

## Nr 678

Av herr Petersson m. fl., om en beredningsplan för samordning av transportresurserna i Norrland.

(Lika lydande med motion nr 538 i Första kammaren)

De politiska partierna är eniga om lokaliseringens målsättning att söka åstadkomma en sådan fördelning av de samlade produktionsresurserna att deras maximala utnyttjande blir möjligt. I syfte att uppnå denna målsättning har riksdagen också enhälligt beslutat att stimulera företagsamheten — främst i Norrland — med 800 miljoner kronor. Flera skäl härtill föreligger. Den strukturförändring som bl. a. genom ökad mekanisering sker inom jord- och skogsbruket har i Norrland friställt tusentals personer. Industrien i Norrland har inte utvecklats i sådan takt att de friställda kunnat beredas sysselsättning i den, och en del av den sedan gammalt förefintliga industrien har haft så ensidig struktur, att konjunkturförändringar på världsmarknaden lamslagit verksamheten och därmed ökat sysselsättningsproblemen. I lokaliseringens utlåtande bedöms emellertid de naturliga förutsättningarna för ökad industriell verksamhet som goda. Lägre omsättning av arbetskraft medför lägre kostnader och effektivare arbete, löneglidningen är lägre i Norrland, och dessa faktorer medverkar till att de norrländska företagen ofta har lägre personalkostnader än företag utanför Norrland.

Boendemiljön i Norrland är ofta mycket god. Avstånden mellan hem och natur och mellan hem och arbetsplats är korta. Räknet i tid torde avståndet från bostad till arbetsplats i regel vara kortare för den norrländska arbetskraften än för tätorternas i det övriga Sverige, trots Norrlands geografiska väldighet. Närheten till naturen ger därtill stora möjligheter att fylla den ökande fritiden med ett rikt innehåll. Givetvis är det svårt att siffermässigt beräkna dessa fördelar, men det ökande intresset för god boendemiljö gör att man måste taga trivseln med i beräkningen vid lokalisering av företag.

För att bli framgångsrikt måste också det norrländska näringslivet anpassa sig efter de ständiga förskjutningarna genom ökande rationalisering och ändrad efterfrågan. Denna anpassning ställer obehagligt allt större krav på transportmöjligheterna genom ökande varuvolymer och nödvändigheten av snabba fortlöpande leveranser på avtalade tider. Sistlidna vinter gav genom sin stränghet näringslivet en hård känning av detta, när tre månaders

avbrott i sjöfarten beräknas ha kostat landsändan 60 miljoner kronor. Transporterna blev orimligt försenade med stora återverkningar på företagens lönsamhet och de förtroendefulla kundkontakterna. Man ställer osökt frågan om det måste vara på detta sätt. Det är staten som har huvudansvaret för att transporterna möjliggörs året runt. Staten driver jänvägarna, staten bestämmer vägarnas transportkapacitet, staten är ansvarig för isbrytarverksamheten. Enligt isbrytarledningen beräknas de stränga vintrarna återkomma vart fjärde år.

Det är ofrånkomligt att man ställer spörsmål här. 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?

Farhågor för att samordningen inte är den bästa har väckts bl. a. därav att föregående vinter, när det var fråga om anskaffande av en ny isbrytare, praktiskt taget alla remissinstanser ställde sig positiva utom kungl. järnvägsstyrelsen.

Säkra möjligheter för transport av norrlandsföretagens ständigt ökande leveransvolym är ett livsvillkor för Norrland och av stor betydelse för vårt lands handelsbalans. Statsmakternas ansvar för att transportapparaten fungerar är obestridligt. Det måste finnas förvisning om att alla förberedelser vidtagits för att bemästra transportsvårigheterna även under stränga vintrar.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta att ge Kungl. Maj:t i uppdrag att utarbeta en beredskapsplan för samordning av transportresurserna vintertid för Norrland.

Stockholm den 26 januari 1967

*Per Petersson (h)*

*Tore Nilsson (h)      Filip W. Fridolfsson (h)      Hans Nordgren (h)*

---