

Nr 312

**av herr Lövenborg m. fl.
angående vintersjöfarten i Bottenviken.**

I statsverkspropositionens bilaga 8 berörs målsättningarna för vintersjöfarten och behovet av isbrytare. Departementschefen tillkännager emellertid en betydande tveksamhet när det gäller isbrytarverksamhetens framtida inriktning, framför allt när det gäller frågan om utvidgad sjöfart på Bottenviken.

Av departementspromemorian framgår att när en ny isbrytare levereras 1974 kommer samtidigt isbrytaren Ymer att tas ur reguljär isbrytjänst. Statsisbrytaren Thule, som nu är 20 år gammal, bör enligt departementschefen fr. o. m. samma tidpunkt inte längre nyttjas för isbrytarverksamhet norr om Ålands hav. Efter detta skulle endast en statsisbrytare vara tillgänglig för Norrland. Mot den bakgrunden föreslår departementschefen att ytterligare en statsisbrytare anskaffas "för att man i rimlig utsträckning skall kunna tillgodose särskilt det norrländska näringslivets krav på kontinuitet i sjötransporterna".

Mot bakgrunden av den omfördelning av isbrytarverksamheten som nu sker då en isbrytare tas ur reguljär verksamhet och en annan inte längre skall nyttjas för isbrytning norr om Ålands hav, kan vi inte finna att anskaffningen av ytterligare en statsisbrytare är tillräcklig för att "i rimlig utsträckning tillgodose särskilt det norrländska näringslivets krav på kontinuitet i sjötransporterna".

Det starkt underbyggda kravet om åretruntsjöfart på Bottenviken kommer icke att förverkligas med den av departementschefen föreslagna beställningen. Därför bör riksdagen besluta om beställning av ytterligare en isbrytare av lämplig kapacitet.

Argumenten för åretruntsjöfart till hamnarna vid Bottenviken väger tungt. Enligt gjorda beräkningar kommer bara de tre statliga bolagen NJA, LKAB och ASSI att spara minst 26 miljoner kronor per år om den målsättningen kan uppnås. Kostnadsminskningen för en fjärde storindustri i regionen, Bolidenbolagen, har uppskattats till tio miljoner kronor per år. Det betyder alltså att enbart de tunga industrierna i området kring Bottenvikshamnarna skulle göra besparingar på över 35 miljoner kronor per år. Även övrigt näringsliv har givetvis nytta av utvidgad vintersjöfart.

Till detta kommer att den tunga industrin i området har utvecklingsplaner, som innebär att transportbehovet ytterligare kommer att öka. Det framgår bl. a. av hamnutredningens betänkande (SOU 1971:63), som bl. a. framhåller att pågående och planerad industriexpansion ställer vintersjöfarten i blickpunkten på ett helt annat sätt än hittills varit fallet. Där heter det: "Situationen är nu den, att antingen måste vidtas tämligen radikala åtgärder för att hålla sjöfarten igång året runt med endast korta

uppehåll under högvintern eller också måste transportfrågan lösas på ett annat sätt för exportindustrierna om dessa skall kunna utvecklas enligt sina planer.”

Till den expansion som här antyds hör exempelvis utbyggnad av Norrbottens järnverk och dess komplettering med ett koksverk. Vid en sjöfartskonferens i Luleå 9–10 september 1971 framhöll verkets disponent J. O. Edström bl. a. följande:

Sjötransporter har under de senaste 10 åren genomgått mycket stora förändringar. De har förbilligats eller har i varje fall i förhållande till andra transportmedel haft en gynnsam kostnadsutveckling.

I vårt fall här i Bottenviken har detta snarast lett till att konkurrensituationen har försämrats eftersom vi ej haft möjlighet att dra nytta av denna utveckling. För Norrbottens järnverk betyder detta t. ex. att med oss konkurrerande järnverk nu sjövägen kan få viktiga råvaror, såsom järnmalm och kol från mycket avlägsna fyndigheter till låga kostnader. Tidigare har transportkostnaderna gjort fyndigheterna mindre konkurrenskraftiga. Detta innebär stora fördelar för dessa järnverks ekonomi och kvalitetsprogram.

Åtgärder måste därför ovillkorligen vidtas för att förbilliga transporterna även för industrierna i Bottenviks-regionen. Denna problemställning blir av mycket dominerande art i slutet av den förestående 5-årsperioden då stora utbyggnader av olika industrier i Bottenviken får sin effekt på fraktbehoven.

Vid samma konferens framkom också de klart ökade fraktbehoven från övrig tungindustri. Det totala skeppningsbehovet på den svenska sidan av Bottenviken uppgick 1971 till 8 miljoner ton och beräknas sedan öka till 12,7 miljoner ton 1974 och till 14 miljoner ton 1978.

Detta är siffror som kan beräknas som tämligen säkra eftersom de baseras sig på investeringar och planer som redan beslutats och delvis igångsatts. Därutöver måste det fastställas att behovet av ökad sysselsättning kräver ännu större insatser och att förbättrade sjöfartsmöjligheter befrämjar en sund regional utveckling.

I hamnutredningens betänkande utreds isbrytarbehovet och det heter därvid bl. a.:

Därvid har utredningen kommit till den uppfattningen att för att vintersjöfart skall kunna med godtagbar säkerhet upprätthållas till och med Umeå även under stränga vintrar fordras en kvalitativ förstärkning av den nuvarande isbrytarflottan, dels genom att Ymer ersätts med den våren 1971 beställda isbrytaren, dels genom att den för assistans åt större fartyg otillräckliga Thule ersätts med en ny isbrytare av samma storleksklass som Njord.

För att vintersjöfart skall kunna bedrivas året runt även på vinterskeppningshamnarna i Bottenviken fordras ytterligare två isbrytare utöver de förut angivna. (Motionärernas kursivering.)

Till detta kan återopas en intervju i Sv. D. (12.1.1973) med generaldirektör Erik Severin i sjöfartsverket, som framhåller att utöver de isbrytare vi redan har behövs för *effektiv* vintersjöfart ytterligare tre isbrytare.

I statsverkspropositionens bilaga 8 framhålls att den föreslagna beställningen av en isbrytare på 22 000 hkr kostar 90 miljoner kronor. För att klara den i motionen åsyftade vintersjöfarten krävs ytterligare minst en isbrytare, typ I, till en kostnad av 61 miljoner kronor. Båda isbrytarna bör beställas innevarande budgetår.

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen på grundval av det i hamnutredningen redovisade materialet i syfte att åstadkomma en effektiv vintersjöfart även i Bottenviken uttalar sig för en beställning av ytterligare ett isbrytarfartyg av typ I samt hos regeringen hemställer om att övriga erforderliga åtgärder för en fullt utbyggd vintersjöfart vidtages.

Stockholm den 19 januari 1973

ALF LÖVENBORG (vpk)

EIVOR MARKLUND (vpk)

GUSTAV LORENTZON (vpk)