

Nr 283

Av herr Svanberg m. fl., angående utformningen av de sysselsättningspolitiska åtgärderna i övre Norrland.

(Lika lydande med motion nr 226 i Första kammaren)

I bilaga 13 till statsverkspropositionen upptar inrikesministern till vissa sysselsättningspolitiska åtgärder ett anslag på 300 miljoner kronor.

I anslutning till detta anslag redovisas, att i en del län vägbyggnadsverksamheten kommit före gällande flerårsplaner, medan i andra län åter denna verksamhet släpade efter. Detta förhållande anses vara en följd av att i de först åsyftade länen ett betydande vägbyggande kunnat komma till stånd som beredskapsarbete. Mot denna bakgrund uttalar departementschefen, att det ur vägpolitisk synpunkt skulle vara önskvärt, att friställd arbetskraft, som tillfälligt behöver beredas sysselsättning genom arbetsmarknadsmyndigheternas försorg, i vidare mån än hittills erhåller sådan sysselsättning i de delar av landet, där en eftersläpning i vägbyggandet är för handen.

År 1958 uttalade riksdagen, att man borde ha en klar gräns mellan det ordinarie vägbyggandet och de vägarbeten, som finansierades med beredskapsmedel. Det uttalades då, att anslaget för beredskapsarbeten, som borde utnyttjas så effektivt som möjligt, borde utnyttjas utan förfång för det ordinarie vägbyggandet.

Detta uttalande av riksdagen kan inte rimligtvis tolkas annorlunda än så, att om vägbyggande förekommer som beredskapsarbete skall inte detta beskära vägbyggandet med ordinarie anslag.

I diskussionerna om antagande av »Vägplan för Sverige» har det utsagts — en mening som även biträtts av riksdagen — att vägplanen skulle successivt revideras alltefter den tekniska och ekonomiska utvecklingen. I »Vägplan för Sverige» lades, som kommunikationsministern uttalade i statsverkspropositionen till 1959 års riksdag, konkreta förslag endast beträffande ett riksvägnät, medan för det sekundära länsvägnätet endast principerna uppdrogs.

Delegationen för vägplanen gjorde inte heller någon trafikpolitisk avvägning mellan olika transportmedel.

Vid nämnda års riksdag underströk kommunikationsministern, att väginvesteringarna skulle årligen prövas av myndigheterna.

Statsutskottet — vars uttalande lämnades utan erinran av riksdagen — ansåg det tillfredsställande, att vägplanen framlagts som en allmän grund för verksamheten. Utskottet förordade planen i princip och fortsatte: »men

detta innebär emellertid icke ett ställningstagande till den föreslagna totala omfattningen av investeringarna under hela perioden (till 1975) eller ens under tioårsperioden 1958—1967».

Det har inte gjorts gällande, att det vägbyggande, som t. ex. i norrlands-länen skett med beredskapsmedel, skulle gällt mindre angelägna objekt än vad som omfattats i företag, som utförts med ordinarie väganlag.

Vägarbetena kan utan överdrift anses ha gjort t. ex. Norrland bättre skickat att anpassa sig till den aktuella ekonomiska situationen, som präglas av strävan att göra näringslivet alltmer rikhaltigt, så att behovet av beredskapsarbeten skall successivt nedbringas. Det vägbyggande, som skett och sker för att göra skogens produkter tillgängliga för exploatering, är ytterst angeläget ur hela folkhushållets synpunkt. Utbyggandet av skogsbilvägar har på många håll knappast påbörjats.

Arbetslöshetsområdena i övre Norrland, där många och angelägna vägbyggnadsföretag väntar på att bli realiserade, är sålunda samtidigt stora utflyttningsområden. T. ex. från Norrbottens län har årligen inte mindre än 2 000 människor i arbetsför ålder årligen flyttat till mellersta och södra Sverige för att ingå i produktionen där. Av dessa har ca 90 procent varit under 35 år.

Om denna utflyttning ytterligare accentueras, så kommer man i en framtid, som inte är så avlägsen, att få stora svårigheter att anskaffa arbetskraft till skogsbruk och gruvhantering i övre Norrland. Nativiteten i en landsdel är nämligen avhängig av att människor i barnalstrande ålder stannar kvar i bygden.

De vägar som byggs som beredskapsarbete kan i de allra flesta fall, vad gäller Norrland, betecknas som ekonomiskt utvecklingsarbete för näringslivets behov.

En undersökning av den arbetskraft, som sysselsätts i beredskapsarbete vid vägbyggena, skulle vidare klarlägga, att det i många fall är ytterst svårt att flytta arbetskraften till andra delar av landet. Det är i många fall fråga om äldre människor med många bindningar till bostadsorten, utslitna skogsarbetare och andra liknande kategorier.

Arbetslöshetspolitiken måste — trots allt — vid sidan av strävan till effektivitet ha humaniteten som ledstjärna vid hantering av den viktigaste produktionsfaktorn, det levande folkmaterialet.

T. ex. i Tornedalen — där den procentuella arbetslösheten torde vara störst och därifrån avflyttningen likaså är exceptionellt hög — beräknas behovet av för näringslivet ytterst angelägna skogsbilvägar till 1 700 km. Riktlinjer för utveckling av Tornedalens näringsliv antogs av riksdagen så sent som i november 1962.

Om en bygd redovisar ledig arbetskraft och behov av vägar av stor betydelse för den allmänna samfärdseln och för näringslivet, så är det ganska naturligt att man anordnar beredskapsarbete genom byggande av vägar i denna bygd. Detta är uttryck för en sund samhällsekonomi. Om bygden i fråga redan förut har en stor avflyttning, som redan nu skapat en ytterst

ogynnsam befolkningspyramid, då måste man ställa sig tveksam till tanken att vid tillfällig arbetslöshet i stället för att sysselsätta de arbetslösa i hemorten eller dess närhet ytterligare påskynda avflyttningen.

Förhållandena är på detta område i princip likartade i stora delar av hela Norrland.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta, att ovanstående synpunkter beaktas vid utformningen av de sysselsättningspolitiska åtgärderna i övre Norrland.

Stockholm den 24 januari 1963

Ingvar Svanberg

Ragnar Lassinantti

Gunnar Lundmark

Annie Jäderberg

Erik Hammarsten

Elvira Holmberg

Nr 284

Av herr Adamsson m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till byggnadsstyrelsen.

(Lika lydande med motion nr 242 i Första kammaren)

Stockholm den 24 januari 1963

Erik Adamsson

Arne Blomkvist

Anders Haglund