

Ráðstefna um almenningssamgöngur
Borgarnesi 27. apríl 2000-04-25

Ferjur og sérleyfisakstur.

Árið 1993 var Vg. falin umsjón með ferjumálum af hálfu ríkisins. Fyrir þann tíma var málið í höndum samgönguráðuneytis, fjármálaráðuneytis og alþingis.

Í 23. gr. vegalaga stendur “Vegagerðinni er heimilt að kaupa, eiga og hafa umsjón með ferjum og flóabátum sem reknir eru til samgöngubóta, svo og eiga aðild að félögum sem hafa eignarhald á þeim. Heimilt er að greiða af vegáætlun hluta kostnaðar við ferjur til flutnings á fólki og bifreiðum yfir sund og firði, enda komi ferjan í stað vegasambands um stofnveg eða tengiveg a.m.k. hluta úr ári. Einnig er heimilt að greiða hluta kostnaðar við bryggjur fyrir slíkar ferjur.”

Af vegáætlun eru nú styrktar eftirfarandi ferjuleiðir:

1. Vestmannaeyjar – Þorlákshöfn
Herjólfur – Herjólfur hf
2. Stykkishólmur – Flatey – Brjánslækur
Baldur – Breiðafjarðarferjan Baldur ehf
3. Ísafjörður - Æðey – Vigur
Bliki – Sjóferðir Hafsteins og Kiddýjar ehf
4. Ársskógsströnd – Hrísey
Sævar - Hríseyjarhreppur
5. Dalvík – Hrísey – Grímsey
Sæfari – Flutningamiðstöð Norðurlands
6. Neskaupstaður – Mjóifjörður
Anný – Jóhann Egilsson

Ferjur og ferjuleiðir þar sem hætt hefur verið rekstri.

Reykjavík – Akranes
Akraborgin – Skallagrímur hf

Ísafjarðardjúp
Fagranes – Hf. Djúpbáturinn

Þegar Vg. tók við ferjumálunum var formlegt eignarhald ferjanna hjá viðkomandi rekstraraðilum. Stefnt hefur verið að því að ríkið eignist ferjurnar ásamt þeim mannvirkjum sem sem nauðsynleg eru í tengslum ferjusiglingar. Staðan í þeim málum er nú þannig að ríkið hefur yfirtekið Herjólf, Baldur, Sæfara, Fagranesið. Akraborgin var afhent Slysavarnarskóla sjómanna til eignar og umráða. Hríseyjarhreppur á þann Sævar sem enn er í notkun. Nýr Sævar sem nú er í smíðum, og verður vonandi afhentur nú í sumar, er og verður eign ríkisins. Anný og Bliki eru eign viðkomandi rekstraraðila.

Vg hefur gert þjónustu- og rekstrarsamninga um allar ferjuleiðirnar við áður nefnda reksraraðila. Í þessum samningum er m.a. skilgreind sú þjónusta sem veita á, skipting tekna, fastar greiðslur fyrir þjónustuna og skipting viðhaldskostnaðar skipanna.

Stefna vegagerðarinnar er að bjóða út allan ferjurekstur. Enn sem komið er hafa þó aðeins tvær ferjuleiðir verið boðnar út. Rekstur Grímseyjarferjunnar var boðinn út strax á árinu 1993 og svo aftur 1996. Reynslan af þessu fyrirkomulagi hefur verið mjög góð að mati Vg. Þjónustan við Æðey – Vigur var boðin út í janúar s.l. og tók samningur gildi 1. apríl s.l. Síðar á þessu ári (júní eða júlí) er stefnt að útboðum á rekstri Vestmannaeyjaferjunnar og Breiðafjarðarferjunnar, og miðað er við að upphaf gildistíma nýrra samninga verði 1. janúar 2001. Ekki hefur verið ákveðið hvenær rekstur nýrrar Hríseyjarferju verður boðinn út. Sama er að segja um ferjuleiðina til Mjóafjarðar.

Áætluð útgjöld til ferjumála á þessu ári er um 488 m.kr. Í vegáætlun 2000 – 2004 er gert ráð fyrir árlegum útgjöldum á bilinu 490 – 510 m.kr. Þar af er reiknað með að rekstrarstyrkur sé um 220 m.kr. og afborganir og vextir 270 – 290 m.kr.

Með nýjum lögum og reglugerð (13/1999 og 389/1999) um skipulag á fólksflutningum með hópferðabifreiðum, sem sett voru á síðasta ári, var Vg. falin umsjón þessa málaflokks. Í lögnum segir “Leyfi Vg. þarf til að stunda fólksflutninga í atvinnuskyni ...” Skv. eldri lögnum, sem voru frá 1987, veitti samgönguráðherra leyfi og hafði sér til ráðuneytis sjö manna nefnd er kölluð var skipulagsnefnd fólksflutninga.

Nauðsynlegt var orðið að endurskoða lög in á þessum tíma, m.a. vegna þess gömlu lög in voru komin í ákveðna mótsögn við lög og reglur ES sem þurfti að uppfylla vegna EES skuldbindinga okkar. Eins var það ekki talin góð stjórnýsla að það væri sama stjórnvald sem úthlutaði leyfum og hafði úrskurðarvald í málefnum. Enn fremur var ákveðin mismunun milli sérleyfishafa og hópferðaleyfishafa til staðar í gömlu lögnum.

Sérleyfisakstur er það sem kalla má almenningssamgöngur með hópferðabifreiðum, að undanskildum þeim almenningssamgöngum sem sveitarfélögin hafa tekið að sér innan þeirra eigin lögsagnarumdæma, en líkt kallast einkaleyfi sveitarfélags og tekið er á sérstaklega í lögnum.

4. gr laganna fjallar um sérleyfi og hljóðar svo

“Sérleyfi er leyfi til reglubundinna fólksflutninga þar sem heimilt er að taka upp og setja af farþega hvar sem er á leiðinni.

Vegagerðin gefur út sérleyfi, enda hefur umsækjandi leyfi skv. 3. gr. Sérleyfi skal alla jafna gilda til fimm ára og vera óframseljanlegt. Veita má umsækjanda fleiri en eitt sérleyfi. Við útgáfu sérleyfa skal leita umsagnar Sambands íslenskra sveitarfélaga.

Heimilt er að setja nánari skilyrði, t.d. um ferðatíðni, í reglugerð.

Þeir sérleyfishafar, sem hafa haft sérleyfi áður, skulu að jafnaði sitja fyrir um endurveitingu sérleyfa á viðkomandi leiðum ef þeir sækja um þau og fá meðmæli Sambands íslenskra sveitarfélaga.

Vegagerðin getur sagt upp sérleyfi á leyfistímanum vegna skipulagsbreytinga innan ákveðinna svæða sem viðkomandi sveitarfélög standa sameiginlega að. Slíkur uppsagnarfrestur skal ekki vera skemmri en tvö ár.

Í sérleyfisakstri er sérleyfishafa heimilt að nota bifreiðar sem rúma 3–8 farþega.

Almenn úthlutun sérleyfa var síðast gerð 1997. Gilda til 30. ágúst 2002. Skv. gömlu lögunum. (sjá kort)

Þegar úthlutun fór fram voru sérleyfishafar 22. Nokkrar breytingar hafa orðið síðan. Öll sérleyfi renna út 2002.

Áætlanir mjög misjafnar.

Leiðakerfið þróast í gegnum tíðina og mótast af eftirspurn. Sérleyfishafar hafa með sér samtök Félag sérleyfishafa. Reka BSÍ. Samræming áætlana.

Styrkir til sérleyfishafa á fjárlögum 1999 voru 54 m.kr., sbr. fjárlagalið 10 211 1.11. Almennir styrkir til sérleyfishafa er kr. 10,55 á sérhvern ekinn km. í sérleyfisakstri. Þetta er sambærilegt við endurgreiðslu þungaskatts sem sérleyfishafar fengu áður en hún lagðist af. Áætlanir gerðu ráð fyrir að almennir styrkir yrðu um 51 m.kr. Að auki var reiknað með sérstökum styrkjum upp á 3 m.kr. til sérleyfisaksturs á þeim leiðum sem verst væru fjárhagslega settar.

Staða sérleyfisaksturs í dag er orðin víðast hvar nokkuð slæm og fjárhagslega erfitt að reka margar leiðir. Sumir sérleyfishafar að komast í þrot. Megin ástæðan er fækkun farþega. Póstflutningar hafa víðast lagst af..

Á undanförunum árum hefur, af hálfu samgöngurn. og Vg., verið lögð nokkur vinna í skoðun á stöðu sérleyfisaksturs og hugsanlegar leiðir til úrbóta. Í fyrirlestrum hér á eftir verður væntanlega farið nánar út í þá sálma.

Takk fyrir