

## Nr 156

Av fru **Ryding m. fl.**, om *statliga basindustrier i sydöstra Sverige, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 137 i Första kammaren)

Befolkningsutvecklingen i landets sydöstra delar har under många årtionden varit ogynnsam. Förhållandet återspeglar den näringspolitiska situationen i denna landsända. Minskningen av antalet i jordbruket sysselsatta har icke uppvägs av en industriell etablering i erforderlig utsträckning, som kunnat bereda invånarna arbete och utkomst.

I en motion vid 1968 års vårriksdag (II: 173) påvisades behovet av en samhällelig basindustri i Kalmar län, varvid förslagsvis nämndes Oskarshamn. Behovet härav kvarstår alltjämt. Det kan därtill sägas att det har stor aktualitet även för ytterligare delar av sydöstra Sverige.

Under det gångna året varslades att Reymersholms fabriker i Oskarshamn skall läggas ned om ett par år. Härigenom blir 140 arbetare utan arbete. Senare meddelades att Liljeholmens stearinfabrik skall lokaliseras till staden. Vidare skall till staden förläggas en statlig tillverkning av parkeringshissar samt tunga grävmaskiner. Om några år förutspås 400 à 500 arbetare bli sysselsatta vid denna tillverkning. Detta måste dock ses mot bakgrunden av att staden vid 1960-talets början hade över 5 000 industrianställda mot 3 500 i början av år 1968. I fråga om Blekinge är det mest iögonfallande de sysselsättningssvårigheter som rått vid Karlskronavarvet och som främst torde förklara befolkningsminskningen under 1968 med ca 350 personer. Det hösten 1967 tecknade samarbetsavtalet med Kockums AB har förutspåtts kunna leda till en industriell uppräckning. Några påtagliga resultat tycks ännu låta vänta på sig. Ett speciellt problem är läget för fiskarbefolkningen.

Kronobergs län undergår enligt länsstyrelsen/planeringsrådet en snabbare expansion än något annat län i södra Sverige. Småindustrin är alltjämt den dominerande. Men även om enskilda, förhållandevis mindre företag kan uppvisa en gynnsam utveckling varslar utvecklingen för exempelvis glasindustrin att problemen med strukturrationalisering anmäler sig för även denna företagskategori. En planering för att förebygga en situation liknande den i de sydöstra kustlandskapen ter sig därför enligt vår mening helt nödvändig. Det måste även här bli fråga om en satsning på centralt belägna basindustrier.

### *Kommunikationerna*

Det är ett känt faktum att där kommunikationerna är svagt utvecklade har heller inget verkligt uppsving kunnat noteras inom näringslivet. Ingen kan bestrida att såväl järnvägsnätet som vägväsendet varit och alltjämt är otillfredsställande utvecklat inom exempelvis Kalmar län. Flera järnvägar är smalspåriga, och en ostkustbana i denna landsända blev aldrig byggd. Riksväg 15, som har sträckningen Malmö—Kristianstad—Karlskrona—Kalmar—Västervik—Norrköping, är på vissa sträckor helt otillfredsställande.

Statens järnvägars ambitioner att nedlägga olönsamma järnvägar har praktiserats även i denna del av landet. Men orsakssammanhanget har härvid i hög grad förbisetts. Det är nödvändigt att inse de otillfredsställande kommunikationernas inverkan på den näringspolitiska situationen. Vid en målsättning att uppnå en ökad industriell verksamhet är därför slutsatser oundvikliga också när det gäller behovet av att skapa bättre kommunikationer. Av intresse i sammanhanget är följande referat i bil. 13, statsverkspropositionen, av länsstyrelsens/planeringsrådets i Kronobergs län kommentarer till konstatandet att länet visat sig kunna konkurrera också med storstadsregionerna i fråga om lokaliseringsobjekt och arbetskraft: "Tyngdpunkten för expansionen i sydöstra Sverige har förskjutits till Växjöområdet, som genom sitt centrala läge i denna landsdel blivit den från kommunikations-, transport- och resekostnadssynpunkt fördelaktigaste lokaliseringsorten."

De sydöstra kustlandskapen är inte mindre centrala. Men de är betydligt sämre försörjda i kommunikationshänseende, vilket försämrat deras näringspolitiska situation i samma grad som växjöområdet dragit fördel av sina bättre kommunikationer. Denna brist för kustlandskapens del bör ofördröjligen rättas till. Ölandsbrons byggande bör följas upp av en upprustning också för det närbelägna fastlandets del. I nedan angivna yrkande föreslås därför vissa förbättringar såväl beträffande den spårbundna trafiken som i fråga om vägväsendet.

### *Östersjöhandeln*

I detta sammanhang kan inte förbises den betydelse en utvidgad östersjöhandel har för den näringspolitiska utvecklingen i här berörda områden. Här avses handeln med grannländerna österut. Det är av intresse att notera vilket intresse den lokala tidningspressen gång på gång ägnat denna fråga. Uttalanden har antagits av en rad fackföreningar och även kommunala fullmäktigeförsamlingar. Dessa vittnar om vilken roll man anser denna fråga spelar. De för industrietablering och lokaliseringspolitik ansvariga statliga organen, liksom även riksdagen för sin del, bör enligt vår mening beakta denna aspekt. Åtgärder bör därför vidtas som kan vara ägnade att främja utvecklingen av handeln med östersjöländerna.

I särskild motion göres hemställan om förbättrade järnvägskommunikationer och anläggande av motorväg.

Med hänvisning till det ovan anförda föreslås,  
att riksdagen måtte

dels i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att delegationen för statlig industrietablering anmodas att skyndsamt utreda förutsättningarna för anläggandet av basindustrier i Kalmar, Blekinge och Kronobergs län,

dels ge Kungl. Maj:t till känna de i motionen anförda synpunkterna angående det angelägna behovet av åtgärder för att vidga Sveriges handel med övriga östersjöländer i syfte att åstadkomma en näringsmässig stimulans inom bl. a. de sydöstra kustlandskapen.

Stockholm i januari 1969

*Gunvor Ryding (vpk)    C. H. Hermansson (vpk)    Eivor Marklund (vpk)*

---