

**Nr 139**

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för budgetåret 1962/63 till bidrag till handelshamnar och farleder jämte i ämnet väckta motioner.*

(1:a avd.)

I propositionen nr 1 (bilaga 12, punkt 80, s. 191—195 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 3 januari 1962) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att dels bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med vad departementschefen förordat i nämnda statsrådsprotokoll medge statsbidrag för utbyggnad av Visby hamn med nittio procent av byggnadskostnaderna, dels ock till Bidrag till handelshamnar och farleder för budgetåret 1962/63 anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kr.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Georg Pettersson m. fl.* (I: 250), och den andra inom andra kammaren av herr *Börjesson i Glömminge m. fl.* (II: 302), i vilka hemställts att riksdagen ville besluta, att en hamn med färjeläge bygges i Grankullaviken enligt ett av firman Orrje & Co AB uppgjort förslag, dagtecknat den 15 september 1960, samt att det under tionde huvudtiteln Hamnar och farleder punkten 80 upptagna anslaget höjes för ovannämnda ändamål från 2 000 000 till 2 870 000 kr.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden hänvisas till motionen II: 302.

Anslaget är för innevarande budgetår uppfört med ett formellt belopp av 1 000 kr.

I fjolårets statsverksproposition (X ht 1961 s. 192) redogjordes under förevarande anslag för vissa av lokala Gotlandskommittén framlagda förslag. Dessa avsåg dels en med statsmedel bekostad ombyggnad av Visby hamn, dels en upprustning av det tonnage, som betjänade trafiken Gotland—fastlandet. I sistnämnda hänseende förordades nyanskaffning av minst ett bilbärande fartyg. För beställningen fann kommittén det nödvändigt att erforderligt kapital ställdes till förfogande på sådant sätt, att förutsättningar skapades icke blott att ernå en förbättrad trafikstandard utan även att nedbringa fraktkostnaderna för den reguljära godstrafiken med fastlandet. — Vidare anmäldes det att Ängfartygsaktiebolaget Gotland inkommit till Kungl. Maj:t med ansökan om ett femtonårigt amorteringslån för anskaffande av ett bilbärande fartyg för Gotlandstrafiken.

Vad angick båtanskaffningsfrågan konstaterade departementschefen, att förhandlingar redan upptagits med Gotlandsbolaget. Utgångspunkten för dessa vore, att därest staten skulle lånevägen medverka till en utbyggnad av bolagets tonnage, ett dylikt engagemang måste förbindas med viss kontroll från statens sida i avseende å bolagets taxesättning m. m. — Beträffande Visby hamn framhölls att utformningen av densamma sammanhänge med valet av fartygstyp och att ställning därför ännu icke kunde tagas till arbetenas omfattning och då ej heller till frågan om statsbidragets storlek. Vissa av de i ombyggnadsprojektet ingående arbetena vore emellertid av den art att de under alla förhållanden borde komma till stånd. Departementschefen räknade med att berörda arbeten skulle kunna utföras inom ramen för de under anslaget tillgängliga medlen.

I fråga om nyssnämnda förhandlingar med Gotlandsbolaget, vilka pågått under våren och hösten år 1961, redovisas nu följande. Syftet med förhandlingarna kan sägas ha varit att genom finansiellt stöd i lämplig form till bolaget i samband med nyanskaffning av ett fartyg medverka till dels en modernisering av tonnaget, dels en sänkning av fraktavgifterna för gods-transporter. I sammanhanget har bolagets tonnage, trafikprogram och taxepolitik gjorts till föremål för närmare studium. Beräkningar har också utförts i fråga om storleken av de merutgifter, som i dagens läge belastar det av bolaget transporterade godset i förhållande till gods som befordras till lands på motsvarande sträckor. Det är då närmast den nordgående trafiken, dvs. den på Nynäshamns- och Stockholmslinjerna, som varit av intresse. Genom dessa beräkningar har vissa utgångspunkter erhållits för en bedömning av vilka insatser, som krävs för att uppnå större likställdhet mellan Gotland och fastlandet i transportkostnadshänseende. Vad gäller utformningen av det finansiella stödet har förhandlingarna närmast siktat till ett statligt lån med subventionsmoment, innebärande att bolaget mot successiv avskrivning av lånet skulle förbinda sig att tillämpa en närmare bestämd fraktsättning, som totalt sett understeg den företagsekonomiskt eljest motiverade med ungefär avskrivningens storlek. Man har även från statens sida förväntat sig att bolaget självt — genom de rationaliseringsvinster som rimligen borde följa med en modernisering av tonnaget — skulle i någon utsträckning kunna bidra till en taxesänkning.

Under förhandlingarnas gång har emellertid omständigheter tillkommit, som i viss mån har rubbat förutsättningarna för en uppgörelse. Sålunda har Gotlandsbolaget, vid sidan av förhandlingarna och utan anspråk på någon finansiell medverkan från statens sida, från annat rederi inköpt en förhållandevis modern, större bilfärja, som avses bli insatt på Nynäshamnslinjen vid årsskiftet 1962/63 och då ersätta äldre fartyg. Härtill kommer att ett annat företag — Rederiaktiebolaget Nordö — som f. n. uppehåller sommartrafik på linjen Klintehamn—Grankullavik—Oskarshamn — visat sig ha långt framskridna planer att driva helårstrafik på en nordgående linje. En mindre färja har redan kontrakterats för leverans i maj månad 1962, och förvärv av en ytterligare större färja förbereds för insättning i trafik under 1963.

Det anförda innebär, att en väsentlig modernisering av Gotlandstonnaget pågår. Av intresse är i sammanhanget att alla de tre anskaffade eller planerade färjorna kan medföra lastbilar, trailervagnar och storbehållare (containers). Detta möjliggör en rationellare transportuppläggning, som rimligen bör medföra sänkta totala transportkostnader för gotlandsgodset. I riktning mot en lägre fraktsättning kan även konkurrensen mellan de båda rederierna förväntas verka.

Enligt departementschefen innebär det uppkomna läget att förutsättningarna väsentligt ändrats för statlig insats av det slag, som lokala Gotlandskommittén förordat och som förhandlingarna med Gotlandsbolaget siktat till. Det naturliga synes i dagens läge vara att något avvakta utvecklingen och se vilka fördelar i taxe- och servicehänseende, som den pågående moderniseringen av tonnaget och rationaliseringen av transportarbetet kommer att medföra. Departementschefen avser att med uppmärksamhet följa vad som sker med Gotlandstrafiken.

Angeläget är givetvis ur synpunkten av en effektiv trafikapparat att aktuella utbyggnadsprojekt i berörda hamnar på Gotland — Visby och Klintehamn — får en tillfredsställande lösning. I fråga om Klintehamn kan i sammanhanget nämnas att arbetsmarknadsstyrelsen i dagarna beslutat bestrida huvuddelen av kostnaderna för vissa angelägna förbättringsarbeten där. Vad angår Visby hamn bör den planerade ombyggnaden nu snarast genomföras. Härvidlag kan nämnas, att Kungl. Maj:t genom beslut den 15 december 1961 medgivit, att statsbidrag må utgå med två tredjedelar av ombyggnadskostnaderna. Samtidigt har av behållningen under förevarande anslag 1 milj. kr. ställts till förfogande för arbetenas påbörjande. — Med hänsyn till de starka lokaliseringspolitiska synpunkter som här gör sig gällande och till angelägenheten ur fraktsynpunkt att hålla hamnavgifterna nere tillstyrker departementschefen i likhet med sjöfartsstyrelsen att statsbidraget utökas att avse nittio procent av kostnaderna för ombyggnaden. Då dessa i sjöfartsstyrelsens petita beräknas till 4,1 milj. kr., skulle en sådan bidragsandel innebära, att 3,7 milj. kr. erfordras. Härav har såsom nämnts redan 1 milj. ställts till förfogande. Då under anslaget kvarstår en disponibel behållning om 0,9 milj. kr. uppgår det ytterligare medelsbehovet till 1,8 milj. kr. Därav torde dock endast 1,5 milj. kr. erfordras under nästa budgetår. — Förutom sistnämnda belopp beräknas under anslaget ytterligare 500 000 kr. för att bereda sjöfartsstyrelsen visst medelutrymme för smärre angelägna förbättringsarbeten på andra håll. Anslaget skulle sålunda komma att upptagas med 2 milj. kr.

*Utskottet* vill erinra om att frågan om statsbidrag till utbyggnad av Visby hamn tidigare varit föremål för utskottets uppmärksamhet. Senast förra året uttalade utskottet, att vissa skäl kunde anföras för en högre bidragsandel än 2/3 av de beräknade kostnaderna, till vilket statsbidrag enligt gällande bestämmelser eljest vore maximerat. I den föreliggande propositionen har Kungl. Maj:t nu föreslagit riksdagen medgiva, att statsbidrag må utgå

med 90 procent av kostnaderna för utbyggnaden. Med hänsyn till de lokaliserings- och näringspolitiska synpunkter, som här göra sig gällande, och under hänvisning till sina tidigare uttalanden i fråga vill utskottet tillstyrka, att riksdagen lämnar det begärda medgivandet.

Kostnaderna för ifrågakavande ombyggnad ha beräknats till 4,1 milj. kr., därav statens bidragsandel skulle utgöra 3,7 milj. kr. Då 1 milj. kr. redan ställts till förfogande och då därutöver 0,9 milj. kr. reservationsvis finnas disponibla under anslaget för ändamålet, skulle det ytterligare medelsbehovet utgöra 1,8 milj. kr. Departementschefen räknar med att därav 1,5 milj. kr. erfordras för nästa budgetår.

I de föreliggande motionerna erinras om vad i statsverkspropositionen anmälts om Rederiaktiebolaget Nordös planer på att utöka sin trafik mellan Gotland, Öland och fastlandet genom insättandet av nytt tonnage. I anslutning därtill understrykes nödvändigheten av att med hänsyn bl. a. till de tillkommande båtarnas storlek upprusta Grankullavikens hamn, som är bolagets angringshamn på Öland. Kostnaderna för erforderliga arbeten med breddning av hamninloppet och anordnande av lämpligt färjeläge uppges belöpa sig till 870 000 kr., för vilket belopp enligt motionärerna medelsutrymme bör beräknas under förevarande anslag.

Utskottet, som besökt Grankullaviken och därvid gjort sig underrättat om vad företrädare för länet, kommunen och de berörda trafikintressena haft att anföra och som jämväl inhämtat sjöfartsstyrelsens synpunkter på ärendet, har vid sina överväganden funnit såväl trafikintresset som näringspolitiska skäl tala för att bidrag lämnas till viss förbättring av hamnen. Utskottet har härvid beaktat de särskilt goda förutsättningar, som Grankullaviken erbjuder från hamnsynpunkt; den är bl. a. till skillnad från övriga hamnar på norra Öland isfri året om. Särskilt angeläget har då i första hand syns vara, att en uppmuddring av inloppet till hamnen kommer till stånd. En sådan åtgärd har av sjöfartsstyrelsen kostnadsberäknats till ca 340 000 kr. Vid tillämpning av gällande bidragsbestämmelser skulle därav högst 2/3 lämnas som statsbidrag, d. v. s. ca 200 000 kr., för vilket belopp enligt utskottets mening utrymme bör beräknas under förevarande anslag. Någon uppräknning av detsamma synes dock icke motiverad för ändamålet, då enligt vad som inhämtats från sjöfartsstyrelsen hela det för Visby-projektet beräknade beloppet icke torde komma att tagas i anspråk under nästa budgetår. Vad beträffar de ytterligare hamnförbättringsarbeten, som kunna behöva vidtagas i Grankullaviken, synes det utskottet icke uteslutet, att bidrag härtill i viss utsträckning skall kunna erhållas från arbetsmarknadsstyrelsen.

Med hänsyn till vad sålunda anförts och då departementschefens förslag i övrigt under anslaget icke föranlett någon erinran, hemställer utskottet, att riksdagen må

- a) bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med vad departementschefen i statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 3 januari 1962 förordat medgiva statsbidrag för utbyggnad av Visby hamn med nittio procent av byggnadskostnaderna;

b) till *Bidrag till handelshamnar och farleder* för budgetåret 1962/63 å driftbudgeten under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kr.;

c) i anledning av motionerna I: 250 och II: 302 i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till kända vad utskottet anfört.

Stockholm den 18 maj 1962

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÄNG

---

**Närvarande:** se under utlåtandet nr 140.