

**Sb.**

**327. Nefndarálit**

[1. mál]

um framlög til flóabáta, fólks- og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Samvinnunefnd samgöngumála hefur að venju fjallað um erindi þau sem Alþingi hafa borist um fjárframlög til stuðnings við rekstur flóabáta vegna vöru- og fólksflutninga á hinum einstöku svæðum, svo sem Ísafjarðardjúpi, Breiðafirði, Faxaflóa og til Vestmannaeyja, um Eyjafjörð allt til Grimseyjar, og vegna samgangna milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar.

Enn fremur hefur nefndin fjallað um erindi er borist hafa vegna vetrarflutninga á landi, svo sem til rekstrar snjóbílfreiða, eða vegna mikils snjómoksturs, þar sem erfitt reynist viðkomandi byggðarlögum að standa straum af þeim kostnaði er þau verða að bera skv. snjómokstursreglum Vegagerðarinnar. Þrátt fyrir að reglurnar hafi verið verulega 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 þennan aðstöðumun hafa verið veitt á fjárlögum hvers árs fjárframlög til þeirra aðila, sem að dómi nefndarinnar eru verst settir að þessu leyti.

Þó ekki verði komist hjá fjárstuðningi við þá aðila, sem hér eiga hlut að máli, ber nauðsyn til að endurskipuleggja ýmsa þætti þessara mála, þar sem flutningaþörfin er á sumum svæðum önnur en áður var. Sumir flóabátarnir eru orðnir gamlir, allt upp í 22 ára, óhentugir og rekstrarkostnaður mjög mikill miðað við þá flutninga sem fyrir hendi eru.

Að dómi nefndarinnar má það ekki dragast öllu lengur, að gerðar verði ráðstafanir til að endurnýja þessa úreltu og óhentugu flóabáta og miða stærð þeirra og útbúnað við þá þjónustu sem veita þarf á hverju svæði.

Nefndinni bárust umsóknir frá 45 aðilum. Halldór S. Kristjánsson deildarstjóri í samgönguráðuneytinu og Guðmundur Einarsson forstjóri Skipaútgerðar ríkisins mættu á fundum nefndarinnar og veittu henni margvíslegar upplýsingar, sem komu nefndinni að verulegu gagni. Færir nefndin þeim sérstakar þakkir fyrir þeirra störf.

Skal nú gerð sérstök grein fyrir hinum einstöku þáttum, sérstaklega að því er hin stærri verkefni varðar, þ. e. flutninga á sjó. Hvort tveggja er, að til þeirra gengur mestur hluti þess fjármagns, sem nefndin úthlutar, og svo hitt, að um allt það, er lýtur að sjóflutningum. hefur nefndin fyllri upplýsingar.

Fyrir liggur, að hækkun rekstrarkostnaðar bátanna hefur orðið enn meiri en almennar verðlagshækkunarir í landinu, enn fremur, að fram þurfa að fara verulegar viðgerðir á sumum þessara báta á næsta ári, ef þeir eiga að vera þess megnugir að veita þá þjónustu, sem til er ætlast og nauðsyn er á að veita. Af þessu leiðir að ekki verður hjá því komist, að dómi nefndarinnar, að veita nú nokkru hærri fjárhæðir til þessara þjónustubátta heldur en verðlagshækkunum nemur.

#### **Akraborg.**

Samkvæmt rekstraryfirliti frá 1. janúar til 31. október 1980 varð halli á rekstrinum án afskrifta 91.4 millj. kr., þar með talið vextir og bankakostnaður 253.6 millj. kr.

Í byrjun þessa árs var eigið fé fyrirtækisins neikvætt um 266 millj. kr.

Til samanburðar skal þess getið að bókfært verð m.s. Akrahorgar er 377.2 millj. kr.

Í árslok 1979 nam skuld fyrirtækisins við Ríkisábyrgðasjóð 521.6 millj. kr. og reiknar sjóðurinn 3.75% vanskilavexti af skuldinni. Þ. e. 19.6 millj. á mán. Um næstu áramót er áætlað að þessi skuld verði orðin 828.2 millj. kr. Bera þessar tölur með sér hvert stefnir ef engar ráðstafanir verða gerðar nú þegar um skuldabreytingar.

Samgönguráðuneytið hefur yfirleitt fallist á umsóknir fyrirtækisins um gjaldskrárhækkunarir á þessu ári. enda er afkoma til muna betri en á síðasta ári.

Á næsta ári þarf að fara fram mikil viðgerð á Akrahorg og er gert ráð fyrir að hún komi til með að kosta á annað hundrað milljónir króna. Því telur nefndin að ekki verði hjá því komist að veita Akrahorginni rekstrarstyrk á árinu 1981 75 millj. króna og í stofnstyrk 50 milljónir.

Hins vegar er það almenn skoðun nefndarmanna, að ef vanskilaskuldum fyrirtækisins vrði breytt í t. d. sex ára lán og engar hindranir verða af hendi hins opinbera með breytingar á gjaldskrá fyrir Akrahorg, þá ætti að vera hægt að reka þetta skip án allrar rekstrarstyrkja, og að því þarf að stefna.

#### **Baldur.**

Flóabáturinn Baldur hefur átt við mikla rekstrarerfiðleika að stríða, sem virðast fara vaxandi, og má segja að enginn rekstrargrundvöllur sé fyrir skip af hans stærð og gerð, miðað við flutningaþörfina á því svæði sem Baldur þjónar. Miðað við óbreyttan rekstur verða gjöld bátsins um 360 millj. kr. á næsta ári, sem er hækkun um rúm 60% frá raunverulegum tölum 1980, en ef miðað er við áætlun útgerðarinnar fyrir 1980 (181 millj.) er hækkunin tæp 90%. Hér er um að ræða mál, sem ekki verður hjá komist að dómi nefndarinnar að leysa á næsta ári. Í stað

Baldurs þarf að koma skip, sem er miðað við þá þjónustu sem þarf að veita byggðunum við Breiðafjörð, og miða verður gerð þess og búnað við það, að rekstrar-kostnaður þess komi til með að verða í lágmarki.

Í trausti þess, að stefnt verði að því að skipta um skip á næsta ári, leggur nefndin til að rekstrarstyrkir verði 180 millj. kr. og vegna halla fyrri ára 40 millj. kr., eða samtals 220 millj. kr.

Á fjárlögum þessa árs fékk Baldur í styrk 118.5 millj. kr. og auk þess 25 millj. í aukafjárveitingu vegna rekstrarerfiðleika og mikils viðhaldskostnaðar á þessu ári.

#### **Fagranes.**

Með umsókn rekstraraðila bátsins er greinargott yfirlit yfir rekstur hans sem af er þessu ári. Þar kemur fram að verulegar líkur eru fyrir því, að rekstur hans standi í járnum á árinu, en ríkisstyrkurinn var 97.3 millj. kr.

Útgerð bátsins fer fram á 137.5 millj. kr. framlag til rekstrar og 18.4 millj. kr. vegna halla liðinna ára.

Fagranesið er orðið 16 ára gamalt og er því viðhaldskostnaður á bátnum verulegur.

Rekstraraðilar eru farnir að hugleiða að fá hentugra skip til þessara flutninga. Í því sambandi þarf að gera athugun á þjónustuhlutverki báts á þessu svæði þar sem fyrir liggur að miklar breytingar hafa orðið þar á samgöngum á landi.

Samgönguráðuneytið hefur nýlega skipað nefnd til að gera athugun á samgöngumálum Vestfirðinga og má vænta þess, að þessi þáttur verði sérstaklega athugaður í því sambandi.

#### **Drangur.**

Drangur er orðinn 22 ára gamall og er því viðhaldskostnaður hans orðinn mjög mikill. Í greinargóðri greinargerð, sem fylgir umsókninni, kemur fram að viðhaldskostnaður er áætlaður 46 millj. kr. á næsta ári og er það veruleg hækkun frá því sem verið hefur.

Áætlað er að rekstrargjöld hækki um 90% milli ára eða úr 124 millj. kr. 1980 í 236 millj. kr. 1981.

Full þörf er á því að hefja athugun á smíði nýs skips í staðinn fyrir Drang.

#### **Herjólfur.**

Svo virðist sem rekstraráætlun skipsins, sem fylgdi umsókn um rekstrarstyrk 1980, muni standast í öllum aðalatriðum, nema viðhaldsliðurinn, hann hækkar um 44 millj. kr.

Í umsókn um rekstrarstyrk fyrir næsta ár er vakin athygli á því, að gera má ráð fyrir aukinni fjárþörf vegna þessa liðar, bæði að komið er að fjögurra ára skoðun skipsins og að nauðsynlegt kunni að reynast að framkvæma kostnaðarsamar endurbætur á skrófu og skrófubúnaði skipsins þar sem komið hafi fram titringur í búnaðinum.

Fjárhagsvandi fyrirtækisins er mikill og var uppsafnaður fjárhagsvandi þess í byrjun þessa árs talinn vera um 131 millj. kr. í lausaskuldum.

Rekstraráætlun ársins 1981 er byggð á rauntölum ársins í ár að hluta til og á áætlun síðustu mánuði ársins með 42% hækkun frá þeim tölum.

Gjöld skipsins verða alls 1 093.6 millj. kr., en samsvarandi tala fyrir yfirstandandi ár er 810.2 millj. kr., sem er hækkun um 35%.

Tekjur eru áætlaðar 849.2 millj. kr., sem er 42% hækkun milli ára.

Til þess að ná jöfnuði fer útgerð Herjólfis fram á 244.4 millj. kr. ríkisframlag, en auk þess 140.2 millj. kr. til greiðslu á uppsöfnuðum halla fyrri ára, eða samtals 384.6 millj. kr.

Á fjárlögum þessa árs er heildarframlagið 201.3 millj. kr.

Skv. þessu er farið fram á 91% hækkun ríkisframlags.

Ekki er tekið tillit til fjármagnskostnaðar vegna stofnkostnaðar skipsins, en skuld fyrirtækisins við Ríkisábyrgðasjóð nam 1 185.6 millj. kr. í árslok 1979 og skv. upplýsingum sjóðsins er áætlað að hún verði orðin 2 257.6 millj. kr. nú um áramótin.

Nefndin telur að ríkisstjórnin verði nú þegar að taka ákvörðun um hvernig gera eigi upp áfallnar skuldir fyrirtækisins við Ríkisábyrgðasjóð og hvernig standa eigi að greiðslu afborgana og vaxta á næstu árum, og það sama gildir um skuldir Akraborgar.

#### Hríseyjarferjan.

Hríseyingar fengu nýja og glæsilega ferju á árinu 1979, sem leysti af hólmi alls ófullnægjandi farkost. Mikill stofnkostnaður fylgir þessu nýja skipi, eða rúmar 200 millj. kr. Greiðslubyrðin af þessum stofnkostnaði er talin verða 79 millj. kr. og geymdur vandi frá þessu ári 20.6 millj., eða samtals 99.6 millj. kr.

Rekstrarstyrkur á þessu ári var 16.2 millj. kr., og bendir allt til þess að töluverður halli verði á árinu. Sótt er um 32 millj. kr. rekstrarstyrk. Nefndin telur að hægt ætti að vera að mæta þeirri fjárþörf að einhverju leyti með því að hækka gjaldskrá.

Málefni annarra flóabáta verða ekki rakin hér, en þeir eru Mjóafjarðarbátur, Mýrabátur, Dýrafjarðarbátur og Langeyjarnesbátur.

Við umfjöllun málsins urðu í nefndinni allmiklar umræður um fyrirkomulag umsókna um fjárframlög af þessum lið fjárlaga. Urðu nefndarmenn á einu máli um að setja bæri þá vinnureglu, að allar umsóknir skuli hafa borist í hendur nefndarinnar fyrir 1. nóv. ár hvert, þannig að eðlilegur tími gefist til að fjalla um þær og afla þeirra upplýsinga sem á kann að skorta. Þá er það sömuleiðis skoðun nefndarmanna, að allir þeir aðilar, sem umsóknir senda og bókhaldsskyldir eru, skuli senda með umsókn afrit af endurskoðuðum reikningum síðasta heils árs vegna rekstrar sem þeir óska að styrktur verði. Aðrir aðilar, einstaklingar eða samtök, sem ekki eru bókhaldsskyldir, skili með umsókn greinargerð um hvernig áður veitt framlag hafi verið notað og hvernig umsækjandi hyggist nota það framlag, sem um er sótt.

Full samstaða náðist í nefndinni um tillögur hennar. Var fjallað ítarlega um hverja umsókn.

Skv. greinargerð þeirri, er nefndarálitnið greinir, leggur samvinnunefnd samgöngumála til að á fjárlagaárinu 1981 verði veittar samtals 1243.8 millj. kr. sem skiptist svo sem lagt er til á þskj. 328.

Alþingi, 18. des. 1980.

Eiður Guðnason,  
form. Ed.-nefndar.  
Alexander Stefánsson,  
fundaskr. Nd.-nefndar.

Stefán Valgeirsson,  
form. Nd.-nefndar, frsm.  
Stefán Guðmundsson.

Egill Jónsson,  
fundaskr. Ed.-nefndar.  
Skúli Alexandersson.

Friðjón Þórðarson.

Guðm. Karlsson.

Árni Gunnarsson.

Lárus Jónsson.

Steinþór Gestsson.

Stefán Jónsson.

Halldór Blöndal.

Jón Helgason.