Nr 532

av herr Nordgren m. fl.
om ökad samordning av trafikpolitiken med lokaliseringspolitiken, m. m.

Vårt land har upplevt en snabbt ökande befolkningskoncentration till de stora tätortsområdena. Under perioden 1960–1965 flyttade över 1/4 miljon människor från glesbygd till tätorter. En stor del av denna befolkningsomflyttning har drabbat Norrland. Minskningen av arbetstillfällen på grund av rationalisering inom jord- och skogsbruk har trots den hittills bedrivna lokaliseringspolitiken inte kunnat motverkas genom tillräcklig expansion inom industrin, hantverks- och servicenäringarna i Norrland och övriga skogslän. För såväl Norrland som vårt land i övrigt har denna utveckling i väsentlig grad varit olycklig.

Människor tvingas genom brist på arbetsmöjligheter bryta upp från den miljö de vant sig vid. Detta är från allmänmänsklig synpunkt olyckligt.

Samhälleliga investeringar i form av järnvägar, bostäder, skolor etc. blir genom avflyttningen icke utnyttjade, samtidigt som kraven på samhällsservice i storstadsområdena icke kan tillgodoses. Folkomflyttningen skapar sociala problem såväl i avfolkningsområdena som i storstäderna. Våra möjligheter att utnyttja Norrland som råvarukälla och för rekreationsbehov minskar genom fortsatt befolkningsuttunning. Den negativa utvecklingen i Norrland måste brytas genom en kraftfull och framsynt politik, som skapar bättre förutsättningar för ett livskraftigt näringsliv i denna del av landet och genom en utbyggd samhällsservice, som kan garantera befolkningen en god social och kulturell miljö.

Trots att man under en försöksperiod inriktat en del av lokaliseringsstödet på Norrland har utvecklingskurvan inte kunnat förbättras på ett avgörande sätt. Åtgärderna i framtiden måste därför bli än mer samordnade, omfattande och snabbare. En tioårsplan för Norrland i syfte att åstadkomma ett balanserat näringsliv som ger varaktiga sysselsättningsmöjligheter bör snarast läggas upp. Stödet under denna period bör vara såväl sysselsättningspolitiskt som socialpolitiskt upplagt. De investeringar som krävs för att öka utvecklingstakten i Norrland bör också ställas i relation till samhällskostnaderna vid ökad inflyttning i de regioner som redan har hög befolkningskoncentration.

Målsättningen för denna tioårsplan bör vara att ge ungdomen vidgade möjligheter till högre teoretisk och praktisk utbildning och till produktiva arbetstillfällen. Genom att åstadkomma näringspolitiskt väl utvecklade regioner med ett industriellt klimat som bygger på samspel mellan företag som utvinner, förädlar, distribuerar råvaror och energiprodukter skapas en mer differentierad och vidare arbetsmarknad och en bättre grogrund för redan befintliga företags utveckling och etablering av nya. Ett på detta sätt expansivt Norrland skulle bli attraktivt för

ungdomen.

Samhället kan genom en utbyggd regionpolitisk planering och genom ökad satsning på investeringar som förbättrar samhällsservicen inom utbildnings-, kommunikations- och miljövårdsområdena skapa bättre utvecklingsmöjligheter i Norrland. Det gäller också att knyta Norrland fastare samman med landet i övrigt. Sverige i övrigt måste känna solidaritet med denna del av landet och medverka till att samma förutsättningar och konkurrensmöjligheter skapas för hela landet.

En av de viktigaste förutsättningarna för detta är att konkurrenshämmande kostnadsolikheter nedbringas inte minst när det gäller kommunikationerna. I över trettio år har krav i detta avseende framförts.

En sammanfattning av transportkostnadernas roll i den lokaliseringspolitiska debatt som förts i offentliga utredningar skulle kunna framställas på följande sätt:

1940 års Norrlandsutredning framhöll år 1943 att en utredning måste göras.

1944 års Norrlandskommitté presenterade år 1946 konkreta förslag på taxesänkningar.

1947 års utredning angående näringslivets lokalisering påpekade år 1951 att utredningar inom kommunikationsområdet måste samordnas med lokaliseringsplaneringen.

1959 års kommitté för näringslivets lokalisering presenterade år 1963 vissa förslag till fraktlättnader.

1968 års lokaliseringsutredning anförde år 1969 att stor uppmärksamhet måste ägnas dessa problem vid fortsatta utredningar.

Trots detta har inga åtgärder av mer principiell art vidtagits för att sänka transportkostnaderna. Tvärtom har diskussionerna bara utmynnat i nya höjningar. De senaste fem åren har exempelvis sju taxehöjningar genomförts vid SJ, alla med den effekten att Norrlandsföretagens konkurrensförmåga försämrats. Det beslutade transportstödet är i och för sig tacknämligt, men det löser inte hela problemet.

1968 års lokaliseringsutredning förordar nya utredningar. Därmed fortsätter den för Norrland svårbrytbara "onda cirkeln" utredning-förslag-utredning.

De berörda människorna har tröttnat på utredningar. Konkreta åtgärder måste genomföras för att skapa förutsättningar för lika villkor mellan olika regioner inom landet.

Parallellt med upprepade uttalanden om transportkostnadernas betydelse för näringslivets utveckling i Norrland har alltså förhållandena successivt försämrats. Den norrländska industrins konkurrensförmåga avtrubbas enligt industrins egen utsago fortlöpande genom att transportmerkostnaderna i förhållande till konkurrenterna i Mellan- och Sydsverige ökar år från år.

Nuvarande trafikpolitik verkar uppenbarligen starkt koncentrerande och centraliserande på ekonomiska verksamheters lokalisering.

Det måste kraftigt understrykas att om regionalpolitik och trafikpolitik även i fortsättningen tillåts vara åtskilda av nära nog vattentäta skott

så kommer detta att innebära dels att de regionala utvecklingsproblemen förvärras, dels att kostnaderna för lokaliseringspolitiken blir onödigt betungande. De speciella medel som statsmakterna anslår för att lösa de regionalpolitiska problemen bör sättas in där de gör den största nyttan. Detta innebär att de också skall användas inom trafiksektorn. En praktisk konstruktion, där kostnadsmedvetandet inom trafiksektorn låter sig förenas med att speciella medel ställs till förfogande, måste kunna realiseras.

Lokaliseringspolitiska insatser i form av en ny taxekonstruktion skulle kunna förändra förutsättningarna för vissa av de nu olönsamma bandelarna i SJ:s trafiknät.

Skulle utvecklingen med fortlöpande försämrad konkurrensförmåga på grund av de höga transportkostnaderna även i fortsättningen tillåtas, blir resultatet för stora delar av Norrland att den nuvarande industristrukturen i stor omfattning bryts ned och att antalet företag lämpliga att ligga i Norrland minskar.

Frågan om trafikpolitikens utnyttjande som ett lokaliseringspolitiskt instrument genom lägre taxor kan inte längre skjutas på framtiden. Behovet av minskade kostnader för såväl gods- som persontransporter synes vara så väl dokumenterat att arbetet med att utforma den praktiska tillämpningen av en trafikpolitik med regionalpolitiskt hänsynstagande måste startas omedelbart. Erfarenheterna av de nu pågående regionala undersökningarna bör snarast möjligt leda till resultat. Även i avvaktan på undersökningens resultat bör partiella reformer kunna vidtas. Några försämringar bör över huvud inte få förekomma så länge undersökningen pågår.

Behovet av ännu snabbare person- och godstransporter än statens järnvägar kan erbjuda gör sig också alltmer gällande inom såväl näringsliv som turism. Mot denna bakgrund är det angeläget att undersöka möjligheterna till utbyggnad av det svenska inrikesflyget och en omprövning av dess internationellt sett – höga taxor. En åtgärd som skulle få en positiv verkan för turismen vore exempelvis att införa personbilstransporter genom SJ:s försorg i likhet med vad som tidigare förekommit på försök.

Ytterligare en sak som kan förbättra Norrlands konkurrensmöjligheter när det gäller näringsliv och invånare är en sänkning av nuvarande teletaxor. Denna fråga har under senare år uppmärksammats i riksdagen.

Otvetydigt är att nuvarande taxeprinciper medför en dryg belastning framför allt för invånarna och företagen i norra Sverige.

I statsutskottets utlåtande nr 90 år 1970 framhålls exempelvis: "Utskottet finner i likhet med motionärerna största möjliga utjämning av telefontaxorna önskvärd." Utskottet konstaterar vidare att omfattande undersökningar av teknisk och ekonomisk natur är nödvändiga och att en mer genomgripande förändring ej kan förväntas förrän efter flera års utrednings- och planeringsarbete.

Frågan är enligt vår mening av sådan vikt att vi anser det helt orimligt och orättvist att Norrlands befolkning skall vänta i åratal på förslag om

ett för dem så angeläget ärende som en enhetlig teletaxa eller en utjämning av de nuvarande.

Anser sig icke den inom televerket tillsatta arbetsgruppen kunna utreda detta inom rimlig tid, bör det ankomma på Kungl. Maj:t att överväga och besluta om formerna för det fortsatta utredningsarbetet. Detta bör bedrivas så att förslag kan framläggas till nästa års riksdag.

Med stöd av vad här anförts hemställs

att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer

A. om förslag i syfte att i ökad utsträckning samordna trafikpolitiken med lokaliseringspolitiken och turistpolitiken,

B. om en skyndsam utredning i syfte att klarlägga flygets plats i svensk transportpolitik med särskilt beaktande dels av flygtrafikens regionalpolitiska betydelse för det allmänna stödområdet, dels av möjligheterna att öka inrikesflygets person- och godstransport samt att reducera dess taxor,

C. om en översyn av de nuvarande teletaxorna för att om möjligt få en enhetstaxa över hela landet, helst så att förslag om enhetliga eller reducerade teletaxor kan framläggas till nästa års riksdag.

Stockholm den 25 januari 1972

HANS NORDGREN (m)

PER PETERSSON (m)
i Gäddvik

TORE NILSSON (m)
i Agnäs

HÅKAN WINBERG (m)