

Nr 289

Av herrar Larsson i Umeå och Anderson i Sundsvall, om utredning rörande centralhamnar på norrlandskusten.

(Lika lydande med motion nr 241 i Första kammaren)

De norrländska hamnarna är för närvarande under stark utbyggnad och stora utvidgningar planeras inom den närmaste framtiden. Finansieringen av dessa utbyggnader sker delvis genom anslag som erhålles av statsmedel och då främst genom arbetsmarknadsstyrelsens bidrag.

Den utbyggnad som sker och som planeras har synnerligen stor betydelse för industriens fraktkostnader och konkurrenskraften påverkas i stor omfattning, särskilt då för vår exportindustri. De större industriföretagen och befraktarna har i regel hamnanläggningar i direkt anslutning till företagen och kan följaktligen under den isfria delen av året därigenom erhålla lägsta möjliga transportkostnader.

Vintertid ställer sig dock förhållandena annorlunda då hamnarna ofta är stängda under lång tid beroende på ishinder. Befraktarna är då beroende av landtransporter till hamnar som hålles öppna för sjöfart. De norrländska hamnarna stänges av naturliga skäl i regel först, då isläggningen i regel är hårdast i Norrland. Det skulle dock vara möjligt att hålla dessa hamnar öppna längre tid om tillgängliga isbrytarresurser kunde koncentreras på ett mindre antal hamnar.

De skeppningar som förekommer synes ofta gå mot mindre partier, och följaktligen får fartygen angöra en rad olika hamnar för att få tillräckliga laster. Det är otänkbart att sådan isbrytarkapacitet skall insättas att alla hamnar kan erhålla tillräcklig isbrytarhjälp. Det borde därför undersökas huruvida det ej vore möjligt att centralisera vintersjöfarten till vissa centralhamnar, som skulle kunna utrustas med tillräckliga mekaniska hjälpmedel och tillräckligt starka hamnisbrytare. Den statliga isbrytarverksamheten skulle då kunna koncentreras till att hålla dessa hamnar öppna, och man skulle kunna erhålla ett bättre utnyttjande av de statliga isbrytarna.

Geografiskt rätt placerade centralhamnar för att betjäna den norrländska industrien för erhållandet av lägsta möjliga fraktkostnader är ett önskemål. Den nuvarande splittringen synes ej vara till fördel för någon part, och man kan förmoda att den är kostnadsfördyrande.

Frågan har även betydelse för sysselsättningen då hamnarbetarna kan få en mera kontinuerlig sysselsättning om hamnarna kan hållas öppna längre tid.

Innan alltför stora investeringar sker i hamnarna borde därför frågan ut-

redas om bättre lönsamhet och effekt kan erhållas genom en koncentration av vintersjöfarten till ett fåtal centralhamnar. Förutsättningar för sjöfart vintertid på norrlandshamnarna har under senaste år starkt förbättrats genom anläggandet av radiofyrar och bottenfasta fyrar som möjliggör en betydligt säkrare sjöfart än tidigare. Då det är avsevärda belopp som investerats, är det önskvärt att högsta möjliga utnyttjande sker av befintliga resurser.

Som exempel på vad sjöfarten kan betyda för industrien kan nämnas att en industri vintern 1955—1956 fick extrakostnader för sina vintertransporter med 2,9 milj. kr. Enligt uppgift uppgick de totala drift- och underhållskostnaderna för samtliga statsisbrytare här i landet (Atle, Ymer och Thule) till 2 768 738 kronor under samma vintersäsong.

Kortast möjliga landtransporter för industrien är nödvändiga för undvikande av alltför höga fraktkostnader. Det torde för närvarande vara så att norrlandshamnarna stänges redan innan isförhållandena blivit alltför besvärande, beroende på den splittring som förekommer, och befraktarna måste då sända sitt gods från Norrland till mellansvenska hamnar och västkusthamnar.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla,
att frågan om centralhamnar på norrlandskusten i syfte att
förbilliga vintertransporterna måtte upptagas till utredning.

Stockholm den 24 januari 1963

Sigvard Larsson

John R. Anderson