

## Nr 186

### *Utlåtande i anledning av motioner om en beredskapsplan för samordning av transportresurserna i Norrland.*

(4:e avd.)

I de likalydande motionerna I: 538 av fröken *Stenberg m. fl.* och II: 678 av herr *Petersson m. fl.* har hemställts att riksdagen måtte besluta att ge Kungl. Maj:t i uppdrag att utarbeta en beredskapsplan för samordning av transportresurserna vintertid för Norrland.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från *statens järnvägar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *sjöfartsstyrelsen*. Härjämte har på utskottets begäran *Sveriges industriförbund* yttrat sig i ärendet. Se *Bilaga* till detta utlåtande.

*Utskottet.* I enlighet med förslag i årets statsverksproposition har viss prioritering av investeringsobjekt för vinterberedskapen inom SJ beslutats. Åtgärder har f. ö. redan tidigare vidtagits i samma syfte. De sålunda vidtagna eller planerade åtgärderna avser bl. a. förstärkt snöberedskap, anskaffning av kraftiga el-lok och utökning av godsvagnsparken samt en mer centraliserad och effektiv transportledning. Därest SJ på sätt motionärerna synes ha avsett under svåra isvintrar skall ombesörja isvintertransporterna snabbt, fortlöpande och på avtalade tider och samtidigt sköta sina normala året runt föreliggande transportuppgifter på godtagbart sätt måste SJ enligt verket tillföras ytterligare ökade resurser. Utskottet delar SJ:s därvid framförda uppfattning att det företagsekonomiskt sett är uteslutet, att SJ skulle kunna hålla en stor extra kapacitet, som används endast enstaka år och då endast några få månader.

Även isbrytarberedskapen förbättras successivt och får en avsevärd förstärkning genom den av statsmakterna beslutade anskaffningen av en ny havsisbrytare, som beräknas kunna tas i bruk under vintern 1969/70.

Vad beträffar väghållningen har väg- och vattenbyggnadsverket en särskild vinterväghållningsberedskap avsedd att kunna insättas där särskilt svårartade snöförhållanden eller liknande kan uppstå. Denna beredskap, som fungerat i 20 år, har enligt verket aldrig behövt tas i anspråk inom Norrland. Erfarenheterna har visat att i vad avser huvudvägnätet därstä-

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 6 saml. Nr 186*

des ev. förekommande trafikavbrott är av sådan kort varaktighet att de inte torde vara av större betydelse i sammanhanget.

Av sjöfartsstyrelsens yttrande i frågan framgår att styrelsen under de tider av året som isbrytningen pågår håller nära kontakt med SJ både för allmänna överväganden i syfte att samordna tillgängliga transportresurser och för lösning av mera lokala problem. Sjöfartsstyrelsen har vidare med ledning av under årens lopp vunna erfarenheter gjort upp en normalplan för isbrytarverksamhetens bedrivande, varvid beaktats de förändringar beträffande transportvägar och godsvolym som successivt skett. Styrelsen redogör i anslutning härtill också för den principiella beredskapsplan som gjorts upp i samråd med såväl näringslivet som trafikintressenterna, däribland statens järnvägar, samt varit föremål för diskussioner och överväganden inom isbrytarnämnden där även statens järnvägar är representerade. För att få största möjliga effekt av den totala transportapparaten hålles, som redan förut nämnts, under isbrytarsäsongen en mycket nära kontakt mellan sjöfartsstyrelsen och SJ, varvid de båda verkens dispositioner anpassas så nära som möjligt till varandra.

Styrelsen understryker också att en angelägen uppgift synes vara att, då förutsättningarna medger, i förväg fixera de regionhamnar dit trafiken bör dragas när vissa kustavsnitt stängs på grund av isen.

Även utskottet finner det angeläget att bättre organisatoriska och tekniska förutsättningar skapas för den långtgående samordning av transportapparaten som vid svåra isförhållanden är erforderlig för att näringslivets transportbehov skall kunna tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Under de senaste åren har, såsom av yttrandena framgår, flera åtgärder i detta syfte vidtagits eller planerats, varjämte viss utredningsverksamhet inom området pågår. Sälunda har åt den under hösten 1965 tillsatta hamnutredningen uppdragits att mot bakgrunden av dess allmänna ställningstaganden även undersöka och lägga fram förslag rörande en ändamålsenlig uppläggning av vintersjöfarten på Norrland.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av förenämnda utredningsarbete finner utskottet någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida ej påkallad och avstyrker därför motionerna.

Utskottet hemställer

att riksdagen icke bifaller motionerna I: 538 och II: 678.

Stockholm den 28 november 1967

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström (s), Gillström (s), Einar Persson (s), Virgin (h), Axel Andersson (fp), Kaijser (h), fru Wallentheim (s), herrar Mårtensson (s), Herbert Larsson (s), Nils Theodor Larsson (cp), Rönberg (s), Wååg (s), Thorsten Larsson (cp), Strandberg (h) och Nyman (fp); samt

från andra kammaren: herrar Bohman (h), Karlsson i Olofström (s), Blidfors (s), Ståhl (fp), Almgren (s), Mattsson (cp), fröken Olsson (s), herrar Gustafsson i Skellefteå (fp), Lindholm (s), Johansson i Norrköping (s), Alemyr (s), Cassel (h), Fagerlund (s), Tobé (fp) och Elmstedt (cp).

---

### Reservation

av herr Strandberg (h)

## Yttranden över motionerna I:538 och II:678

## Statens järnvägar (12.5.1967)

I motionerna framhålles det norrländska näringslivets krav på transportmöjligheter för ökande varuvolymer och på snabba, fortlöpande leveranser på avtalade tider. Det säges, att den stränga vintern 1965—66 med tre månaders avbrott i sjöfarten beräknas ha kostat landsändan 60 miljoner kronor, att transportererna blev orimligt försenade med stora återverkningar på företagens lönsamhet och på de förtroendefulla kundkontaktarna. Det säges, att isbrytarledningen beräknar, att stränga vintrar återkommer vart fjärde år. Det frågas, om samordningen mellan statens transportresurser till och från Norrland och inom Norrland är utan brister, om beredskapsplan upprättats och åtgärder vidtagits i samordnande syfte med hänsyn till återkommande svåra isvintrar och med beaktande av ökande varuvolymer. Det uttalas, att statsmaktens ansvar för att transportapparaten fungerar är ostridigt. Det hemställes slutligen att riksdagen måtte besluta att ge Kungl. Maj:t i uppdrag att utarbeta en beredskapsplan för samordning av transportresurserna vintertid för Norrland.

Med anledning av vad sålunda anförts och yrkats får SJ anföra följande.

Vintern 1965—66, som särskilt nämnts i motionerna, har av Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska institut karakteriserats så: Började ovanligt tidigt i södra och mellersta Sverige, var ovanligt kall i större delen av landet, i Norrland den kallaste hittills under 1900-talet, var ovanligt snörik i mellersta och norra Götaland, Svealand och sydvästra Norrland.

Det är sålunda en vinter av sällan förekommande typ som synes ha initierat motionerna.

Det är också ostridigt, att vintern 1965—66 medförde störningar av ovanlig omfattning i SJ trafik.

De då gjorda erfarenheterna har inom SJ givit anledning till bl. a.

förstärkt snöberedskap, bl. a. anskaffning av modern snöröjningsmateriel, el-uppvärmning av ett stort antal växlar

anskaffning av kraftiga el-lok, 60 enheter är beställda, leveransen har påbörjats

konstruktionsförbättringar av el-lok

förstärkning av reparationsresurserna för lok

utökning av godsvagnsparken, utöver normal ersättningsplan anskaffas 2 000 godsvagnar

en mer centraliserad och effektivare transportledning

införande av datasystem för transportövervakning m. m.; beräknas klart till kommande vinter.

Sedan nämnda åtgärder vidtagits — lok- och godsvagnsanskaffningen löper över en femårsperiod — står SJ bättre rustat att motsvara normala vinterkrav.

Det måste dock konstateras, att under svåra isvintrar, d. v. s. sådana som stänger Bottniska viken och Bottenhavet och ännu mer sådana som stänger

även Östersjön för sjöfart, kraven på SJ blir så stora att SJ omöjligen kan fullt ut svara mot dem, om samtidigt åretrunkundernas transportbehov skall nöjaktigt tillgodoses. Hur stora isvinterkraven blir, beror på situationen vid varje tillfälle, såsom isspärrens omfattning till tid och rum samt exportindustrins aktuella transportbehov kvantitetsmässigt och mot vilka exporthamnar behovet riktar sig.

På val av exporthamn har SJ svårt att inverka. Därvidlag ligger avgörandet hos trafikanten. På dennes val inverkar bl. a. hamnarnas kapacitet i olika avseenden, hamnkostnaderna, sjöfartens möjligheter och fraktkostnaderna för vidaretransport från hamnen.

Det synes vara oklart, vilka hamnar som i framtiden kan bli lämpliga för vintertransporter från Norrland. Det torde emellertid få förutsättas att den nu arbetande hamnutredningen även behandlar detta problem.

Skall SJ under svåra isvintrar sköta isvintertransporter snabbt, fortlöpande och på avtalade tider som motionerna ifrågasätter och samtidigt sköta sina normala året runt föreliggande transportuppgifter på godtagbart sätt, måste SJ tillföras ytterligare ökade resurser. Det gäller bl. a. lok, godsvagnar, utbildad personal, sannolikt på några sträckor också linjekapacitet. Företagsekonomiskt sett är det uteslutet, att SJ kan hålla en stor extra kapacitet, som skulle användas endast enstaka år och då endast få månader. Kostnaderna för sådan extra kapacitet kan inte tänkas bli täckta av fraktinkomster från »isvintertransporterna» eftersom dessa då skulle behöva belastas med mycket höga fraktsatser.

Statens isbryartjänst ställs vad havsisbrytningen angår än så länge avgiftsfritt till näringslivets förfogande. Skulle statsmakterna på motsvarande sätt vilja ställa extra kapacitet på SJ för isvinterbehov till näringslivets förfogande och i särskild ordning täcka SJ kostnader, har SJ inga användningar. Det synes emellertid vara lämpligare från samhällsekonomisk synpunkt att undersöka, i vilken utsträckning och under vilka ekonomiska betingelser exportindustrin i Norrland kan vara intresserad av att låta den tidskänsliga delen av sin export, d. v. s. den del, som ej anses böra lagras i väntan på öppet vatten, gå på järnväg året runt. Tonkilometerkostnaden vid åretrunttransporter måste bli vida lägre än vid transporter, som utnyttjar resurserna endast del av året eller del av vart fjärde år eller med ännu längre intervaller.

Skulle sjötransporten betala kostnaderna för isbryartjänster, vilket SJ anser borde krävas vid en konsekvent tillämpning av den accepterade trafikpolitiska tesen om konkurrens på lika villkor transportmedlen emellan, skulle åretrunttransporter på järnväg sannolikt komma att framstå i en fördelaktigare dager.

Sammanfattningsvis vill SJ framhålla

*att* mycket har gjorts och än mer kommer att göras för att förbättra SJ vinterberedskap

*att* trots detta SJ kapacitet vid en ny vinter av samma slag som vintern 1965/66 icke kommer att räcka till för att tillgodose de krav i fråga om Norrlandstransporterna, som motionärerna ställer upp

*att* en beredskapsplan av den art motionärerna synes ifrågasätta måste innebära en kapacitetsutbyggnad vid SJ som med hänsyn till den dåliga utnyttjningen icke låter sig förena med SJ företagsekonomiska riktlinjer (och inte heller med samhällsekonomiska principer) och

*att* därför en viktig beredskapsåtgärd från trafikanternas sida vore en övergång till åretrunttransporter på järnväg i all möjlig utsträckning.

**Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (10.5.1967)**

I vad avser väghållningen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en särskild vinterväghållningsberedskap avsedd att kunna insättas där särskilt svårartade snöförhållanden eller liknande kan uppstå. Denna, som har fungerat i cirka 20 år, har aldrig behövt tagas i anspråk inom Norrland. Erfarenheterna har visat att i vad avser huvudvägnätet därstädes ev. förekommande trafikavbrott till följd av snösvårigheter äro av sådan kort varaktighet att de icke torde vara av betydelse i förevarande sammanhang. Huvudparten av det huvudvägnät, som i samband med en isavspärning skulle kunna komma i fråga för landsvägstransporter i stället för sjötransporter, är upplåtet för fordon med 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck i enlighet med bilagda karta. Under tjällossningsperioder kan dock på begränsade sträckor vissa inskränkningar tillfälligt få vidtagas i det tillåtna axel- och boggitrycket. Då emellertid tjällossning som regel torde inträffa relativt nära islossningen borde detta förhållande icke utgöra ett alltför stort hinder för upprätthållande av en i förevarande avseende betryggande transportberedskap.

**Sjöfartsstyrelsen (14.6.1967)**

I motionerna hänvisas till de speciella förutsättningar som gäller för det norrländska näringslivet och de insatser statsmakterna via lokaliseringpolitiken är i färd med att vidtaga för att differentiera produktionen och öka sysselsättningen. Som ett viktigt instrument i syfte att förbättra näringslivets konkurrensförmåga nämner motionärerna snabba, fortlöpande transporter och kommer därvid in på de merkostnader m. m. för olika industri-företag som den stränga isvintern 1965/66 innebar. Motionärerna ställer följande tre frågor. Är samordningen mellan statens transportresurser till och från Norrland och inom Norrland utan brister? Har beredskapsplan upprättats och åtgärder vidtagits i samordnande syfte med hänsyn till de återkommande svåra isvintrarna? Tages den ökande varuvolymen med i beräkningen?

Sjöfartsstyrelsen får anföra följande i ärendet.

Under de tider av året som isbrytningen pågår håller sjöfartsstyrelsen nära kontakt med statens järnvägar både för allmänna överväganden i syfte att samordna tillgängliga transportresurser och för lösning av mera lokala problem. Statens järnvägar är också representerad i statens isbrytarnämnd. Ett samarbete sker fortlöpande mellan driftsavdelningen inom statens järnvägars centralförvaltning och isbrytarledningen inom sjöfartsstyrelsen. Härvid lämnas ömsesidiga orienteringar om aktuella förhållanden såsom tillgänglig kapacitet och belastningen av denna. Isbrytarledningen söker att i så god tid som möjligt ange den troliga utvecklingen av isförhållandena och av dessa betingade restriktioner för fartygstrafiken på olika kustavsnitt, hamnar och lastageplatser. Så långt det är möjligt med hänsyn till rådande isutveckling anpassar styrelsen insatser av tillgängliga isbrytarresurser efter de önskemål statens järnvägar uttalar mot bakgrund av belastningen på olika bandelar, tillgången på lok och vagnar samt hamnarnas resurser. Då isläget och isbrytarkapaciteten tillåter att endast ett begränsat antal hamnar kan hållas öppna bedömer styrelsen i samråd med statens järnvägar prioriteringen med utgångspunkt från vad som är lämpligt för att få den största möjliga transportkapaciteten.

Som underlag för styrelsens åtgärder ligger förutom samverkan med järnvägen en kontinuerlig uppföljning av isförhållandena i samarbete med is-tjänstens och väderlekstjänstens prognosavdelningar vid Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut. Dessutom förekommer ömsesidiga och upprepade dagliga kontakter med isbrytarombuden i de olika skeppningsdistrikten samt med avlastare, mäklare och rederier beträffande fartygs- trafik och skeppningar. Där fartyg och laster på grund av isförhållandena måste omdirigeras till alternativa hamnar sker detta alltid efter samråd med järnvägen och berörda sjöfartsintressenter. Samarbete äger även rum med Överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap i frågor, som rör oljeimporten. I synnerhet under strängare isvintrar tages dagliga kontakter för att samordna till förfogande stående transport- och isbrytarresurser.

Enligt en överenskommelse mellan de nordiska länderna hålles direkt kontakt mellan isbrytarledningarna i dessa länder och vad beträffar de norrländska farvattnen speciellt med den finska sjöfartsstyrelsen för att vid behov samordna trafiken och insatsen av de samlade statliga isbrytarresurserna. Kontakter och samarbete etableras även direkt mellan de svenska och finska statsisbrytarna för att åstadkomma erforderlig samordning.

Beträffande beredskapsplan och åtgärder i samordnande syfte med hänsyn till de återkommande svåra isvintrarna får sjöfartsstyrelsen framhålla, att enligt det av sjöfartsstyrelsen fastställda reglementet för den statliga isbrytarverksamheten skall statsisbrytarna vara klargjorda för isbrytar-expedition i god tid före issäsongens början. Kontrakt är tecknade med ett stort antal bärgnings- och bogseringsbolag för att inom olika kustavsnitt säkerställa tillgången på erforderliga hjälpisbrytare. Åtgärder är vidtagna för att vid behov kunna förhyra tillgängliga statsisbrytare från övriga nordiska länder om så skulle visa sig nödvändigt och lämpligt.

Sjöfartsstyrelsen har med ledning av under årens lopp vunna erfarenheter uppgjort en normalplan för isbrytarverksamhetens bedrivande, varvid beaktats de förändringar beträffande transportvägar och godsvolym, som successivt skett. I denna normalplan anges hamn för hamn, när sjöfarten genomsnittligt på grund av inträdande ishinder måste upphöra och när skeppningarna under föråret eller våren regelmässigt bör kunna återupptagas. Denna normalplan ligger till grund för isbrytarnas utrustning och basering, liksom för avlastares och redares skeppningsdispositioner. Den torde också ligga som en naturlig bakgrund för statens järnvägars åtgärder av olika slag för vintertrafikens genomförande.

Normalplanen utgör som nämnts ett erfarenhetsmässigt genomsnitt. I praktiken avviker emellertid den faktiska bilden merendels mer eller mindre. Vid milda vintrar kan skeppningarna pågå väsentligt längre än normalt. Vid hårda vintrar kan stoppet i sjötrafiken inträffa tidigare och vara längre. Härtill kommer att medan normalplanen räknar med att isläggningsen sker successivt med början längst i norr, uppstår vid hårda vintrar ofta svårigheter för sjötrafiken samtidigt på olika kuststräckor. Vind- och strömförhållanden m. m. medför också ofta, att en nordligare belägen hamn kan hållas öppen, medan trafiken på en sydligare nödgas upphöra.

Vid issituationer av nu nämnd art är isbrytarkapaciteten i allmänhet för liten för att helt tillgodose behovet av isbrytarhjälp. En prioritering måste ske. För dispositionen av isbrytarna i ett sådant läge har olika beredskapsplaner uppgjorts. Den principiella innebörden därav är, att när isbrytarnas verksamhetsområden måste begränsas, stoppas i första hand isbrytar-

hjälpn till hamnarna vid Bottenviken, därefter trafiken på de mindre hamnarna i Bottenhavet. En ytterligare skärpning av läget medför att de nordligare s. k. regionhamnarna i Bottenhavet stängs. I sista hand koncentreras stödet till trafiken vid stockholmsområdet, syd- och västkusten.

Denna principiella beredningsplan har gjorts upp i samråd med såväl näringslivet som trafikintressenterna, däribland statens järnvägar, som varit föremål för diskussioner och överväganden inom isbrytarnämnden. Av skäl som framgått av det föregående, måste emellertid i varje särskilt fall en anpassning ske till de aktuella förhållandena, alltså den lokala situationen, godsanhopningen, tillgängliga transportmedel m. m. En viktig faktor är härvid statens järnvägars transportmöjligheter, omfattningen och dispositionen av dess lok- och vagnpark. För att få största möjliga effekt av den totala transportapparaten hålles, som redan nämnts, under isbrytarsäsongen en mycket nära kontakt mellan sjöfartsstyrelsen och statens järnvägar, varvid de bägge verkens dispositioner anpassas så nära som möjligt till varandra.

Styrelsen vill understryka det mycket positiva intresse statens järnvägar visat för en dylik samordning, såväl vid verksamhetens generella planläggning som vid dess praktiska bedrivande.

Det är emellertid naturligt, att då transporter på grund av ishinder måste läggas om från sjötransport till landtransport en bristsituation lätt uppstår på grund av otillfredsställande proportion mellan efterfrågan och tillgång på järnvägsmateriel. Denna disproportions har ytterligare markerats genom de svårigheter järnvägarna mött vid vintertrafik i form av snöhinder och lokskador m. m. Järnvägens möjligheter att hålla beredskap för att ta hand om gods, som normalt fraktas sjövägen, begränsas av nödvändigheten för verket att som affärsdrivande erhålla full täckning för sina kostnader. Även vid aldrig så god vilja och bästa möjliga samordning kan därför bristsituationer uppstå. Två vägar synes styrelsen möjliga för att i varje fall begränsa en uppkommande bristsituation. Den ena är att öka transportunderlaget för järnvägen och därmed dess möjligheter att ytterligare bygga ut vagn- och lokbeståndet, den andra är att täcka viss del av uppkommande merkostnad för en större vagn- och lokreserv på annan väg än den reguljära.

Vad den förstnämnda vägen beträffar, vill styrelsen framhålla, att enligt gällande trafikpolitiska riktlinjer kostnaderna för isbrytarverksamheten i fortsättningen helt kommer att belasta de berörda trafikanterna, varigenom kostnadsförhållandet mellan järnvägs- och sjötrafik vintertid i viss utsträckning kommer att påverkas. I vilken mån detta kommer att medföra förändringar i trafiken och därmed öka underlaget för järnvägens kapacitet låter sig dock inte nu överblickas. Styrelsen är vidare medveten om de ansträngningar som i samma syfte görs från järnvägens sida för att få till stånd långsiktiga fraktavtal med berörda trafikanter. Frågan om avgiftsbeläggning av den statliga isbrytarhjälp, som lämnas, är föremål för överväganden, förutom inom styrelsen, inom den pågående sjöfartsutredningen.

Den andra av de nämnda vägar, som borde bli föremål för närmare undersökning, går ut på att öka den beredskap i form av bl. a. vagnar och lok, som från järnvägens sida kan ställas till förfogande vid omläggning från sjö- till landtrafik. Skäl kan enligt styrelsens mening anföras för att denna kostnad i varje fall till viss del inte bör belasta statens järnvägar, då den delvis får ses som ett led i beredskapsåtgärderna för vintertrafiken.

Det samarbete vad gäller beredskap och trafiksamordning, som ovan



berörts, kommer att fortsätta och vidareutvecklas. Frågan om beredskapens utformning kommer att tas upp i bland annat isbrytarnämnden, där statens järnvägar är representerad.

En angelägen uppgift synes därvid vara att då förutsättningarna medger i förväg fixera de regionhamnar, dit trafiken bör dragas, när vissa kustavsnitt stängs på grund av isen. Slutlig ställning härtill torde emellertid inte kunna tagas förrän hamnutredningen, som har frågan om vintersjöfarten i Norrland under övervägande, framlagt sina synpunkter och förslag i ärendet.

Styrelsen har som av det ovanstående framgår utgått från att i framtiden vintersjöfarten på Norrland, liksom på övriga kustavsnitt, kommer att belastas med kostnaderna för isbrytarverksamheten. Skulle förhållandet bli ett annat förutsätter styrelsen, att systemet ges en sådan utformning, att det harmonierar med här berörda allmänna riktlinjer för konkurrensen mellan olika trafikmedel.

#### Sveriges industriförbund (6.9.1967)

För det norrländska näringslivet är det självfallet av vital betydelse att transporterna av råvaror, bränslen och färdigprodukter även vintertid kan ske på ett tillfredsställande sätt. De transportförseningar som uppstod under den senaste stränga isvintern åsamkade företagen stora förluster till följd av leveransförseningar. Förbundet har därför i olika sammanhang bl. a. understrukt behovet av ytterligare en statsisbrytare för att en förbättrad och säkrare isbrytarberedskap skall kunna upprätthållas kring våra kuster. Vid årets riksdag har beslut fattats om anskaffning av en sådan isbrytare och om prioritering av investeringsobjekt för vinterberedskap inom Statens Järnvägar. Förbundet hälsar med tillfredsställelse att transportmöjligheterna under vintertid till och från Norrland och inom Norrland därigenom efter hand kommer att förbättras.

Utvecklingen inom transportsektorn går i stor utsträckning ut på att åstadkomma integrerade transporter. Samordningen av olika transportfunktioner blir därför av allt större betydelse för att effektivisera transportapparaten och anpassa den till trafikanternas ändrade behov. Förbundet delar motionärernas uppfattning att staten här har ett stort ansvar.

Av särskild betydelse blir samordningen av de skilda transportgrenarna under de svåra isvintrar som i genomsnitt återkommer vart fjärde år. Förbundet har svårt att bedöma möjligheterna att i förväg göra upp en mera detaljerad beredskapsplan för koordinering av transportresurserna under sådana vintrar med hänsyn till de olikheter som föreligger beträffande isspärrens utbredning och de transportbehov som skall tillgodoses. Under alla förhållanden är det emellertid angeläget att skapa organisatoriska och tekniska förutsättningar för den långtgående samordning av transportapparaten som vid svåra isförhållanden är erforderlig för att näringslivets transportbehov skall kunna tillgodoses på ett tillfredsställande sätt.

Av betydelse är därvid bl. a. att klargöra vilka hamnar som bör utnyttjas för vintertransporter och vilka åtgärder som krävs för att de på ett effektivt sätt skall kunna fullgöra sin uppgift. Därvid bör givetvis behovet av samordning mellan sjötransport-, hamn- och landtransportfunktionerna beaktas. Förbundet förutsätter att sistnämnda spörsmål kommer att behandlas

av den år 1965 tillsatta hamnutredningen, som enligt sina direktiv bl. a. skall lägga fram förslag rörande en ändamålsenlig uppläggning av vintersjöfarten på Norrland.