

**Sp.**

**370. 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 flóabóta vegna vöru- og fólksflutninga á einstökum svæðum, svo sem Faxaflóa, Breiðafirði, Ísafjarðardjúpi og til Vestmannaeyja, um Eyjafjörð allt til Grímseyjar og vegna samgangna milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar.

Enn fremur hefur nefndin fjallað um erindi er borist hafa vegna flutninga á landi, svo sem um rekstur snjóþreifreiða eða mikinn snjóþokstur þar sem erfitt reynist fyrir viðkomandi byggðalög að standa straum af þeim kostnaði er þau verða að bera samkvæmt snjóþokstursreglum Vegagerðarinnar. Þrátt fyrir að 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 þennan aðstöðumun hafa verið veitt á fjárlögum hvers árs fjárframlög til þeirra aðila sem að dómi nefndarinnar eru verst settir að þessu leyti.

Nefndinni bárust umsóknir að þessu sinni frá 63 aðilum. Halldór S. Kristjánsson skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu og Guðmundur Einarsson forstjóri Skipaútgerðar ríkisins mættu á fundum nefndarinnar, endurskoðuðu reikninga allra flóabátanna og veittu nefndinni margvíslegar upplýsingar sem komu henni að verulegu gagni. Færir nefndin þeim sérstakar þakkir fyrir þeirra störf.

Skal nú gerð grein fyrir einstökum þáttum, sérstaklega að því er hin stærri verkefni varðar, þ. e. a. s. flutninga á sjó. Hvort tveggja er að til þeirra gengur mestur hluti þess fjármagns sem nefndin úthlutar og svo hitt að um allt það, sem lýtur að sjóflutningum, hefur nefndin fyllri upplýsingar þótt ýmsir aðrir aðilar, er styrks til landflutninga njóta, hafi einnig sent nefndinni greinargóðar upplýsingar um rekstur og annað er umsóknina varðar, og er það mikil breyting til bóta.

Í mörgum þessum umsóknum kemur glöggft fram hvað aðstöðumunurinn er mikill hvað kostnað við allar samgöngur varðar og er nefndinni fullkomlega ljóst að full ástæða væri til að hafa þessa styrki verulega hærri. En á hitt er einnig að líta að margir munu þeir vera sem ekki eru mikið betur settir en hafa enga umsókn sent.

#### **Akraborg.**

Í ár er styrkur til Akraþorgar 6 millj. kr. og rann hann að fullu til greiðslu á lánum hjá Ríkisábyrgðasjóði samkvæmt sérstöku samkomulagi við hann. Á árinu 1983 var halli á rekstri fyrirtækisins annað árið í röð og nam hann 9 millj. kr. samkv. efnahagsreikningi í árslok. Í árslok er eigið fé orðið neikvætt um rúmar 30 millj. kr., og á árinu versnaði veltufjárstaða fyrirtækisins um 11,7 millj. kr., eða helmingi meira í krónum talið en árið áður. Skammtímaskuldir námu 31,5 millj. kr. um áramótin 1983—84 og höfðu þær aukist um 10,7 millj. á árinu.

Samkvæmt rekstrar- og efnahagsreikningi fyrir tímabilið janúar—júni 1984 er rekstrarhallinn orðinn 4,6 millj. kr. Skammtímaskuldir halda áfram að aukast og voru á miðju þessu ári orðnar 38,6 millj. kr., en veltufjármunir aðeins 5 millj. kr. Á sama tíma námu tekjur fyrirtækisins 21,5 millj. kr.

Í bréfi til samvinnunefndar samgöngumála, dagsettu 19. okt. sl., eru nefndar nokkrar ástæður fyrir versnandi afkomu fyrirtækisins. Meðal annars er þar nefnt að nauðsynlegt þótti að setja í skipið nýja hliðarskrúfu vegna erfiðra hafnaraðstæðna. Kostnaður við þessa framkvæmd varð 4,5 millj. kr. og stöðvaðist skipið við þessa framkvæmd í um 6 vikna tíma.

Slæm veðráttá til ferðalaga hafði óhagstæð áhrif á rekstur fyrirtækisins þar sem flutninganýting varð léleg.

Í júl s. l. var gamla Akraþorg seld fyrir 10 millj. kr. en andvirði sölunnar rann beint til greiðslu upp í 20 millj. kr. skuld við Ríkisábyrgðasjóð.

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

- |  |                  |
|--|------------------|
| a. Áætlunð heildarskulð um næstu áramót .....      | 101,3 millj. kr. |
| b. Vanskil nú .....                                | 19,0 millj. kr.  |
| c. Áætlaðar afborganir og vextir á næsta ári ..... | 18,8 millj. kr.  |

#### **Baldur.**

Í greinargerð rekstraraðila bátsins, sem fylgdi bréfi hans til samvinnunefndar samgöngumála, dagsettu 7. nóvember 1984, segir m. a. að áætlunarferðir Baldurs milli Stykkishólms og Brjánslækjar með viðkomu í Flatey hefðu orðið samtals 129 fyrstu 9 mánuði þessa árs. Baturinn flutti í þessum ferðum 4572 farþega og 1016 bifreiðar. Til samanburðar má geta þess að fyrstu 10 mánuði fyrra árs flutti báturinn 5360 farþega í 131 ferð og 1160 bifreiðar. Auk viðkomu í Flatey var sem áður komið við í Skáleyjum og Hvallátrum. Í sumaráætlun bátsins fór hann allt að 6 ferðir í viku yfir Breiðafjörð en á tímabilinu 1. október — 30. apríl eru farnar að jafnaði tvær ferðir í viku. Engar fastar áætlunarferðir voru farnar milli Reykjavíkur og Breiðafjarðarhafna á þessu ári. Hins vegar voru farnar leigufærðir, t. d. með áburð, og aðrar ferðir sem arðbærar þóttu.

Framkvæmdastjóri bátsins getur þess í greinargerð sinni að undanfarin tvö ár hafi orðið samdráttur í áburðarflutningum, fyrst og fremst vegna vangetu bátsins til þeirra flutninga. Búið er að bæta að nokkru leyti úr þessum galla með því að laga skrokklag skipsins í lest með því að koma fyrir þar til gerðum hillum og hefur Siglingamálastofnun samþykkt slíkan búnað.

Nú flytur skipið áburð á brettum og við það vinnst að hægt er að veita þeim aðilum þjónustu sem kjósa að fá áburðinn fluttan á brettum, jafnframt sem uppskipun og losun verður kostnaðarminni og tekur skemmri tíma.

Samkvæmt áætlun um rekstur bátsins út þetta ár er gert ráð fyrir 450 þús. kr. halla sem er nokkru verri útkoma en á síðasta ári en þá var hallinn 248 þús. kr. Hlutfall ríkisstyrks af heildargjöldum verður þá 54%.

Nefnd sú, sem samgönguráðherra skipaði 28. júlí 1983 til þess að annast framkvæmd og umsjón með smíði nýs flóabáts fyrir Breiðafjarðarsvæðið, skilaði áfangaskýrslu 3. febrúar 1984. Niðurstaða nefndarinnar er að leggja til að smíðað verði 200 smálesta skip sem getur flutt 15—17 bifreiðar af venjulegri stærð á þilfari en einnig verði hægt að flytja vöruflutningabifreiðar og stórar fólksflutningabifreiðar. Í aðalfarþega- og veitingasal, sem yrði niðri í skipinu, er gert ráð fyrir sætum fyrir 130 farþega. Samkvæmt áætlun nefndarinnar frá því í febrúar sl. er smíðakostnaður ferjunnar 60 millj. kr.

Niðurlagsorð nefndarinnar eru þau að með tilvísun til framanritaðs telur nefndin að ekki sé rétt að svo stöddu að halda áfram frekari undirbúningsframkvæmdum með tilliti til útboðs fyrr en fyrir liggja endanlegar ákvarðanir stjórnvalda um smíði ferjunnar samkvæmt þeim teikningum sem fyrir liggja.

Í rekstraráætlun bátsins fyrir næsta ár er gert ráð fyrir að tekjur hækki um 18% að meðaltali og að ríkisstyrkurinn hækki úr 5,2 í 6,6 millj. kr. Áætlað er að gjöld skipsins hækki um 17% að meðaltali og launakostnaður hækki um 23% milli ára. Þessi áætlun er miðuð við óbreytta þjónustu bátsins en reiknað er með auknum vöruflutningum er leiðir af þeim endurbótum sem gerðar voru á bátum í vor sem leið.

#### **Fagranes.**

Eins og fyrr fylgir umsókn rekstraraðila bátsins greinargott yfirlit um rekstur hans út þetta ár.

Í bréfi framkvæmdastjóra bátsins, dags. 25. nóv. 1984, er frá því greint að þegar rekstraráætlun var gerð fyrir yfirstandandi ár var tekið mið af spá stjórnvalda um verðlagsþróun þessa árs en hún gerði ráð fyrir um 22% meðaltalshækkun rekstrar- og tekjuliða. Þó voru útgjöld aðeins hækkuð um 14,7% í áætluninni.

Tekjur fyrirtækisins út þetta ár eru áætlaðar 7,9 millj. kr. eða um 11% umfram það sem gert var ráð fyrir í rekstraráætlun sem lögð var fyrir samvinnunefnd samgöngumála fyrir ári. Framlag ríkissjóðs til rekstrarins nemur á þessu ári 4,9 millj., eða sem svarar um 62% heildartekna. Auk þess fékk báturinn 400 þús. kr. í stofnstyrk til kaupa á húsnæði fyrir skrifstofu fyrirtækisins. Sambærilegar tölur fyrir árið 1983 eru 5,8 millj. kr. heildartekjur, 3,7 millj. kr. ríkisframlag og hlutfall þess af tekjum 64%. Gjöldin á þessu ári eru áætluð 7,4 millj. kr. þannig að reksturinn ætti að skila afgangi í árslok.

Hér er um nokkuð betri rekstrarniðurstöðu að ræða en var á síðasta ári og telur framkvæmdastjóri bátsins að rekja megi ástæður þess til aukinna tekna af aukaferðum á síðasta sumri.

Áætlun fyrirtækisins er í hefðbundnum stíl. Framkvæmdastjóri hafði við gerð hennar hliðsjón af upplýsingum Þjóðhagsstofnunar en hún gerir ráð fyrir 26% meðaltalshækkun rekstrar- og tekjuliða á næsta ári. Samkvæmt því verða útgjöld fyrirtækisins 9,3 millj. kr. og tekjur 3,2 millj. Nauðsynlegt ríkisframlag er því 6,1 millj., sem er um 66% af heildarútgjöldum. Hér er um 24% hækkun ríkisframlags að ræða til reksturs frá yfirstandandi ári.

#### **Drangur.**

Til loka október s. l. hafði Drangur flutt 64 farþega og 12 300 tonn af vörum. Allt árið í fyrra flutti skipið 97 farþega og 11 500 tonn af vörum.

Ástæðu fyrir auknum flutningum má rekja til tveggja þátta. Í fyrsta lagi til samnings við Kaupfélag Eyfirdinga um alla flutninga til Hríseyjar, Ólafsfjarðar, Siglufjarðar og Gríms-eyjar, en samningur þessi gildir frá 1. apríl 1984 til 1. janúar 1986. Vegna þessa samnings

þótti nauðsynlegt að kaupa flutningabifreið til þess að annast þessar ferðir yfir sumarmánuð-ina og þegar fært er á veturna, nema þegar Drangur siglir til Grímseyjar hálfmánaðarlega. Framkvæmdastjóri fyrirtækisins greinir nánar frá þessu í greinargerð. Í öðru lagi hefur aukaferðum skipsins fjölgað verulega á árinu sem nú er að líða, einkum vegna þungaflutninga. Sem dæmi má nefna flutning á 2500 tonnum af mól til Grímseyjar í haust til vegagerðar og sundlaugarbyggingar ásamt tækjum.

Í lok október s. l. var hagnaður af eiginlegum rekstri fyrirtækisins, þ. e. a. s. fyrir fjármagnsgjöld, um 1,9 millj. kr. en eftir að tekið hefur verið tillit til fjármagnsgjalda var hallinn orðinn 1,9 millj. Sambærilegar tölur fyrir árið 1983 eru 2,2 millj. kr. halli og 4,2 millj. kr. eftir fjármagnsgjöld.

Gert er ráð fyrir að báturinn veiti áfram sömu þjónustu á áætlunarsvæði sínu. Farið er í aukaferðir þegar þær bjóðast og hagkvæmt þykir.

Í janúar næst komandi verða teknar upp viðræður við forstjóra Skipaútgerðar ríkisins um framhaldsferðir með flutninga fyrir útgerðina einu sinni í viku frá Akureyri til Siglufjarðar og Kópaskers. Fyrst um sinn verða þessar ferðir farnar í tilraunaskyni í 3—4 mánuði og ráðgert er að þær hefjist í lok janúar 1985.

Samkvæmt áætlun Útvegsbanka Íslands um greiðslur á lánum vegna kaupa á Drangi þarf stofnframlag að verða 11,9 millj. kr. á næsta ári. Þar sem síðasta greiðsla ársins að upphæð 2,6 millj. kr. fellur í lok ársins er hægt að komast af með 9,3 millj. kr. í stofnstyrk.

#### **Hríseyjarferja.**

Í ár er styrkur ríkissjóðs til rekstrar Hríseyjarferjunnar 1 050 000 kr. En nú er sótt um 1 500 000 kr. Farið er fram á fjármagn til breytinga á lúgu, brú og farþegaaðstöðu. Breyting á lúgu er gerð til þess að auka flutningsgetu ferjunnar, einkum afköst við fisk- og vöruflutninga. Um þennan þátt segir í bréfi oddvita til samvinnunefndar samgöngumála:

„Minnka á lestarlúgu um nálega þrjá fjórðu til að auka dekkpláss. Eins og lestarlúgan er nú tekur hún yfir mjög stóran hluta dekkisins og er gerð þannig í upphafi til þess að gera notkun lestarinnar sem aðgengilegasta. Reynslan hefur hins vegar sýnt að lestin er alls ekki notuð við vöruflutninga og þaðan af síður til fiskflutninga, helst viðkvæman varning í smáum stíl. Kostnaðaráætlun hefur verið gerð og er hún upp á 192 þús. kr. og er sótt um stofnstyrk til framkvæmdarinnar sem þessari upphæð nemur.“

Samkvæmt upplýsingum Framkvæmdasjóðs Íslands verða greiðslur vegna Hríseyjarferju 445 þús. kr. á næsta ári. Til viðbótar komu vanskil nú um áramótin, 37 500 kr. Alls gerir þetta um 482 þús. kr.

Ef heimila á fjárveitingu til breytinga á lúgu þarf stofnstyrkurinn að nema 675 þús. kr. á næsta ári.

#### **Mjóafjarðarbátur.**

Nýr bátur var keyptur árið 1978 og kostaði þá 40 millj. kr. og er mikill hluti kaupverðs enn ógreiddur.

Samkvæmt rekstraráætlun fyrir árið 1985 er sótt um ríkisstyrk að upphæð 1 188 000 kr.

Aðstæður við Mjóafjörð eru þannig að þessi bátur er eina samgöngutækið við Mjóafjörð mestan hluta ársins og búseta í firðinum útilokuð án ferða hans.

### **Herjólfur.**

Heildarútgjöld ársins urðu 54,3 millj. kr. og rekstrartekjur 35,4 millj. kr. Halli varð því á starfsemi fyrirtækisins sem nam 18,9 millj. kr. og var það um 85% verri útkoma en árið 1982. Upp í þennan halla fékk fyrirtækið ríkisstyrk að fjárhæð 7,9 millj. kr., þannig að tap fyrir fjármagnsliði nam 10,9 millj. kr.

Að teknu tilliti til fjármagnshreyfinga skilaði reksturinn um 375 þús. kr. afgangi.

Hreint veltufé í árslok var neikvætt um 1,2 millj. kr. og er það um helmingi betri staða en um áramótin 1982—1983.

Í 6. gr. fjárlaga þessa árs er heimild til þess að semja við Herjólf hf. um uppgjöf vanskilaskulda fyrirtækisins hjá Ríkisábyrgðasjóði, m. a. með niðurfellingu vaxta og dráttarvaxta. Sams konar heimild var í fjárlögum ársins 1982 og þá samþykkti fjármálaráðherra niðurfellingu vaxta að fjárhæð 59,2 millj. kr.

Um síðustu mánaðamót var gengið frá skuldabréfi þar sem Herjólfur hf. skuldbindur sig til þess að greiða vanskilaskuld við sjóðinn að fjárhæð 25,7 millj. kr. á árunum 1985—1993, tvisvar á ári, 1. maí og 1. nóvember. Skuldin ber 4% vexti og vaxta- og afborgunargreiðslur lánsins eru verðtryggðar.

Eftirtalin ákvæði eru sett inn í skuldabréfið til tryggingar endurgeiðslu láns þessa: Skuldareiganda er framseldur fjórðungur þeirra stofn- og rekstrarstyrkja sem félagið kann að fá á fjárlögum vegna útgerðar skips þess er það rekur. Mun félagið hlutast til um að sú greiðsla komi til útborgunar í febrúar ár hvert.

Samkvæmt þeim upplýsingum, sem fram komu hjá stjórnarformanni Herjólfss, voru vextir, m. a. dráttarvextir, af skuldinni við Ríkisábyrgðasjóð sem voru felldir niður um 100 millj. kr.

Málefni annarra báta verða ekki rakin hér enda smáar upphæðir sem til þeirra fara, en þeir eru Dýrafjarðarbátur, Langeyjarnesbátur og Mýrabátur.

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

Samkvæmt tillögum nefndarinnar leggur samvinnunefnd samgöngumála til að á fjárlögum 1985 verði veittar samtals 56 364 000 kr. til flóabáta og vöruflutninga sem skiptist eins og lagt er til á sérstöku þingskjali.

Alþingi, 18. des. 1984.

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

Kristín Halldórsdóttir,  
fundaskr. Nd.-nefndar.

Jón Kristjánsson.

Kolbrún Jónsdóttir.

Stefán Guðmundsson.

Egill Jónsson,  
form. Ed.-nefndar.

Steingrímur J. Sigfússon.

Skúli Alexandersson.

Valdimar Indriðason.

Karl Steinar Guðnason,  
fundaskr. Ed.-nefndar.

Eggert Haukdal.

Friðjón Þórðarson.

Karvel Pálmason.

Árni Johnsen.