

Sp.

231. Nefndarálit

[1. mál]

um framlög til flóabáta og fólks- og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Samvinnunefnd samgöngumála hefur að venju fjallað um erindi, sem borist hafa um framlög af ríkisfé til flóabáta og vetrarflutninga. Nefndin kallaði á sinn fund Guðmund Einarsson, forstjóra Skipaútgerðar ríkisins, og Halldór S. Kristjánsson, fulltrúa í samgönguráðuneytinu. Veittu þeir nefndinni ýmsar gagnlegar upplýsingar, sérstaklega að því er varðar rekstur hinna stærri flóabáta. Hagur þeirra flestra er þröngur og reksturinn erfiður. En öllum er það sameiginlegt, að þeir halda uppi föstum ferðum á ákveðnum leiðum og veita ómissandi þjónustu.

Í annan stað hafa margar umsóknir borist til nefndarinnar frá ýmsum aðilum, sem annast ferðir og flutninga í snjóþungum byggðarlögum. Hér er um að ræða beltabifreiðar og önnur ökutæki, sem henta til vetrarferða, flugvélar og smærri báta. Þessi farartæki þurfa að vera sterkbyggð og traust, svo að þau geti komist leiðar sinnar við erfið skilyrði og veitt nægilegt öryggi. Til þeirra þarf oft að grípa fyrirvaralaust, þegar slys eða annan bráðan vanda ber að höndum.

Eins og að líkum lætur er ærið kostnaðarsamt að gera út farartæki af því tagi, sem hér um ræðir. Það má því gott kallast, ef unnt er að komast hjá hallarekstri. Ljóst er, að margir þeir, sem slíka útgerð annast, leggja mikið á sig, en fá oft lítið í aðra hönd. En lengi hefur verið talið bæði rétt og skylt að styðja við bakið á þeim, sem veitt hafa svo mikilvæga þjónustu víðs vegar úti um byggðir landsins. Þess vegna hefur nefndin talið sjálfsagt að skoða hverja umsókn vandlega og reyna að koma til móts við óskir manna, þó að erfitt sé að sjálfsögðu að gera svo öllum líki í þessum efnum sem öðrum. Vönandi verður fé það, sem nefndin úthlutar að þessu sinni, umsækjendum til nokkurs stuðnings og góðra heilla.

Norðurlandsþinggöngur.

Norðurlandsbáturinn Drangur hefur um margra ára skeið haldið uppi ferðum frá Akureyri um Eyjafjörð, Ólafsfjörð og Siglufjörð, svo og til Hríseyjar og Grímseyjar. Hann annast flutning á mjólk og öðrum nauðsynjum. Rekstur hans virðist hafa gengið vel og áfallalaust. Báturinn er orðinn 17 ára. Viðhald er því allverulegt, m. a. þarf að gera vélina upp. Lagt er til, að styrkur til bátsins hækki um tæpar 5 millj. króna. — Hríseyjarbátur er í förum milli Dalvíkur og Hríseyjar. Hann er orðinn 18 ára gamall. Þörf fyrir nýjan ferjubát er aðkallandi. Nefndin leggur til, að styrkur til Hríseyjarferju hækki um 400 000 kr. — Grímseyjarflug verður styrkt með svipuðum hætti og verið hefur. — Veittur er styrkur til nokkurra snjóbífreidda í Norðlendingafjörðungi og flugþjörgunarsveitar á Akureyri.

Austfjarðasamgöngur.

Á Austfjörðum sækir Mjóafjarðarbátur um hækkaða fjárveitingu, svo og sérstaka bækkun vegna vetrarferða að Dalatangavita. Fallist er á bækkun, er nemur 500 000 kr. Allt að einum tug snjóbífreidda á fjallvegum austanlands fær svipaðan styrk og verið hefur með hlíðsjón af verðlagshækkunum. Þó er styrkur til snjóbífreiddar á Oddsskarði hækkaður verulega. Það er einn hæsti fjallvegur landsins, og talið er, að göng þau, sem þar er unnið að, verði vart fullgerð fyrr en eftir tvö ár.

Suðurlandsþinggöngur.

Vöruflutningar á langleiðum sunnanlands til hinna hafnalaus byggða í Skaffa-fellssýslu eru styrktir á svipaðan hátt og verið hefur. — Nokkur styrkur er veittur til vetrarferða í Víkurumdæmi. — Þá hætist við nýr liður, sem sjálfsagt þótti að taka til greina. Það er Vestmannaeyjaskipið Herjólfur, sem hóf göngu sína á þessu ári. Því eru ætlaðar 30 millj. kr. auk 1.7 millj. kr. vegna mjólkurflutninga. Segja má þó, að hér sé aðallega um tilfærslu að ræða, þar sem gamli Herjólfur var rekinn af Skipautgerð ríkisins.

Faxaflóasamgöngur.

Flóabáturinn Akraborg heldur uppi reglubundnum ferðum á hinn fjölförnu leið milli Akraness og Reykjavíkur. Hf. Skallagrímur annast þá útgerð. Verkefni ferjunnar eru oft mikil, sérstaklega við bifreiðaflutning og farþega, og tekjur allmiklar. En útgerðin verður að standa straum af óhagstæðum lánam til skamms tíma frá því skipið var keypt til landsins, og veldur það talsverðu óhagræði eins og er. Lagt er því til, að styrkur verði 25 millj. kr. — Þá er lagt til, að Mýrabátur hljóti svipaðan styrk og verið hefur, eða 50 þús. kr. með hlíðsjón af verðlagshækkunum.

Breiðafjarðarsamgöngur.

Breiðafjarðarbáturinn Baldur, sem á lögheimili og varnarþing í Stykkishólmi, annast ferðir og flutninga um Breiðafjörð með líkum hætti og verið hefur undan-

farin ár. Hann fer vikulega til Reykjavíkur og reglubundnar ferðir til Flateyjar og Brjánslækjar á Barðaströnd, svo og um Gilsfjörð og Hvammsfjörð. Vegna flokkunarviðgerðar og tjóna var hann í skipasmíðastöðinni Skipavík í Stykkishólmi frá því í okt. 1975 þar til í maíbyrjun 1976. Í ljós kom leynd tæring í gólfi, sem gera þurfti við. Reyndist það mjög kosnaðarsamt. Segja má, að framkvæmd hafi verið allsherjar viðgerð á skipinu. Lagt er til, að styrkur verði veittur að fjárhæð 30 millj. kr. — Á undanförunum árum hefur Langeyjarnesbátur verið styrktur til ferða frá Stykkishólmi um eyjarnar upp í Hnúksnes í Klofningshreppi, Dalasýslu. Talið er rétt, að svo verði gert áfram. — Veittir eru 3 smástyrkir til vetrarflutninga á Vesturlandi.

Vestfjarðasamgöngur.

Djúpbáturinn Fagranes annast ferðir og flutninga um Ísafjarðardjúp og mjólkurflutninga til Ísafjarðar, m. a. frá Dýrafirði og Önuðarfirði. Rekstur bátsins hefur gengið erfiðlega að undanförunu, en send hefur verið nákvæm og skilmerkileg greinargerð um öll hans mál til nefndarinnar, sem leggur til, að hann fái styrk að fjárhæð 25 millj. kr. á fjárlögum 1977. — Þá er veittur nokkur styrkur til Dýrafjarðarbáts og 8 annarra aðila á Vestfjörðum, sem annast vetrarflutninga og ferðir, aðallega á snjóbilum.

Almenn ályktun.

Samvinnunefnd samgöngumála ítrekar ályktanir sínar frá fyrri árum þess efnis, að umsækjendur sendi umsóknir sínar í tæka tíð á hausti hverju til nefndarinnar, ásamt glöggum skilagreinum um rekstur og hag, störf og áætlanir sínar á þessu sviði. Svofelld tillaga frá Páli Péturssyni var samþykkt samhljóða: „Samvinnunefnd samgöngumála lýsir mikilli óánægju yfir því, að ályktun nefndarinnar frá 18. 12. 1975 um það, að áætladeild Framkvæmdastofnunar ríkisins athugaði og gagnrýndi reikninga flóabátanna, sérstaklega hvað varðar launagreiðslur og annan útgerðarkostnað, hefur ekki verið framkvæmd. Nefndin óskar mjög eindregið eftir því, að þessi athugun verði gerð, annað hvort af Framkvæmdastofnun eða samgönguráðuneyti. Enn fremur verði gerður samanburður á fylgiskjólum og farmgjöldum bátanna. Telur nefndin algjörlega óviðunandi að taka ákvarðanir um svo háar fjárveitingar oftár án þess, að glögglega sé gengið úr skugga um það, að þessu fé sé skynsamlega varið og að fjárveitingar séu bráðnauðsynlegar vegna viðkomandi byggðarlaga.“ — Að venju er það skilyrði sett fyrir því, að styrkur verði veittur og greiddur, að rekstri flóabátanna og annarra þeirra, er styrki hljóta, verði hagað þannig í samráði við ráðuneytið, að þjónustan við landsbyggðina verði í senn hagkvæm og örugg.

Ekki náðist full samstaða í nefndinni um öll atriði. Tveir nefndarmenn undirrita álitid með fyrirvara. En heildartillaga nefndarinnar með hliðsjón af framan-sögðu er sú, að fjárveiting til flóabáta, snjóbifreiða, fólks- og vöruflutninga á fjárlagaárinu 1977 verði 152 500 000 kr. og skiptist sú fjárhæð, eins og greint er á þskj. 232.

Alþingi, 17. desember 1976.

Friðjón Þórðarson, form. Nd.-nefndar, frsm.	Halldór Ásgrímsson, fundaskr. Ed.-nefndar.	Jón Helgason, form. Ed.-nefndar.
Sigurlaug Bjarnadóttir, fundaskr. Nd.-nefndar, með fyrirvara.	Jón G. Sólmes.	Karvel Pálmason, með fyrirvara.
Sverrir Hermannsson.	Stefán Jónsson.	Eggert G. Þorsteinsson.
Garðar Sigurðsson.	Páll Pétursson.	Jón Árnason.
Stefán Valgeirsson.	Steinþór Gestsson.	