

Nr 1367

Av herr **Asling**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 84, angående transportstöd som regionalpolitiskt medel.

Med rätta har långa och därför dyra transporter ansetts vara ett besvärande handikapp för norrländskt näringsliv.

Kungl. Maj:ts proposition nr 84 angående transportstöd som regionalpolitiskt medel kan ses som ett försök att komma till rätta med svårigheterna.

Den grundläggande orsaken till de höga transportkostnaderna i Norrland är till inte oväsentlig del geografiskt och historiskt betingade. Ett traditionellt ensidigt gränstänkande bidrar också.

Det har sedan mycket långt tillbaka funnits en strävan att koncentrera exportgods från och importgods till det norrländska näringslivet över hamnar i Syd- och Mellansverige, vilket ger långa landtransportsträckor i ett land av Sveriges geografiska utsträckning.

För bulkgoods av typen cellulosa, sågade trävaror, eldningsolja, billiga kemikalier och malm har dock de övervägande kvantiteterna gått över industriella lastageplatser på Norrlandskusten.

För vissa av dessa bulkvaror förekommer det en viss dragning till södra Sverige landvägen, och vissa idéer har emellanåt presenterats att väsentligt öka dessa kvantiteter. Isvintrarnas störande inverkan på Norrlandskustens sjöfart har då oftast tagits som intäkt för dessa tankar.

Den kortaste transportvägen för stora delar av norrländskt näringsliv får man inte vid dragningar i riktningen norr-söder utan vid landtransporter öster-väster, när man vill söka sig till alternativhamnar.

Den norska kusten erbjuder hamnlägen av en unik karaktär med goda djupförhållanden och garanterad isfrihet, vilket ingen svensk hamn kan bjuda. Istillägg på fraktkostnaderna har sålunda under vintern 1969—1970 drabbat även hamnarna i Syd- och Mellansverige.

För närvarande är det tre hamnlägen efter den norska kusten som tilldrar sig intresset: Narvik, Mo i Rana och Trondheimsfjorden. Dessa tre hamnlägen har genom sina vägförbindelser möjligheter att betjäna Norrlands näringsliv.

Narvik är redan i dag tagen i anspråk som transitohamn för den inlandsindustri i Norrbotten, som malmfälten utgör. Kvantitetsmässigt är Narvik "Sveriges största hamn" med ett godsflöde på 19 milj. ton år 1967 mot

totalt 12 milj. ton sammanlagt export- och importgods över Göteborg samma år.

Laplandsmalmen skeppas traditionellt över Narvik och Luleå. Malmexportens tyngdpunkt har dock alltmer förskjutits till hamnen i Narvik. Skeppningarna över Luleå kan i någon mån påverkas av isförhållandena.

Narviks möjligheter att betjäna övriga delar av Norrbottens näringsliv begränsas i dag av två faktorer.

Malmbanan torde knappast kunna svälja mera trafik än vad som nu framföres på den. Eventuella marginaler som kan finnas torde behöva reserveras för kommande ökning av malmbrytningen.

Det saknas i dag en kompletterande landsvägsförbindelse mellan Kiruna och Narvik.

Narvik som en tänkbar transitohamn för andra produkter än Laplandsmalm borde kunna vara intressant även för det nordfinska näringslivet.

Mo i Rana har utvecklats kraftigt som en följd av den norska regionalpolitiska satsningen, och dess hamn bör kunna betjäna t. ex. Västerbottens näringsliv. Vägen från Sverige till Mo i Rana är i dag av god kvalitet, och den nyttjas i viss utsträckning redan av näringslivet i Västerbotten.

Trondheimsfjorden har ett flertal goda hamnar såsom Trondheims hamn, Hommelvik, Murvik, Largslein m. fl.

Presumtiva hamnlägen med mycket goda utvecklingsmöjligheter finns i Stjördal och vid Verdalsöra.

På sjöfartssidan är betjäningen mycket god. Regelbunden service finns för hamnar i England, Frankrike, Benelux, Tyskland, Nordamerika och Sydamerika. Likaledes finns goda förbindelser till Medelhavshamnar och med Levanten.

Från norsk skogsindustri finns på skeppningssidan från fjorden en basquantitet på 158 000 ton slipmassa och 200 000 ton tidningspapper.

Till detta kommer att svenska skogsindustrin redan i dag över hamnen i Hommelvik skeppar 60 000 ton pappersmassa/år, d. v. s. i stort sett den kvantitet som i medeltal skeppas ut över varje utlastningsplats på den svenska ostkusten.

Man kan alltså konstatera att mer än 400 000 ton massa utskeppas från Trondheimsfjorden vartill kommer papper och sågade trävaror, både från fjordområdet och från Sverige. Till detta kommer ca 30 000 ton olivin och täljsten från västra Jämtland och naturligtvis hela styckegodskvantiteterna för Tröndelagsfylkena och angränsande områden. Man bör hålla i minnet att Trondheim utgör en centralpunkt för en starkt utbyggd kustsjöfart på den norska Atlantkusten.

Trondheimsfjorden har följaktligen närbelägna alternativhamnar för stora delar av det norrländska näringslivet.

Sedan 1882 finns det järnvägsförbindelse mellan hamnarna i Trondheimsfjorden och det svenska järnvägsnätet i Östersund. Olika faktorer, delvis irrationella, har medverkat till att trafiken inte fått önskvärd omfattning och den omfattning som skulle motiveras av Trondheimsfjordens goda servicemöjligheter. En orsak är otillräckligt axeltryck på den norska bandelen. En annan orsak är den tidigare bruttofraktskalan vid gränsöverskridande transporter och som motsvarighet i dag — NET-tariffen (Nordisk enhetstariff).

NET-tariffen finns för närvarande för allt gods i hela vagnslaster mellan Sverige och Norge och mellan Sverige och Finland. Dess effekt är att transporter t. ex. från Östersund till Trondheim beroende på värdeklass på fraktad vara är 10—20 % dyrare än om varan fraktas samma sträcka inom Sverige. Även om större befракtares transporter går efter specialavtal med SJ, som i aktuella fall gör avräkning mot NSB (Norska statsbarnorna), så torde skillnaderna mellan den svenska vagnsgodstaxan och NET-tariffen ligga som underlag och i de rabatterade fraktpriserna proportionera dem efter om det är frakter helt inom Sverige eller om det är gränsöverskridande transporter.

I den mån fördyringen på grund av NET-tariffen beror på NSB finns det i dag starka argument för att motivera en ändrad inställning från norsk sida. När det gäller landsvägförbindelserna mellan det norrländska området och Trondheimsfjorden har förhållandena radikalt förändrats.

Tidigare fanns i stort sett endast den svaga och otidsenliga förbindelsen över Skalstugan.

Genom överenskommelse 1956 mellan Norge och Sverige byggdes en modern väg från Duved över Storlien till Stjördal nere vid Trondheimsfjorden. Enligt samma överenskommelse skulle vägen i sin helhet upplåtas för 10 tons axeltryck.

Denna del av överenskommelsen förefaller ej ha uppfyllts av de norska vägmyndigheterna och bör därför på lämpligt sätt aktualiseras.

Förutom denna väg kan beräknas att ytterligare fyra vägar för 8 tons axeltryck och för fordonslängden 18 meter står färdigbyggda vid mitten av 1970-talet, nämligen: Röros—Trondheim; Levanger—Sandvika—Anjan—Kall; Steinkjer—Nordli—Gäddede samt Steinkjer—Nordli—Hotagen.

Vägen Levanger—Sandvika är i dag upplåten för 8 tons axeltryck men enligt uppgift byggd för 10 ton, d. v. s. samma som gäller för den svenska vägen Anjan—Kall.

Transitotrafik från Norrland över Trondheimsfjordens hamnar som ett alternativ till Syd- och Mellansvenska hamnar för norrländskt export- och importgods är i dag tekniskt möjlig vad avser landtransportmöjligheter, hamnresurser — befintliga och presumtiva — och sjöfartsförbindelser.

De aktuella förhållandena borde dock bli föremål för en översyn så att olika hindrande omständigheter kan undanröjas. Transitotrafikens konkurrenssituation får inte försämrast.

Om inte transitotrafiken kan premieras, kommer av allt att döma det enligt proposition nr 84 föreslagna transportstödet att få en negativ verkan på denna trafik.

En annan nödvändig åtgärd är att i det rabattnormerande fraktavståndet får räknas in fraktsträcka som vid transitotrafik ligger inom Norge från riksgränsen och fram till norsk hamn.

Det bör också undersökas genom förhandlingar med berörda norska myndigheter om inte rabatt skall kunna lämnas på hela den genomgående fraktkostnaden, alltså även den norska delen.

Ett par värdefulla effekter av en ökad transitotrafik bör till sist redovisas.

Bandelen Östersund—Storlien behöver ett ökat trafikunderlag enligt uttalanden från SJ. De åtgärder som föreslagits ovan skulle utan tvekan förbättra trafikunderlaget på denna bandel.

Mot bakgrund bl. a. av de restriktioner som signaleras mot lastbilstrafik under veckoslut och under semesterperioder kan det vara önskvärt att använda alternativa transportleder till Europaväg 4, som i sin sträckning tangerar många stora tätorter.

Transitotrafiken kan ske genom glesbebyggda områden där dylika restriktioner ej behöver bli besvärande.

Även om man får hoppas att en utbyggd isbrytarberedskap på ostkusten skall kunna hålla sjöfarten öppen, kommer ganska stora kvantiteter av skogsindustrins produkter att dirigeras till isfria alternativhamnar.

Skogsindustrin i Mellansverige, Värmland, Dalarna och Sydnorrland kommer då att med förtur ligga med sina produkter i de syd- och mellansvenska hamnarna. Det kan inte vara något önskemål att därtill skall komma stora mellan- och nordnorrländska kvantiteter, när utskeppningsalternativ finns på kortare fraktavstånd i de norska hamnarna.

Frågan om transitotrafikens utbyggande aktualiserar frågan om ett samarbete på det regionalpolitiska området mellan de svenska stödområdena och berörda norska fylken. Ett sådant samarbete torde ej vara realistiskt t. ex. mot bakgrund av de diskussioner som förts om gemensamma nordiska utvecklingsprojekt för Nordkalotten.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställs,

att riksdagen måtte vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 84 besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t

I. anhålla att initiativ tas till överläggningar med den norska regeringen syftande till att undanröja de hinder av

formell och praktisk natur som f. n. begränsar den svenska trafiken över Trondheimsfjordens hamnar och Mo i Rana;

II. anhålla att en utredning tillsättes i samråd med den norska regeringen i syfte att undersöka förutsättningarna för en regional samplanering av bl. a. transportväsendet i Trøndelagens båda fylken och Jämtlands län; samt

III. uttala *dels* att fraktstöd enligt proposition nr 84 även må utgå i avståndsklassen 201—300 km med en rabattsats av 15 procent; *dels* att vid beräkning av transportavstånd som underlag för fraktstöd avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden resp. Mo i Rana skall inräknas i stödunderlaget.

Stockholm den 17 april 1970

Nils Åsling (cp)

Nr 1368

Av herr **Östrand m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 84, angående transportstöd som regionalpolitiskt medel.

(Lika lydande med motion nr 1160 i Första kammaren)

Stockholm den 17 april 1970

Olle Östrand (s)

Gunnel Jonäng (cp)

Sven Ekström (s)

John Eriksson (cp)
i Bäckmora

Gunbjörg Thunvall (s)
