

Sp.

445. 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 einstökum svæðum svo sem Faxaflóa, Breiðafirði, Ísafjarðardjúpi og til Vestmannaeyja, til Grímseyjar og vegna samgangna milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar.

Enn fremur hefur nefndin fjallað um erindi sem borist hafa vegna flutninga á landi svo sem til reksturs snjóbífreida eða vegna mikils snjómoksturs þar sem erfitt reynist fyrir viðkomandi byggðarlög að standa straum af þeim kostnaði er þau verða að bera samkvæmt snjómokstursreglum Vegagerðarinnar.

Þó að reglurnar hafa 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 nefndinni að verulegu gagni. Færir nefndin þeim sérstakar þakkir fyrir störf þeirra í hennar þágu.

Skal nú gerð grein fyrir einstökum þáttum, sérstaklega að því er hin stærri verkefni varðar, 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 tilfellum 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 12,5 millj. kr. rekstrarstyrk á næsta ári. Í ár er styrkurinn 10 millj. kr. og rann hann að fullu til greiðslu á lánum hjá Ríkisábyrgðasjóði samkvæmt sérstöku samkomulagi við hann. Á árinu 1985 var halli á rekstri fyrirtækisins fjórða árið í röð og nam hann 9,2 millj. kr. Samkvæmt efnahagsreikningi í árslok er eigið fé fyrirtækisins neikvætt um rúma 51 millj. kr. Á árinu batnaði veltufjárstaða fyrirtækisins um 6 millj. en tvö ár þar á undan versnaði veltufjárstaðan. Skammtímaskuldir fyrirtækisins námu 48,2 millj. kr. um síðustu áramót 1985–86 og höfðu þær minnkað á árinu um rúmar 3,8 millj. kr. sem er töluverður bati frá árinu áður þegar þær jukust um 20 millj. kr.

Í lok september á þessu ári var halli á rekstrinum 7,3 millj. kr. eftir að búið var að taka tillit til fjármunatekna og fjármagnsgjalda. Skammtímaskuldir námu þá 53,4 millj. kr., þar af Ríkisábyrgðasjóður vegna vanskila 39,8 millj. kr. Langtímaskuldir voru í lok september 113,1 millj. kr. og skuldir alls því 166,5 millj. kr. Veltufjárstaða fyrirtækisins er um 800 þús. kr. verri í septemberlok en hún var um síðustu áramót eða neikvæð um 42,6 millj. kr.

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

Áætluð heildarskuld um næstu áramót	76.0 millj. kr.
Vanskil nú	44.4 millj. kr.
Áætlaðar afborganir og vextir á næsta ári	20.5 millj. kr.

Nefndin fjallaði um þessa stöðu og kom fram að réttast væri að ríkið yfirtæki að verulegu leyti þær skuldir sem hvíla á Akraborg en yfirtækið fengi ekki rekstrarstyrk eftir það. Ég hygg að sú leið væri skynsamlegust vegna þess að það er sýnilegt að rekstur Akraborgar getur aldrei greitt þessar skuldir niður hvort sem er.

Baldur.

Í greinargerð rekstraraðila bátsins um starfrækslu hans fyrstu tíu mánuði þessa árs segir m.a. að áætlunarferðir Baldurs milli Stykkishólms og Brjánslækjar með viðkomu í Flatey hafi orðið samtals 134. Báturinn flutti í þessum ferðum 5473 farþega og 1071 bifreið. Til samanburðar má geta þess að í 139 ferðum bátsins fyrstu tíu mánuði ársins 1985 flutti hann 6658 farþega og 100 bifreiðar. Auk viðkomu í Flatey var sem áður komið við í Skáleyjum, Hvallátrum og Svefneyjum. Í sumaráætlun bátsins fór hann allt að sex ferðir í viku yfir Breiðafjörð en á tímabilinu 1. okt. til 30. apríl eru farnar að jafnaði tvær ferðir í viku.

Eins og á árinu 1985 voru engar fastar áætlunarferðir farnar milli Reykjavíkur og Breiðafjarðarhafna á þessu ári en hins vegar voru farnar leigufærðir, m.a. með áburð, og

aðrar ferðir sem arðbærar þóttu. Um áburðarflutninga bátsins segir m.a. í starfsreksturskýrslu fyrirtækisins:

„Á síðustu tveimur árum hefur verið aukning á áburðarflutningum en á þessu ári varð nokkur samdráttur eins og reiknað var með í áætlun frá í fyrra. Á næsta ári má búast við samdrætti af völdum minnkandi notkunar á áburði og vegna skipulagsbreytinga á flutningum hjá framleiðanda. Aukning í saltflutningum varð til að bæta alveg upp samdráttinn í áburðarflutningum en talið er varhugavert að reikna með jafnmiklum saltflutningum á næsta ári.“

Forsvarsmenn fyrirtækisins gefa sér þær forsendur að gjöld útgerðarinnar hækki að meðaltali um 15% frá útgjaldatölum ársins í ár og að tekjur hækki um 8%. Ef sömu verðlagsforsendur eru notaðar tekna- og gjaldamegin og notuð breytingin 10% minnkar þörfin fyrir ríkisframlag um 900 þús. kr. Hlutfall ríkisframlags verður þá um 75% eða svipað og það verður í ár.

Með bréfi til fjármálaráðuneytisins frá Fjárlaga- og hagsýslustofnun dags. 17. sept. 1986 tilkynnir samgönguráðuneytið að ákveðið hafi verið að hefja á næsta ári smíði nýrrar Breiðafjarðarferju og yrðu til þeirra framkvæmda veittar nauðsynlegar heimildir á lánsfjárlögum 1987. Áætlað er að ljúka við hönnun ferjunnar á yfirstandandi ári og fullgera útboðsgögn. Reiknað er með að verkið verði boðið út í byrjun næsta árs.

Sótt var um rúmlega 12 millj. kr. styrk á þessu ári.

Fagranes.

Eins og á undanförunum árum fylgir umsókn rekstraradila bátsins greinargott yfirlit um rekstur hans út þetta ár.

Í bréfi framkvæmdastjóra fyrirtækisins til samvinnunefndar samgöngumála dags. 13. nóv. s.l. er tekið fram að við gerð rekstraráætlunar fyrir yfirstandandi ár var tekið mið af þeim upplýsingum og spám sem fram komu á fjármálaráðstefnu Sambands ísl. sveitarfélaga sem gerði ráð fyrir allt að 20–35% hækkun rekstraradila að meðaltali um 32% hækkun. Í reynd varð hækkun gjaldaliða um 25%. Til samanburðar er talið að hækkun byggingarvísitölu sé um 28% og launa um 33%.

Í tekjuáætlun bátsins fyrir árið 1986 er gert ráð fyrir 35% aukningu tekna en hún var 23% þrátt fyrir óbreyttan taxa. Fyrstu tíu mánuði þessa árs urðu heildargjöld bátsins 9,7 millj. kr. en tekjur 2,8 millj. kr. eða um 29% af útgjöldum.

Áætlun fyrirtækisins er í hefðbundnum stíl. Framkvæmdastjóri bátsins gerir ráð fyrir 10% meðaltalshækkun gjaldaliða milli árána 1986 og 1987 og gerir ráð fyrir 25% aukningu tekna þar af vegna taxtahækkana 11%.

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 4,6 millj. kr. en rekstraradili gerir ráð fyrir að þær verði í árslok um 300 þús. kr. lægri en ráð var fyrir gert. Ástæður þessa eru minni hækkanir á flutningstöxtum en áætlað var og fargjaldahækkanir sem ráðgerðar voru fyrr á árinu náðu ekki fram að ganga.

Gjöld fyrirtækisins voru 5,9 millj. kr. á þessu tímabili, þar af sameiginlegur kostnaður og stjórn 4 millj. kr. og rekstrarkostnaður skips og vélar 1,9 millj. kr.

Ýmis öryggistæki voru keypt á árinu eins og Markúsarnet og farsími sem ekki voru á áætlun.

Til rekstrar á næsta ári sækir Hríseyjarhreppur um 1,9 millj. kr. styrk. Hríseyjarhreppur sækir enn fremur um 1,2 millj. kr. í stofnstyrk til lengingar ferjunnar á næsta ári.

Mjóafjarðarbátur.

Sótt er um styrk vegna áætlunarferða milli Mjóafjarðar, Dalatanga og Neskaupstaðar. Fyrirkomulag ferðanna er með sama sniði og áður. Farnar eru tvær ferðir í viku frá Mjóafirði til Neskaupstaðar með viðvöl 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 færiss vegna erfiðra landingarskilyrða á Dalatanga og hefur það í för með sér allmikinn aukakostnað og tímatap. Þá eru farnar allmargar aukaferðir.

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.

Heildarútgjöld ársins 1985 urðu 90 millj. kr. og rekstrartekjur 58,8 millj. kr. Halli varð því á starfsemi fyrirtækisins sem nam 31,2 millj. kr. en árið 1984 22,7 millj. kr. Upp í þennan halla fékk fyrirtækið ríkisstyrk að fjárhæð 12,5 millj. kr., þannig að tapið fyrir fjármagnsliði var 18,7 millj. kr. á móti 12,8 millj. kr. árið 1984.

Að teknu tilliti til breytinga fjármagnsliða eru 6,9 millj. kr. óráðstafað til næsta árs.

Samkvæmt fjárhagsáætlun 1986 er gert ráð fyrir að útgjöld fyrirtækisins verði 84 millj. kr. og eru afskriftir ekki meðtaldar. Reiknað er með því að tekjur verði 71,4 millj. kr. og tap því án ríkisframlags og afskrifta 12,6 millj. kr.

Samkvæmt bréfi fyrirtækisins til nefndarinnar er áætlun þessi fyrir næsta ár sett fram í samræmi við forsendur fjárlaga. Gjöld hafa í heild hækkað um 15%, úr 84 millj. í 96,4 millj. kr. Gert er ráð fyrir að tekjur verði 7% hærri en á árinu 1986.

Míðað við þessar forsendur verður hallinn á rekstri Herjólfis 19,9 millj. kr. á næsta ári án afskrifta. Ef tekjur yrðu hækkaðar um 15% yrði halli fyrirtækisins án afskrifta 14 millj. kr.

Flutningar til Grímseyjar.

Um síðustu áramót hætti Drangur ferðum sínum um Eyjafjörð og til Grímseyjar. Það ár varð mikill halli á skipinu þrátt fyrir verulegan styrk. Það var sýnilegt að ekki var hægt að halda slíkum rekstri áfram.

Á yfirstandandi ári verður kostnaður við þessa flutninga 4 455 000 kr. sem er ekki nema ¼ af því sem hefði þurft að vera ef Drangur hefði fengið þann styrk sem hann hefði þurft til þess að halda uppi þessum áætlunarferðum.

Samið var við Flugfélag Norðurlands um að flytja þungavöru til Grímseyjar og enn fremur hefur Skipaútgerð ríkisins flutt fisk frá eyinni. Þrátt fyrir mjög slæm landingarskilyrði hefur þetta gengið allvel en þó hafa strandferðaskipin komið nokkuð oft að eyinni án þess að geta lagst þar að bryggju. Er því mjög brýnt að úr hafnaraðstöðum verði bætt. Með því að gera höfnina þannig úr garði að strandferðaskipin geti lagst þar að bryggju í flestum veðrum og miðað við að Flugfélag Norðurlands haldi uppi svipaðri þjónustu og s.l. ár má ætla að sámilega vel verði séð fyrir samgöngum við Grímsey og það með ódýrari hætti en áður var.

Á næsta ári er gert ráð fyrir að þessir flutningar muni kosta 5 660 000 kr.

Í liðnum nr. 53, óráðstafað, er 1 200 000 kr. Það er gert til þess að stöðvist landflutningar til Ólafsfjarðar og Siglufjarðar eins og gerðist nú í vetur er búið að semja við Flugfélag Norðurlands um að taka að sér slíka flutninga og verður það greitt eftir reikningi sem um hefur verið rætt að skrifstofustjóri samgönguráðuneytisins, Halldór Kristjánsson, annist en slíkir reikningar yrðu líka bornir undir formenn samgöngunefnda beggja deilda Alþingis.

Enn fremur er áætlað að ef til kæmi að flytja þyrfti vörur á aðra staði á landinu með flugvélum í neyðartilvikum þá sé hægt að taka það af þessum lið.

Málefni annara báta verða ekki rakin hér enda er þar um smáar upphæðir að ræða. Þeir eru Dýrafjarðarbátur, Hnúknesbátur og Mýrabátur.

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

Samvinnunefnd samgöngumála leggur til að á fjárlögum 1987 verði veittar samtals 74 010 000 kr., sem lagt er til á sérstöku þskj., í staðinn fyrir 73 300 000 á þessu ári, eða einungis 710 þús. kr. meira en á yfirstandandi ári.

Rétt er að geta þess að stofnstyrkur til Drangs, sem er í ár 10 millj. kr., fellur niður.

Alþingi, 18. des. 1986.

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

Steingrímur J. Sigfússon,
fundaskr. Nd.-nefndar.

Skúli Alexandersson.

Árni Johnsen.

Halldór Blöndal.

Egill Jónsson,
form. Ed.-nefndar.

Jón Kristjánsson.

Friðjón Þórðarson.

Valdimar Indriðason.

Karl Steinar Guðnason,
fundaskr. Ed.-nefndar.

Eggert Haukdal.

Kolbrún Jónsdóttir.

Stefán Guðmundsson.

Karvel Pálmason.