

um framlög til flóabáta, fólks- og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Svo sem venja er, hefur samvinnunefnd samgöngumála fjallað um erindi þau er 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 og á takmörkuðum svæðum norðan- og austanlands, svo sem Eyjafirði allt til Grimseyjar og Mjóafirði.

Auk þessara þátta samgöngumála hefur nefndin einnig fjallað um erindi er hafa borist vegna vetrarflutninga á landi, svo sem snjóþöfnun, mikils snjósmoksturs, þar sem erfitt reynist viðkomandi byggðarlögum að standa straum af þeim kostnaði, er þau verða að bera samkvæmt snjósmokstursreglum Vegagerðarinnar. Þrátt fyrir að þær hafi verið verulega rýmkaðar, þá nægir það ekki í snjóþöfnunum héruðum, m. a. vegna læknaþjónustu. Aðsetur lækna getur verið allfjarri sjúklingum í hinum víðlendu læknihéruðum. Þá hafa á síðari árum komið til flutningar á skólabörnum. Hins vegar hefur tankvæðing vegna mjólkurflutninga fært þá á færri daga vikunnar frá því sem áður var.

Enda þótt þörf sé á fjárhagsstuðningi við þá aðila, sem hér eiga hlut að máli, ber nauðsyn til að endurskipuleggja ýmsa þætti þessara flutninga, eins og fram kemur í álitu flóabátanefndar er skilaði álitu í mars s. l. og nánar verður vikið að síðar í þessu nefndaráliti. Á sama hátt og þar var gert ber að setja skorður við rekstri í sambandi við landflutninga, er njóta eiga stuðnings samkvæmt tillögum nefndarinnar, og þá sérstaklega vegna bættra vegasamgangna, því að sjálfsögðu ber hér sem annars staðar í útgjöldum ríkissjóðs að gæta varfærni.

Af þeim ástæðum, er hér hafa verið greindar, hefur samvinnunefnd samgöngumála hug á því að beita sér fyrir samstarfi við yfirstjórn samgönguráðuneytis og vegagerðar ríkisins. Einnig telur nefndin eðlilegt, að Bygðasjóður eigi aðild að þessari athugun.

Nefndinni bárust beiðnir frá rúmlega 40 aðilum.

Peir Halldór S. Kristjánsson deildarstjóri í samgönguráðuneytinu og Guðmundur Einarsson forstjóri Skipaútgærdar ríkisins mættu á fundum nefndarinnar og veittu henni margvíslegar upplýsingar, er 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 fjármagnsins eða alls 401.6 millj. kr., en til landflutninganna aðeins 37 millj. kr. Svo er hitt, að um allt er lýtur að sjóflutningum hafði nefndin betri upplýsingar. Skal nú vikið lítið eitt að störfum milliþinganefndarinnar og einstökum þáttum þeirra, er njóta eiga stærstu fjárhæðanna samkvæmt tillögu nefndarinnar.

Hinn 17. janúar 1977 skipaði þáverandi samgönguráðherra nefnd til að gera athugun á rekstri og þjónustu flóabátanna. Nefnd þessi skilaði álitu í mars 1978 og gerði þá tillögur um ýmsar breytingar á rekstri bátanna.

Nefndin benti á að rekstrarkostnaður bátanna hefur hækkað mjög hin síðustu

ár, og er sérstaklega bent á mikinn launakostnað m. a. við Flóabátinn Baldur. Nefndin taldi ekki unnt, miðað við núverandi aðstæður, að ná verulegri lækkun á útgerðarkostnaði bátanna nema í einstökum tilfellum. Nefndin bendir einnig á erfiða fjárhagsstöðu fyrirtækjanna og beindi því til þeirra, hvort hlutafjárúkning heima fyrir væri möguleg. Loks gerir nefndin þá tillögu, að sem fyrst verði hafin fullnaðarathugun á smíði eða kaupum á hagkvæmari bátum í stað Fagraness og Baldurs til þess að tryggja betur en nú er viðunandi samgöngutengsl á farsvæðum þeirra.

Við ákvörðun styrkja að þessu sinni var stuðst mjög við álit flóabátanefndar og leitast við að tryggja rekstur bátanna á næsta ári. Umsóknunum fylgdu rekstrarreikningar fyrir árið 1977 og rekstraráætlun fyrir 1978 og 1979 auk annarra upplýsinga um starfsemina. Reynt var eftir föngum að samræma áætlanir þessar hvað snertir verðlagsforsendur o. fl. og rekstrarstyrkir síðan við þá niðurstöðu miðaðir. Einnig er gert meira átak nú en áður til að leysa þann vanda sem stafar af halla fyrri ára. Ekki hafa þó verið leyst vanskil Herjólfss og Akraborgar við Ríkisábyrgðasjóð, og er það brýnt að leitað sé lausnar á þeim vanda sérstaklega. Einnig þarf að kanna til hlítar möguleika heima fyrir til að leysa greiðsluvanda bátanna með auknu hlutafé eða öðrum hætti.

Einstakir bátar.

Akraborg.

Ferðir Akraborgar milli Reykjavíkur og Akraness hafa verið reknar með nokkrum halla og árið 1977 varð hallinn 26.3 m.kr. fyrir afskriftir, þrátt fyrir 25 m.kr. ríkisstyrk. Í áliti flóabátanefndar er sett fram sú skoðun, að með hækkunum flutningsgjalda og vissum breytingum á þeim eigi að vera unnt að ná hallalausum rekstri í framtíðinni. Þetta hefur þó ekki tekist enn og við verulegan fjárhagsvanda er að fást í fyrirtækinu. Það er því niðurstaðan að veita 45 m.kr. styrk til rekstrar Akraborgar á árinu 1979. Því er jafnframt beint til fyrirtækisins, að tillaga flóabátanefndar um farmgjöld verði framkvæmd. Sérstaklega er bent á vanskil við Ríkisábyrgðasjóð og nauðsyn þess að sá vandi verði leystur. Styrkur á árinu 1978 var 36 m.kr.

Baldur.

Flóabáturinn Baldur hefur átt við mikla rekstrarerfiðleika að stríða undanfarið og frá 1. október hefur hann ekki verið í reglubundnum ferðum á farsvæði sínu. Í framhaldi af tillögum flóabátanefndar var aukin samvinna við Skipauktgerð ríkisins og bátunum þannig tryggð aukin verkefni. Nú standa yfir samningar um kjör áhafnar bátsins og er miðað að nokkurri fækkun í áhöfn hans. Takist samningar þessir mun það bæta rekstrarafkomu bátsins verulega og er rekstrarstyrkurinn við það miðaður, þ. e. 70 m.kr. Auk þess eru veittar 15 m.kr. til að létta á skuldum vegna halla fyrri ára. Á síðustu fjárlögum var framlag til Baldurs 48 m.kr.

Drangur.

Norðurlandsbáturinn Drangur hefur ekki átt við þá rekstrarörðugleika að stríða sem aðrir flóabátar, en rekstrarframlag til hans er 45 m.kr., en var á fjárlögum þessa árs 29 m.kr.

Fagranes.

Djúpbáturinn Fagranes hefur átt við mikla fjárhagsörðugleika að stríða sem stafa af hallarekstri og nýafstaðinni viðgerð. Einnig er báturinn orðinn mjög óhentugur, enda 15 ára gamall og aðstæður og kröfur á farsvæði hans hafa breyst mjög á þeim tíma. Áætlaður rekstrarstyrkur til bátsins er 55 m.kr. auk 1.5 m.kr. til mjólkurflutninga í Önundarfirði og Dýrafirði. Styrkur vegna nýafstaðinnar viðgerðar og vegna halla fyrri ára er 23 m.kr. Á síðustu fjárlögum var framlag til bátsins 40 m.kr.

Herjólfur.

Vestmannaeyjaferjan Herjólfur hefur átt við mikla fjárhagserfiðleika að stríða og stafar það m. a. af bilun sem varð í skipinu árið 1977. Einnig stafar þetta af hallarekstri og að engin framlegð hefur fengist úr rekstri skipsins til að greiða stofn-skuldir þess, sem hafa þar af leiðandi fallið á Ríkisábyrgðasjóð. Tilkoma skipsins hefur orðið mikil samgöngubót fyrir Vestmannaeyjar og verður því að skoðast sem mikilvægur þáttur í samgöngumálum landsmanna. Gert er ráð fyrir að rekstrarstyrkur til Herjólfss verði 86 m.kr. og vegna halla fyrri ára verði veittar 27 m.kr. Framlag á fjárlögum þessa árs var 57.5 m.kr. Uppsafnaður halli er þá leystur að þriðjungi, en þá eru ekki talin með vanskil við Ríkisábyrgðasjóð.

Hríseyjarferjan.

Núverandi bátur er ekki talinn vera fullnægjandi lengur sem ferja milli Hríseyjar og lands. Ný ferja er í smíðum og er ætlaður kostnaður við smíðina um 120 m.kr. Afhending fer væntanlega fram í apríl næstkomandi. Með tilkomu hinnar nýju ferju munu samgöngur við Hrísey batna verulega, en rekstur hennar verður jafnframt dýrari. Hér er gert ráð fyrir að rekstrarstyrkur verði 4 m.kr. og stofnstyrkur 15 m.kr. Á síðustu fjárlögum voru veittar 2.2 m.kr. til Hríseyjarbáts.

Mjóafjarðarbátur.

Nýr 14 tonna bátur hefur verið fenginn til Mjóafjarðar og bætir hann mjög samgöngur þangað. Báturinn fer 2 ferðir í viku til Neskaupstaðar og við komu hans hafa viðkomur strandferðaskipanna orðið að mestu óþarfar á Mjóafirði, þótt enn sé komið þar við þegar sérstök þörf er á. Gert er ráð fyrir 6 m.kr. styrk til rekstrar hins nýja báts á næsta ári auk 8 m.kr. stofnstyrks. Framlag á síðustu fjárlögum var 5 m.kr.

Framtíð Baldurs og fagraness.

Í framhaldi af álitum flóabátanefndar er þeirri tillögu hér með beint til ríkisstjórnarinnar, að sem fyrst verði hafin fullnaðarathugun á smíði eða kaupum hentugri báta í stað Baldurs og Fagraness. Einnig er æskilegt að samsvarandi athugun verði gerð varðandi flóabátinn Drang. Við athugun þessa verði tekið mið af breyttum aðstæðum og kröfum um þjónustu á farsvæðum bátanna. Einnig verði höfð hliðsjón af þeim breytingum á þjónustu Skipaútgerðar ríkisins sem nú eiga sér stað og eru fyrirhugaðar. Athuginin miði að því að styrkja rekstrargrundvöll bátanna með aukinni rekstrarhagkvæmni og auka þannig öryggi samgangna í viðkomandi byggðum, auk þess að draga úr þörf fyrir opinbera styrki.

Full samstaða náðist í nefndinni um tillögur hennar.

Nefndin setur að sjálfsögðu það skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð samkvæmt tillögum, að rekstri verði hagað svo, að landsbyggðir njóti svo sem til er ætlast og í samráði við samgönguráðuneytið. Samkvæmt greinargerð þeirri, er nefndarálitnið greinir leggur samvinnunefnd samgöngumála til að á fjárlagaárinu 1979 verði veittar samtals 438.6 millj. kr., sem skiptist svo sem lagt er til á þskj. 254.

Alþingi, 19. des. 1978.

Karl Steinar Guðnason, form. Ed.-nefndar.	Stefán Jónsson, fundaskr. Ed.-nefndar.	Halldór E. Sigurðsson, form. Nd.-nefndar, frsm.
Finnur Torfi Stefánsson, fundaskr. Nd.-nefndar.	Garðar Sigurðsson.	Sverrir Hermannsson.
Árni Gunnarsson.	Jón G. Sólnes.	Bragi Nielsson.
Helgi F. Seljan.	Guðmundur Karlsson.	Friðjón Þórðarson.
Kjartan Ólafsson.	Jón Helgason.	