

Tillaga til þingsályktunar

um nýja Vestmannaeyjaferju.

Flm.: Árni Johnsen, Björgvin G. Sigurðsson, Róbert Marshall,
Ragnheiður E. Árnadóttir, Oddný G. Harðardóttir, Sigurður Ingi Jóhannsson,
Margrét Tryggvadóttir, Unnur Brá Konráðsdóttir,
Eygló Harðardóttir, Atli Gíslason.

Alþingi ályktar að ríkisstjórnin hefji nú þegar undirbúning að alútboði um smíði og rekstur nýrrar Vestmannaeyjaferju sem verði tilbúin til siglinga milli lands og Eyja á árinu 2013. Tilboðsgjafi sjái um hönnun skipsins samkvæmt útboðskröfum sem kveði m.a. á um að skipið hafi a.m.k. 15 mílna ganghraða, 475 farþegaflutningsgetu, 80 bílaflutningsgetu auk vöruflutningsgetu. Djúprista verði ekki meiri en 3,1 m og siglingageta í Landeyjahöfn óháð vindi í a.m.k. 3,5 m ölduhæð.

Greinargerð.

Flutningsmenn þessarar þingsályktunartillögu, þingmenn Suðurkjördæmis, leggja til að ríkisstjórnin hefji nú þegar undirbúning að smíði nýrrar Vestmannaeyjaferju með alútboði þannig að hún geti verið komin í gagníð milli lands og Eyja á árinu 2013. Flutningsmenn telja eðlilegt að ferjusmíðin og rekstur skipsins verði í höndum einkaaðila sem vinni verkið samkvæmt alútboði, smíði og rekstri með samningi samkvæmt útboði og tilboði til a.m.k. 10–12 ára, en a.m.k. eitt íslenskt skipafélag með mikla reynslu hefur sýnt þessari aðferðafræði áhuga. Gert er ráð fyrir að tilboðsgjafi sjái algjörlega um hönnun skipsins samkvæmt útboðskröfum. Skilyrði yrðu m.a. sett um. að skipið væri vandað og öruggt, með a.m.k. 15 mílna ganghraða, 475 farþegaflutningsgetu á háannatíma, flutningsgetu á um 80 bílum og gott sjóskip sem gæti bæði sinnt Landeyjahöfn og Þorlákshöfn á hafsvæði B. Þá þarf skipið að vera af fullkomnu gerð fyrir farþega-, bíla- og vöruflutninga, með nokkra farþegaklefa og djúpristu ekki meiri en 3,1 m og siglingageta í Landeyjahöfn óháð vindi í a.m.k. 3,5 m ölduhæð. Þá benda flutningsmenn á að gera þarf nauðsynlegar breytingar á þjónustuhöfnum Herjólfss þegar ljóst verður um gerð nýs skips.

Reynslan af siglingum með Herjólf í Landeyjahöfn frá því höfnin var opnuð 21. júlí 2010 hefur sýnt að skipið er of djúprist, tekur á sig of mikinn vind og á í erfiðleikum með strauminn meðfram ströndinni og ölduna og hefur því ekki nægilega góða stjórnhæfni við ákveðnar aðstæður. Auk þess taka nýjar reglur gildi árið 2015 sem Herjólfur uppfyllir ekki varðandi ferjusiglingar á hafsvæði B. Núverandi ferja, Herjólfur, var byggð í Noregi árið 1992 og verður því 20 ára gömul á næsta ári. Þar sem skipið hentar ekki vel til siglinga í Landeyjahöfn er ekki raunhæfur kostur að ráðast í kostnaðarsamar breytingar á ferjunni til að uppfylla nýjar kröfur til siglinga á hafsvæði B. Hönnun Landeyjahafnar miðaðist algjörlega við annars konar skip en gamli Herjólfur er. Með því að fara þá alútboðsleið sem að framan getur er ekki hægt að bera lengur við erfiðleikum ríkissjóðs að útvega fjármagn til smíði nýrrar Vestmannaeyjaferju og ljóst er að rekstrarþátturinn fellur ekki niður, síst af öllu með rekstri óhag-

kvæms og gamals skips sem hentar ekki lengur aðstæðum. Mikilvægt er að hefjast nú þegar handa um framkvæmd alútbóðs jafnframt því að leitað verði með logandi ljósi að hentugra skipi en nú er til þess að brúa bilið í umræddri þjónustu milli lands og Eyja.

Ekki er boðlegt að staðan sé eins og hún er nú. Nýrri höfn átti að fylgja nýtt skip sem hentaði hönnun hafnarinnar, en nú þarf að bretta upp ermarnar og láta verkin tala. Því er tímabært að hefjast nú þegar handa við að tryggja framtíð siglinga milli Eyja og Landeyjahafnar til lengri tíma. Fyrir liggja nokkuð fastmótaðar hugmyndir að frumhönnun á nýrri ferju sem aðlöguð hefur verið aðstæðum í Landeyjahöfn varðandi djúpristu og góða stjórnhæfni. Ferjan þarf að vera byggð þannig að hún fái leyfi til siglinga á hafsvæði B og geta siglt til Þorlákshafnar án vandkvæða ef á þarf að halda, t.d. vegna náttúruhamfara eða lokunar Landeyjahafnar. Öll farþegaástaða þarf að vera þægileg og þjónustuvæn og uppfylla kröfur í samræmi við það sem gengur og gerist annars staðar á Norðurlöndum. Að mati margra sérfræðinga er talið að skip með einu stefni og tveimur svonefndum „azimuth“-skrúfum og stjórnþúnaði henti mun betur en ferjur með eins fram- og afturenda og tveimur skrúfum (double ended ferry). Þó er sjálfsagt að hafa þann möguleika opinn. Ferjan þarf að vera hönnuð þannig að hún geti siglt til Landeyjahafnar í a.m.k. 3,5 m ölduhæð á Bakkafjörudufllum óháð vindi.

Samhliða þarf að tryggja nægilegt dýpi fyrir nýtt skip og ásættanleg hafnarskilyrði miðað við framangreindar forsendur hvað varðar innsiglingu í Landeyjahöfn árið um kring til að tryggja viðunandi öruggt þjónustustig á samgöngum á milli lands og Eyja. Leið Siglingastofnunar að nota gamalt síbilað dæluskip sem ræður ekki við eðlilega dælingu utan hafnar hefur algjörlega mistekist og nú þegar verður að stokka upp. Þegar allt kemur til alls hefur minna dæluskipið, Perlan, reynst betur en Skandia. Taka verður skjótt af skarið um mögulega botndælingu.

Ferjuhönnunin þarf að taka mið af farþega- og bílafjölda miðað við áætlaðan vöxt til næstu 20 ára og einnig taka mið af því að afgreiðsla skipsins í höfnum gangi hratt og vel fyrir sig. Auk þess þarf að leggja áherslu á að ferjan sé hagkvæm í rekstri og umhverfisvæn. Hún þarf að geta flutt um 80 fólksbíla og a.m.k. 400 farþega í hverri ferð yfir vetrartímamann og 475 yfir sumartímamann. Ferjan verði um 70 m löng og djúprista verði að hámarki 3,1 m. Með slíkri ferju getur hámarksflutningsgeta bíla á dag um það bil tvöfaldast og hámarksfarþegafjöldi á dag aukist um 70% frá því sem nú er. Fyrsta heila árið eftir að Landeyjahöfn opnaðist fóru um 270.000 farþegar á milli lands og Eyja þrátt fyrir mikil frávik í Landeyjahöfn samanborið við 120–127.000 farþega á ári þegar skipið sigldi alfarið á milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar.

Samhliða þarf að gera breytingar á aðstöðu í höfnum Herjólfss þannig að þær henti vel fyrir skip af þeirri gerð sem hér hefur verið lýst. Samkvæmt frumhönnun sem hefur verið kynnt sem grunnur að nýrri Vestmannaeyjaferju er áætlaður kostnaður við smíði slíkrar ferju tæplega 4 milljarðar kr. og er gert ráð fyrir að hægt sé að fá ferjuna afhenta 18–24 mánuðum eftir að gengið er frá samningum um smíði hennar.

Til viðbótar þarf að gera ráð fyrir kostnaði við breytingar á hafnaðstöðu í Vestmannaeyjum, Landeyjahöfn og Þorlákshöfn. Finna þarf hagkvæmar leiðir til að fjármagna og byggja nýja ferju og tryggja rekstur hennar og leysa þannig samgöngumál milli lands og Eyja á farsælan hátt til langs tíma. Vitað er til þess að einkaaðilar hafa lýst yfir áhuga á því að taka þátt í þessu verkefni sem gengur út á að tryggja og bæta samgöngur á milli lands og Eyja.