

## Nr 829

Av herr Hedlund m. fl., om anskaffande av ytterligare en statsisbrytare.

(Lika lydande med motion nr 713 i Första kammaren)

En god isbrytarberedskap är nödvändig för stärkandet av det norrländska näringslivets konkurrenskraft. Ökade insatser i detta avseende är av stor vikt när det gäller att skapa jämlikhet mellan Norrland och övriga delar av landet. Sjöfartsverket sammanfattar behovet av isbrytarverksamhet på följande sätt:

»De ökade krav på isbrytning som ställs av i första hand den norrländska exportindustrin torde bestå. Konkurrensen från utländska leverantörer skärper kravet på kontinuerliga leveranser. Den koncentration av tillverkning och utskeppning som pågår bedömer styrelsen icke i någon väsentlig grad reducera behovet av havsisbrytare. Det nya specialtonnaget kräver för lönsam drift korta hamnbesök och snabba restider, vilket ökar kraven på isbrytarnas kapacitet och effektivitet. Vad beträffar malmskeppningar och oljeimport sätts in allt större fartyg med de ökade krav på isbrytarinsatser detta medför. Det större tonnage, som kommer till användning, fordrar redan nu under svåra isförhållanden insats av flera stora havsisbrytare samtidigt. Behovet av sådana insatser torde komma att öka.

För att begränsa förhyrningen av bärgningsfartyg m. m. förutsätter programmet fem högeffektiva statsisbrytare. Under svåra vintrar krävs en komplettering av isbrytarmaterielen genom förhyrning av isbrytande bärgnings- och bogserfartyg i kommunal eller enskild ägo liksom av kommunala isbrytare.»

För närvarande har Sverige fem statsisbrytare: Njord, Tor, Oden, Thule och Ymer. Sjöfartsverket påpekar att endast de tre förstnämnda kan anses fylla effektivitetskravet. Ymer brister i modernitet och brytningskraft men beräknas kunna göra tjänst fram till 1974. Thule har genom sin mindre kapacitet endast begränsat värde som havsisbrytare. »Ett bortfall av en statsisbrytare skulle göra det nödvändigt att i ett tidigt skede stänga i första hand Umeå- och/eller Örnsköldsviksdistriktet trots att förutsättningar för en period av fortsatta skeppningar föreligger», framhåller sjöfartsverket i sin anslagsframställning.

Verket anser att en avgiftsbeläggning i viss mån kan begränsa efterfrågan på isbrytning. Begränsningen förmodas dock bli liten. »Skulle ett system

med isbrytaravgifter komma att införas får dock erfarenheten av systemets inverkan på olika företags transportuppläggningar avvaktas innan en ny isbrytare beställes», summerar verket.

Enligt vår mening bör isbrytaravgifter inte införas. Isbrytarverksamheten skall vara en service som tillhandahålles utan kostnad. Införandet av avgifter skulle försämra det norrländska näringslivets konkurrenskraft och skulle stå i strid mot en effektiv regional- och lokaliseringpolitik.

Av sjöfartsverkets anslagsframställning framgår att behov föreligger av fem havsisbrytare. En av de fem sådana isbrytare som nu finns kan inte tjänstgöra längre än till 1974 och en annan har begränsat värde som havsisbrytare. Ett bortfall av en isbrytare får allvarliga konsekvenser för näringsliv och befolkning i Norrland. Det synes därför nödvändigt att ytterligare en isbrytare beställes nu.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att ytterligare en havsisbrytare beställes.

Stockholm den 28 januari 1970

*Gunnar Hedlund (cp)*

*John Eriksson (cp)*  
i Bäckmora

*Jan-Ivan Nilsson (cp)*  
i Tvärålund

*Gunnel Jonäng (cp)*