

Motion

1975/76: 425

av herr Sellgren m. fl.

om förläggning av service- och underhållsarbeten på statens isbrytare och sjömättningsfartyg till Gustafsviksvarv i Ådalen

Den av finansministern år 1974 tillsatta arbetsgruppen för lokalisering av sjöfartsverkets centrala förråds-, varvs- och verkstadsrörelse konstaterar i sitt i maj 1975 avlämnade betänkande att service- och underhållsarbeten på verkets sjömättningsfartyg nu utförs vid verkstäderna på Skeppsholmen och vid Rosenvik på Djurgården men att verket också replierar på en rad utomstående entreprenörer – varv, verkstäder, byggnadsfirmor etc. – längs kusten. Gjorda analyser visar, säger arbetsgruppen, att det inte är ekonomiskt fördelaktigt för sjöfartsverket att investera i en större anläggning. Totalkostnaderna för en sådan anläggning blir avsevärt högre än om tjänsterna köps utifrån. Genom att bättre ta till vara redan befintlig produktionskapacitet uppnår man samhällsekonomiska fördelar, som måste anses väl uppväga de nackdelar som uppstår för verket av en icke sammanhållen verksamhet.

Arbetsgruppen rekommenderar att verksamheten på Skeppsholmen och vid Rosenvik flyttas över till ostkustens örlogsbas på Muskö hösten 1977 men tillägger:

”En jämförelse ger vid handen att förutsättningarna i fråga om anläggningar, kommunikations- och kontrollmöjligheter etc., i stort sett är jämförbara mellan flera av de föreliggande alternativen. Kostnadsmässigt visar arbetsgruppens undersökningar att vissa privata varv kan ge ekonomiskt fördelaktigare villkor vad avser debiterad kostnad per arbetstimme än vad örlogshasen på Muskö kan erbjuda med nu gällande debiteringsprinciper.”

Vi motionärer ansluter oss till arbetsgruppens uppfattning att service- och underhållsarbeten för sjömättningsfartyg liksom för de statliga isbrytarna med fördel kan förläggas till privata varv och anser att Gustafsviks varv vid Ångermanälven är ur flera synpunkter väl lokaliserat för detta ändamål.

Isbrytarledningens lokalisering

Ledningen av isbrytarverksamheten torde kunna utövas från vilken plats som helst i riket men bör underlättas av korta avstånd till ledningsobjekten. Möjligheterna att övervaka och ingripa direkt i verksamheten måste vara bättre med en lokalisering till operationsområdets närhet, och tyngdpunkten i isbrytarverksamheten är givetvis lokaliserad till Norrlandskusten. Så stränga vintrar att isbrytarna måste kraftsamlas till större hamnar i södra Sverige är sällsynta. Däremot är isbrytarinsatser nödvändiga i Norrland även

under mycket milda vintrar. Och även om Norrlandshamnarna stängs under den kallaste delen av isbrytarsäsongen infaller dock alltid säsongens början och slut i Norrland.

Tillkomsten av Stålverk 80 torde vidare medföra att man måste satsa på att försöka hålla vissa Norrlandshamnar öppna även under mycket stränga vintrar. Dessa omständigheter gör en lokalisering av isbrytarledningen till centralt belägen ort på Norrlandskusten mycket rimlig. Valet av plats kan diskuteras, men närheten till den radiostation som betjänar all sjötrafik i Bottenhavet och Bottenviken ger Härnösand ett försteg framför andra alternativ.

Tekniskt underhåll av isbrytarna

Sjöfartsverket har f. n. sex isbrytare, av vilka fyra under icke-säsong ligger i Stockholm och två i Karlskrona. Men eftersom driftkostnaderna för en isbrytare i dag uppgår till 1 500–2 000 kr. per tomme och förflyttning efter isbrytarsäsongens slut i norra Sverige tar 20–50 timmar bör underhållet av isbrytarna ske vid varv längre norrut, t. ex. vid Ångermanälven. Ledningens lokalisering i närheten av underhållsvarvet bör också underlätta planering och uppföljning. En flyttning av isbrytarledningen till Härnösand torde från isbrytaroperativ synpunkt innebära många fördelar.

Ännu viktigare ur regionalpolitisk synpunkt är att inom nämnda område få en underhållsbas för isbrytare förlagd dit. Det skulle ge stadigvarande utkomstmöjligheter för varvspersonalen. Man kan räkna med att underhållsarbetena på två isbrytare, t. ex. Oden och Thule, skulle sysselsätta omkring 40 man under de månader fartygen ligger vid varv sommartid, och för speciella reparations- och modifieringsarbeten kan tillkomma ytterligare fem, tio man.

Underhållsarbetena på hela isbrytarflyttan kostar 6–8 milj. kr. årligen.

Underhåll av sjömättningsflottan

Kostnaderna för underhåll och service av sjömättningsflottans ca 65 båtar uppgår till ungefär 3 milj. kr. per år. Dessa arbeten utförs under vinterhalvåret och skulle med fördel kunna bedrivas vid varv i Härnösandstrakten. Ett argument häremot är givetvis risken för ishinder, men den risken överdrivs ofta. Vi vill påpeka att Bottenhavet utanför Härnösand har de bästa djupförhållandena, vilket innebär att även under mycket stränga vintrar hamnen och Ångermanälvens nedre del har längre öppettider än de flesta Bottenhavshamnarna. Statistiken över avbrott i sjöfarten på grund av ishinder visar dessutom att sjöfarten på senare år har pågått i stort sett hela året, något som delvis har berott på milda vintrar men också på att isbrytningen har blivit bättre.

Lokaliseringens betydelse för kommun och stamanställd personal

Man kan räkna med att 40 personer ombord på de två nämnda isbrytarna är stamanställda. Få av dem är norrlänningar, och nästan ingen bor i Norrland. Det vore rimligt att också de anställdas familjer kunde bo nära arbetsplatsen. Om nämnda isbrytare förlades till Ådalen under sommaren borde Härnösand vara en attraktiv bostadsort även för de anställdas familjer. I så fall bör också kommunen kunna betrakta de stamanställda som presumtiva invånare efter årsskiftet 1977.

En fusion av Lunde Varv och Verkstads AB samt AB Mohögs Mekaniska Verkstad är under genomförande. Fusionen får följande ägarstruktur:

SCA	30 %
Mohög	25 %
Företagskapital	24 %
Lundes gamla ägare (utom SCA)	16 %
Anställda	5 %

Det nya företaget beräknas vid inflyttningen i nya verkstadsanläggningen ha ca 145 anställda och 1980 beräknas arbetsstyrkan ha stigit till ca 190 man. Företaget kommer även i fortsättningen att bedriva såväl varvs- som verkstadsrörelse med stark inriktning på det senare. Vi vill därför väcka frågan om att en viss del av underhållet av statens isbrytare och sjömättingsfartyg förläggs till Gustafsviks varv, som redan fullgör sådana beställningar vad gäller privata fartyg. Därigenom skulle man vintertid vid varvet få en anpassning till servicen av sjömättingsfartygen när dessa inte är i tjänst och sommartid till isbrytarna när de inte tjänstgör.

Gustafsviks varvs och verkstadsrörelse ägs i dag av AB Mohögs Mekaniska Verkstad och är i sin storleksordning det nordligaste på ostkusten. Det är strategiskt väl beläget för service av isbrytarna och har god kapacitet också när det gäller underhåll av t. ex. sjöfartsverkets sjömättingsfartyg – två verksamheter som på ett utomordentligt sätt skulle komplettera varandra vid varvet. De vid varvet anställda är också väl förtrogna med dylika arbeten. Man kan räkna med att nämnda arbeten i så fall skulle sysselsätta tio årsarbetare eller tjugo arbetare under aktuell servicesäsong. Härtill kommer sedan extra tillskott av arbeten under isbrytarnas tjänstgöringstid, eftersom varvet kan förbinda sig att rycka ut när haverier inträffar under isbrytar-säsongen.

Vårt förslag får anses desto mera välgrundat som den tidigare nämnda arbetsgruppen i sitt betänkande skriver:

”Det bör observeras att isbrytarunderhållet, normalt underhåll och reparationer av de lotsbåtar som är förlagda på avstånd från aktuella anläggningar, samt större arbeten på sjömättnings- och övriga tjänstfartyg kommer att i stor utsträckning förläggas till olika varv enligt vanligt anbudsförfarande.”

Vidare heter det i betänkandet:

”Ur sjöfartsverkets synvinkel kan en förläggning av den aktuella verksamheten till Muskö jämföras med förläggning till andra utomstående varv.”

Den nuvarande dockan vid Gustafsviks varv ägs av staten och hyrs av varvsägaren. Hyreskontraktet överförs efter fusionen till det nya företaget. För service av de stora isbrytarna, av vilka det i dag finns två – ett tredje fartyg är beställt – erfordras emellertid en större docka. Detta kan ske genom en ombyggnad och modernisering av nuvarande docka. Därtill erfordras vissa kompletteringar av elutrustning och sanitetsanläggning för försvarets behov. Gustafsviks varv ligger i Ådalen, en region som har drabbats mycket hårt av omstruktureringen inom skogsindustrin. Den näringsgeografiska strukturen i området behöver breddas och nya arbetstillfällen skapas för att motverka den stora undersysselsättningen i regionen. Om en del av servicen av statens isbrytare och underhållet av sjömättningsfartygen förläggs till Gustafsviks varv betyder detta mycket rent regionalpolitiskt. Samtidigt har det även stor betydelse från försvarsberedskapssynpunkt. Vi motionärer anser därför att i samband med att sjöfartsverkets centrala förråds-, varvs- och verkstadsrörelse utlokaliseras bör de stora fördelarna med Gustafsviks varv beaktas. Vi anser också att en utredning bör göras om lokalisering till Gustafsviks varv av service- och underhållsarbeten på statens isbrytare. Ombyggnaden av befintlig docka eller om så bedöms nödvändigt byggande av större docka för att utföra arbetena på de nya stora isbrytarna bör enligt vår mening bekostas av staten.

Med stöd av det anförda yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en snabbutredning med syfte att förlägga underhåll och service av statens isbrytare och sjömättningsfartyg till Gustafsviks varv,
2. att riksdagen hos regeringen begär att sjöfartsverket, om beslut fattas om lokalisering till Gustafsviks varv, får i uppdrag att öka torrdockans kapacitet för att varvet skall kunna ge service även åt isbrytarna.

Stockholm den 20 januari 1976

ROLF SELLGREN (fp)

BENGT WIKLUND (s)

SVEN-ERIK NORDIN (c)

HÅKAN WINBERG (m)