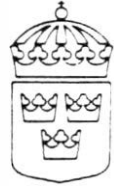


Motion till riksdagen

1989/90:N347

av Håkan Hansson m.fl. (c)

Skånes utveckling



Mot.
1989/90
N347

I. Förändringens vind blåser!

Vi lever i en tid med snabba förändringar! Internationaliseringen inom alla områden går nu med en rasande fart. De begränsningar som nationalstatens gränser hittills uppställt antingen försvinner eller får en underordnad roll. Avstånden mellan människor minskar. Utbyte och förmedling av kunskap, erfarenhet och kompetens öppnar nya möjligheter, suddar ut motsättningar och skapar ökad förståelse mellan människor och kulturer.

Händelseutvecklingen i Östeuropa talar sitt tydliga språk om vad som håller på att hända. I det samhälle som nu håller på att växa fram med en växande kunskap och insikt bland flertalet om vad som sker, vad som är möjligt kan inte samhällssystem byggt på fåtalets privilegium längre dölja, förneka eller ens hindra kraven på förnyelse.

Internationaliseringsprocessen föder också en motkraft. Det lokala – identitetskänslan till den egna särarten – blir allt viktigare i en allt mer internationaliserad värld. Den kulturella självkänslan och särprägelns tar sig en allt tydligare form inom de mest skilda områden. Även tydliga tecken på detta kan vi se i utvecklingen i Östeuropa. Troligen såväl som i vår egen tillvaro. Självfallet med olika utgångspunkt, skäl och omfattning.

Internationaliseringsprocessen står m.a.o. inte i motsatsställning till den lokala särprägelns. Snarare tvärtom. Förståelsen för särprägel, tradition och det historiska perspektivet blir allt viktigare för att förstå och kunna påverka framtiden. Industrisamhällets expansion och uppbyggnad var en viktig bärare av den materiella välfärds- och standardutvecklingen i samhället. Industrisamhället ledde emellertid till en sektorisering och specialisering som för den enskilde individen många gånger ledde till social utarmning och bristande livskvalitet.

90-talets informations- och kunskapssamhälle kräver kreativitet, dynamik, mångfald och personlig självtillfredsställelse i vid mening. 90-talets informations- och kunskapssamhälle ställer på ett helt annat sätt den enskilda människan i fokus. Det personliga och unika kommer att vara drivkraften. Detta blir de avgörande komponenterna för att samhällsutvecklingen ska kunna tillfredsställa det kommande decenniets människa – hennes behov och värderingar.

Den ekonomiska dynamiken och utvecklingskraften i en region kommer därför att vara avhängig av det kulturella livet, kunskapsutbytet och möjligheterna för snabba och lättillgängliga kontakter med omvärlden.

Mot. 1989/90
N347

Skåne har unika möjligheter

Skåne ligger mindre än en dagsresa med bil, järnväg eller färja till stora europeiska marknader som Västtyskland, Nederländerna, England och Danmark. Med flyg är avståndet 2–3 timmar för att nå de övriga delarna av Europeiska Gemenskapen. Denna närhet till vårt lands viktigaste exportmarknader är helt unik och bör kunna i än högre grad i framtiden öppna stora möjligheter för denna region att utvecklas till ett kraftfält sett i såväl ett nationellt som ett nordeuropeiskt perspektiv.

Utvecklingen har dock under de senaste decennierna varit långsam i landskapet. Sedan den strukturella omvandlingen i näringslivet under 70-talet – och där den s.k. varvskrisen i synnerhet – drabbade flera orter inom regionen har utvecklingen varit ogynnsam.

Skälen till detta hänger i hög grad samman med att det skånska näringslivet fortfarande till betydande delar har det föråldrade industrisamhällets struktur. Den inomregionala infrastrukturen – i synnerhet kommunikationerna – är dåligt utbyggd och samordnad. Även om regionen har ett stort universitet har den vetenskapliga forskningen inte lyckats skapa naturliga avnämare i ett teknik- och kunskapsintensivt näringsliv i regionen.

Detta visar bl. a. den låga expansion och ekonomiska tillväxt som rått under det senaste decenniet i regionen. Genomsnittsinkomsten per innevånare i Skåne understiger idag det svenska genomsnittet samtidigt som befolkningstillväxten inom regionen varit relativt långsam.

Icke förty kan en medveten och offensiv insats såväl från samhälle som näringsliv leda till att regionen med sitt strategiska läge nära Danmark och kontinenten kan utvecklas till ett europeiskt teknik- och kunskapscentra. Men för att detta ska lyckas krävs en helhetssyn på hela regionens villkor, förutsättningar och utvecklingsmöjligheter. En sådan offensiv bör baseras på en bred satsning på vitala områden såsom *kunskapsutveckling, kreativitet, kulturutvecklingen, kommunikationer och kapital – skapandet av en s.k. K-region.*

II. Ett framgångsrikt skånskt näringsliv

Skånskt näringsliv har i likhet med situationen i övriga landet under det senaste decenniet genomgått stora förändringar.

Fram till slutet av 70-talet och början av 80-talet dominerades skånskt näringsliv av tunga branschindustrier som varvsindustrin, gummiindustrin, textilindustrin och viss kemisk industri. Många av de stora företagen inom dessa branscher har och kommer även framdeles att ha en central och viktig roll i den ekonomiska utvecklingen och sysselsättningen i regionen. Många av dessa företag har under den strukturomvandling som pågått under de senaste tio åren lämnat gamla branschområden och gett sig in i nya. De flesta stora skånska företagen har visat sig lyckas väl i denna förändringsprocess.

Flera ligger idag i topp bland de börsnoterade bolagen i Sverige. Förutsättningar för att utveckla nya framtidsinriktade industribranscher som framdeles kommer att utgöra stommen i det skånska näringslivet är stora.

Livsmedelsindustrin, förpackningsindustrin, medicinsk och kemisk industri samt bioteknisk industri utgör redan idag betydelsefulla näringsgrenar. Till detta skall läggas att Skåne har ett av världens mest effektiva och moderna jordbruk.

Regionen har en lång industritradition och ett av landets främsta universitets- och forskningscentra. Goda förutsättningar till anpassning för den nya tidens krav, det geografiska läget mot en ännu viktigare Europamarknad blir nödvändigt för att skånskt näringsliv ska kunna utvecklas och bli en spjutspets i svenskt näringsliv.

Trots ett bra utgångsläge är det viktigt att skapa gynnsamma förutsättningar för näringslivet som helhet och för en näringslivsutveckling och expansion som gagnar alla delar av regionen. Framförallt gäller detta små- och nyföretagandet som spelar en viktig roll för utvecklingen och förnyelsen av näringslivet i länet.

Vi kan konstatera att andelen småföretag som sysslar med export är lägre i Skåne än i övriga landet trots närheten till den europeiska marknaden. Skånsk industritradition och kompetens inom flera branscher, närheten och tillgången till ett av landets största universitets- och forskningscentra samt tillgången på utnyttjningsbara naturtillgångar måste aktiveras för att ytterligare flytta fram det skånska näringslivets position. I synnerhet inom kunskaps- och high-tech-intensiva sektorer. En industribransch som regionen bör ha betydande möjligheter att inta en ledande roll i är inom det biotekniska området. Med tillgången till ett av världens mest effektiva och moderna jordbruksområden bör Skåne ha möjligheter till en framträdande roll på detta område. Andra industribranscher är läkemedelsindustrin, kemisk industri och miljötekniken. För att göra Skåne till en kunskaps- och kompetensintensiv region måste åtgärder vidtas för att skapa starka utvecklingscentra för forskning och teknisk utveckling inom bl. a. områdena bioteknik, medicinsk teknik, miljöteknik och high-tech.

För att skapa en stark näringslivsutveckling i denna riktning krävs att näringslivsfrågorna i de bäde Skånelänen ses samordnat och att Skåne i detta sammanhang ses som en helhet. För skapandet av en offensiv utveckling i det skånska näringslivet krävs en kraftig förbättring och utbyggnad av de inomregionala kommunikationerna inom regionen liksom gentemot övriga landet och kontinenten.

Aktiviteten och utvecklingen på de finansiella marknaderna – penning-, kapital- och aktiemarknaden – har i huvudsak koncentrerats till de börsnoterade bolagen och till Stockholmsregionen. För de små och medelstora företagen i regionen har detta inneburit att dessa ställts utanför den höga aktivitet och goda tillgång på riskvilligt kapital som annars varit kännetecknande för 80-talet. Ett offensivt näringslivsprogram för Skåne måste därför också innehålla åtgärder för att skapa en finansiell marknad och former som tillhandahåller erforderligt riskkapital till ett expansivt nyföretagande.

Det är därför viktigt att ett gemensamt näringspolitiskt organ för de båda Skånelandstingen och Malmö kommun bildas med uppgift att i nära samar-

bete med näringsliv, universitet och forskning, banker och kommunerna skapa en näringspolitisk åtgärdsplan inför år 2000 för att därigenom stimulera en offensiv utveckling av skånskt näringsliv.

Mot. 1989/90
N347

Hela Skåne skall utvecklas

På 60-talet var koncentrationen av näringsliv, befolkning och utveckling till västra och sydvästra Skåne betydande. Detta skapade en obalans inom regionen som på vissa områden skapat direkta glesbygdsproblem. Under 80-talet har dock tillväxttakten i sydvästra Skåne bromsats upp. Detta har för Malmöregionen inte varit helt problemfritt. Under de senaste åren har en ökad ekonomisk aktivitet ånyo kunnat skönjas i denna del av regionen, vilken i hög grad har sin grund i 80-talets kraftiga högkonjunktur men också i en allmän utveckling föranledd bl.a. av avregleringen av valutamarknaden, pågående internationalisering av finansmarknaden, en ökad exportmarknad och i diskussionerna om ett närmande till EG-marknaden. Enligt vår uppfattning är det viktigt med en expansion i alla delar av Skåne för att tillvarata landskapets konkurrensfördelar i en alltmer internationaliserad marknad. Detta är en grundläggande förutsättning för att fullt ut utnyttja den expansionspotential som finns inom hela regionen. Det är därför viktigt att de utvecklingsinsatser med näringslivets medverkan som vidtas, satsningar på inomregionala kommunikationsnätet och satsningen på nya forsknings- och utvecklingscentra sker decentraliserat och att hela regionen får del av de positiva effekter en sådan kan medföra. För att detta ska lyckas krävs en offensiv satsning på det inomregionala kommunikationsnätet.

En ytterligare satsning på Lunds universitet i form av nya s.k. kunskaps- och teknikbyar i likhet med Ideon måste skapas. Samspelet mellan näringsliv och forskning måste ytterligare stimuleras. Att skapa miljöer för den tillämplande forskningen är av särskild vikt för att åstadkomma en förnyelse i näringslivet. Det är viktigt att nya forsknings- och utvecklingscentra, kunskaps- och teknikbyar i samarbete mellan universitet och näringsliv skapas och etableras i olika delar av Skåne.

Informationsteknologins och datateknikens snabba utveckling har revolutionerat produktionsmetoder men också informationsflödet i samhället. Detta gör att koncentrationen av alla utvecklingsinsatser till en ort, med den nya tekniken, inte är vare sig nödvändigt eller önskvärt. I stället kan informationsflöde och kunskapsöverföring ske effektivt mellan flera orter inom regionen. Med den nya informationsteknologin kan s.k. kunskapsbroar eller "think-links" skapas mellan olika utvecklings- och kunskapscentra.

En satsning på ett livsmedelstekniskt centrum, biotekniskt centrum och ett centrum för miljövänlig teknik bör ske i Skåne knutna till Lunds universitet och Kristianstads högskola och grundforskningen, etablerade på tre orter med goda förutsättningar för denna verksamhet. I sammanhanget kan nämnas att den tvärvetenskapliga stiftelsen vid Lunds universitet TEM (teknik, ekonomi, miljö) för närvarande utvecklar ett miljötekniskt centrum i Sjöbo. Målsättningen att göra Lunds universitet till ett internationellt miljöuniversitet måste förverkligas.

Kristianstads högskola måste få spela en ökad roll för småföretagsutvecklingen inom regionen.

Kreativiteten och expansionen på kapitalmarknaden, tillkomsten av en penningmarknad, expansionen på aktiemarknaden och sedermera avregleringen av kreditmarknaden har hittills i huvudsak sugit upp det riskkapital som finns i samhället. Framförallt har expansionen på aktie- och optionsmarknaden genererat betydande kapitalresurser till de stora företagen och börsbolagen. Kapitalrörelserna har i huvudsak koncentrerats till finansmarknadens aktörer i Stockholmsregionen. Denna koncentration på kapitalmarknaden är otillfredsställande. Framförallt är det de icke börsnoterade bolagen och småföretagen som kommit att stå utanför denna utveckling. Framförallt har småföretagens riskkapitalförsörjning – trots ökat kapitalbehov – utanför den traditionella lånemarknaden ytterligare försvårats. Trots att småföretagen idag spelar en obestridlig roll inom svenskt näringsliv och visar sig vara den del av näringslivet som svarar för en stor del av förnyelse och innovation står dessa idag i hög grad utanför en organiserad riskkapitalmarknad. OTC-listan som infördes under de centerledda regeringarna var ett viktigt led i en utbyggd riskkapitalmarknad. En uppföljning av denna för de riktigt små bolagen har inte skett under 80-talet. Det är därför viktigt att en näringspolitik inför 90-talet skapas för att öppna en riskkapitalmarknad även för icke börsnoterade mindre företag. Skattelagstiftningen spelar här självfallet en viktig roll. Vi föreslår att en regional aktiebörs i Skåne skapas för småföretag som idag inte ges plats på vare sig börsens A- och B-listor eller OTC-listan. Härigenom kan Malmöregionen bli ett nytt finansiellt centrum i framväxande K-region i södra Sverige. Genom slopandet av börsmonopolet kan dessutom en s.k. interregional aktiemarknad skapas i området Skåne–Själland och Nordtyskland.

Koncentrationen i näringslivet ökar sårbarheten

Även om länets geografiska läge är gynnsamt för industriell verksamhet, har koncentrationen till vissa industribranscher och till vissa delar av länet skapat ensidiga och begränsade arbetsmarknader. En stor del av sysselsättningen i länet finns i kommuner med en lokal arbetsmarknad av mycket begränsad omfattning. Inom t.ex. Höganäs, Bjuv, Kävlinge och Trelleborg finns minst hälften av antalet industrisysselsatta inom en bransch.

III. Forskning och utveckling

Brist på kvalificerad arbetskraft är i dag ett allmänt och allvarligt problem för små och medelstora företag. Till väsentlig del handlar problemet om att avståndet mellan skola och arbetsliv blivit för stort. Dagens system för praktisk yrkesutbildning ger inte ungdomarna tillräcklig kunskap och erfarenhet under utbildningstiden. Dagens utbildning svarar inte på de nya krav på vare sig teoretiska eller praktiska kunskaper som arbetslivet kräver.

Företagen i Skåne har ofta stora svårigheter att rekrytera kvalificerad arbetskraft med utbildning inom främst verkstadsteknik samt data- och mikroelektronik. Inrättandet av verkstadsskolor och lärlingsutbildning är därför

mycket angeläget. Med hänsyn till de positiva erfarenheter som verkstads-skolor inom olika företag har gett är det berättigat att arbeta för att gymnasial yrkesutbildning i större utsträckning än hittills förläggs till verkstads-skolor. Vid en industriby kan också med fördel utbildningen ske i en verkstads-skola. En uppenbar fördel är att företag har större möjligheter att hålla sig à jour med utvecklingen i fråga om maskiner, datorer, arbetsprocessorer än en skola, som under samma tak skall tillgodose utbildningen inom olika yr-ken.

Intresset för gymnasial lärlingsutbildning är mycket stort och man har mycket goda erfarenheter av den.

En modern arbetsplatsanknuten yrkesutbildning måste tillskapas. En övergång till treåriga yrkestekniska linjer på gymnasieskolan bör genomfö-ras i sin helhet. Åtgärder måste därutöver vidtas för att ytterligare utveckla lärlingsutbildningen som en naturlig och viktig del i utbildningssystemet.

Forskningen viktig för näringslivets förnyelse

Forskningen befinner sig i en ständig förändringsprocess och skall så göra. För att en region som Skåne eller ett land som Sverige skall kunna hävda sig internationellt framför allt inom näringslivsområdet krävs att forskningen ges möjligheter att befinna sig i forskningens frontlinje på så många områden som möjligt. I första hand måste rejäla resurser satsas på grundforskningen som utgör basen för all annan tillämpad forskning och utvecklingsarbete. Grundforskningen måste få utvecklas enligt sina egna villkor.

1. Studiestödet till forskarutbildningen är ur internationell synpunkt mycket dåligt. Centern anser därför att utbildningsbidragen snarast måste ersät-tas med doktorandtjänster med konkurrenskraftiga löner.
2. Medelåldern bland lärare vid universitet är alltför hög. En stor del av lä-rarna går i pension under 1990-talet. Centern anser därför att man under de närmaste åren måste inrätta fler forskar- och lärartjänster för att främja rekryteringsläget.
3. Utrustningssituationen är undermålig på universiteten. Centern anser därför att ökade resurser måste stälas till förfogande för att ersätta förslit-ten och föråldrad utrustning.

Lunds universitet och högskolorna i regionen har en stor betydelse för ut-vecklingen. Det är viktigt att resurser skapas så att både grundforskningen och sedermera den tillämpande forskningen ges en sådan hög kvalitet att den effektivt bidrar till förnyelsen och dynamiken inom näringslivet. Under se-nare år har former för att skapa en integration mellan forskning vid universi-tetet och industriell utveckling skett inom regionen. De främsta exemplen på detta är forskarbyn Ideon och den tvärvetenskapliga stiftelsen TEM. Ar-betet att sammanföra näringsliv och högskola måste intensifieras. Mellan den tillämpande forskningen och näringslivet måste finnas en gemensam strategi för näringslivets utveckling i regionen. Därför måste som tidigare nämnts ytterligare forsknings- och utvecklingscentra skapas i nära samarbete mellan näringsliv, banker och universitet som är förenliga med regionens in-dustritradition, förutsättningar och utvecklingsmål. Tre sådana utvecklings-centra som bör skapas inom regionen är ett livsmedelstekniskt centrum, ett biotekniskt och biokemiskt centrum samt ett centrum för miljövänlig teknik.

De forskningsresultat som nått en kommersiell bärighet måste stödjas an-
tingen som nybildade företag eller erbjudas en riskkapitalmarknad för att
kommersiellt komma igång. Tillgången på riskkapital för kommersiellt
gångbara forskningsprojekt bör särskilt uppmärksammas.

Mot. 1989/90
N347

IV. Modernare kommunikationer – livsnerven i regionen och mot världen

Skånes centrala läge i Europa innebär att kommunikationerna med omgiv-
ningen blir särskilt betydelsefulla för landskapets utveckling. Förbindelserna
mellan Sverige och Danmark, Väst- och Östtyskland, Polen och resten av
Europa går till stor del via Skåne. Detsamma gäller trafiken mellan Dan-
mark och Norge.

Mot bakgrund av händelseutvecklingen i Östeuropa framstår den infra-
strukturella utbyggnaden i Skåne som allt viktigare.

En väl utvecklad infrastruktur i form av vägar, järnvägar och flygförbin-
delser har en avgörande betydelse för såväl regionens expansionsmöjligheter
i stort som för näringslivet. Goda telekommunikationer och modern infor-
mationsteknik kommer att bli allt viktigare försörjningskanaler för en positiv
utveckling. Det ankommer på staten men också på kommuner och landsting
att prioritera infrastrukturen i regionen.

Skåne en del av Europa

Mot bakgrund av Skånes geografiska läge på en alltmer utvecklad Europa-
marknad både avseende industriutveckling, ekonomiskt och kulturellt ut-
byte är planeringen och utvecklingen av det skånska kommunikationsnätet
av synnerligen central betydelse. Planeringen och utbyggnaden av såväl de
regionala trafiksystemen, stamnäten som utvecklingen av de interkontinen-
tala kommunikationsnäten från Skåne till Europa måste ske integrerat och
planeras med hänsyn till en sammanhållen totallösning. Dimensioneringen
av det inomregionala trafiksystemet måste ses integrerat med planerna för
en fast förbindelse över Öresund, kommunikation mot Europa och landet i
övrigt. De avgörande faktorerna för utvecklandet av de framtida trafiksystem-
en i Skåne utgör självfallet snabba transporttider, turtäthet och fungerande
tidtabeller. Miljösituationen i Skåne måste dessutom vara avgörande för in-
riktningen av den framtida infrastrukturen.

De skånska hamnarna

De skånska hamnarna och färjetrafiken spelar idag en avgörande roll för så-
väl gods- som persontrafik till och från Sverige. De största hamnarna utgörs
av Helsingborg, Landskrona och Malmö vid Öresund, Trelleborg och Ystad
vid sydkusten och Simrishamn och Åhus vid östkusten. För att hamnarna
överlag skall kunna hävda sig krävs en ökad specialisering. Utbyggnaderna
har de senaste åren varit störst i Malmö och Helsingborgs hamnar. Simris-
hamn är och måste förbli vår viktigaste fiskehamn och exporthamn för fisk-
produkter. Genom sitt geografiska läge kommer Ystad att stärka sin ställning

som hamn för färjetrafik till och från Polen och för kustlastfartyg. Detsamma gäller Trelleborg som har sin trafik till Sassnitz och Travemünde. En eventuell fast förbindelse över Öresund kommer självfallet i viss mån att påverka volymerna både avseende godstransporter och persontransporter i hamnarna Helsingborg och Malmö. Framför allt gäller detta om planerna på en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro skulle bli verklighet.

För att rätt ta till vara de skånska hamnarnas utvecklingsmöjligheter bör för de båda Skånelänen ett gemensamt näringslivsorgan skapas som ett gemensamt samarbetsorgan mellan kommun, landsting och skånskt näringsliv i dessa frågor.

Bättre vägar i hela regionen

För kommunikationerna i Skåne är det viktigt att större resurser avsätts inom vägverket för underhåll och förbättringar av det skånska vägnätet. Under de senaste 40 åren har Skåne konsekvent missgynnats när det gäller medel för vägunderhåll. Detta förhållande måste ändras. Särskilt i norra och östra Skåne måste de mindre vägarna och även en del länsvägar förbättras. Speciellt viktigt är det att tvärförbindelserna mellan nordvästra och sydöstra Skåne avsevärt byggs ut.

Vidare är en del av riks- och Europavägnätet i behov av upprustning. Exempel på detta är E66-an.

En modern kollektivtrafik – en ryggrad i det skånska kommunikationsnätet

Den skånska kollektivtrafiken är starkt eftersatt. Med tanke på att Skåne är tätbefolkat med en av landets storstadsregioner är kollektivtrafiken undermålig. Den är mycket viktig för såväl näringsliv som befolkningsutvecklingen i hela Skåne. I andra expansionsorter runt om i världen utgör en väl utvecklad infrastruktur förutsättningen för utveckling. Tyvärr är ansvaret för kollektivtrafiken i Skåne uppsplittradt på många huvudmän. SJ ansvarar för tåg som ingår i stamlinjenätet, dvs. persontrafiken mellan Trelleborg, Malmö, Eslöv, Hässleholm till Stockholm och Göteborg, mellan Helsingborg och Göteborg, Helsingborg och Malmö, Helsingborg och Hässleholm-Kristianstad. Sydvästra och nordvästra Skånes kommunalförbund svarar för den s.k. Pågatågstrafiken. Malmöhus län trafik AB svarar för linjetrafik med bussar inom länet och för tågen Malmö-Ystad. De större kommunerna svarar för tätortstrafik med buss samt skolskjutsar och färdtjänst. På motsvarande sätt fungerar det i Kristianstads län. Rådande förhållande är ineffektivt, dyrt, komplicerat och leder till uppenbara svårigheter till samordning och utveckling.

Omorganisationen och uppdelningen av huvudmannaskapet mellan SJ och banverket för något år sedan innebar att länshuvudmännen tog över ansvaret för en del av bannätet i regionen. Mot denna bakgrund är det därför viktigt att en gemensam huvudman för hela länstrafiken inom de respektive länen skapas vad gäller länstrafiken och tätortstrafiken. På sikt bör den samordnas mellan de båda Skånelänen.

Järnvägsnätet i Skåne har successivt glesats ut under en lång period. Fort-

farande är vissa järnvägslinjer i fara, t.ex. Ystad–Simrishamn och Ystad–Malmö. I början av året drogs godstrafiken in på Malmö–Ystad-banan. Det är ur inomregional synpunkt helt otillfredsställande. Enligt centerns uppfattning måste befintliga järnvägslinjer bevaras, moderniseras och även i framtiden ha persontrafik. Detta är nödvändigt av både miljöhänsyn och näringspolitiska skäl. Person- och godstrafiken på järnvägen mellan Helsingborg–Kristianstad och Blekinge måste aktivt stödjas så att den i framtiden kan utvecklas till en väst-östlig pulsåder för näringslivet. I samband med utvecklingen av en inomregional personpendlingstrafik mellan Skåne och Själland med en spårbunden järnvägstunnel i KM-leden bör också persontrafiken på sträckan Malmö–Veberöd kunna tas upp och knytas till trafiken Ystad–Simrishamn via Sjöbo. Detta kan ske med s.k. Light-rails. En målmedveten satsning på järnvägarna som ryggrad i den skånska kollektivtrafiken kompletterad med busstrafik är ur både miljösynpunkt och samhällsekonomisk synpunkt den bästa lösningen.

För tätortstrafiken i de större orterna bör inom ramen för ett samordnat huvudmannaskap för hela länstrafiken en satsning ske på miljövänliga bussar drivna med vegetabiliska bränslen t.ex. etanol eller med el i form av trådbussar.

Målsättningen bör vara att inom fem år ha ställt om tätortstrafiken i regionen från dieseldrivna bussar till bussar och andra kommunikationsmedel drivna med miljövänliga drivmedel.

Pågatågstrafiken fungerar som snabb förbindelse inom regionen och sammanbinder busstrafiken både i fråga om turtäthet och avgifter. Först med en god samordning av kollektivtrafiken kan valfrihet skapas för den enskilde och en effektiv och bekväm trafik uppnås. Vidare bör tågtrafiken byggas ut så att Pågatågen trafikerar linjerna Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad, Malmö–Lund–Eslöv–Hässleholm. Tänkbara kompletteringar i framtiden är Malmö–Trelleborg, Malmö–Ystad och Lund–Dalby–Veberöd resp Malmö–Dalby. En satsning på ett modernt inomregionalt tågnät skulle skapa snabbhet, lättillgänglighet och dessutom minska belastningen på miljön.

För en ny gemensam huvudman för länstrafiken blir den väsentligaste uppgiften att garantera en god kollektivtrafik i hela landskapet med en rimlig taxa även i gleset befolkade områden. Där inte några linjer med turlista kan upprätthållas är det viktigt att kompletteringen med efterfrågestyrd trafik blir god.

Mot bakgrund av att denna region har ett av landets tre storstadsområden med de krav som detta ställer på ett samordnat och effektivt kommunikationssystem och en fungerande pendlingstrafik för att motverka inomregionala obalanser är en satsning på den skånska kollektivtrafiken av riksintresse. Därför bör särskilt statsbidrag utgå i likhet med vad som skett för Stockholmsregionen för en rejäl satsning på ett samordnat skånskt trafiksystem.

Vidare kan en förbättring av järnvägstrafiken uppnås med en utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår med en tunnel genom Hallandsåsen. Leds trafiken över Helsingborg kan en avsevärd förbättring av såväl interregionala som lokala kommunikationer uppnås.

Nödvändigheten av en fast förbindelse över Öresund måste bedömas utifrån om nuvarande eller planerade investeringar i färjetrafik inte kommer att tillgodose de ökade kraven på person- och godstrafik till och från Danmark och kontinenten. Under senare år har Öresundstrafikens, via KM-leden, relativa betydelse för trafiken till kontinenten minskat. I synnerhet gäller detta godstrafiken. Detta hänger i första hand samman med en utbyggnad av färjetrafiken och direkttrafiken mellan Sverige och kontinenten. Framförallt har under senare år kapaciteten utökats på leden Trelleborg–Sassnitz och direkttrafiken Malmö–Travemünde. Under 1990 sätts nya färjor in – den s.k. Nordö-linken. Detsamma gäller en utökning av kapaciteten på färjelinjen Trelleborg–Travemünde. Den nya färjelinjen för järnvägs gods, Danlink, mellan Helsingborg–Köpenhamn har också bidragit till att utöka kapaciteten.

Den avgörande betydelsen i en fast förbindelse över Öresund ligger i nödvändigheten av att effektivisera persontrafiken mellan Sverige och Danmark för att därigenom skapa ett ökat utbyte och öka närings- och kunskapsutvecklingen inom Skåne/Själland. Tidsvinsterna och de ekonomiska fördelarna med en utbyggnad av person- och godstrafiken mot kontinenten med en fast förbindelse via Danmark är i förhållande till direkttrafiken med färjor av en allt mer underordnad roll.

Från centerns sida vidhåller vi vårt motstånd till en Öresundsbro. Både ur kommunikationsynpunkt, ekonomiska och miljömässiga synpunkter talar mot en Öresundsbro. Öresundsdelegationens trafikprognos visar också att landsvägstrafiken ökar med en landsvägsbro. Detta skulle ytterligare dramatiskt förvärra kväveoxidsituationen i sydvästra Skåne och därmed den totala miljösituationen. Sett utifrån ett kontinentalt trafiksammanhang ter sig en landsvägsbro synnerligen irrationell då person- och godstrafiken med en sådan skulle tvingas ledas över Själland via Stora Bält ner mot kontinenten. Det ökade danska intresset för en Öresundsbro hänger direkt samman med projekteringen och finansieringen av Stora Bält-bron. Tidsvinsterna med en bro om trafiken ska ledas via Jylland kan knappast bedömas konkurrenskraftigt.

Med hänsyn till detta anser vi att en borrarad järnvägstunnel i första hand bör övervägas i den s.k. KM-leden. Som tidigare nämnts bör en sådan järnvägstunnel så långt som möjligt integreras med den lokala och regionala järnvägsstrafiken i såväl Skåne som på Själland. Persontrafiken mellan Skåne och Själland kommer att dominera trafiken i en tunnel Malmö–Köpenhamn. En fast förbindelse i form av en järnvägstunnel skulle skapa möjligheter för nära 3 miljoner människor att inom denna region välja bostad, arbetsplats, utöka sitt fritids- och kulturliv samt skapa en grund för utbyte på högskole- och universitetsnivå över Öresund. En järnvägstunnel skulle bli en viktig ryggrad i K-regionen Skåne–Själland.

Bygandet av en borrarad järnvägstunnel kan däremot också ses utifrån den interregionala fjärrtrafiken i Västeuropa kopplat till den regionala, lokala och nationella tågtrafiken i Sverige.

Ute i Europa satsas f.n. mer på järnvägen än landsvägstrafiken. Enligt uppgift planeras investeringar i järnvägen på uppemot 700 miljarder kronor

inom EG. I Västeuropa pågår uppbyggnaden av ett europeiskt samtrafiksystem med snabbtåg. I första hand gäller det snabbförbindelser mellan Västtyskland och Frankrike. I samband med färdigställandet av den s.k. Euro-tunneln i Engelska kanalen kommer även England att integreras i detta system. Från svensk sida har SJ investerat i sin första generation snabbtåg för trafikering Stockholm–Göteborg och på sikt Stockholm–Malmö och Göteborg–Malmö via Helsingborg. Detta ger utomordentliga möjligheter för Sverige att knytas till det blivande europeiska snabbtågsnätet. Speciella bil-tåg ska kunna komplettera bilfärjetrafiken.

För den lokala och regionala järnvägstrafiken kommer en järnvägstunnel att vara en viktig sammanbindningslänk till det danska järnvägsnätet och därigenom bidra till ett utökat inomregionalt trafiksystem. Trafik- och turlistor bör samordnas. En förbindelse med lokala snabbtåg som kan vara av betydelse är sträckan Sturup–Kastrup som kan bidra till ett utökat samarbete och integration mellan de båda flygplatserna. Som ett led mot denna utveckling bör en omläggning till elektrifiering av järnvägslinjen Malmö–Ystad snarast komma till stånd och dess sträckning gå via Sturups flygplats. En sådan satsning skulle få betydande positiva inomregionala effekter.

Investeringar och driftansvar för flera av de ovannämnda järnvägslinjerna bör kunna ske via enskilda eller privata konsortier.

Ett effektivare inrikesflyg

Genom byggandet av en järnvägstunnel under Öresund skapas också möjligheter för att upprätta ett kommunikationsnät mellan de båda flygplatserna Kastrup och Sturup. Sturup bör kunna bli en i högre grad än hittills internationell flygplats och ett viktigt komplement till Kastrup som storflygplats. Framför allt kan Sturups roll som en betydande fraktflygplats utvecklas. Sett mot bakgrund av denna utveckling motsätter vi oss avvecklingen av flygledarfunktionen på Sturup.

Stockholm–Arlandas ensamroll som matarflygplats för det regionala flyget är otillfredsställande. För att även skapa effektivare och snabbare kontakter med övriga landet måste fler direkta flyglinjer mellan Sturup och andra orter i landet skapas. Med hänsyn till den avreglering som förväntas ske inom det europeiska reguljärflyget bör stora möjligheter ges för en utbyggnad av Sturup som en vid sidan om Kastrup viktig regional och interregional flygplats i norra Europa.

Everöd–Kristianstads och Ängelholm/Helsingborgs flygplats måste utvecklas till viktiga primärflygplatser i inrikesflyget. Kollektivtransporterna till och från dessa måste utvecklas.

V. Låt kulturlivet blomstra!

I det framväxande kunskaps- och informationssamhället kommer de regioner som kommer att sjuda av ett rikt kulturliv att bli de som mest kommer att präglas av kreativitet, kunskapsutveckling och kompetensutveckling. I expansiva kunskaps- och kompetenscentra kommer humaniora och mångfald i kulturlivet att vara en av drivkrafterna bakom den ekonomiska utvecklingen och välfärdutvecklingen.

Inom flera kommuner i Skåne krävs en vitalisering och utveckling av kulturlivet. I synnerhet gäller detta de sydöstra delarna av landskapet. Musik och teater, satsningar på kulturhus, teatrar och konsertmiljöer kommer att spela en viktig roll i samhällsutvecklingen under 90-talet. Utbytet mellan länder och olika kulturer kommer dessutom att öppna dialoger och nya kontakter på alla plan.

Mot. 1989/90
N347

Att bo och vara aktiv i hela Skåne

I industrisamhällets struktur som mångt och mycket styr den regionala utvecklingen i Skåne såväl som på andra platser har ofta lokaliseringsbeslut styrts av kapitalet, råvaran och transportvägarnas möjligheter. Traditionen har därför de västra i högre grad än de östra delarna av landskapet haft den starkaste utvecklingen. I detta samhälle utgjorde en storskalig samordning ett rationellt skäl för utveckling.

I det nya kunskapssamhället utgör småskalighet och en snabb och flexibel struktur det utmärkande draget. Den nya tekniken, moderna kommunikationer skapar nya möjligheter för en decentraliserad samhällsutveckling.

För Skåne med sina korta avstånd kan under 90-talet om den moderna infrastrukturen utvecklas i princip varje ort i en eller annan form gå in i ett expansivt skede.

I det nya samhället fattas lokaliseringsbeslut, företagsetableringar utifrån var arbetskraften och människorna vill bo. Framöver styr de enskilda människorna i större utsträckning val av bosättning. Därefter anpassas företagets produktion och distribution. Avgörande för 90-talets val av bosättning blir förutsättningarna för service, utbildning, kulturutbud och naturmiljön. Att kunna skapa miljöer där denna integration sker är avgörande för det politiska beslutsfattandet under detta decennium.

VI. Miljösituationen i södra Sverige

Malmöhus län är en ur miljösynpunkt utsatt del av landet. Skåne har Sveriges mest försurade sjöar, vattendrag och förorenade luft. En stor del av dessa föroreningar kommer från övriga Europa. Men även om betydande delar av den snabba försurade luftsituationen går att hänföra till källor från våra grannländer får detta inte vara ett motiv för att inte vidta åtgärder vare sig mot vår egen miljöförstöring eller att bedriva ett kraftfullt internationellt miljöarbete. Kraftfulla miljöpolitiska åtgärder mot den miljöförstöring vi själva åstadkommer kan avsevärt förbättra situationen.

Den yttre miljön i Malmöhus län

Den yttre miljön i Malmöhus län är kraftigt utsatt för såväl luft- som mark- och vattenföroreningar. Luftföroreningsituationen inom vissa delar av länet är i vissa fall högre än gällande riktvärden för svaveldioxid och kväveoxid. Vidare har i de centrala delarna av länet tydliga skogsskador kunnat registreras. Malmöhus län har idag några av landets suraste skogsjordar. I vissa skogsområden i sydvästra delarna av länet är pH-värdet nere på 4,5. Försu-

rat grundvatten har också kunnat noteras inom de s.k. urbergsområdena i länet.

Eftersom Malmöhus län är ett mycket tätbebyggt område i synnerhet i dess västra del med stark befolkningkoncentration, industrialisering och hög trafiktäthet kombinerat med utländska luftutsläpp är framförallt luftföroreningar inom och kring de större tätorterna klart högre än för övriga länet. Halterna av olika föroreningar har påträffats på en nivå, som i vissa fall innebär direkta risker för växtriket. Många av länets insjöar och vattendrag har en kväve- och fosforhalt som ligger över värdena för ett levande djur- och växtliv.

Från centerns sida kan vi inte acceptera större föroreningar från mänsklig verksamhet än vad naturen klarar av att ta emot.

Mot bakgrund av miljösituationen som råder i Malmöhus län måste länet klassificeras som miljöskyddsområde. Det innebär att förutom de nationella regler och gränsvärden som uppsätts för miljöutsläpp bör särskilda krav ställas på miljöfarlig verksamhet i Malmöhus län. För detta krävs kraftigt ökade resurser för den regionala miljötillsynsmyndigheten som utifrån dessa särskilda krav bör ansvara och pröva miljöärenden, anmälnings- och dispensärenden, samt anvisa gränsvärden för olika anläggningar eller utsläppskällor. Vidare bör sådan tillsynsmyndighet utfärda särskilda föreskrifter och bedriva aktiv rådgivningsverksamhet riktad till alla som driver miljöfarlig verksamhet i någon form.

Förutom aktiva miljöpolitiska insatser lokalt, regionalt och nationellt är det viktigt för att komma tillrätta med de ökade miljöproblemen i södra Sverige att det från svensk sida i olika sammanhang bedrivs en expansiv och aktiv opinionsbildning i olika internationella organ. Centern har i olika sammanhang påpekat nödvändigheten av att internationalisera miljöpolitiken bl.a. genom förslaget att inrätta en ekonomisk luftmiljöfond i syfte att komma tillrätta med Europas luftföroreningsproblem. De svenska insatserna i våra östeuropeiska grannländer måste inriktas på att komma till rätta med deras omfattande miljöproblem.

Luftutsläppen i Malmöhus län

Enligt de undersökningar och den statistik som bl. a. länsstyrelsen och naturvårdsverket gjort för Malmöhus län är luftföroreningarna betydande inom länet. Det gäller särskilt utsläppen av svaveldioxid som i länet år 1985 uppgick till ca 19 000 ton. Huvuddelen av dessa eller ca 70 % kommer från förbränning av olja och kol. I kommuner i länet som kommit längst med fjärrvärmeutbyggnaden och användningen av nya energikällor såsom biobränslen har svaveldioxidutsläppen minskat. Användningen av miljövänligare bränslen samt naturgasintroduktionen 1985 och den fortsatta utbyggnaden av denna har bidragit till att minska de totala svavelutsläppen i länet.

Utsläppen av kväveoxider under motsvarande tid uppgick till ca 31 000 ton varav 80 % går att hänföra till trafiken. Här svarar personbilstrafiken för hela 37 %, lastbilstrafiken för 24 % och traktorer och entreprenad för 13 %. Kväveoxidsituationen har till skillnad från svaveldioxid legat på en oförändrat hög nivå. Införandet av katalytisk avgasrening på personbilar kommer förvisso att bidra till minskat utsläpp av kväveoxid.

26 000 ton kolväten släpptes ut i länet under 1985 varav huvuddelen kom från trafiken. Av industrin är det i första hand den grafiska industrin och verkstadsindustrin som enligt länsstyrelsens och naturvårdsverkets utredningar svarar för kolväteutsläppen – i första hand genom utsläpp av lösningsmedel. Betydande tillskott vid utsläpp av kolväten ger också den kemiska industrin och industri som använder lösningsmedel och lackeringar, t.ex. byggbranschen.

Sammanfattningsvis kan sägas att halterna av svaveldioxid, kvävoxider och ozon generellt i länet tangerar riktvärden som tidigare angetts för att undvika skador på växtriket. Halterna av föroreningar i luft och i regnvatten är mångdubbelt högre i länet jämfört med exempelvis norra Sverige. Halterna av starka oxidationsmedel har också stadigt stigit de senaste åren. I de större tätorterna har halterna av svaveldioxid minskat något medan halterna av kväveoxid och koloxid fortfarande överstiger nämnda riktvärden.

Effekterna av en fortsatt miljöförstöring i länet

En fortsatt hög utsläppsnivå av svaveldioxid leder till att mark och vatten försuras. Höga koncentrationer av svavelutsläpp leder till mänsklig ohälsa, till skador och rubbningar i växt- och djurriket, angrepp på kulturbyggnader och kulturvärden och andra betydande materiella skador. Detsamma gäller utsläppen av kväveoxider som på nuvarande nivåer drastiskt ökar riskerna för ohälsa bland människor framförallt i områden med hög trafiktäthet.

Marken inom stora delar av länet är kraftigt försurad framförallt genom en hög kvävemättnad. Enligt länsstyrelsens och naturvårdsverkets beräkningar måste kvävenedfallet ner till 10–20 kg/ha och år för att skador på sikt skall kunna undvikas på marken. Idag är kvävenedfallet i flera områden ca 30 kg/ha och år. Kolvätena är en annan grupp som innehåller en lång rad olika ämnen och substanser vars effekter kan variera men som vi än så länge vet alldeles för lite om. Förbränning av fossila bränslen i kraftverk, värmepannor och i biltrafik utgör de helt dominerande källorna vid utsläpp av svavel och kväve. Det är bara genom ändrad inriktning av energi- och trafikpolitiken kombinerat med en offensiv satsning på ny miljövänlig teknik ochushållning som luftföroreningarna radikalt kan minskas. Det bästa sättet är effektivare energianvändning och ökad användning av andra energislag än fossila bränslen. Olje- och kolanvändningen måste minskas. Förutom att ange gränsvärden som inte får överskridas måste energiskatter och miljöavgifter utnyttjas som ett miljöpolitiskt styrmedel.

Malmöhus län är ett levande landskap rikt på unika och enastående naturvärden. Dess unika fauna är i många stycken hotad om inte målmedvetna och resultatnriktade insatser vidtas. Enligt länsstyrelsens uppgifter finns av landets totalt 323 hotade växt- och djurarter 126 arter i vårt län. Framför allt är hotet mot utrotning som störst i de sydvästra delarna av länet.

Vidare är olika naturtyper hårt utsatta och idag återstår endast mindre arealer av många unika naturområden.

Som nämnts uppvisar ett stort antal träd i länets skogsområden tydliga skador. Framförallt hänger detta samman med de ökade markskadorna. Mer än hälften av skogsmarkernas näringstillgångar har försvunnit under kort tid

till följd av den ökade markförsurningen. Kvävemättningen och urlakningen av skogsmarkens näringstillgångar bidrar till att aluminium frigörs. Detta bidrar i sin tur till höga koncentrationer av olika ämnen, vilket direkt får en giftig verkan på träd, mark och djur. Tungmetaller, såsom kadmium, frigörs från skogsmarkerna och förs med markvattnet ut till bäckar och vattendrag. Små vattendrag och sjöar visar på en hög kvävehalt precis som grundvattnet – framför allt i de s.k. urbergsbygderna.

Skogsbeståndets sårbarhet påverkas också av den fortgående skogsdikningen och dräneringen. Den ensidiga nyplanteringen av gran bidrar till den ökade försurningsgraden.

En ökad blandskogsplantering och lövskogsplantering måste komma till stånd och ensidiga granplanteringar minimeras. Detta bör i första hand ske i samråd med skogsägarna, men om inte detta är framgångsrikt bör förbud mot granplantering övervägas.

Våtmarkerna och mindre vattendrag har kontinuerligt minskat under de senaste decennierna. Genom dränering och torrläggning har våtmarksvegetationens kvävebindande roll eliminerats. Våtmarkerna i regionen måste ånyo öka och avvattning och torrläggning upphöra.

Regelbunden ekonomisk ersättning måste utgå till markägarna som åsamlas ekonomiskt bortfall p.g.a. att de våtmarker som tas i anspråk måste återskapas.

Situationen i de skånska vattenområdena

Länets sjöar, vattendrag och kustområden är hårt belastade av olika föroreningar. Speciellt är halterna av växtnäringsämnen såsom fosfor och kväve betydande. Även utsläppen av s.k. toxiska ämnen som tungmetaller har ökat. Särskilt akut är situationen vid våra kustområden. Säldöden och den stora ödeläggande algbloomingen är två varningstecken på vad som håller på att hända vid våra kustvatten. Ökad frekvens av fisksjukdomar, syrefria "biologiska öknar" och minskat antal sjöfågel är exempel på allvarliga störningar av vår havsmiljö.

Föroreningssituationen i länets vattenområden är nu så allvarlig att kraftfulla åtgärder omedelbart måste vidtas. Det krävs nu omedelbar handling för att komma till rätta med dess problem. Speciellt utsatta områden i länet är Öresund och Skälderviken samt en del av de större insjöarna där näringshalterna är mycket höga.

Fisket i Öresund har försämrats. Situationen i havsområdena är mycket allvarlig. Industriutsläpp, täktverksamhet, gipsberg är några i raden av föroreningar och miljöingrepp som skadat botten och bottenvegetation i framför allt Öresund.

De skånska sjöarna och åarna

Länetsvatten rinner ut i Öresund, Skälderviken och Östersjön. Avrinningen sker via marker, sjöar och åar som rinner ut i dessa tre havsområden. Det innebär att föroreningssituationen var helst den uppstår i något av dessa vattendrag också riskerar påverka miljösituationen i andra vattendrag.

Vattenflödena i länet är starkt varierande, dels beroende på vattenregle-

ringar, dels på grund av brist på naturliga vattenmagasin. De korta men kraftiga högvattenflödena innebär att föroreningstransporten till havet är störst under hösten och våren.

Framför allt är det viktigt att komma till rätta med föroreningssituationen i Öresund då detta vatten på grund av den stora befolknings- och industrikoncentrationen längs Öresundskusten är speciellt utsatt. Huvuddelen av länet avvattnas till Öresund. Öresund är dessutom ett gemensamt svenskt-danskt vattenvårdsområde. Detsamma gäller Skälderviken med sitt läge mellan Kattegatt och Öresund.

Framför allt är de skånska vattenområdena belastade av utsläpp av organisk substans och närsalter. För nedbrytning av dessa krävs syre som tas ur vattnets syrgasförråd. Alltför höga halter av organisk substans leder till minskad syretillgång med påföljd att djur- och fiskliv dör. Alltför höga halter av närsalter innebär övergödning med ökad tillväxt av vegetation och algblomning med minskad syretillgång som följd.

I Malmöhus län är närsalthalterna i vattendragen höga. Gjorda undersökningar visar att halterna och transportererna av organisk substans och närsalter i länets vattendrag är fem till tio gånger större än i andra delar av landet.

Utsläppen av organisk substans och närsalter i våra kustvatten – i synnerhet Öresund – sker i första hand från de stora tätorternas avloppsreningsverk, från vissa industrier och från de tillrinnande åarna.

Helt miljöfrämmande ämnen såsom tungmetaller, olja och klorerade organiska substanser förekommer också i ökad utsträckning.

Under de senaste decennierna har dränering och torrläggning av landskapet, sjöregleringar och täckdikningar bidragit till ökad vattenavrinning från hela länet till havsområdena. Detta har i hög grad bidragit till att vattnens och våtmarkernas egen förmåga att rena till stor del omintetgjorts. Detsamma gäller för de flesta åarna i länet. Det minskade antalet märkegravar och andra småvatten har också bidragit till denna utveckling.

Samtliga vattenområden i länet drabbas av dessa miljöfrämmande ämnen. De kommer främst från reningsverk, industrier, dragvattenutsläpp och nedfall från atmosfären. I de flesta fall svarar såväl de kommunala som industrins reningsverk för de största utsläppen.

Utsläppen av miljöfrämmande ämnen som tungmetaller måste minskas med 70 % fram till 1995.

Föroreningarna från reningsverk och industrier måste minska

Genom de investeringar som gjordes under 60- och 70-talen på de kommunala reningsverken har utsläppen av lättnedbrytbar organisk substans och fosfor minskat medan kväveutsläppen fortfarande är betydande. 99 % av hushållen i länets tätorter är anslutna till reningsverk med höggradig biologisk rening, medan en mindre andel är ansluten till verk med fosforreduktion. Av de större verken är det i dag Höganäs, Helsingborg och Malmö-Klagshamn som saknar särskild fosforreduktion. Dock är ännu inget reningsverk rustat för effektiv kvävereduktion. Utvecklingen av industrins avloppsvattenutsläpp har följt ungefär samma utveckling och befinner sig på motsvarande tekniska nivå.

Koncessionsnämndens miljöskyddsbeslut beträffande Kävlinge industrireningsverk innebär att detta fr.o.m. 1992 ska drivas med en 70-procentig kvävereduktion. Kvävereduktionen i samtliga av länets större reningsverk måste fram till 1995 uppnå en reduktion motsvarande 75 % i förhållande till dagens nivå.

Flertalet industrier med avloppsvattenutsläpp är anslutna till kommunala reningsverk. Föroreningar i form av organisk substans och närsalter är fortfarande omfattande från industrin. Det finns idag ett 25-tal industrier i länet med egen avloppsvattenbehandling. Utsläppen från dessa har minskat något under senaste decenniet. Utsläppen av framförallt fosfor är fortfarande omfattande från industrin. Boliden Kemi AB i Helsingborg svarar idag ensamt för en tredjedel av de totala fosforutsläppen i länet.

Jordbrukets påverkan på miljön

Länsstyrelsens naturvårdsenhet har som tillstånds- och tillsynsmyndighet sedan lång tid ägnat jordbruket särskild uppmärksamhet. Jordbrukets utsläpp av växtnäring och närsalter från stallanläggningar och andra punktkällor har minskat betydligt. Däremot finns inget som tyder på att växtnäringstillskottet från åkermarken har minskat. Framförallt gäller detta förlusterna av kväve som till största delen sker genom utlakning, medan det för fosfor handlar om i huvudsak ytavrinning.

Eftersom lantbruket i Skåne består av mycket åkermark och i mindre utsträckning skogsmark är det relativa kväve- och fosforläckaget större här än i andra delar av landet.

Växtnäringsläckagen från jordbruket måste minskas till ett minimum. Det bör i första hand ske genom att nya brukningsmetoder utvecklas. Målet måste vara att åstadkomma ett mera slutet kvävekretslopp och högre utnyttjandegrad av kvävet. Även om en drastisk minskning av användningen av handelsgödsel i jordbruket inte skulle minska utlakningen, måste miljöaspekterna framdeles påverka utvecklingen av jordbruket på detta område. Redan nu finns åtgärder som kan bidra till att effektivt minska växtnäringsförlusterna i dagens jordbruk. Särskilt i områden inom Malmöhus län.

Försök som bl.a. gjorts av lantbruksuniversitetet och hushållningssällskapet i Halland visar att olika former av s.k. fånggrödor effektivt kan minska utlakningsförlusterna. Härvid kan olika former av energigrödor framdeles bidra till minskade kväveutsläpp från jordbruket.

Även om det mesta av bekämpningsmedlen bryts ned genom markorganismer, kan begränsade mängder försvinna till omgivningen genom avdunstning, ytavrinning etc. Förekomsten av restämnen från bekämpningsmedel i grundvatten måste särskilt uppmärksammas. Användningen av konstgödsel och bekämpningsmedel får endast ske på åker och vall.

Kvävenedfallet från luften

Nedfallet av kväve från luften i länet har sedan 50-talet ökat från 20 kg per hektar och är till 30 kg. Huvuddelen härrör från förbränningsanläggningar och från biltrafiken.

De senaste åren har en viss kvävemättnad kunnat konstateras i vissa

skogsmarker i länet. Detta medför risk för ökad utlakning till grund- och ytvatten. För att minska kvävemättnad i skogsmark bör enligt dagens kunskap tillförseln av kväve inte överstiga ca 20 kg per hektar och år. Kvävenedfallet från förbränningsanläggningar och biltrafik måste drastiskt minskas.

Mot. 1989/90
N347

Industrins stöd i miljöarbetet en förutsättning

Även om skåniskt näringsliv inte kännetecknas av en tung råvarubaserad industri svarar ändå tillverkningsindustrin för en betydande del av luftföroreningarna och utsläppen i länet. För att aktivt komma till rätta med miljöproblemen i länet är det viktigt att industrin aktivt medverkar till att med bästa kända teknik komma till rätta med miljöutsläppen och få ner dem till ett minimum. Samspel mellan industrin och miljötillsynsmyndigheterna är en förutsättning för detta. Gränsvärdena för miljöutsläpp måste successivt skärpas allteftersom bättre teknik utvecklas och utnyttjas. Industrin måste bidra till att öka skyddsåtgärderna för att förebygga skador på människans hälsa och miljö. Företag vars avlopp innehåller miljöfarliga ämnen ska inte få anslutas till det kommunala avloppsnätet. Istället skall de själva eller tillsammans med annan miljöfarlig verksamhet rena sitt eget avlopp. Industrins reningsverk ska ha samma krav som de kommunala. Varje företag måste upprätta en "budget" över hur miljöfarliga ämnen skall hanteras i den egna verksamheten och var de slutligen hamnar.

I takt med att industrin förändras och tekniken förbättras måste hela tiden givna tillstånd av länsstyrelsens naturvårdsenhet omprövas. En kombination av skärpta gränsvärden med ekonomiska styrmedel såsom miljöavgifter påskyndar den miljötekniska utvecklingen i industrin. Nya industrietableringar med miljöfarlig verksamhet bör därför inte tillåtas koncession utan att absolut bäst kända teknik utnyttjas. Här bör miljöskyddslagen tillämpas strikt. I detta fall anser vi att de koncessionstillstånd som givits Saabs fabrik i Malmö inte uppfyller dess kriterier enligt miljöskyddslagen. Istället för de 65 ton lösningsmedel som Saab enligt koncessionsnämnden ges tillstånd att släppa ut innebär användningen av känd teknik att enbart 10 ton per år bör accepteras.

Trafiksystemet måste bli miljövänligare

Trafiken är i dag den dominerande föroreningskällan i våra tätorter. Också när det gäller försurning och långväga effekt från luftföroreningar är trafiken av stor betydelse. I Västeuropa svarar transportsektorn för mer än hälften av utsläppen av kväveoxider och kolväten. Det är mot denna bakgrund som den ökade satsningen på ett spårbundet kommunikationsnät i Europa bör ses. Luftföroreningar, läckage av oljor liksom slitage av däck och vägbanor gör att vägtrafiken i hög grad bidrar till förorening av dagvatten. I flera länder svarar trafiken för 40–80 % av det totala utsläppet av kväveoxider. Resten kommer från industriprocesser och från värme- och elkraftverk. I Sverige är trafikens andel närmare 70 %. I Sverige produceras årligen närmare 300000 ton kväveoxider per år. Kväveoxiderna och andra delar av bilavgaserna skadar både natur och människor. Avgaserna kan också bilda skador både på natur och människor. Avgaserna kan också bilda nya ämnen som är

mycket skadliga. Det gäller t.ex. ozon som bildas av kväveoxider och kolväten som särskilt drabbar skogen.

Olika luftföroreningar i kombination förstärker varandras skadeverkningar. I tätorter utsätts växterna för en blandning av luftföroreningar. Skador inträffar redan vid låg koncentration av ozon. Det är inte bara fordonen själva som släpper ut skadliga ämnen. Också bensinen avdunstar och avger kolväten på sin väg från tankbåtar och raffinaderier, via bensinstationer och till bilens bensintank. Avdunstningen sker här främst under de varma sommarmånaderna. Ett av målen för en ny trafikpolitik måste vara att minska mängden farliga utsläpp. Ny teknik som katalytisk rening är ett steg på vägen.

Miljövänliga och energisnåla motorer måste utvecklas med nya miljövänliga bränslen.

Metoder för att återföra bensinångor vid depåer och bensinstationer i större tätorter måste introduceras före 1993. Kombinationen ny teknik och en satsning på alternativ till landsvägstrafiken är det enda möjliga sättet att skapa långsiktiga positiva effekter. Valfrihet och alternativa kommunikationssätt inom länet måste skapas. Här spelar utbyggnaden av kollektivtrafiken en viktig roll. Trafikens miljöproblem är nu så betydande och fordrar så genomgripande insatser att planerna och investeringarna i de framtida trafiksystemen spelar en avgörande roll. I Malmöhus län bor ca 1 miljon människor. Flertalet av dessa är koncentrerade till tätortsområdena i sydvästra Skåne. Till detta kommer en betydande inpendling från övriga delar av länet. Kommunikationssystemet i Skåne har under de senaste decennierna i ökad utsträckning koncentrerats till landsvägstrafiken och då framför allt till privatbilismen, medan det befintliga järnvägsnätet successivt reducerats eller ersatts med busstrafik. Detta är vare sig ur miljösynpunkt eller ur ekonomiskt synpunkt en tillfredsställande utveckling.

En målsättning måste vara att minska vägtrafikflödet genom en kraftig satsning på ett modernt inomregionalt kollektivtrafiksystem. En utbyggnad av den järnvägsbundna kollektivtrafiken i länet är därför en viktig och angelägen miljöfråga. Ansvariga myndigheter och företrädesvis Länstrafikbolaget bör upprätta en handlings- och tidsplan för en sådan satsning.

Nej till bro – ja till tunnel

Det är bl.a. mot bakgrund av den akuta luftvårdssituationen i framför allt södra Skåne som centern bestämt säger nej till en landsvägsbro över Öresund. Den ökade privata biltrafiken, som en landsvägsbro över Öresund skulle innebära och som också Öresundsdelegationens utredning visar, skulle ytterligare drastiskt öka utsläppen av framför allt kväveoxider och kolväten. Undersökningar som från danska myndigheter gjorts i samband med projekteringen av en fast förbindelse vid Stora Bält visar vilka negativa följder på vattenströmmarna i Östersjön och Öresund ett brobygge skulle kunna få. Eftersom Stora Bält och Öresund ingår i samma havsvattensystem kan motsvarande effekter av en Öresundsbro förväntas. Istället bör en fast förbindelse över Öresund i första hand ske i form av en borrhad järnvägstunnel vid den s. k. KM-leden. Enligt vår uppfattning är en borrhad järnvägstunnel

nel under Öresund i förhållande till en landsvägsbro lönsammare ur företags- och samhällsekonomisk synpunkt. Det är det också ur miljöpolitisk synpunkt och som del i ett effektivt person- och godskommunikationssystem. Med ett inomregionalt moderniserat järnvägssystem i regionen och med utbyggnaden av SJ:s stamnät skulle tillsammans med utbyggnaden av gods- och persontrafiknätet med snabbtåg som sker i Europa med bl.a. den s.k. Euro-tunneln under Engelska kanalen ett miljövänligt intereuropeiskt kommunikationsnät kunna skapas.

Vår uppfattning är att målsättningen bör vara att skapa ett modernt, inomregionalt trafiknät med järnvägen som stomme. En vidareutveckling av det s.k. Pågatågsnätet bör på sikt kunna svara för en betydande del av den inomregionala pendlingstrafiken. För att kunna åstadkomma ett effektivt inomregionalt trafiksystem bör en huvudman skapas för läns- och tätortstrafiken i Malmöhus län. I samband med omorganiseringen av SJ och länshuvudmännens övertagande av vissa delar av bannätet bör en huvudman skapas som svarar för hela länstrafiken inom respektive län. Med tanke på den förväntade expansion och utveckling som storstadsregionen Malmö-Lund-Helsingborg kan väntas få de närmaste decennierna är ur inte minst miljösynpunkten utbyggnad av ett effektivt, kommunikationssystem viktigt. En utbyggnad av ett miljövänligt kommunikationssystem i storstadsregionen Malmö-Lund måste därför vara av riksintresse.

I likhet med vad som skett för länstrafiken i Storstockholmsområdet bör särskilt statsbidrag utgå för utbyggnad av länstrafiken i Malmöhus län.

Flygets miljöpåverkan måste minska

I en nyligen genomförd undersökning av väg- och trafikinstitutet (VTI) visas att av alla transportmedel avger flyget mest avgaser och drar mest energi per personkilometer. Framför allt är det ämnena kolväten och koloxid som är betydande från flyget. Ett annat växande problem är de kväveavrinningar ut i vattendragen och markerna som åstadkommes genom ämnet urea, som används för att smälta isen på flygbanorna under vintern. På Sturups flygplats sprids årligen ca 50 ton urea för att smälta isen på flygbanan. Denna mängd motsvarar ca 23 ton bundet kväve. Resultatet blir betydande kväveutlakningar i vattendrag och marker. Ämnet urea har visat sig bidra till en betydande kväveavrinning till de runtomliggande sjöarna. Vidare används årligen på flygplatsen i Sturup ca 40 m³ glykol för avisning av flygplanen. Även på detta område är det viktigt att åtgärder vidtas för att minimera eller helt eliminera utsläppen. En fast anläggning för avisning av flygplan bör därför byggas på Sturups flygplats.

Sammanfattning

Utifrån vad som här anförts föreslås ett handlingsprogram för miljöförbättrande åtgärder i Skåne som kan sammanfattas enligt följande:

- att Malmöhus län blir ett miljöskyddsområde
- att skärpta svavelkrav vid förbränning av andra bränslen än olja snarast införs

- att de totala svaveldioxidutsläppen minskas från nuvarande 19 000 ton till 3 000 ton per år fram till 1995
- att kväveoxidutsläppen minskas från nuvarande nivå på 31 000 ton till 7 000 ton per år fram till 1995
- att freon förbjuds och att en importavgift införs under avvecklingsperioden
- att konsekvensanalyser genomförs av länsstyrelsen för alla nya anläggningar som kan bidra till nya miljöutsläpp. Det kan gälla såväl förbränningsanläggningar som industrianläggningar
- att skatter och avgifter på drivmedel utformas på ett sätt som gynnar kollektivtrafiken och användningen av miljövänliga fordon
- att användningen av naturgas utvecklas och att den fram till år 2000 skall svara för 15 TWh
- att vindkraft, spillvärme, industrins mottryckskraft och biobränslen framför allt i kraftvärmeverk får en ökad roll i den totala energibalansen
- att minst en fullskalanläggning för etanolproduktion etableras i regionen före 1993
- att konsekvensanalyser av befintliga tillståndsprövade anläggningar inom en 3-årsperiod blir föremål för omprövning och åsatta nya gränsvärden
- att inventering och konsekvensanalyser sker av anläggningar som i dag saknar tillstånd enligt miljöskyddslagen eller enbart utgjorts av s.k. anmälningsärenden
- att regionalt system för övervakning av luftkvaliteten byggs ut
- att kommunernas trafikplaneringsprogram för orter med mer än 15 000 invånare blir föremål för länsstyrelsens prövning för att begränsa bilavgaserna
- att kollektivtrafiken byggs ut och moderniseras
- att i samband med det förändrade huvudmannskapet för det regionala järnvägsbannätet en gemensam huvudman för kollektivtrafiken i respektive län skapas
- att statsbidrag utgår för en rejäl satsning på kollektivtrafiken i regionen i likhet med vad som gjorts för Storstockholm
- att en fast Öresundsförbindelse utformas som en borrhad tunnel i KM-leden förspårbunden trafik – en satsning som bör integreras med det europeiska trafiksystem som byggs i Europa där den s.k. Euro-tunneln ingår
- att hastighetsövervakningen skärps i de båda länens riks- och länsvägar
- att en bättre samordning sker när det gäller att planera, bygga ut och driva kollektivtrafiken mellan de båda Skånelänen
- att i kommunernas energiplaner miljövänligare energislag såsom vindkraft och biobränslen får en utökad roll. Framför allt gäller det biobränslenas roll i utbyggnaden av kommunala kraftvärmeverk och satsningen på nya drivmedel
- att kollektivtrafiken i tätorterna i regionen successivt övergår till miljövänligare fordon. Nya bussar som upphandlas fr.o.m. 1992 bör drivas med vegetabiliska bränslen eller andra miljövänliga drivmedel
- att kommunala energiverk driver en taxepolitik som stimulerar användningen av miljövänligare teknik

- att inventering sker av hanteringen inom industri av kemikalier, lösningsmedel och färger
- att alla större reningsverk i länet fram till 1995 skall uppnå 95 % reduktion av organisk substans och fosfor
- att mindre reningsverk skall uppnå 90 % reduktion fram till 1995
- att särskild kvävereduktion införs vid alla reningsverk i länet så att 75-procentig reduktion kan ske fram till 1995
- att reningsverkens utsläpp av miljöfrämmande ämnen och tungmetaller minskas kraftigt fram till 1995
- att till reningsverken inte tillföra sådant industriellt avloppsvatten som inte är behandlingsbart i verken
- att utsläpp av närsalter såsom fosfor från de organiskkemiska industrierna utmed Öresundskusten minimeras
- att motsvarande reningskrav som ställs på de kommunala verken också ställs på industrins avloppsvattenutsläpp
- att användningen av bekämpningsmedel minimeras
- att kontroll av bekämpningsmedelsrester i avloppsvatten och grundvatten kontinuerligt genomförs
- att jordbrukets växtnäringsläckage halveras till 1995
- att avfallsproblemen uppmärksammas redan i produktionsprocessen
- att ren granplantering minimeras och bland- och lövskogsplantering ökar
- att avfallsanläggningar i regionen uppfyller högt ställda krav på miljösäkerhet
- att källsortering införs i samtliga avfallsanläggningar fram till 1995
- att länsstyrelsens naturvårdsenhet ges kraftigt ökade resurser både avseende kontroll och tillsyn som rådgivning och förebyggande åtgärder, samt
- att öppna hearings ordnas av länsstyrelsens naturvårdsenhet i samband med tillståndsgivning för större utsläppskällor inom länet med berörda myndigheter och tillståndssökande
- att Lunds Universitet inrättas som världens första internationella miljöuniversitet
- att marinbiologisk forskning upprätthålls i södra Sverige och ett Östersjölaboratorium inrättas vid den skånska sydkusten.

VII. Hemställan

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att stimulera näringslivet i Skåne,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inrättandet av en skånsk aktiebörs,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om etableringen av teknik- och forskningscentra i Skåne.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motio-

nen anförts om nödvändigheten av offensiva insatser för att utveckla infrastrukturen i Skåne.^{1]}

Mot. 1989/90
N347

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens delansvar i utvecklingen av infrastrukturen i Skåne.^{1]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fasta förbindelser över Öresund.^{1]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av insatser på miljöområdet i Skåne för att förbättra naturmiljön i regionen.^{2]}

[att riksdagen hos regeringen begär förslag om en handlingsplan för miljöförbättrande åtgärder i enlighet med vad som anförts i motionen.^{2]}

Stockholm den 25 januari 1990

Håkan Hansson (c)

Bertil Fiskesjö (c)

Ulla Tillander (c)

Karl Erik Olsson (c)

Ingbritt Irhammar (c)

¹ 1989/90:T243

² 1989/90:Jo856

