

## Utdrag ur: Näringsdepartementets proposition 2005/06:160 Moderna transporter

---

### 20 Enskilda färjor m.m.

De enskilda vägarna utgör två tredjedelar av det svenska vägnätet. De enskilda vägarnas sammanlagda längd är 28 400 mil, varav ca 7 400 mil får statsbidrag. De svarar för ca 4 procent av trafikarbetet. Vaghållnings-organisationen med statliga allmänna vägar, vissa kommunala allmänna vägar samt gator och enskilda vägar har i stort sett varit oförändrad under senare år. Efter det förra transportpolitiska beslutet 1998 har Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (den s.k. BREV-utredningen) behandlat delar av vaghållnings-organisationen, framför allt gränsdragningen mellan allmän respektive enskild väg.

Inför utskottsbehandlingen av propositionen Infrastruktur för ett lång-siktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20) väcktes motionsförslag om att de enskilda vägarna bör ingå i den långsiktiga planeringsprocessen samt att särskilda medelsanvisningar bör anvisas för detta ändamål. Enligt trafikutskottets mening (bet. 2001/02:TU2) spelar de enskilda vägarna en viktig roll för tillgängligheten för såväl enskilda medborgare som för näringslivet. Utskottet ansåg att det är viktigt att de enskilda vägarna ges tillfredsställande förutsättningar så att riksdagens transport-politiska mål om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling tillgodoses i hela landet. Utskottet ansåg att det inte kan bli aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar på det mycket omfattande sätt som föreslås i utredningen.

I det enskilda vägnätet ingår ett 15-tal färjor. Färjor har vissa likheter med kollektivtrafik och mot bakgrund av utskottets uttalande och den omständighet att vissa färjor ofta rönt särskilt intresse i debatten bedömer regeringen det motiverat att särskilt behandla färjorna ur vissa principiella hänseenden i denna proposition.

#### 20.1 Huvudmannaskap för färjeleder

**Regeringens bedömning:** Vissa frågor rörande huvudmannaskapet för trafiken till Holmön, Ulvön/Trysunda och gods färjan till Göteborgs södra skärgård bör studeras ytterligare.

Vägverket bör inom ramen för sitt sektorsansvar uppmärksamma behovet av rådgivning till framför allt de enskilda vaghållare som driver färjeleder i egen regi.

**Utredningens förslag:** BREV-utredningen anser i sitt betänkande Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) att valet av ansvarig för färje-verksamhet skall ske med samhällsekonomisk effektivitet som grund och att valet av färjeansvarig skall främja en rationell drift av färjeleden. 269

Utredningen föreslår att beslut om allmänt huvudmannaskap för en färjeled bör fattas utifrån kriterierna trafikmängd och trafikens samman-sättning, där ett så kallat trafikmängdskriterium bör vara vägledande. Utredningen föreslår att enligt detta kriterium bör vägfärjor med en trafik över 50 fordon per årsmedeldygn i de flesta fall vara allmänna. Utredningen bedömer att färjeverksamhet kan vara tekniskt komplicerad och ofta mycket kapitalkrävande. Färjeleder med tekniska installationer av sådan storlek och trafik av sådan omfattning att de kan jämföras med de Allmänna färjorna bör därför överföras till Vägverkets ansvar. Utredningen föreslår att för sådan trafik som i dag är statlig eller

statsunder-stödd, men som inte är regelrätta vägfärjeförbindelser, bör Rikstrafiken ges i uppdrag att förhandla med kommun eller trafikhuvudman om huvudmannaskap och lämplig ersättning för att upprätthålla trafiken. Syftet är att skapa likvärdiga lösningar för färjelinjer som, av historiska skäl, har olika huvudmannaskap och bidragsförutsättningar. Ersättningen bör rymmas inom statens nuvarande kostnader för trafiklösningarna och ett villkor för framtida statliga bidrag måste då vara att färjetrafiken är samordnad med trafikhuvudmannen i länet. Utredaren utpekar trafiken till Holmön, Ulvön/Trysunda och godstrafiken till Göteborgs södra skär-gård som föremål för denna förhandling men uppmärksammar även att andra leder kan komma i fråga för en förhandlingslösning.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser instämmer i behovet av en helhetslösning och påtalar vikten av att det behöver finnas en likvärdig behandling av färjelinjerna. Ett flertal remissinstanser är positiva till för-slaget som innebär att staten får ett ökat ansvar för färjetrafiken. Majori-teten är positiva till en förhandlingslösning för de leder som inte uppfyller vägfärjedefinitionerna.

Rikstrafiken anser att den förhandlingsuppgift som föreslås åligga Rikstrafiken ligger långt från dess nuvarande verksamhetsområde som avser interregional kollektivtrafik. De anser i stället att denna uppgift bör åligga Vägverket eller särskild förhandlingsman.

**Skälen för regeringens bedömning:** Staten är genom Vägverket ansvarig för färjetrafik som behövs för allmän samfärdsel. Är trafiken av sådan omfattning att den är att betrakta som allmän samfärdsel bör färje-leden ingå i statens väghållning. Även trafikens sammansättning, exempelvis i form av busslinjetrafik, kan beaktas vid bedömning om en led skall vara allmän eller enskild. En färja för allmän samfärdsel är en länk i ett vägnät, vilket förutsätter att färjan är en väganordning i väglagens mening samt att vägar på båda sidor av färjeleden är öppna för allmän trafik med motorfordon.

Fråga om överföring till allmänt underhåll kan väckas av annan än den enskilde väghållaren. Vid prövningen i dessa fall bör inställningen hos den enskilde väghållare som i dag svarar för färjan tillmätas särskild vikt eftersom denne kan ha beaktansvärda skäl för att färjan skall kvarstå i enskild drift. Det kan t.ex. finnas begränsningar i det egna, angränsande vägnätet eller att en majoritet av de delägande fastigheterna vill fortsätta ha en enskild färja.

Regeringen finner det lämpligt att staten i normalfallet ansvarar för färjeleder med en så omfattande trafik att den är att betrakta som allmän samfärdsel. Regeringen anser vidare att huvudmannaskapet inte är avgö-rande för transporterens utbud och kvalitet. Ibland kan det vara lämpligt med ett lokalt eller regionalt huvudmannaskap för att lättare kunna anpassa trafiken till behovet av transporter.

### *Förhandlingslösning*

Färjor som inte är väganordningar, dvs. passagerarbåtar som inte kan ta ombord mer än enstaka motorfordon, bör studeras ytterligare. Reger-ingen har därför utsett en särskild förhandlingsman och kontaktperson i frågor gällande huvudmannaskap m.m. för vissa färjeleder. Förhand-lingsmannens uppdrag innefattar bl.a. förhandlingar med Vägverket, trafikhuvudmännen och i förekommande fall den nuvarande huvudmannen för färjan, och gäller främst trafiken till och från Holmön och Ulvön/Trysunda. Även andra leder, där färjan inte är väganordning och som helt eller delvis finansieras med Vägverkets anslag, kan komma i fråga.

### *Godstransporter*

Vägverkets uppgift som väghållare kan kort sägas vara att tillhandahålla infrastruktur för allmän samfärdsl. På de vägfärjor som staten driver förekommer därför ingen särskild godshantering. Vid överföring av en-skild till allmän drift av färjeled bör därför eventuellt förekommande separat hantering av gods upphöra. Det bör inte heller utgå statligt stöd till del av verksamhet på enskild färjeled som rör godshantering, se avsnitt om bidrag nedan. Regeringen finner det därför lämpligt att även gods färjan till Göteborgs södra skärgård omfattas av tidigare nämnd för-handlingsmans uppdrag.

### *Kösystem*

Vägverket har med stöd av trafikförordningen meddelat föreskrifter (VVFS 2003:47) om förtur till överfart med färja som är väganordning. Förordningen anger två trafikantkategorier som kan komma i fråga för förtur. Den ena kategorin är trafikanter som under större delen av året nyttjar färjeleden till och från sin fasta bostad. Den andra kategorin utgörs av andra trafikanter om det finns särskilda skäl. I föreskrifterna preciseras att på färjeleden Fårösund-Broa har trafikanter med fast bosättning på Fårö, eller arbete på Fårö och fast bosättning på Gotland, förtur under perioden den 1 juni till den 15 augusti. På färjeleden Vinön-Hampetorp i Hjälmaran har trafikanter med fast bosättning eller fast arbete på Vinön förtur. Föreskrifterna reglerar vidare vissa förturer på färjan mellan Östanå och Ljusterö i Stockholms skärgård. Ett exempel på en annan lösning finns på den enskilda färjan mellan Gränna och Visingsö, som har ett platsbokningssystem.

Regeringen bedömer att nuvarande förtursreglering bör kunna användas för det fall att en enskild färja som övergår till statlig väghållning har behov av att ges möjlighet till förtur för viss trafik.

### *Rådgivning*

Utredningen påtalar att färjedrift ofta är mer tekniskt och ekonomiskt komplicerat än väghållning på land. Denna omständighet var ett av motiven till utredningens lågt satta trafikmängdskriterium för färjor. Regeringen anser i stället att gränsdragningen mellan allmän och enskild färja bör ske utifrån en bedömning om färjan behövs för allmän samfärdsl. Med rådgivning för de enskilda väghållare som driver färjeleder i egen regi, bör eventuella svårigheter som enskilda väghållare kan ha beträffande tekniskt och ekonomiskt kunnande vara möjliga att begränsa.

Regeringen bedömer därför att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar särskilt bör uppmärksamma detta behov av rådgivning.