

Sp.

421. Nefndarálit

[1. mál]

um framlög til flóabáta, fólks- og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Samvinnunefnd samgöngumála hefur að vönu fjallað um erindi þau sem Alþingi hafa borist um framlög á fjárlögum til stuðnings við rekstur flóabáta vegna vöru- og fólksflutninga á einstökum svæðum. Farsvæði þessara báta eru á Faxaflóa, á Breiðafirði, á Ísafjarðardjúpi og á leiðinni frá Þorlákshöfn til Vestmannaeyja. Enn fremur eru flutningar styrktir á Eyjafirði og milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar.

Jafnframt hefur nefndin tekið fyrir og rætt erindi sem borist hafa um flutninga á landi, svo sem um rekstur snjóþjófleiða eða um mikinn snjóþjófleiðing, þar sem erfitt reynist fyrir

byggðarlög að standa straum af þeim kostnaði sem þau verða að bera samkvæmt snjómokstursreglum Vegagerðar ríkisins. Enda þótt reglurnar hafi verið rýmkaðar á síðustu árum verða íbúar í snjóþungum héruðum fyrir verulegum kostnaði umfram aðra þegna þjóðfélagsins við að halda uppi nauðsynlegum samgöngum. Til að minnka eitthvað þennan aðstöðumun hafa verið veitt á fjárlögum hvers árs framlög til þeirra aðila sem að dómi nefndarinnar eru verst settir að þessu leyti.

Halldór S. Kristjánsson, skrifstofustjóri samgönguráðuneytisins, og Guðmundur Einarsson, forstjóri Skipaútgerðar ríkisins, mættu á fundum nefndarinnar og veittu henni margvíslegar upplýsingar sem komu að verulegu gagni. Færir nefndin þeim sérstakar þakkir fyrir störf þeirra.

Skal nú gerð grein fyrir einstökum þáttum tillagnanna, sérstaklega varðandi hin stærri verkefni, þ.e. flutninga á sjó og í lofti. Hvort tveggja er að til þeirra gengur mestur hluti þess fjármagns sem nefndin úthlutar og um allt það er lýtur að sjóflutningum hefur nefndin fyllri upplýsingar þó að þeir aðilar, sem styrks til landflutninga njóta, hafi einnig sent nefndinni greinargóðar upplýsingar um rekstur og annað er umsóknina snertir. Þó er í nokkrum tilvikum misbrestur á því að reikningar fylgi umsókn og voru nefndarmenn sammála um að styrkur yrði ekki greiddur á næsta ári fyrr en reikningar bærust samgönguráðuneytinu fyrir yfirstandandi ár.

Akraborg.

Rekstraraðili Akraborgar, Skallagrímur hf., sækir um 16.0 millj. kr. rekstrarstyrk á næsta ári. Í ár er styrkurinn 11.5 millj. kr. og rann hann að fullu til greiðslu á lánum hjá Ríkisábyrgðasjóði samkvæmt sérstöku samkomulagi við hann.

Á árinu 1986 var halli á rekstri Akraborgar fimmta árið í röð og nam hann 12.2 millj. kr. Samkvæmt efnahagsreikningi í árslok er eigið fé fyrirtækisins neikvætt um 73.4 millj. kr. og hafði þá versnað um 22.4 millj. kr. á árinu. Skammtímaskuldir námu 69.1 millj. kr. í lok síðasta árs og höfðu þær þá aukist um rúmar 20 millj. kr. á árinu. Veltufjórhlutfallið er mjög lágt, eða aðeins 0.12. Skýring á þessu er sú að inn í skammtímaskuldum eru vanskil við Ríkisábyrgðasjóð að fjárhæð 49.1 millj. kr.

Í lok september sl. var hagnaður af rekstri Akraborgar 3.1 millj. kr. eftir að búið var að taka tillit til fjármunatekna og fjármagnsgjalda. Vegna niðurfellingar á vanskilaskuldum við Ríkisábyrgðasjóð og skuldbreytingu lána hjá sjóðnum samkvæmt heimild í 6. gr. fjárlaga þessa árs batnaði veltufjárstaða fyrirtækisins verulega eða um 51.6 millj. kr. frá áramótum.

Með bréfi fjármálaráðuneytisins til Ríkisábyrgðasjóðs, dags. 22. júní sl., ákvað ráðuneytið að nýta sér framangreinda heimild og felldi niður vanskil að fjárhæð 45.5 millj. kr.

Samkvæmt upplýsingum frá Ríkisábyrgðasjóði eru skuldir fyrirtækisins við hann sem hér segir:

Áætluð heildarskuld um næstu áramót	64.8 millj. kr.
Vanskil nú	10.1 millj. kr.
Áætlaðar afborganir og vextir á næsta ári .	13.0 millj. kr.

Baldur.

Eigandi Baldurs, Flóabáturinn Baldur hf., sækir um 17 millj. kr. styrk á næsta ári. Í ár er styrkurinn 11.7 millj. kr.

Í greinargerð rekstraraðila bátsins um starfrækslu hans fyrstu tíu mánuði þessa árs segir m.a. að áætluð ferðir Baldurs milli Stykkishólms og Brjánslækjar með viðkomu í Flatey hafi samtals orðið 151. Báturinn flutti í þessum ferðum 6273 farþega og 1393 bifreiðar. Til

samanburðar má geta þess að í 134 ferðum bátsins fyrstu tíu mánuði ársins 1986 flutti hann 5473 farþega og 1071 bifreið.

Auk viðkomu í Flatey var sem áður komið við í Skáleyjum, Hvallátrum og Svefneyjum. Yfir sumartímenn fóru báturinn 6 ferðir í viku yfir Breiðafjörðinn þegar þær urðu flestar, en á tímabilinu frá 1. október til 30. apríl voru að jafnaði farnar tvær ferðir í viku hverri.

Eins og undanfarin ár voru engar fastar áætlunarferðir farnar milli Reykjavíkur og Breiðafjarðarhafna, en hins vegar voru farnar leigufærðir, m.a. með áburð og salt, svo og aðrar ferðir sem arðbærar þóttu.

Um þessa flutninga segir m.a. í greinargerð fyrirtækisins:

„Það sem af er árinu hafa vöruflutningar aukist verulega, einkum á salti vegna góðrar vertíðar í vetur. Samt sem áður er ekki ráðlegt að reikna með því sem vísu. Áætlunarflutningar drógust saman í ár eins og reiknað var með í fyrrihaust. Búast má við frekara samdrætti á komandi ári. Aukin umræða og ákvörðun um nýsmíði á ferju yfir Breiðafjörð hefur valdið því að vöruflutningar yfir fjörðinn hafa tekið stakkaskiptum. Flutningsaðilar til sunnanverðra Vestfjarða hafa notað þessa þjónustu í ríkum mæli og halda þeir nú uppi ferðum á ófærðartímum ársins.“

Í bráðabirgðauppgjöri um rekstur bátsins til októberloka í ár og áætlun til loka ársins er gert ráð fyrir að heildargjöld Baldurs verði 21.1 millj. kr. og tekjur 8.8 millj. kr. Styrkir til reksturs og endurbóta nema 11.7 millj. kr. Þannig að samkvæmt þessu kemur reksturinn til með að sýna halla upp á 0.6 millj. kr.

Af einstökum rekstrarliðum hækka laun mest milli árunna 1986 og 1987, úr 7.4 millj. kr. í 12.9 millj. kr., eða yfir 70%. Í áætlun bátsins fyrir þetta ár var gert ráð fyrir að laun yrðu 8.4 millj. kr. eða 4.5 millj. kr. lægri en stefnir í að þau verði í ár. Skýringar útgerðaraðila eru þær að launasamningar áhafna hafi gefið 30% hækkun almennra taxta frá desemberlaunum 1986, en auk þess hafi falist í samningunum kvaðir um aukagreiðslur sem útgerðin hefur fram að þessu komist hjá að borga en þær eru nú hluti fastra launa. Vegna þessa hafa laun sumra stétta hækkað um a.m.k. 40%. Jafnframt hefur útgerðin þurft að greiða óvenjumarga uppsafnaða frídaga til starfsmanna sem hættu störfum eftir margra ára þjónustu.

Vardandi rekstraráætlun bátsins á næsta ári gefur útgerðaraðili sér þá forsendu að laun hækki um 15% frá árinu í ár en aðrir gjaldaliðir hækki á bilinu 20–30%. Þannig er gert ráð fyrir að heildargjöld bátsins verði 25.4 millj. kr. eða um 20% hærri en í ár. Tekjur eru taldar aukast um 17% milli ára og að þær verði 10.3 millj. kr.

Með bréfi dags. 8. maí sl. veitti fyrirverandi samgönguráðherra, Matthías Bjarnason, samþykki sitt til að hafin yrði smíði Breiðafjarðarferju og í kjölfar þess var undirritaður smíðasamningur við Þorgeir & Ellert hf., Akranesi. Umsamið verð er 156.8 millj. kr. og afhendingartími er í ágúst 1988.

Fagranes.

Eins og mörg undanfarin ár fylgir umsókn rekstraraðila bátsins, Djúpbátsins hf., greinargott yfirlit um rekstur hans út þetta ár.

Í bréfi framkvæmdastjóra fyrirtækisins til samvinnunefndar samgöngumála, dags. 19. nóvember 1987, er tekið fram að við gerð rekstraráætlunar fyrir árið 1987 var farið eftir upplýsingum er fram komu í forsendum fjárlagafrumvarpsins fyrir sama ár en þar var gert ráð fyrir 10–12% hækkun gjaldaliða milli ára og á þeim forsendum var farið fram á 9.0 millj. kr. styrk. Síðan segir í bréfi framkvæmdastjórans að við umfjöllun nefndarinnar þremur vikum síðar varð ljóst að framansagðar forsendur fjárlaga stæðust ekki sem forsenda gjaldaliða útgerðarinnar og var styrkurinn því hækkaður í 10.2 millj. kr.

Samkvæmt uppgjöri til októberloka þessa árs og áætlun mánuðina nóvember og desember hækkuðu gjaldaliðir að meðaltali um tæp 17% sem er svipuð hækkun og orðin er á byggingarvísitölu frá nóvember 1986. Af einstökum gjaldaliðum hækkuðu laun langmest, eða um 37.5%.

Í tekjuáætlun bátsins fyrir yfirstandandi ár var gert ráð fyrir 25% hækkun flutnings-tekna, en í reynd hækkuðu þær um rúm 33%.

Áætlun fyrirtækisins fyrir næsta ár er í hefðbundnum stíl. Útgerðaraðili gefur sér þá forsendu að gjöld hækki frá 5–22% frá árinu í ár, að meðaltali um tæp 17%, og að þau verði 16.4 millj. kr. á næsta ári. Tekjur eru taldar aukast um 20% milli ára og að þær verði um 5.1 millj. kr.

Hríseyjarferja.

Með bréfi sveitarstjóra Hríseyjarhrepps til samvinnunefndar samgöngumála fylgir greinargott yfirlit um rekstur ferjunnar fyrstu tíu mánuði þessa árs. Þar kemur fram að tekjur ferjunnar námu 6.8 millj. kr. sem eru 2.2 millj. kr. hærri fjárhæð en á sama tíma 1986. Rekstraraðili áætlar að tekjur verði orðnar 7.5 millj. kr. í árslok og gjöldin 7.7 millj. kr. Samkvæmt þessu hefur útgerð ferjunnar getað lagt til hliðar meginhluta af greiddum styrk á þessu ári, eða 1.7 millj. kr. af 1.9 millj. kr. rekstrarstyrk. Það hefur verið venjan að yfirliti sveitarstjóra fylgdi rekstraráætlun fyrir næsta ár en að þessu sinni fylgir hún ekki og er skýring hans þessi:

„Flutningar ferjunnar eru orðnir svo miklir að eitthvað verður að gera til að mæta því. Að vera með ofhlaðið skip af farþegum eða vörum og jafnvel hvort tveggja í senn er engum útgerðaraðila stætt á að gera, enda bærust nokkrar alvarlegar kvartanir af þessum sökum á árinu. Vart er um nema tvennt að ræða til að mæta þessu. Annað hvort verður að takmarka flutninga eða auka mannahald til að reyna að nýta ferjuna lengri tíma sólarhringsins, en hvort tveggja snertir verulega rekstrarafkomuna. Seinni möguleikinn, að auka mannahald, kemur þó að litlu gagni þar sem ferjan hefur nú þegar verið meiri eða mestan hluta sólarhringsins í gangi á annatímum. Þar við bætist að reynsla síðustu fjögurra ára sýnir 12–16% aukningu í farþegaflutningum á ári. Þar sem ákvörðun hefur ekki verið tekin um hvaða leið verður farin, er útilokað að gera rekstraráætlun fyrir næsta ár eins og verið hefur.“

Til rekstrar á næsta ári sækir Hríseyjarhreppur um 1.5 millj. kr. Hreppurinn sækir enn fremur um 3.0 millj. kr. stofnstyrk til þess að undirbúa smíði nýrrar ferju.

Mjóafjarðarbátur.

Sótt er um styrk til áætlunarferða milli Mjóafjarðar, Dalatanga og Neskaupstaðar. Fyrirkomulag ferða er með sama sniði og áður. Farnar eru tvær ferðir í viku frá Mjóafirði til Neskaupstaðar með viðdvöl þar og fara 10–12 klst. í hverja ferð. Þá er farið að Dalatanga jafnoft. Farið er á milli Dalatanga og Mjóafjarðar á landi á sumrin og þegar því verður við komið á veturna.

Vegna áætlunarferðanna til Dalatanga hefur reynst nauðsynlegt að hafa yfir að ráða snjósleða og Subaru-bifreið og einnig gúmmibát því að þegar landleiðin er ófær er farið á bátnum næsta dag og tekið land í gúmmibátnum. eru þær ferðir tímafrekar og bindandi þar sem oft þarf að bíða færís vegna erfiðra lendingarskilyrða á Dalatanga. Hefur það í för með sér allmikinn aukakostnað og tímatap.

Þessi bátur er að sögn heimamanna eini möguleikinn til þess að hafa samband við Neskaupstað þar sem öll verslunarviðskipti fyrir þennan hrepp fara fram.

Herjólfur.

Á árinu 1986 var halli á rekstri Herjólfis 10.3 millj. kr. og nemur þetta tap um 10% af gjöldum fyrirtækisins á því ári. Samkvæmt efnahagsreikningi í árslok er eigið fé fyrirtækisins jákvætt um 30 millj. kr. og hafði það þá aukist um 10 millj. kr. á árinu. Hér munar mest um hækkun á endurmatsreikningi en hann hækkar úr 10.6 millj. kr. í 30.8 millj. kr. á árinu. Skammtímaskuldir námu 11.4 millj. kr. í lok síðasta árs og höfðu þær þá aukist lítillega frá árinu áður. Veltufjárhlutfallið er 0.96 sem er ögn skárri en það var í lok ársins 1985.

Í lok október sl. var tap af rekstri Herjólfis 7.1 millj. kr. og er þá ekki tekið tillit til ríkisframlags og afskrifta. Gjöld án afskrifta og tekjur án ríkisframlags eru fyrstu 10 mánuði þessa árs nánast jafnhá að krónutölu og allt síðasta ár. Í lok þessa árs er reiknað með að gjöld án afskrifta verði 103.4 millj. kr. og tekjur 85.5 millj. kr. Samkvæmt því áætla rekstraraðili að tap á rekstri Herjólfis verði tæpar 18 millj. kr. í lok þessa árs.

Samkvæmt bréfi fyrirtækisins til nefndarinnar er áætlun þess um gjöld og tekjur á næsta ári sett fram á meðalverðlagi ársins 1988 með framreikningi á niðurstöðutölum ársins 1987. Gjöld hækka um 38% og tekjur um 36%. Hallinn á rekstrinum hækkar samkvæmt því úr 18 millj. kr. 1987 í 26.9 millj. kr. 1988.

Flutningar til Grímseyjar.

Fyrir tveimur árum hætti Drangur ferðum sínum um Eyjafjörð og til Grímseyjar. Til þess að sinna þeim flutningaverkefnum, sem flóabáturinn annaðist, var samið við Flugfélag Norðurlands hf. um að flytja vörur til Grímseyjar og jafnframt hefur Skipaútgerð ríkisins séð um flutning á þungavöru til eyjarinnar og fisk frá henni.

Áætlað er að þessir flutningar muni kosta um 7 millj. kr. á næsta ári.

Málefni annarra báta verða ekki rakin hér enda er þar um smáar upphæðir að ræða.

Ekki verða heldur tilgreindar sérstakar umsóknir um fjárveitingar til vetrarsamgangna hér á landi. Ítarlega var fjallað um hverja umsókn og var samstaða í nefndinni um hverja fjárveitingu.

Um 56. lið í breytingartillögu nefndarinnar um flutninga á landi, óráðstafað, er það að segja að hann er fyrst og fremst hugsaður sem sjóður sem hægt yrði að grípa til í neyðartilvikum þegar samgöngur teppast og grípa þarf til dýrari flutningstækja. Slíkir flutningar yrðu síðan greiddir samkvæmt reikningi og hefur verið farið fram á það við Halldór S. Kristjánsson, skrifstofustjóra í samgönguráðuneytinu, að hann annaðist greiðslu slíkra reikninga í samráði við formenn samgöngunefnda Alþingis. Í nefndinni hefur verið rætt um að þar sem ákveðið hefur verið að fella úr 6. gr. fjárlaga heimildir til endurgreiðslu á aðflutningsgjöldum og söluskatti af kaupum á snjóbilum og tækjum til þeirra kæmi til álita að nota þetta fjármagn að einhverju leyti til að greiða slíkan kostnað.

Samvinnunefnd samgöngumála leggur til á sérstöku þskj. að á fjárlögum 1988 verði veittar samtals 92 719 000 kr. til flóabáta og vöruflutninga í staðinn fyrir 74 010 000 kr. á þessu ári.

Alþingi, 22. des. 1987.

Karvel Pálmason,
form. Ed.-nefndar, frsm.
Málmfríður Sigurðardóttir,
fundaskr. Nd.-nefndar.

Valgerður Sverrisdóttir.

Friðjón Þórðarson.

Eggert Haukdal.

Ólafur Þ. Þórðarson,
form. Nd.-nefndar.

Egill Jónsson.

Ey. Kon. Jónsson.

Árni Gunnarsson.

Júlíus Sólnes,
fundaskr. Ed.-nefndar.

Skúli Alexandersson.

Stefán Guðmundsson.

Ingi Björn Albertsson.

Guðni Ágústsson.