

Motion till riksdagen 2005/06:T32

**av Birgitta Sellén (c)
med anledning av prop. 2005/06:160**

Moderna transporter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i samarbete med Östersjöländerna göra en satsning på att ta fram en typbogerare med goda isbrytningsegenskaper.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbilda nya sjöbefäl med specialkompetens för bogserbåtar.

Havsisbrytning

Isbrytarförordningen (SFS 2000:1149) reglerar att fartyg lämpade för vinter-sjöfart kan erhålla statlig isbrytarassistans i svenska kustfarvatten och på sjövägarna dit mellan öppet vatten till havs och farvatten, som är skyddade för havsis, drivis, packis, eller liknande ishinder.

I Vänern, Mälaren och Ångermanälven kan i viss omfattning, som Sjöfartsverket bestämmer, svårare is brytas genom statlig hjälp. För denna verksamhet ansvarar Sjöfartsverket. Servicen är avgiftsfri och finansieras genom farledsavgifter som tas ut baserade på fartygens bruttotonnage (volym) och fartygens last i ton. Farledsavgifter tas ut lika av fartygstrafiken på samtliga svenska hamnar, vilket innebär att hamnar i Syd- och Västsverige med små ishinder solidariskt belastas med kostnader för havsisbrytningen. På detta system finns givetvis synpunkter från bl.a. företrädare för dessa hamnar om att isbrytningen bör finansieras på annat sätt.

Det svenska Sjöfartsverket har ett mycket nära samarbete med Finland, när det gäller isbrytning och avtal om samverkan finns samarbete även med Danmark och Norge. De svenska och finska sjöfartsverken verkar för att samarbetet kring havsisbrytning också ska omfatta samtliga övriga Östersjöländer. Sammanfattningsvis kan sägas att havsisbrytningen runt Sveriges kuster är effektiv och isbrytarledningen är mycket inriktad på fullödlig service och utveckling av teknik och samverkan med övriga Östersjöstater.

Fel! Okänt namn på

Isbrytning i farleder och hamnar

Som framgår ovan begränsas statens ansvar för isbrytning till havsisbrytning med undantag för Ångermanälvens, Mälarens och Vänerens basrännor.

För övriga farleder och för hamnområden finns inget regelverk alls gällande skyldighet att utföra isbrytning. Av naturliga skäl har hamnarna tagit ansvar för denna isbrytning med egna eller inhyrda bogserbåtar. Behovet av farleds- och hamnisbrytning är naturligtvis störst längst norrut, men behovet finns en normalvinter utmed hela svenska Norrlands- och ostkusten samt i Mälaren och Väneren. Isbrytningsverksamheten i farleder och hamnar finansieras med ett s.k. vintertillägg till fartygshamnavgiften oftast baserat på fartygs bruttotonnage. Vintertillägget ska också finansiera kajers isförstärkning och ökade underhållskostnader orsakade av is.

De bogserbåtar, som används för isbrytning i ovannämnda hamnar har skrov, oftast ägg-formade, anpassade till gång i is och med normala skruvpropellrar. En tidigare vanlig lösning var att nyttja timmerbogserare som hamnisbrytare under perioden, då timmerbogsering inte kunde utföras p.g.a. isläggning. Timmerbogsering har numera helt upphört. Det stora flertalet av dagens bestånd av bogserbåtar i dessa hamnar är byggda på 50-, 60- och 70-talet. Det finns i princip en bogserbåt i varje hamn med åretruntsjöfart. Hamnbogserare får vanligtvis mycket gott underhåll och har därmed ovanligt lång livslängd som fartyg. De har kunnat anskaffas som begagnade och därmed till rimliga priser. Det innebär att kapitalkostnaden för sådana bogserare kan vara så låg som 0–30 000 kr per månad.

Denna ålderstigna bogserbåtsflotta måste förnyas inom de närmaste åren. Oavsett gott underhåll blir det allt svårare att upprätthålla fartygens tekniska och säkerhetsmässiga status.

Reservdelar till utgångna motortyper blir allt svårare att få tag på etc. Problemet är nu att denna typ av isgående bogserbåt inte längre byggs för de stora hamnarna i Sverige och utomlands. Därmed finns inte längre någon ”begagnatmarknad” att köpa in ersättande bogserbåtar ifrån. De bogserbåtar som nu byggs för storhamnarna har skrovformer som inte lämpar sig för gång i is och s.k. voith schneider-propellrar. Dessa propellrar sitter i botten på fartygen och sticker ut nedåt.

En ny isbrytande bogserbåt med tillräcklig kapacitet kostar mer än 50 milj.kr. Detta skulle kunna innebära en kapitalkostnad om 300 000–500 000 kr per månad beroende på räntesats och avskrivningstid. Anskaffning av sådan bogserbåt tvingar hamnarna till chockhöjning av vintertilläggen.

Den situation som här beskrivs är likartad i Finland, Baltikum och övriga Östersjöländer. Det är också så att svensk industri berörs av bristfälliga isbrytarresurser på andra sidan Östersjön.

Exempelvis har importen av massaved från Baltikum störts under innevarande vinter 2005–2006 p.g.a. att många fartyg inte har kunnat ta sig in i och ut ur Rigabukten. Rigabukten är grund, havsisbrytarna har för stort djupgående och isbrytande bogserbåtar har inte räckt till.

Fartyg med passagerare och last ska gå hela vägen mellan hamnarna. Då räcker det inte med att ha tillgång till förträfflig havsisbrytning. Isbrytnings-

Fel! Okänt namn på

funktionen i farleder och hamnar är givetvis av samma betydelse. För att trygga och för att hålla nere kostnader för den funktionen föreslås en satsning på att ta fram en typbogserare med goda isbrytningsegenskaper. Denna satsning skulle kunna göras gemensamt med övriga Östersjöländer. Kanske skulle det kunna organiseras som tillverkningen av Airbus-flygplanen, dvs. som ett samarbete mellan många tillverkare. I Sverige skulle exempelvis Dockstarvarvet kunna engageras. Detta bör ges regeringen till känna.

Parallellt med denna satsning bör bemanningsfrågan belysas. Dessa hamnbogserare bemannas idag av sjöbefäl, som till stor del har rekryterats från timmerbogserare och det mindre kusttonnaget och i många fall gått den långa vägen från att en gång ha mönstrat på en bogserbåt som jungman eller motorelev. Några timmerbogserare och något mindre kusttonnage finns inte längre. Mycket få av de sjöbefäl som idag utexamineras har erfarenhet av bogserbåtar. På samma sätt som de gamla bogserbåtarna måste ersättas måste nytt sjöbefäl med specialkompetens för bogserbåtar behöva rekryteras. Detta bör ges regeringen till känna. Sådan utbildning skulle med fördel kunna förläggas till Norrland (exempelvis i Härnösand).

Stockholm den 6 april 2006

Birgitta Sellén (c)