid import och export (1981:2).

Den svenska exporten rör sig varje år om mycket stora belopp.

Varuexporten uppgick 1982 till 168 miljarder kronor fördelade på två miljoner exportsändningar.

Exportvaror är befriade från skatt men exportören skall ändå av kontrollskäl ange värdet i mervärdeskattedeclarationen.

Enligt EKO-kommissionen är den nuvarande kontrollen av exporten obetydlig. Man menar att den ekonomiska brottsligheten på området är stor, sannolikt rör det sig om miljardbelopp. Därför föreslår man ett antal åtgärder.

Kontrollen av export skall förstärkas, både genom ökning av tullens resurser och genom förbättrade metoder. Insatserna skall "i första hand riktas mot särskilt utvalda företag eller företagsgrupper".

Tullen skall, enligt förslaget, rikta kontrollverksamhet inte bara mot tullbrott utan också mot brott mot skattebrottslagen.

Undersökningen skall innebära kontroll att "exporthandlingar överensstämmer med vad som faktiskt har förts ut till art, myckenhet och värde". Detta kan bara ske genom "fysisk kontroll av exportgods" exempelvis lossningskontroller.

EKO-kommissionen föreslår därför inrättandet av fem kontrollgrupper i Göteborg, Helsingborg, Karlstad, Malmö/Trelleborg/Ystad samt Stockholm. Därmed uppnår man "en tillfredsställande täckning av exportvägar". Men kommer inte i stället exportströmmarna att ledas över till andra hamnar? Hur mycket minskar den ekonomiska brottsligheten då? I hur stor utsträckning drabbas kommunerna runt Skånekusten? Av sju utpekade orter ligger fyra där.

Precis som med importkontrollen är säkert alla överens om att det finns problem. Den ekonomiska brottsligheten är stor och måste bekämpas. Men även här finns det bättre åtgärder än de nu föreslagna. En ökad satsning på stickprovskontroll och hårdare straffpåföljder skulle drabba de skyldiga. EKO-kommissionens förslag drabbar alla – skyldiga som oskyldiga.

Någon skall betala åtgärderna och *någon* är alltid konsument. Färjerederierna har drabbats av stora avgiftshöjningar de senaste åren – 35 % 1982. Av intäkterna från frakt mellan Helsingborg och Helsingör går 35 % till hamnavgifter och till sjöfartsverket. Med de föreslagna åtgärderna blir sannolikt avgifterna ännu större.

Övrigt

Många andra åtgärder skulle också kunna förbättra förutsättningarna för färjetrafiken över Öresund. Men då måste politiker och andra beslutsfattare visa välvilja.

Ett exempel på en positiv åtgärd som *har* vidtagits är linje 999, den s. k. Inter-City turen. Bussen går från Lund via Malmö över färjan Limhamn-Dagör och in till Köpenhamns centrum. Turen gör under vardagar sex dubbelresor om dagen och har blivit en stor succé. Trots att detta visar att

resenärerna efterfrågar denna typ av resa var det åtskilliga problem med att få tillstånd.

I dag behövs fler Inter-City turer, från andra platser. Detta skulle sannolikt öka antalet resenärer och förbättra rederiernas lönsamhet. Kanske vore detta ett alternativ att satsa på för linjen mellan Landskrona och Tuborg.

Det finns i dag en tendens till att börja tala om att ge kommunala bidrag till rederierna. Avsikten – förutom att stödja verksamheten – är att få insyn och kunna påverka bl. a. turtätheten. Men politiker är dåliga företagare, det vet vi av erfarenhet. Risken är uppenbar att vi bara får en rundgångsekonomi, där nya avgifter och restriktioner skall betalas med kommunala bidrag. Förmodligen ger detta ytterligare försämrade förbindelser, höjda priser, minskad lönsamhet, färre avgångar och kanske i slutändan ingen möjlighet att ersätta uttjänta båtar. Såvida inte kommunerna – – – Och så fortsätter den onda cirkeln.

Det bästa "bidrag" som vi kan ge är att lätta på alla restriktioner. Då ger vi rederierna en möjlighet att klara sig **Själva**.

Om färjetrafiken slås ut – utan att det finns något annat alternativ tillgängligt – så får det svåra återverkningar för hela Skåne. Under den senaste tioårsperioden har vi drabbats av ett flertal strukturer. Vi kan nu förhindra att färjetrafiken över Öresund blir en ny krisbransch, med kanske ännu värre återverkningar.

Ju fler gånger som beslutsfattare på olika nivåer säger nej till olika möjligheter att förbättra färjetrafiken desto svårare blir situationen. Sammantaget är det många *gamla* restriktioner, som hämmat Öresundstrafiken och många *nya* restriktioner, som riskerar att ytterligare försämra den. Dessvärre är det svårt att i dag se några steg i rätt riktning.

Färjetrafiken till kontinenten

Färjetrafiken till kontinenten går dels direkt, dels via Danmark. Den förstnämnda går huvudsakligen på sträckorna Trelleborg–Travemünde, Trelleborg–Sassnitz och Ystad–Swinoujście (Polen).

Färjetrafiken till och från Väst- och Östtyskland har ökat kraftigt under 1983. Under årets tio första månader transporterade TT-Saga-Line 213 000 fordon till och från Travemünde mot 126 000 under motsvarande tid i fjol. 80 000 fler passagerare har utnyttjat färjeleden. Totalt handlar det om ca 680 000 t. o. m. oktober.

Det järnvägsburna godset på leden mellan Trelleborg och Sassnitz har under samma tid ökat med drygt 13 % till 2,7 milj. ton.

SJ:s färjeutredning

SJ:s färjeutredning blev klar i början av 1983. Av denna framgår bl. a. att tågfärjor i Malmöhus län finns på lederna Helsingborg–Helsingör,

Malmö–Köpenhamn, Trelleborg–Sassnitz och Ystad–Swinoujście. Utredningen konstaterar snabbt att "leden Malmö–Köpenhamn (MK) är olösam och bör läggas ned".

Senast föregående utredning redovisades av SJ och danska statsbanorna (DSB) så sent som 1981 förordades då en tåg färjeled mellan Helsingborg och Köpenhamn.

Visserligen menade man att en utbyggnad av tåg färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör var det bästa alternativet, men från dansk sida ansågs detta ogenomförbart. Miljöproblemen vid en utbyggnad av en ny sydhamn i Helsingör bedömdes som alltför stora. Av samma skäl är förmodligen detta alternativ uteslutet även i dag.

Både Landskrona och Malmö fördes fram som alternativa hamnar för tåg färjetrafik till Danmark. Efter kompletterade beräkningar från SJ bedömdes emellertid Helsingborg som det från ekonomiska synpunkter, överlägsna alternativet.

Transporttiden ner till Rödby i Danmark, för vidare befordran till kontinenten, skulle med en sådan lösning kunna reduceras. Ett nålsöga – har länge varit – spårkapaciteten genom Danmark och färjeleden Rödby–Puttgården. Kapacitetsförbättringar för transittrafiken görs i dag på den danska sidan.

Med en sådan här satsning anser SJ att den redan i dag undermåliga tåg färjeleden mellan Malmö och Köpenhamn kan läggas ned.

En "komplicerande" faktor är frågan om en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Projektgruppen förordar i första hand en sådan. Man räknar därvid med att nå en minskad lastbilstrafik. Detta, menar man, ger både samhällsekonomiska och trafiksäkerhetsmässiga vinster.

Mot denna lösning kan riktas ett antal frågetecken:

1. Måste gods som skall till kontinenten transiteras genom Danmark? Är inte direktförbindelser med t. ex. Travemünde en bättre lösning?
2. Vad händer med bilfärjorna när godset "tvingas" över till tåg? SJ är givetvis intresserad men hur går det med konkurrensen?
3. Många företag har byggt upp sina transporter kring lastbilen, därför att denna ur många synvinklar är smidigare. Kommer en spårbunden tunnel att uppfylla de krav som näringslivet har rätt att ställa? Skall SJ – såsom ett serviceföretag – rätta sig efter näringslivets krav eller är det tvärtom?

Ett alternativ – eller ett komplement – är en tåg färja direkt till Travemünde. En sådan kan utnyttjas både i ett *småskaligt* och ett *storskaligt* alternativ. I det förstnämnda fallet är Trelleborg den enda tänkbara utgångshamnen, eftersom befintliga hamnanläggningar då kan utnyttjas. Ett småskaligt alternativ förutsätter emellertid att denna enbart blir ett komplement till andra leder. I det senare fallet krävs nya anläggningar, och då är ett flertal skånska hamnar möjliga.

Flera skäl talar emellertid till Trelleborgs förmån även i det storskaliga alternativet.

1. Överfartstiden är väsentligt längre: 7,5 timmar mot drygt 10 timmar för Helsingborg.

2. Antalet dubbelturer per dygn blir därmed fler.

3. Överfartskostnaden – inkl. kapitalkostnaden för fasta anläggningar – blir i särklass lägst i Trelleborg. Detta gäller oavsett kvantitet gods.

SJ:s färjeutredning konstaterade att investeringskostnaderna är alltför höga för ett storskaligt alternativ att detta inte kan ge lägre fraktpriser mer än på begränsade marknadssegment. Detta motiverar inte storskalighet.

Mycket tyder på en satsning på ett småskaligt alternativ, med tågfärja mellan Trelleborg och Travemünde, som är en riktig investering. Ett flertal skäl talar för detta:

1. Investeringskostnaderna på den svenska sidan blir små.

2. Mjukstarten kan ske redan 1985.

3. Beslut om ytterligare färjor kan fattas senare. Då baserade på gjorda erfarenheter.

4. Om uppgjorda prognoser inte infrias är färjan tekniskt användbar på leden Trelleborg–Sassnitz.

5. Tågfärjan blir ett komplement till andra leder, vilket ger ökad konkurrens, fortsatt valfrihet och prisfördelar för kunderna.

Vid sidan om en "småskalig" lösning Trelleborg–Travemünde behövs förbättringar för tågfärjetrafiken till Danmark. Detta skulle också kunna medverka till en lösning av "spåreländet" i Helsingborg.

En utbyggd tågfärjeled till Helsingör strandar förmodligen på grund av miljöskäl. Detta gör en led mellan Helsingborg och Köpenhamn troligare. Vad som behövs är sannolikt någon form av "godsvagnspräm" för hela tågsätt, förmodligen den första i sitt slag. Denna färja behövs endast för godsvagnar, och inte för någon reguljär passagerartrafik. Personvagnar kan därmed även i fortsättningen gå via Helsingör.

I årets budgetproposition sägs att "något beslut om den framtida inriktningen av tågfärjetrafiken till kontinenten har inte fattats". Detta är beklagligt, eftersom en snar lösning är synnerligen önskvärd. Det nämns emellertid att "SJ har beräknat medel under budgetåret 1984/85 för ytterligare en tågfärja". Var denna skall sättas in sägs ingenting om.

Det är vår förhoppning att kontinenttrafiken via färjor skall få en definitiv lösning snarast under innevarande mandatperiod. Det är emellertid värt att betona att frågan inte enbart är ett SJ-problem. Nya lösningar kan bli aktuella där andra rederier kan ta över delar av verksamheten. Ur konkurrenssynpunkt kan detta vara den lyckligaste lösningen.

Övriga leder

Även leden Trelleborg–Sassnitz har utvecklats väl det senaste året. Inom sitt upptagningsområde är den attraktiv och kan sakert vidareutvecklas.

En tågfärjeled mellan Trelleborg och Travemünde kan inte ta över

Trelleborg-Sassnitz viktiga roll för östhandeln.

På leden Ystad-Swinoujście drivs polskägda tåg färjor gemensamt av SJ och polska statsbanorna. Eventuell utbyggnad är beroende av den löpande utvärdering som görs.

Öresundskontakter

Kontakterna på olika plan runt Öresundsregionen måste fördjupas, som en del av ett ökat nordiskt samarbete. Norden utvecklas successivt till att bli en hemmamarknad för samtliga nordiska länder. Detta stärker förutsättningarna för en framgångsrik konkurrens med utomnordiska produkter.

Öresundsregionen är Nordens mest tätbefolkade område med över tre miljoner invånare. Av dessa bor 92 % inom stadsliknande områden. Förutsättningarna för ett aktivt nordiskt samarbete är därmed allra störst här.

Ytterligare två förutsättningar för fördjupade Öresundskontakter är de – relativt sett – små språkproblemen och en tämligen likartad förvärvsstruktur.

Att det finns problem inom området framgår av att under 1982 var mellan 18 och 19 % av alla arbetslösa inom Norden bosatta här. Detta trots att Öresundsregionen "bara" har 14 % av Nordens befolkning.

De relationer som förekommit mellan Öresundsregionerna i Sverige och Danmark har under senare år inte präglats av något direkt gemyt. På Själland har man protesterat ot kärnkraftverket i Barsebäck och i Skåne mot fristaden Christiania. Detta tillsammans med ett långvarigt svenskt köttimportförbud och ett onödigt uppskruvat tonläge vid gränsdragningsdiskussionerna i somras har skapat nya problem. Därför finns det förmodligen i dag en allmän önskan att förbättra relationerna.

Många gemensamma svensk-danska satsningar kan göras i Öresundsregionen. Det gäller inte bara på kommunikationsområdet utan också för utvidgade näringslivskontakter, gemensamma industrisatsningar, utökat forskningssamarbete mellan universiteten och förbättrat kulturutbyte.

De näringspolitiska satsningarna inom regionen bör inte främst vara resultatet av direkta statliga insatser. En traditionell aktiv näringspolitik skulle förmodligen enbart få negativa konsekvenser. I stället bör insatserna inriktas på att skapa goda förutsättningar för samarbete. För Malmöhus läns del skulle detta kunna innebära en breddning av den stora hemmamarknadsindustrin, och förbättrade möjligheter att också omfatta stora delar av Danmark.

En ökad industriell integration inom Norden skulle kunna ta sin början inom Öresundsregionen. Ett första steg på en sådan utveckling vore att skapa möjligheter för börsföretag inom de nordiska länderna att fritt bli noterade på de olika börserna i övriga länder inom Norden, därmed skulle vi t. ex. möjliggöra för skanska företag att bli etablerade på börsen i Köpenhamn.

F. n. lägger valutaregleringen och reglerna om etableringsrätt hinder i

vägen för upprättandet av en gemensam nordisk aktiemarknad. Inom den nordiskagemenskapens ram bör nya regler kunna utvecklas. För detta krävs emellertid förändringar både av aktiebolagslag samt valuta- och skattelagstiftningen. Det utredningsarbete som bör påbörjas bör ha som målsättning att nå en gemensam nordisk aktiemarknad under 1980-talet.

Regeringens hittills ljumma intresse för denna fråga har hämmat det nordiska samarbetet. Detta har inte minst drabbat Öresundsregionen.

Dubbelbeskattningsavtal medger i dag att utländska forskare vid svenska högskolor under viss tid skattas i hemlandet. Motsvarande rättighet bör medges utländska forskare knutna till industrin.

Fritid i frihet

Målet för statens och kommunernas åtgärder för att stimulera fritidslivet skall vara att underlätta för medborgarna att forma sin tillvaro på det sätt som bäst passar de själva. Måttet på en rik fritid är den enskilde själv. Endast han eller hon kan avgöra behoven och önskemålen när det gäller rekreation och avkoppling efter arbetstiden. Få områden passar sämre för statlig och kommunal styrning, detaljerade regler och förordningar än fritidssektorn. En långtgående valfrihet för den enskilde utgör i sig en förutsättning för att medborgarna skall kunna få en rik fritid.

År 1980 fanns i Malmöhus län ca 24 000 fritidshus (Källa: Skånes turistråd, meddelande 19812/1). Det skulle kunna vara betydligt fler. Det ligger ett stort egenvärde i att allt fler medborgare får tillgång till ett eget fritidshus. Därigenom erbjuds bl. a. rika möjligheter till avkoppling och familjeliv.

Efterfrågan på fritidshus är stor och marktillgångar finns – också i Malmöhus län. Staten och kommunerna har här ett stort ansvar för att underlätta medborgarnas önskemål om ett eget fritidshus. Kommunerna skall inte försvåra genom att ställa så höga krav som i dag sker vad gäller teknisk försörjning, isolering m. m. Man bör också i den kommunala planeringen kunna avgränsa områden för fritidsbebyggelse inom vilka ett begränsat kommunalt serviceansvar gäller.

Staten bör också stimulera till en ökad uthyrning av enskilt ägda fritidshus. Det kan ske genom att hyresinkomster i större utsträckning befrias från skatt.

Turismen i Sverige och i Malmöhus län utvecklas snabbt. Skånes turistråd gjorde 1980 en omfattande undersökning över turismen i de bägge Skånelänen. Av undersökningen framgick bl. a. att antalet gästnätter i Malmöhus län under 1980 var ca 6,9 miljoner. Därtill kom drygt 4 miljoner endagsbesökare. Preliminär statistik för 1983 visar på högre siffror.

Den totala omsättningen som turismen i Skåne alstrade under 1980 uppgick till mellan 1,4 och 1,7 miljarder kronor. Som jämförelse kan nämnas att Kockumskoncernen under 1980 omsatte ca 0,9 miljarder kronor. Den direkta skatteinkomsten på grund av turistomsättningen låg för kommunerna i Malmöhus län på mellan 12 och 15 milj. kr. Därtill kommer icke obetydliga

skatteinkomster för landstinget. Skånes turistråd tror att den totala nettoinkomsten för kommunerna och landstinget blev mellan 28 och 35 milj. kr.

Den turist- och rekreationspolitiska utredningen visar i sina betänkanden att turistnäringen utgör en värdefull och utvecklingsbar gren för framjandet av sysselsättningen. Även Skånes turistråds undersökning påvisar detta.

Turismen är viktig ur flera aspekter. Ett ökat resande såväl inom landet som utomlands är berikande för medborgarna. Ett främjande av turismen har stor ekonomisk betydelse för såväl staten som för kommunerna. Det har också en alltmer ökad betydelse för sysselsättningen.

Malmöhus län har med sin närhet till kontinenten stora möjligheter att dels dra till sig fler turister från utlandet, dels aktivera turister på väg utomlands. Det är därför angeläget, som anges i annat avsnitt i motionen, att främst båt-, flyg- och tågförbindelserna förbättras. Inte minst skulle en förbättring av förbindelserna över Öresund väsentligt bidra till en ökad turism i länet.

Sturups flygplats kan ge större betydelse för turism. På senare år har möjligheterna öppnats för veckoslutscharter till flera europeiska storstäder. Vårt eget land är emellertid stängt för veckoslutscharter från övriga Europa. Ett borttagande av denna spärr skulle öka turismen i Malmöhus län med dess möjligheter till bl. a. natur- och fiskeliv. Malmöhus län skulle således ha stora möjligheter att bli ett intressant resmål.

Arbetsmarknad

Utvecklingen på arbetsmarknaden i Malmöhus län har under de senaste åren kännetecknats av att antalet arbetslösa ökat kraftigt samtidigt som antalet lediga platser sjunkit. Antalet arbetslösa har nästan fördubblats mellan 1980 och 1982. Under samma period minskade antalet lediga platser med 75 %. Den försämrade arbetsmarknadssituationen i länet har inneburit att antalet arbetslösa per ledig plats ökat från 2 till 12 personer mellan 1980 och 1982. F. n. uppgår arbetslösheten i länet till omkring 21 000 personer, och antalet lediga platser omkring 4 000, vilket betyder att antalet arbetslösa per ledig plats uppgår till omkring fem personer. Den kraftigt försämrade situationen på arbetsmarknaden i länet har i första hand drabbat de stora arbetsorterna Malmö, Landskrona, Trelleborg och Ystad. De regionala myndigheternas bedömning av arbetsmarknaden innebar att nuvarande höga arbetslöshet kommer att öka om inte arbetsmarknadspolitiska åtgärder sätts in eller att konjunkturuppgången blir osedvanligt kraftig. Trots detta visar olika branschstudier gjorda av länsstyrelsen att företagen har stora svårigheter att rekrytera kvalificerad arbetskraft med utbildning inom olika områden som livsmedelssektorn, verkstadsteknik samt data- och mikroelektronik. Företagen inom verkstadsindustrin framhåller särskilt att det är svårt att tillgodose behovet av kvalificerad arbetskraft även om man försöker rekrytera från hela landet. Verkstadsföretagen framhåller även att villkoren

för att anställa lärlingar bör förbättras, vilket vi i moderata samlingspartiet arbetar för och har framfört i särskilda motioner. Vår strävan är att öka antalet lärlingsplatser till det dubbla i jämförelse med regeringens proposition. Det är en viktig förutsättning för en vitalisering och utveckling av länets industri liksom att företagens behov av välutbildad arbetskraft kan tillgodoses. Utbildningsinsatserna måste inriktas så att de kan tillgodose industrins långsiktiga arbetskraftsbehov. För att samhällets totala kostnader för utbildningen inte skall öka måste en minskning av den utbildning som är direkt avsedd för den offentliga sektorn ske i motsvarande mån.

Sammanfattningsvis kan sägas att arbetslösheten ökade snabbare i Malmöhus län än i riket som helhet under fjolåret. Med 20 600 anmälda arbetslösa hos arbetsförmedlingen svarade länet för 11 % av totalantalet arbetslösa i Sverige vid utgången av 1983. Det exportledda uppsvinget i industrikonjunkturen bidrog under 1983 till en sysselsättningsökning i länet. Arbetslösheten har trots den höjda aktiviteten i näringslivet emellertid fortsatt att stiga eftersom arbetskraftsutbudet har ökat i hastigare takt än arbetskraftsefterfrågan. Under december månad nyanmälades drygt 2 000 platser till arbetsförmedlingen i länet. Platstillströmningen har ökat under det senaste året, i främsta hand inom tillverkningsindustrin och samfärdseln. Under 1983 nyanmälades sammanlagt 34 000 platser. Detta är ungefär 1 000 platser fler än 1982. Utöver de öppet arbetslösa omfattades 14 950 personer av olika arbetsmarknadspolitiska åtgärder vid årsskiftet. Nästan 3 000 fler än ett år tidigare. Det innebär att totalt över 35 000 personer stod utanför den reguljära arbetsmarknaden i slutet av 1983. En enligt vår uppfattning alltför hög nivå. I det uppkomna läget är arbetsmarknadspolitiska åtgärder inte nog för att lösa situationen. Vi anser att ett näringslivsvänligt klimat är den främsta drivkraften för att öka sysselsättningen och därmed på sikt också minska arbetslösheten i länet. Investeringsnivån i länets näringsliv måste därför öka. Därigenom kan nya jobb skapas. Den trend som har rått under de senaste åren måste brytas. Industriinvesteringarna mätt i fasta priser har exempelvis fallit med nästan 40 % sedan 1975. Den första kraftiga oljeprishöjningen 1974 ledde till ett trendbrott vad gäller tillväxten inom industrin. Efter 1975 har både industrisysselsättningen och industriinvesteringarna minskat. Samtidigt som länet liksom landet i övrigt har genomgått en kraftig strukturomvandling.

Näringslivet i Malmöhus län

Industristrukturen i Malmöhus län skiljer sig från den i landet i övrigt genom att länet har stora sysselsättningsandelar inom livsmedels-, grafisk, kemisk, gummivaru-, jord- och stenvaru- samt varvsindustri. Jämfört med de övriga storstadslänen Stockholms län och Göteborgs och Bohus län har Malmöhus län en stor livsmedelsindustri och en verkstadsindustri av relativt liten omfattning. Länet har en industrisammansättning med starkt inslag av

hemmamarknadsinriktade industribranscher. Industrins sysselsättningsutveckling i länet under 1970-talet har varit särskilt negativt inom varvsindustrin, gummi- och plastindustrin, textil- och beklädnadsindustrin, trävaruindustrin samt jord- och stenvaruindustrin. Enbart i dessa branscher har antalet arbetstillfällen minskat med 9 500. Branschernas huvudsakliga lokalisering i länet är sådan att sysselsättningsnedgången varit särskilt stor i Malmö, Trelleborg, Landskrona och Helsingborgs kommuner. I länets övriga kommuner har industrisysselsättningen minskat 1976-1981 utom i Staffanstorps, Vellinge, Lund, Bjurup och Eslövs kommuner. Det är endast i Lund och Eslöv som ökningarna är mer betydande, ca 300-400 personer. I Lunds kommun hänförs sig ökningarna i huvudsak till pappers- och pappersvaruindustrin samt maskinindustrin medan sysselsättningstillväxten i Eslövs kommun främst ägde rum inom livsmedels- och maskinindustrin.

Industrins exportinriktning

Enligt finansplanen skall exportökningen vara en viktig väg att föra Sverige ut ur den ekonomiska krisen. Områden med starkt exportberoende industrier torde därför få uppleva en kraftigare expansion än de med mer hemmamarknadsinriktat näringsliv. Det kan därför vara av intresse att redogöra för vad exportgruppen för regional utveckling kom fram till i en studie i början av 1970-talet om industriföretagens leveransdrömmar i några regioner i Sverige. Resultaten från undersökningen visade att företagen i Malmöhus län totalt sett var mindre exportinriktade än genomsnittet för riket. Av företagens försäljning gick 24 % i Malmöhus län på export medan motsvarande för riket var 35 %. Exportandelen i Malmöhus län var alltså väsentligt lägre än i riket inom de traditionella exportbranscherna träindustri, massa-, pappers- och pappersvaruindustri, järn-, stål- och metallverk samt verkstadsindustri. Branschernas andel av den totala industrisysselsättningen är väsentligt lägre i Malmöhus län än i övriga storstadslän och i landet som helhet. I Malmöhus län har livsmedelsindustrin, den kemiska industrin samt jord- och stenvaruindustrin stor andel av industrisysselsättningen jämfört med riket. Beträffande dessa betydelsefulla branscher för Malmöhus län visar den nämnda studien att exportandelen för länets industriföretag var ungefär lika stor som i resterande del av landet.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har i två studier Industrin i Malmöhus län och Verkstadsindustrin i Malmöhus län undersökt industrins exportinriktning i länet. De båda studierna visar att industrins exportinriktning 1980 jämfört med 1970 inte har förändrat sig på något avgörande sätt med ett enda undantag. Det undantaget utgör länets instrumentindustri som ökat sin exportandel från knappt 20 % till 85 % mellan 1970 och 1980, vilket innebär en avsevärt högre andel än för landet som helhet som har omkring 50 %. Exportökningen i länet hänförs sig i stort sett till två företag - Gambro AB och Viggo AB. I länsstyrelsens utredning av verkstadsindustrin i Malmöhus län

konstateras också att exportandelen hos länets verkstadsföretag är högre än i riket—63 resp. 52 %. Detta är fallet trots att det exportinriktade storföretaget Tetrapak inte ingått i analysen. Skulle detta företag räknas in ökar exortandelen från 63 till 78 %.

Malmöhus läns näringsgeografiska förutsättningar

Malmöhus län ingår i Öresundsregionen som är Nordens tätast befolkade område med ett befolkningsunderlag på 2,3 miljoner invånare. Länets geografiska läge är gynnsamt för industriell verksamhet. Närheten till kontinenten och EG-marknaden bör också ha positiv inverkan på industrietablering och industriexpansion i länet. Likaså medför de unika markförhållandena med djupa jordlager att det i allmänhet är relativt billigt och lätt att bygga, dra ledningar och anlägga vägar i länet. Det milda klimatet bidrar även till att sänka bygg- och uppvärmningskostnader. Den högavkastande jordbruksmarken är en förutsättning för det högt utvecklade jordbruket i länet. Livsmedelsindustrin och i viss mån även förpackningsindustrin och delar av den kemiska industrin har kopplingar till länets jordbruk. Dessa tre industribranscher har utvecklats till att bli mycket betydelsefulla inslag i länets industri. En stor del av jordbruksmarken i länet är som ovan framhållits av mycket hög kvalitet. I länet ligger flertalet tätorter i områden med jordbruksmark av hög kvalitet. Det är därför uppenbart att bebyggelseutvecklingen i viss utsträckning även måste ske på högvärdig jordbruksmark. Sedan mitten av 1970-talet har länsprakttagandet av jordbruksmark för industri och bostadsändamål, vägar, serviceutbyggnad m. m. debatterats i olika sammanhang. Vi anser att behovet att spara god jordbruksmark medför särskilda krav på planering och lokalisering av nya industri- och bostadsområden. Av länsstyrelsens redovisning av markhushållningsprogrammet framgår emellertid att man kan förvänta en avsevärd minskning av markbehovet för bebyggelse under de närmaste åren jämfört med de två närmast föregående decennierna. Det bör därför enligt vår uppfattning vara lättare att nu göra en rimlig avvägning mellan å ena sidan kravet på markhushållning, å andra sidan de regional- och energipolitiska intressena samt det arbetsmarknadspolitiska målet att uppnå en så god sysselsättning som möjligt. Nu är tillgången på lämpligt belagna och utrustade industriområden en grundförutsättning för industriell expansion i länet. Samtidigt medför behovet att spara god jordbruksmark särskilda krav på planering och lokalisering av nya industriområden. Våren 1980 genomförde länsstyrelsen i samarbete med Sydvästra Skånes kommunalförbund (SSK) en sammanställning över ledig och planerad industrimark i länets kommuner. Sammanställningen visar att flertalet av länets kommuner hade en god beredskap för att kunna erbjuda nystartade och expanderande industrier och andra företag lämplig mark. Även om speciella regler eller riktlinjer av central karaktär för markhushållningen i Skåne inte syns vara

lika påkallade som tidigare håller vi fast vid det markhushållningsprogram som riksdagen har fattat beslut om. Enligt detta beslut skall kravet på att tillgodose jordbrukets, skogsbrukets och friluftslivets intressen vägas mot möjligheterna att tillgodose bostadsförsörjningsbehovet och önskemålet om goda lokala arbetsmarknader. Härvid bör självklart även "naturvårdens och kulturminnesvårdens intressen beaktas". I nuvarande situation bör det vara lättare än tidigare att göra dessa avväganden.

Ny teknik

Industrins möjligheter att konkurrera framgångsrikt på internationella marknader kommer under 1980-talet att till stor del bero på i vilken utsträckning man använder ny teknik i administration, konstruktion, produktion och distribution samt i företagens produkter. Företagens möjligheter i länet att följa med i och även ligga i frontlinjen av den tekniska utvecklingen är goda bl. a. med hänsyn till deras möjligheter att utnyttja Lunds universitet och tekniska högskolan. Ett mer utvecklat FoU-arbete skulle ge väsentligt utökade möjligheter för industrin att förbättra sina produktionsprocesser och produkter genom att företagen därvid får tillgång till högt kvalificerad expertis från universitetet. För universitetens del innebär ett utökat samarbete med industrin att vunna forskningsresultat snabbare kan omsättas i produktion. Dessutom kommer forskarnas och lärarnas kunskaper om och förståelse för industrins produktionsmiljö och problem att öka. Industrins möjligheter att samarbeta med universitet och forskningen kommer ytterligare att förbättras genom utbyggnaden av forskningsbyn IDEON i Lund. Genom forskningsbyn IDEON skapas ett forum där forskningen och näringslivet kan mötas, där företagen kan driva utvecklingsprojekt och där s. k. avknopningsföretag kan bedriva utvecklingsverksamhet. I första hand har industrin varit intresserad av kontakter med forskare från de tekniska, naturvetenskapliga och medicinska fakulteterna. Bland de företag som flyttar in i byn under 1983–1984 kan nämnas Ericsson Radio System AB och Perstorp AB. Verksamheten i forskningsbyn IDEON påbörjades i provisoriska lokaler i september 1983. Planerna är att byggandet av den permanenta anläggningen påbörjas våren 1984 och kommer att omfatta 12 500 m² våningsyta. Uppförande och förvaltning av anläggningen kommer att handhas av ett nyligen bildat fastighetsbolag.

I den av länsstyrelsen utförda verkstadsindustristudien diskuterades införandet av ny teknik i form av datorstödd konstruktion CAD (Computer Aided Design) och datorstyrd tillverkning CAM (Computer Aided Manufacturing). Huvuddelen av de intervjuade företagen i rapporten anser att införandet av CAD/CAM-teknik i produktionen kommer att ske under 1980-talet men endast i begränsad omfattning under de närmaste åren. Flera företag anser att man är mycket beroende av att det finns tillgång till

kvalificerad arbetskraft inom bl. a. mikroelektronik och datateknik för att lättare kunna införa den nya tekniken. Företagsledarna vid de undersökta verkstadsföretagen i länet bedömer att bristen på arbetskraft för lämplig utbildning kommer att utgöra ett allvarligt hinder för att kunna utveckla verkstadsindustrin.

Införandet av ny teknik inom verkstadsindustrin innebär utöver CAD/CAM-system även olika former för datorisering av administrativa funktioner samt material/produktionsstyrning (s. k. MPS-system). I dag pågår även uppbyggnad av databaser och underleverantörsregister för lagring av information om produkter och produktionsmetoder. Huvudmän för sådana är bl. a. utvecklingsfonderna och Svenska Mekanförbundet. Databaserna avses fungera som en förmedlande länk mellan företag som söker tillverkningstjänster och företag som kan utföra dessa. En uppbyggnad av sådana databaser kan medverka till att länets företag får bättre kunskap om varandra och därigenom bättre kunna utnyttja det egna länets produktionsresurser. Som ett led i att stärka industrins konkurrenskraft i länet är det därför viktigt att på skilda sätt stödja uppbyggnaden av produktionsbaser.

Det är främst de medelstora och stora verkstadsföretagen som har en mera regelbunden kontakt med högskolan. Småföretag utnyttjar sällan högskolan regelbundet, och i de flesta fall enbart när det gäller att lösa specifika konstruktions- och produktionsproblem. Det är därför mycket angeläget att möjligheter skapas för att påskynda införandet av ny teknik i småföretagen. Detta är viktigt inte minst mot bakgrund av att tre fjärdedelar av arbetsställena i länets verkstadsindustri har färre än 50 sysselsatta och därmed mycket begränsade resurser för utvecklingsarbete. Det är enligt vår uppfattning därför mycket väsentligt att det av riksdagen beslutade verkstadstekniska utvecklingscentret i Lund snarast inrättas. Eftersom så många är anställda i länets småföretag måste möjlighet skapas för att dessa också skall kunna etablera sig vid utvecklingscentret i Lund. En väg som bör prövas i det sammanhanget är en särskild hyresnivå för småföretagen inom IDEON, så att de kan betala sina lokalkostnader.

Vid institutionen för maskinkonstruktion vid tekniska högskolan i Lund har bildats ett produktförnyelse- och konstruktionsforskningscentrum (PKC). Syftet med PKC är att skapa en enhet som bedriver forskning och utbildning samt utgör en referens- och försöksanläggning för nyskapande utvecklings- och konstruktionsverksamhet.

PKC skall också verka för att ny konstruktionskunskap sprids samt att kunna ge intresserade företag rådgivning och möjlighet till att delta i försöksprojekt. Institutionen för maskinkonstruktion har en kompetens inom detta område som är unik för Sverige med ett omfattande samarbete och utbyte med Europas ledande högskolor. Vi anser att utbyggnaden av PKC är ett riksintresse och bör stödjäs. Den av riksdagen nyligen beslutade introduktionen av gas i Sydvestskåne skapar förutsättningar för etableringar

av ny industri, dels processindustri, dels industri för tillverkning av gasenergiutrustning. Föra att utveckla gasteknologin i regionen har ett gasteknologiskt institut nyligen bildats i anslutning till Lunds tekniska högskola. Vi anser att institutets verksamhet bör stödjas. I länet utvecklas f. n. två system för framställning av bränsle i form av kolvätskeblandningar – Carbogel samt Fluid Carbon. När de nya kolvätskemethoderna blir färdiga att tas i bruk kommer de att radikalt förbättra möjligheterna att hantera och förbränna kol samtidigt som möjligheterna att tillgodose miljökraven förbättras. Den nya koltekniken väntas medföra betydande industriella satsningar på tillverkning dels av kolbränsle, dels utrustning för hantering och förbränning av nya bränslen.

Lunds universitet

Lunds universitet är Nordens största samlade institution för forskning och högre utbildning. Många av de ca 5 000 forsknings- och utvecklingsprojekt som pågår vid universitetet plus tekniska högskolan har näringslivet som uppdragsgivare. Universitetet har ca 4 000 forskare som täcker de flesta ämnesområden. Efterfrågan på universitetets medverkan i den samhälleliga regionala utvecklingen har alltmer markerats. Från myndigheter, organisationer, näringsliv och andra intressenter i samhället ställs i allt högre grad krav på aktiva insatser från universitetets sida vad gäller externfinansierad forskningssamverkan och forskningsinformation. Genom bredden i Lunds universitets verksamhet har universitetet unika möjligheter att medverka i det regionala samhällsbyggandet. Samtidigt ställer denna utveckling krav på ändamålsenliga former för universitetets kontaktverksamhet.

Huvuddelen av universitets forskningsverksamhet bygger på direktkontakter bland externa intressenter och forskare/institutioner. Den allt mer omfattande efterfrågan på universitetets tjänster har dock markerat behovet av en samordning av universitetets centralt organiserade kontakt- och informationsverksamhet. En enhet för forskningssamverkan har inrättats till vilken har knutits centrala resurser för kontaktsekreterarefunktioner samt verksamheten med kontaktforskare som under 1982/83 införlivats i universitetet. En regional referensgrupp för universitetets centralt organiserade kontakt- och informationsverksamhet har inrättats. Gruppens verksamhet har som syfte att stimulera och utveckla ändamålsenliga former för samverkan mellan universitetet och näringslivet i den södra högskoleregionen. Det är i det sammanhanget viktigt att universitetens kontakter med näringslivet kan bevaras och att de specialiteter som finns utvecklade inom olika delar av Lunds universitet får vara kvar. Vi tänker i det sammanhanget bl. a. på kontakten mellan de båda lasarettens olika kliniker och den framstaende läkemedelsindustrin som finns i regionen.

Avslutning

Vi har i den här motionen sökt visa på nödvändigheten att satsa på de delar av vårt land som har verkliga tillväxtmöjligheter. Visst är det viktigt med regionalpolitik, men det är ännu viktigare att vi ser till att öka möjligheterna att skapa riktiga arbeten. De senaste årens många beslut har dess värre tenderat i fel riktning.

Malmöhus län är ett av de områden i vårt land där möjligheterna till ekonomisk tillväxt är stora. Den främsta anledningen till detta är geografisk – vi ligger mitt i Europa!

Det kan naturligtvis synas överdrivet att jämföra tänkbara framtidscentra i Sverige med sådana i andra länder. Men det finns ändå anledning att ställa frågan varför den s. k. kiseldalen – Silicon Valley – har utvecklats som den gjort i Kalifornien. Varför ligger egentligen Silicon Valley i Kalifornien och inte någonstans i Sverige – t. ex. Malmöhus län?

Svaret är troligen att man där har ett öppet och tolerant klimat, där nytänkandet är accepterat. Byråkrati, regleringar och skattetryck är tämligen begränsade.

Vilka politiska beslut kan då *stimulera* utvecklingen? Ja, vi har talat om några i *det större perspektivet*: Lägre skatter, minskad byråkrati, mindre offentlig sektor, avregleringar, skulle sannolikt vara positiva för vårt land.

I *det mindre perspektivet* – för utvecklingen i Malmöhus län – är det en nödvändighet med:

- Förbättrade kommunikationer till lands, till sjöss och i luften. För Öresundstrafiken är det väsentliga inte om denna går över en bro, genom en tunnel eller på färjor. Det viktiga är goda kommunikationer. På kort och medellång sikt når vi troligen bäst detta mål genom att ge färjetrafiken möjligheter att utvecklas.
- Vi måste ge den nystartade forskningsbyrån IDEON i Lund expansionsmöjligheter.
- Vi kan stimulera ny industri som växer fram, kanske på grund av uppfinningsrikedomen efter strukturkriserna.
- Vi måste se till att jordbruket inte drabbas av nya avgifter och pålagor.

Den här typen av satsningar kommer på sikt att visa sig vara bästa sättet att minska en alltför hög arbetslöshet.

Den utveckling som visat sig vara möjlig i många andra delar av världen kan bli möjlig också i Sverige. Då startar den lämpligen i *M* – län – Malmöhus län – *M*öjligheternas län.

Hemställen*

Med stöd av det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående en förbättring av kollektivtrafiken bl. a. vad avser vissa järnvägslinjer samt om införande av biltåg.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående bibehållen flygtrafik på linjen Sturup – Kastrup och om öppnande av flyglinjer från Sturup till vissa större europeiska städer.
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade regler för avgifter i chartertrafik och för veckoslutscharter till Sverige.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående behovet av underhåll av befintligt vägnät.
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående behovet av förbättringar i färjetrafiken i Öresund.
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående fyravgift för den tvärgående trafiken på Öresund.
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående behovet av en snar lösning av frågan om tågfärjeförbindelserna mellan Skåne och kontinenten med sikte på tågfärjeförbindelser mellan Helsingborg och Köpenhamn samt mellan Trelleborg och Travemünde.

Stockholm den 23 januari 1984

PER STENMARCK (m)

RUNE RYDÉN (m)

BO ARVIDSON (m)

OLLE AULIN (m)

* Se även motionerna 2117–2121.