

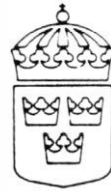
Motion till riksdagen

1989/90:A52

av Gunnar Nilsson m.fl. (s)

med anledning av prop. 1989/90:76

Regionalpolitik för 90-talet



Mot.
1989/90
A52–53

Den regionalpolitiska propositionen bygger på den regionalpolitiska kommitténs utredning som valt att endast analysera situationen i de prioriterade och direkt angränsande områdena. Och den i betänkandet omtalade analysen av mellanstädernas utveckling, som skulle utgöra grunden för kommitténs förslag till prioriteringar av mellanstäder, har inte utförts eller är i vart fall inte redovisad i betänkandet.

Kommittén skulle kanske ha studerat frågeställningarna i ett framtidsperspektiv med hänsyn till att utredningen hade att behandla regionalpolitiken inför 90-talet. Kommittén borde även ha kunnat analysera konsekvenserna av en allmän avreglering och EG-anpassning i Sverige och samtidigt väga in dessa faktorer vid prioriteringen av geografiska områden.

I denna motion vill vi beskriva och belysa den situation och de problembilder som råder för det skånska landskapet och som i vissa delar får bedömas som mycket allvarliga ur regionalpolitisk synvinkel.

Kristianstads län

I utredningen har Kristianstads län betraktats som en del av det "expansiva" Skåne. Det kan äga sin riktighet att delar av Skåne är expansivt, men detta gäller endast för västra delen av såväl Malmöhus- som Kristianstads län. De östra delarna av Skåne uppvisar dock inte stor likhet med de västra. Snarare är det så att förhållandena i de östra delarna är helt identiska med de som råder i de östra grannlänskommunerna.

Förklaringen till att delar av Kristianstads län inte ingår i sydöstra Sverige kan sökas i att i underlagsmaterialet (SOU 1989:12 s. 19) koncentreras intresset kring utvecklingen i fem andra regioner och Skåne behandlas inte särskilt.

De båda Skånelänen har behandlats gemensamt. Kristianstads län är ett eget län och kan i ekonomiska och statistiska sammanhang inte tillsammans med Malmöhus län redovisas som Skåne.

Detta förhållande är lätt att inse om man betänker att enbart Malmö kommun med 22 % av Skånes folkmängd och 28 % av arbetstillfällena utgör 1,4 % av Skånes yta. Malmö har lika stor folkmängd som 12 av kommunerna i Kristianstads län (Hässleholm frånräknat), och Malmö har därtill 10 000 arbetstillfällen fler på 1,4 % av Skånes yta än hela Kristianstads län som utgör 55 % av Skåne.

Förhållandena i Kristianstads län har inte närmare analyserats av kommittén, vilket andra utredningar däremot gjort. I den av I landelskamarbyrån AB upprättade rapporten EG. Sverige och Jobben visas bl. a. hur de olika länen påverkas av en nära anslutning till EG eller vid en förlängning av nuvarande situation. Kristianstads kommun utpekats som en förlorare. Det är endast två län som spås en sämre framtid för det s. k. integrationsfallet.

Anledningen till detta kan sökas i att Kristianstads län på ett påtagligt sätt domineras av jord- och skogsbruk och att det också finns en skyddad traditionell livsmedelsindustri. Därtill kommer en liten forskningsintensiv sektor inom industrin. Även viss kapitalintensiv processindustri förekommer, men också den kunskapsintensiva industri som nationellt väntas få betydande ökning är liten.

Det finns således betydande risker för den framtida utvecklingen i Kristianstads län, och för delar av länet är även nuvarande förhållanden sådana att de inte märkbart skiljer sig från sydöstra Sverige.

Prognosen inför 1990-talet är direkt hotfull. Det förslag som presenterats till framtida jordbrukspolitik med avregleringar har inte tillräckligt beaktat de problem som kan uppstå i Kristianstadsbygden, där jordbruket och livsmedelsindustrin har en så dominerande ställning. Ingen annanstans i landet – om vi då bortser från Gotland – sysselsätts en så stor andel av arbetskraften i jordbruk och livsmedelsindustri. I östra Skåne är även frukt- och bärödling samt fiske viktiga näringar. Inte mindre än 46 % av de industrisysselsatta arbetar inom livsmedelsindustrin, samtidigt som övrig industri ligger under riksmedeltalet för sysselsättning. Det finns således ett behov av satsningar inom övrig tillverkningsindustri.

Inom Österlenområdet, dvs. Simrishamn och Tomelilla kommuner, arbetar inte mindre än 25 % av alla sysselsatta i jordbruket eller livsmedelsindustrin. Motsvarande siffra för exempelvis Blekinge är ca 10 %. Österlen har redan genom rationaliseringar inom odling och livsmedelsförädling utsatts för stora påfrestningar.

Simrishamn har en stor fiskeflotta som sysselsätter ca 225 yrkesfiskare. Sillfisket som är av stor omfattning kommer att drabbas hårdast vid en avreglering. De medel som nyligen beviljats för forskning på fiskeområdet bör företrädesvis användas till forskning om förhållandena i Östersjön och forskningen bör ha sin bas i sydöstra Sverige. Vi förutsätter att denna bas i form av ett Östersjöns havsfiskelaboratorium förläggs till Simrishamns kommun.

Enligt av lantbruksnämnden gjorda beräkningar drabbas närmare 5 000 personer i Kristianstads län om jordbruksproduktionen minskas med 10 % och sockerbets- och fabrikspotatisodlingen därtill faller bort. Det finns vidare uppgifter från länsarbetsnämnden som gör gällande att 60 % av de 1 500 jordbrukarna i länet överväger att inte fortsätta som hittills, medan omkring 600 av dessa planerar att avveckla sina rörelser.

De signaler som finns gällande nedläggning av sockerbruk, regementen, minskat statligt ansvar för järnvägen etc. gör det extra tungt för länet.

Konsekvenserna av den väntade omställningen inom jordbruks- och livsmedelssektorn måste analyseras. Den strukturomvandling och avreglering av jordbruksnäringen och livsmedelsindustrin som kommer måste ske under acceptabla former så att sysselsättningen tryggas för framtiden. Statsmak-

terna måste utifrån sitt totalansvar för den närings- och regionalpolitiska utvecklingen i vårt land ta initiativ till en konsekvensanalys av hela denna omvandlingsprocess. Och till den kommande jordbruks- och livsmedelspolitiska propositionen bör det kopplas riktade åtgärder i avsikt att ge östra Skåne en likartad utveckling som för västsidan.

Även om sydöstra Sverige med Blekinge inte är ett prioriterat område i den nu aktuella propositionen, finns det anledning att påpeka att det vid en jämförelse är svårt att visa att Österlen i något avseende skulle vara i ett bättre läge än Blekinge. Det är snarare så att Österlen, med de variabler som kommittén ansett vara viktiga, uppvisar klart sämre förhållanden än vad som är fallet i Blekinge. Blekinge län har i stället genom en särskild proposition (1989/90:66 om särskilda regionalpolitiska insatser i Blekinge län m.m.) tillförts särskilda stödåtgärder till ett belopp om 147 milj.kr., vilket får anses som en riktig åtgärd för att denna region skall gå en positiv utveckling till mötes.

Kristianstads län har långsiktiga strukturproblem som ökat under senare år. En förklaring till detta är den minskning som skett av sysselsättningen inom jordbruket. I det fall kommitténs förslag vunnit gehör hos regeringen, vilket nu inte är fallet, borde tidigare nämnda delar av Kristianstads län ingå i sydöstra Sverige och därmed utgöra ett prioriterat område.

Det finns i sammanhanget anledning att påpeka att Kristianstads län har ett mycket begränsat länsanslag för regionala utvecklingsinsatser. Anslaget uppgår under innevarande budgetår till 3,5 milj.kr. Det är befogat att Kristianstad får en större del av de samlade länsanslagen.

Förutsättningarna för olika regioners utveckling förbättras främst genom infrastrukturella investeringar. En positiv utveckling i hela det skånska landskapet kan uppnås bl.a. genom förbättrade kommunikationer från östra Skåne till Malmö-Lund-regionen. En annan avgörande faktor är ett gott utbildningsutbud på såväl gymnasial som postgymnasial nivå.

I det fall det hade blivit aktuellt med av kommittén föreslagna prioriterade mellanstäder hade Kristianstads kommun uppfyllt alla kriterier för detta. Historiskt sett har förbindelserna varit goda med Blekinge, bl.a. via kustbanan för järnvägstrafik och E 66. Dessutom utgör Kristianstad en differentierad arbetsmarknad för östra delen av Kristianstads län och för västra delen av Blekinge med fler än 700 inpendlare från grannlandet. Kristianstad har emellertid en mellanställning genom det på den ena sidan expansiva Växjö-området och på den andra sidan Malmö-Lund-området, vilket gjort det allt svårare att hävda kommunens betydelsefulla roll som länk mellan dessa områden. Det krävs därför kraftfulla insatser inom många sektorer.

Det utmärkande för Kristianstads näringsliv är att detta i hög grad är fjärrstyrt, dvs. ledningen/ägarna finns i andra delar av Sverige eller världen. Som exempel kan nämnas Ericsson, Kronfågel och Riksost i Stockholm, Sean Syd i Malmö samt Novia, Kone och Danogips i utlandet. Denna stora grad av fjärrstyrt näringsliv gör det svårare att från Kristianstads kommuns sida agera när olika beslut om indragning etc. fattas.

Staten har på 1980-talet flyttat stora delar av sin verksamhet från Kristianstad. Många av de problem som finns i regionen har sin grund i en medveten kursändring av statliga beslut beträffande jordbruk, förädlingsindustri, för-

svar m.m. Staten har som en följd av detta också ett ansvar för att delvis skapa förutsättningar för erforderlig förnyelse. Detta kunde ha skett genom att östra Skåne och Kristianstad som mellanstad fått ingå i ett prioriterat område. Vidare bör Kristianstad komma i fråga när statlig utlokalisering åter blir aktuell. Sådan statlig insats har aldrig tidigare förekommit, utan i stället har endast indragningar kommit i fråga.

Det kan inte vara rimligt att fasta forskningsresurser inom utrustnings- och kostnadskrävande områden byggs upp vid samtliga högskoleenheter. Det är däremot viktigt med forskningsverksamhet av något slag vid samtliga högskolor för att stärka forskningsanknytningen till universiteten och till regionens näringsliv och kultur. Högskolan i Kristianstad måste få samma möjligheter som andra högskolor i landet.

Som anges i propositionen har utbildningsinsatser en stor betydelse för en positiv regional utveckling, och det finns därför anledning att framhålla betydelsen av att den statliga högskolan som finns i regionen ges möjlighet att utvecklas. Högskolan i Kristianstad bör ges utrymme och resurser för såväl forskning som utbildning inom grundnäringarna jordbruk och livsmedel. Högskolan i Kristianstad måste ges samma utvecklingsmöjligheter som skolorna i Växjö, Kalmar och Karlskrona.

Om man sedan betänker de strukturomvandlingsproblem som regionen kommer att drabbas av är det oundgängligen nödvändigt att vidareutbildning och vuxenutbildning ges ökade möjligheter med statligt stöd.

Kommittén föreslog att vägnätet i sydöstra Sverige skulle förbättras bl.a. genom satsningar på riksväg 23 och E 66, främst delen Karlskrona–Kalmar. Detta har inte närmare följts upp i propositionen. E 66 är den mest betydelsefulla trafikleden av de föreslagna, men även riksväg 23 har en stor betydelse för kontakterna mellan kontinenten och södra – sydöstra Sverige. Det är därför av stor regionalpolitisk vikt med förbättringar av dessa vägar. En god och jämn standard vad avser E 66 betyder att den bör byggas ut från Malmö–Lund-området mot Karlskrona–Kalmar. Det är därför viktigare att åtgärder på E 66 genom Kristianstads län vidtas före åtgärder genom Blekinge och Kalmar län, om den regionala samverkan skall få bästa tänkbara förutsättningar att utvecklas. För södra Sverige är det även av stor betydelse att frågan om förbindelserna över Öresund får sin slutliga lösning. Kommunikationerna på Österlen är dåligt utbyggda. En avsevärd förbättring av kommunikationerna mot främst Malmö–Lund-området är nödvändig. Det är vidare av betydelse att kustbanan mellan Kristianstad och Karlskrona upprustas och elektrifieras samt blir en länsjärnväg.

Malmöhus län

Enligt de direktiv som lämnades för kommitténs utredning angavs att storstadsregionernas betydelse i det nationella utvecklingsförloppet borde analyseras för att klargöra vilken roll tillväxten i dessa regioner har för den ekonomiska utvecklingen i Sverige. Det kan dock konstateras att storstadsregionernas betydelse för utvecklingen i landet och i de olika landsdelarna inte redovisats, utom vad då gäller Stockholmsregionen. Det är en brist att kommittén exempelvis inte alls funnit anledning att behandla vilken betydelse

storstadsregionen Malmö-Lund har för utvecklingen i Sydsverige. Regionalpolitiken är en politik för hela landet, inte enbart för vissa utpekade landsdelar.

I flera avseenden framstår storstadsregionerna Malmöhus län och Göteborgs och Bohus län som mer realistiska alternativ vid en avlänkning av tillväxten i huvudstadsregionen. Om de s.k. mellanstäderna hade blivit verklig hade det varit angeläget att föra in de två storstadsregionerna i den södra och västra landsdelen som en nivå mellan Stockholm och mellanstäderna.

Kommitténs uppfattning är att vid en förstärkning av mellanstäderna borde många regioner kunna bli mer robusta och mindre sårbara. Samtidigt minskar skillnaden i servicenivå till storstadsregionerna Göteborg och Malmö-Lund. Mellanstäderna kommer därför att i ökande utsträckning efterfråga kvalificerad service i Stockholmsregionen och på så sätt bidra till att den negativa överhettningen förstärks i den regionen. Därmed motverkas också ambitionerna att balansera utvecklingen i Stockholmsregionen och att göra olika landsdelar mera självständiga.

Kommittén, och därmed ej heller propositionen, behandlar inte behovet av och förutsättningarna för de regioner som har störst möjligheter att utvecklas till alternativ till Stockholmsregionen. Det är Malmö-Lund som i den sydligaste landsdelen svarar för den mest kvalificerade servicen. Uppmärksamhet måste fästas på att förutsättningar skapas för en fortsatt förstärkning och utveckling i Malmö-Lund av sådana funktioner som är av avgörande betydelse för områdets ställning som centrum för södra Sverige. Om Stockholmsregionen skall kunna få en mera balanserad utveckling och den sydligaste landsdelen skall kunna bli mera robust och självständig är det angeläget att den mest kvalificerade servicen i ökad utsträckning förläggs till Malmö-Lund. Servicen i Malmö-Lundregionen kännetecknas i dag bl.a. av en högt kvalificerad sjukvård, landets mest kompletta universitet, flygplatsen Sturup, kvalificerat kulturutbud inom teater och musik samt närheten till Köpenhamn.

De utländska studier som gjorts visar att stora flygplatser har en mycket avgörande betydelse för näringslivets utveckling inom en radie på ca 20 mil. I dag är det så att Sturup har några utrikeslinjer, men de flesta utlandsresenärerna från Sydsverige reser från Kastrup eller Arlanda. Situationen är emellertid den att kapaciteten vid både Kastrup och Arlanda börjar bli ansträngd. Det är mot denna bakgrund angeläget att klarlägga om Sydsverige i stället kan samla sig kring en utbyggnad av Sturups flygplats och därmed få den motor för näringslivet som behövs. Eftersom livsmiljön tillmäts en allt större betydelse vid val av bostadsort och tillgången på arbetskraft vid val av lokaliseringsort borde en satsning på Sturup förstärka hushållens och företagets möjligheter att utvecklas även i de svagare regionerna i den södra landsdelen. Det är också mycket beklagligt att det finns beslut om att lägga ned områdeskontrollcentralen för flygtrafikledning vid Malmö-Sturups flygplats. Områdeskontrollcentralen måste få kvarstå.

Det finns stora obalanser i Skåne med den starka befolkningskoncentrationen till den västra regionen. Den expansiva delen av näringslivet och den kvalificerade servicen är i ännu högre grad koncentrerad till detta område. Samhällsutvecklingen i den sydöstra delen av Skåne liknar dock i många av-

seenden den som gäller för den sydöstra landsdelen. Sydöstra Skåne har exempelvis brist på arbetstillfällen, bl.a. till följd av jordbrukets och fiskets tillbakagång, svagt serviceunderlag samt otillräckliga kommunikationer. Det är därför angeläget att statsmakterna vidtar särskilt riktade åtgärder i avsikt att förstärka regionens näringsliv och infrastruktur och därmed förbättra situationen i sydöstra Skåne.

Med hänsyn till jordbrukets stora betydelse i Malmöhus län och väntade förändringar med anledning av ny livsmedels- och jordbrukspolitik kan produktionen av biobränsle bli särskilt betydelsefull för jordbrukarna i länet.

Det är mycket som tyder på att investeringarna i infrastruktur kommer att bli omfattande under 1990-talet.

Under senare år har länsstyrelserna fått ett ökat inflytande över investeringsplanerna inom bl.a. kommunikationsområdet och arbetar för att åstadkomma goda systemlösningar. Många av objekten är av den omfattningen att de kräver samarbete mellan flera län. Som exempel på sådana samverkansprojekt där länsstyrelsen i Malmöhus län är engagerad är väg E 66, järnvägen Malmö-Ystad-Simrishamn och västkustbanan. Vid de överläggningar som förs om projekt av nationellt intresse borde man även delta på central nivå. Den centrala nivåns engagemang bör bl.a. inriktas på att tillförsäkra och fördela investeringsmedel på ett sådant sätt att olika delprojekt kan genomföras i den ordning som ger störst samhällsekonomisk nytta.

En ökad decentralisering från den centrala till den regionala nivån kombinerat med tydliga mål för verksamheten ökar genomslagskraften i regionalpolitiken. Det finns emellertid förhållanden där ett centralt ansvar och tydliga mål är särskilt angelägna och där dessa kan bidra till en gynnsam regional utveckling. Detta gäller exempelvis utbyggnaden av den nationellt betydelsefulla infrastrukturen. I Sydsverige är det särskilt angeläget att statsmakterna preciserar sitt ansvar för uppbyggnaden av t.ex. stomjärnvägsnätet. Det kan inte vara rimligt att exempelvis länen vid västkustbanan skall ta ett ytterligare ansvar för uppbyggnaden av en nationellt viktig förbindelseled genom finansiering via länstrafikanlagen.

Landsbygdsutvecklingen kräver bl.a. att särskild uppmärksamhet ägnas jordbrukets omställning. Det är av stor vikt att förutsättningar utvecklas för kombinationsföretagande samt att möjligheter skapas för att utveckla alternativa grödor för de arealer som tas ur bruk för livsmedelsproduktion.

Kommittén borde ha ägnat större uppmärksamhet åt skillnaderna mellan de tre storstadsregionerna och då främst mellan huvudstadsregionen och övriga regioner. Därutöver borde även de inomregionala skillnaderna ha studerats företrädesvis mellan centralorten och förortskommunerna.

I betänkandet anges att storstadsområdena är entydiga "vinnare" vad avser befolkningsutveckling under 1980-talet. Om utvecklingen hade analyserats med början från mitten av 1970-talet hade det framkommit att Storstockholm ökat med 8,4 %, medan Stormalmö endast ökat med 2,7 % fram t.o.m. 1988. Denna ökningstakt är lägre än genomsnittet för riket som uppgick till 3,1 %. Centralorten Malmö fick under perioden 1976-1988 vidkännas en minskning med 5 % samtidigt som övriga kommuner i regionen ökade med sammanlagt 11 %.

Mellan Malmö och landsbygdskommunerna finns det vissa likheter, såsom

åldersstrukturen. Relativt få barn och många personer i högre åldrar är det som kännetecknar såväl storstäder som glesbygdskommuner. Detta förhållande återspeglas också i det födelseunderskott som Malmö haft under varje år sedan 1976. Malmö och Göteborg har extremt låga förvärvsfrekvenser för män, och enligt folk- och bostadsräkningen 1985 var det endast fyra kommuner i Norrbottens län som hade lägre tal än Malmö.

Av de underlagsrapporter som presenterats inom ramen för storstadsutredningen framgår att det finns skillnader i utvecklingsmönster mellan de tre storstadsregionerna. Stockholm har fått en alltmer dominerande roll i det nationella systemet, vilket medfört att varken Göteborg eller Malmö kan uppvisa den näringsmässiga bredd som är en förutsättning för konkurrens med Stockholm. Det finns en risk för att Göteborgs- och Malmöregionerna kan komma att reduceras till befolkningsstora regionala servicecentra. Det finns dock olika tillväxtförutsättningar inom Malmöregionen, där Lund har större möjligheter att expandera än vad som är fallet för Malmö.

I Malmö är förhållandet sådant att industrin fortfarande domineras av mogna branscher med begränsade tillväxtpöjligheter, varför expansion av Malmös näringsliv är beroende av en hög nationell tillväxt.

Stockholmsregionen dominerar i allt högre grad som varande ett nationellt centrum, och Göteborgsregionen har på motsvarande sätt bibehållit sin roll som ett industriellt centrum. Till följd av en svag utveckling av industrin har däremot Malmöregionen omvandlats till att enbart fungera som servicecentrum för södra Sverige. Arbetslöshetsnivån i Malmö ligger klart över riksnivån och har en omfattande ungdomsarbetslöshet, medan Stockholm sedan lång tid tillbaka legat på en nivå under riksgenomsnittet.

De stora skillnaderna mellan Stockholm och de båda andra storstäderna borde ha belysts på ett klarare sätt av kommittén. Om man skall döma efter storstadsutredningens slutsatser är det en felaktig bedömning av kommittén att storstäderna tillhör de delar av landet som under de senaste åren fungerat bäst i ekonomiskt hänseende.

Malmö utgör, liksom många städer av mellanstorlek, en viktig länk mellan huvudstadsregionen och en större region, i detta fall södra Sverige. Det är även fortsättningsvis av stor betydelse att Malmö får behålla en sådan funktion. Det är däremot inte riktigt att Malmö skall jämföras med Stockholm som en region där tillväxten skall minskas. I stället borde Malmö finnas med bland de orter som behöver förstärkas genom en avlänkning av en del av tillväxten inom huvudstadsområdet.

Malmö har dåligt utvecklade kunskapsintensiva branscher samt en lägre utbildningsnivå hos arbetskraften än förväntat. Det är angeläget för en positiv regional utveckling att Malmöregionen får fungera som ett centrum och en stödjepunkt för södra Sverige genom att tillgodose behovet av utbildning och forskning på olika nivåer.

På transportsidan är det viktigt att järnvägsnätet i södra Sverige rustas upp bl.a. med byggandet av dubbelspår mellan Malmö och Göteborg. Miljöbestämda restriktioner gör det nödvändigt att transporterna i täta stadsregioner i högre grad än nu baseras på spårbunden kollektivtrafik.

En annan viktig fråga inom kollektivtrafikområdet är därför den idéskiss som miljödelegationen Västra Skåne nu lagt fram om regionala snabbspår-

vägar runt Malmö–Lund och Helsingborg. Detta skulle kunna bli ett nytt och effektivt inslag i den västskånska trafikförsörjningen. Huvudsyftet är att åstadkomma miljöförbättringar dels genom ökad kollektivandel, dels genom att trafiksystemet i sig självt blir mera miljövänligt. Orsakerna till att miljödelegationen exempelvis väljer att framhålla den lätta spårtrafiken skall främst sökas i att de tekniska lösningarna redan finns, miljöeffekterna är direkta och omedelbara samt att erfarenheterna från utlandet är mycket positiva. Med hänsyn till att de negativa miljökonsekvenserna och trängselproblemen i de västskånska städerna ökar till följd av att bilismen blir mer omfattande, kan det inte bortses från behovet av ett statligt stöd för ett system med regionala snabbspårvägar. Behovet av västkustbanans nya sträckning kvarstår dock i oförändrad omfattning.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att möta östra Skånes långsiktiga strukturproblem inför 1990-talet,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om länsanslagen i Kristianstads län,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade väg- och järnvägsinvesteringar och andra infrastrukturella satsningar i Kristianstads län,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att utveckla Malmöregionen som storstadsregion och alternativ till huvudstadsregionen,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av kollektivtrafiken i västra Skåne.

Stockholm den 23 mars 1990

Gunnar Nilsson (s)

Börje Nilsson (s)

Kurt Ove Johansson (s)