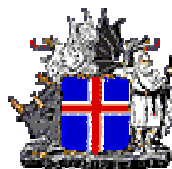

GREINARGERÐ UM BREYTINGAR Á FLUTNINGUM INNANLANDS



Siglingastofnun Íslands



Samgönguráðuneytið



Vegagerðin

Október 2004

Efnisyfirlit

<u>1</u>	<u>Inngangur</u>	3
<u>2</u>	<u>Flutningar</u>	4
<u>2.1</u>	<u>Flutningar um hafnir</u>	4
<u>2.2</u>	<u>Flutningar á vegakerfinu</u>	6
<u>3</u>	<u>Áhrif breytinganna á landflutninga</u>	6
<u>3.1</u>	<u>Áhrif á umferðarmagn</u>	6
<u>3.2</u>	<u>Áhrif á umferðaröryggi</u>	8
<u>3.3</u>	<u>Áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda</u>	8
<u>3.4</u>	<u>Áhrif á niðurbrot á vegum</u>	8
<u>4</u>	<u>Áhrif breytinganna á hafnir</u>	10
<u>4.1</u>	<u>Áhrif á afkomu hafna</u>	10
<u>4.2</u>	<u>Áhrif á nýtingu hafnarmannvirkja</u>	12
<u>5</u>	<u>Sjónarmið nokkurra hafna og framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni</u>	13
<u>6</u>	<u>Almennt um sjóflutninga</u>	14
<u>7</u>	<u>Niðurstöður</u>	18

1 Inngangur

Í framhaldi af yfirlýsingu Eimskips sl. sumar um að leggja niður reglubundna strandflutninga frá og með 1. desember nk. og færa flutningana yfir á vegakerfið ákvað samgönguráðuneytið að kannað yrði hvaða áhrif þessar breytingar munu hafa á umferð um vegi landsins, hafnir og notendur þeirra.

Í greinargerðinni er m.a. fjallað um áhrif á umferðarmagn, öryggi á vegum, losun gróðurhúsalofttegunda, niðurbrot á vegum og afkomu og nýtingu hafna. Rætt var við fulltrúa Eimskips, hafnarstjóra og nokkra talsmenn framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni sem nýtt hafa strandflutningaskipið til að flytja til sín hráefni og flytja afurðir sínar á markað.

Samkvæmt upplýsingum frá Eimskipi hf. hefur félagið verið með fjögur framleiðslukerfi innanlands sem samtals flytja um 800 þús. tonn á ári, þar af um 160 þús. tonn í strandsiglingum. Félagið hefur verið með eitt skip í strandsiglingum og alls aka um 100 bílar á degi hverjum undir merkjum Flytjanda sem er dótturfélag Eimskips. Strandsiglingar hafa dregist umtalsvert saman á undanförunum árum og er nú svo komið að Eimskip telur ekki lengur arðbært að reka skipið. Viðskiptavinir leita í auknum mæli eftir hraðari flutningum landleiðina.

Samskip hættu rekstri strandflutningaskips fyrir fjórum árum síðan, árið 2000, og bættu í staðinn landflutninganet sitt líkt og Eimskip er að gera núna. Þess í stað komu ellefu dráttarbílar auk annars tækjabúnaðar. Í grein í Morgunblaðinu í júlí það ár kom fram að: “Sex bílar verða í stöðugri keyrslu milli Akureyrar og Reykjavíkur á kvöldin og nóttunni alla virka daga. Þrír bílanna verða í Reykjavík og þrír á Akureyri og skipta bílstjórnarnir um bíl á miðri leið. Á daginn verða bílarnir notaðir til gámaflutninga innanbæjar eða til þess að safna gámum í flutningamiðstöðvarnar. Tveir bílar verða í söfnun gáma á Austfjörðum og keyrslu milli Austurlands og Akureyrar. Þá verða tveir dráttarbílar í stöðugri keyrslu milli Hafnar og Reykjavíkur og einum verður ekið milli Ísafjarðar og Reykjavíkur”. Þá var gert ráð fyrir að ráða 22 bílstjóra og að viðbótarakstur yrði um 2,8 milljónir kílómetra á ári. Þetta eru mjög svipaðar tölur og áætlanir Eimskips gera nú ráð fyrir. Samkvæmt upplýsingum frá Landflutningum hefur reyndin orðið sú að fjölgað var um u.þ.b. 15 bílstjóra og viðbótarakstur er um 1,8 – 2,0 milljónir kílómetra. Aðspurðir um mat á árangri af þessari breytingu svöruðu Landflutningar: “Við teljum árangurinn jákvæðan á allan hátt. Það hafði verið góður aðdragandi að þessu. Landfrakt jókst stöðugt á kostnað strandsiglinga. Krafa viðskiptamanna í dag er hraði og það að fá vöruna vikulega var ekki lengur orðið valkostur að mati viðskiptamanna. Þetta hefur jafnframt gefið okkur tækifæri til að hagræða akstri betur og tvíanna saman akstur á almennri vöru og for- og framhaldsflutningi. Okkar mat er það að þetta hafi komið sér betur fyrir viðskiptavinina enda voru það þeir sem ýttu þessu hlutum í framkvæmd með því að beina vöru sinni meira inn á landið.”

Við lestur þessarar greinargerðar ber að hafa í huga að flutningar eru í eðli sínu breytilegir og þ.a.l. ekki hægt að gera ráð fyrir að forsendur sem gilda í dag verði þær réttu á næsta ári eða jafnvel að mánuði liðnum. Sá hluti greinargerðarinnar sem fjallar um áhrif á vegakerfi landsins er skrifaður út frá upplýsingum sem fengust frá fulltrúum Eimskips um það hvaða breytingar yrðu á flutningakerfi þeirra við það að

leggja niður reglubundnar strandsiglingar. Ekki var skoðað hvaða þýðingu það hefði ef flutningaleiðir verða aðrar en Eimskip gerir nú ráð fyrir eða líkindi þess að aðrir aðilar hefji rekstur strandsiglinga. Upplýsingar um flutningsmagn í landflutningum eru mjög takmarkaðar og þ.a.l. hafa margar tölur í greinargerðinni verið áætlaðar út frá bestu fáanlegu gögnum.

2 Flutningar

2.1 Flutningar um hafnir

Siglingastofnun hefur m.a. það hlutverk að safna saman tölfræði um flutningsmagn um hafnir landsins. Samkvæmt tölum frá Siglingastofnun var heildarmagnið nánast það sama á árinu 2002 og það var árið 1997 eða rúmlega 4,7 milljónir tonna. Á sama tíma hefur inn- og útflutningur til og frá landinu aukist um 1 milljón tonna, úr rúmlega þremur milljónum tonna í ríflega fjórar milljónir tonna. Siglingastofnun hefur áætlað magn í strandsiglingum út frá mismuninum á því sem flutt er til og frá landinu annars vegar og því sem fer um hafnir landsins hins vegar:

Tonn	1997	2000	2002
Flutningar til og frá höfnum	4.709.021	5.164.341	4.771.381
Inn- og útflutningur skv. Hagstofu	3.149.000	4.117.551	4.210.670
Mismunur	1.560.021	1.046.790	560.711

Mismunur þess sem flutt er til og frá landinu og þess sem fer um hafnir landsins hefur minnkað um u.þ.b. eina milljón tonna þannig að ætla má að minnkunin í strandflutningum sé u.þ.b. helmingur þessa eða um 500 þús. tonn. Áætlaðir strandflutningar árið 2002 samkvæmt töflunni eru því um 280 þús. tonn því allir flutningar eru tvítaldir, þ.e. taldir bæði við lestun og losun. Þetta eru heildarflutningar með skipum innanlands, hvort sem um er að ræða neysluvörur, olíu, mjöl, sement, iðnaðarvörur eða fiskafurðir svo dæmi séu tekin. Af þessum flutningum var Eimskip með um 160 þús. tonn.

Ein skýring á minnkandi strandflutningum er sú að beinir flutningar til frá útlöndum um hafnir úti á landi hafa færst í aukana. Sú breyting hefur einnig orðið frá árinu 1997 að hafinn er beinn innflutningur á olíu til fleiri hafna en Reykjavíkur og meira er um að sjávarafurðir séu fluttar beint út frá stærri fiskihöfnum. Aðrar skýringar eru einnig á þessari breytingu í strandflutningum, þ. á m. sú að flutningar hafa í auknum mæli færst yfir á vegi landsins, sbr. breytingar á flutningakerfi Samskipa.

Eftirfarandi tafla sýnir þróun í sjóflutningum innanlands mælt í tonnkm samkvæmt upplýsingum frá höfnum til Siglingastofnunar.

Flutningsvinna (milljón tonnkm) árin 1997 til 2002

1997	1998	1999	2000	2001	2002
309	204	262	199	159	107

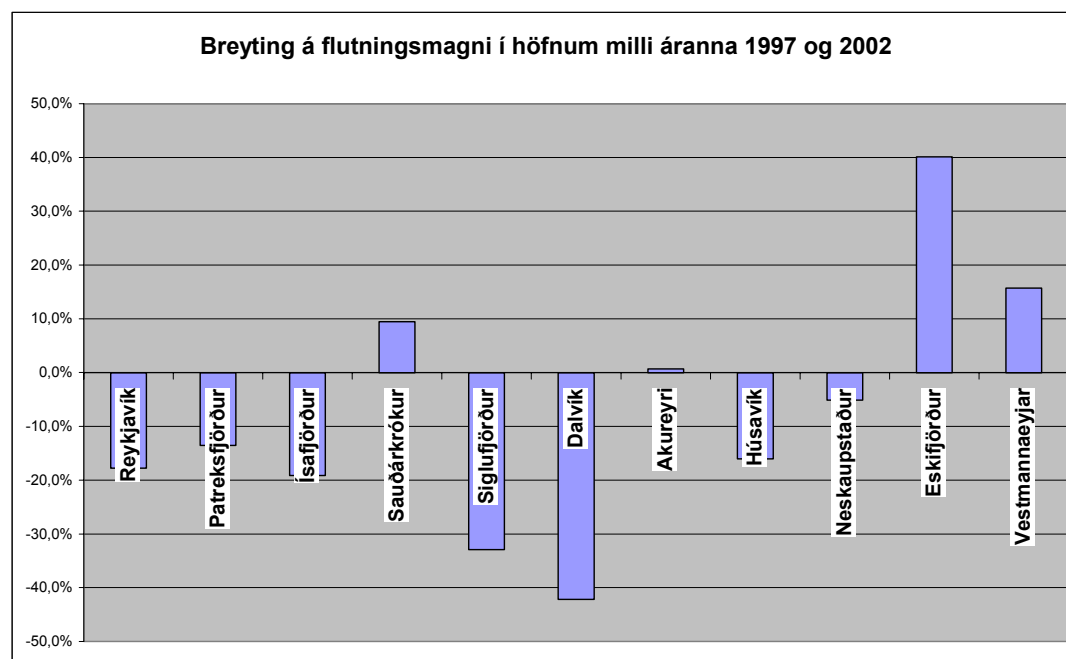
Ekki er um aukningu að ræða í fraktflugi á þessu sama tímabili því samkvæmt upplýsingum frá Flugmálastjórn Íslands hafa frakt- og póstflutningar í flugi innanlands dregist saman á þessu tímabili.

Eftirfarandi tafla sýnir þróun á heildarmagni flutninga um þær hafnir sem strandflutningaskip Eimskips, Mánafoss, kemur við í á leið sinni í kringum landið:

Tonnafjöldi sem fer um hafnirnar

Höfn:	1997	2000	2001	2002
Reykjavík	2.094.439	2.132.975	1.983.652	1.722.429
Patreksfjörður	15.153	13.956	13.595	13.100
Ísafjörður	66.948	48.649	44.244	54.119
Sauðárkrókur	25.000	48.770	36.621	27.373
Siglufjörður	61.503	47.616	38.007	41.256
Dalvík	37.507	31.712	27.532	21.701
Akureyri	172.939	156.623	116.034	174.171
Húsavík	59.098	55.938	59.729	49.595
Neskaupstaður	73.179	59.740	71.140	69.454
Eskifjörður	85.819	102.152	196.396	120.219
Vestmannaeyjar	106.214	136.533	126.325	122.938
	2.797.799	2.834.664	2.713.275	2.416.355

Samkvæmt töflunni hér að ofan hafa flutningar um þessar hafnir dregist saman um 13,6% frá 1997 en sjá má breytingu á einstökum höfnum í súluritinu hér að neðan:



Eins og sjá má er mjög mismunandi eftir höfnum hversu miklar breytingar hafa orðið á flutningum en víðast hvar er um þó nokkra minnkun að ræða.

2.2 Flutningar á vegakerfinu

Í júní 2003 skilaði Hagfræðistofnun Háskóla Íslands lokaskýrslu vegna verkefnis sem verið hefur í gangi fyrir Vegagerðina síðan 1995 um könnun á flutningum eftir vegakerfinu. Verkefninu var “ætlað að afla upplýsinga um flutninga eftir vegakerfinu, vinna úr þeim og setja fram á þann hátt að þær auki þekkingu á umfangi og eðli flutninga á vegum.” Þessi könnun er besta heimild sem til er varðandi heildarflutninga á vegakerfinu en alls voru framkvæmdar 16 vegakannanir og fjórar fyrirtækjakannanir á nokkurra ára tímabili. Heildarflutningar eru metnir út frá niðurstöðum úr vegakönnunum og voru árið 1999 áætlaðir um 2,8 milljónir tonna eða 400 milljónir tonnkm ef mælt er í flutningsvinnu. Rétt er að ítreka að þetta er áður en Samskip hættu strandflutningum og gefur því ekki rétta mynd af stöðunni í dag. Eins og áður hefur komið fram er árlegur viðbótarakstur Samskipa um tvær milljónir kílómetra. Ef gert er ráð fyrir að meðalþungi á flutningabíl hjá þeim sé 15 tonn þýðir það viðbótarflutningsvinnu á vegakerfinu upp á 30 milljónir tonnkm sem er 7,5% aukning frá þeirri flutningsvinnu sem áætluð var í skýrslu Hagfræðistofnunar.

3 Áhrif breytinganna á landflutninga

3.1 Áhrif á umferðarmagn

Áætlað er að umferð á stofn- og tengivegum landsins sé nú tæplega 2.000 milljónir km á ári. Ef notað er sem meðaltal að þungir bílar (>3,5 tonn) séu um 8% af umferðinni, aka þeir um 160 milljón km á ári. Eimskip áætla að viðbótarakstur í kjölfar þess að strandsiglingum verður hætt verði allt að 3 milljónir km á ári. Það þýðir tæplega 2% aukningu á akstri þungra bíla á vegakerfinu, og um 0,15% aukningu í heildarumferð.

Hjá talsmönnum Eimskips fengust þær upplýsingar að hjá Flytjanda er gert ráð fyrir að bæta við u.þ.b. 8 flutningabílum til að anna þessari viðbót en aðallega verður um að ræða betri nýtingu á þeim bílaflota sem er fyrir hendi, bæði með þungra hlassi á hvern bíl og einnig verður ekið á vöktum. Nýting strandferðaskipsins hefur verið öflug við nýtingu bílaflotans, þ.e. nýting skipsins hefur verið betri til Reykjavíkur en nýting bílanna er betri frá Reykjavík og hjálpar það einnig til við bættu nýtingu bílaflotans.

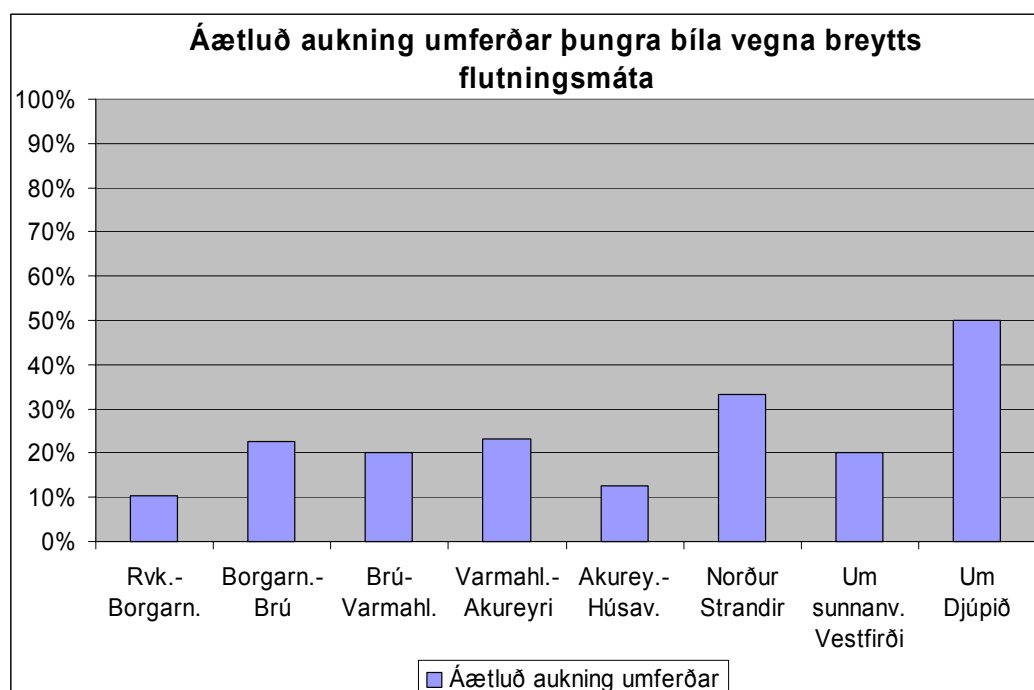
Viðbótarakstur mun koma mjög misjafnlega niður á vegakerfinu. Reiknað er með að um 72 þús. tonn í viðbót við það sem nú er flutt séu flutningar til og frá Norðurlandi eystra (50 þús. á Akureyrarsvæðið og 22 þús. á Húsavíkursvæðið), um 26 þús. tonn til og frá Norðurlandi vestra (Sauðárkrókssvæðið) og um 35 þús. tonn til og frá Vestfjörðum, sem skiptist í 27 þús. tonn norður Strandir og um Djúpið, og um 8 þús. tonn um Barðaströnd til suðurfjarðanna. Viðbótarferðir til og frá Norðurlandi verða um 20 á sólarhring að meðaltali og um 7 til og frá Vestfjörðum. Gróflega má áætla að þetta þýði eftirfarandi hlutfallslega aukningu í akstri þungra bíla:

Vegarhluti

Áætluð aukning þungra bíla á sólarhring

Reykjavík – Borgarnes	10 % (270 bílar í stað 245)
Borgarnes – Brú	23 % (135 “ 110)
Brú – Varmahlíð	20 % (120 “ 100)
Varmahlíð – Akureyri	23 % (80 “ 65)
Akureyri – Húsavík	13 % (45 “ 40)
Norður Strandir	33 % (20 “ 15)
Um Djúpið	50 % (15 “ 10)
Um sunnanverða Vestfirði	20 % (12 “ 10)

Í eftirfarandi súluriti má sjá áætlaða ofangreinda umferðaraukningu.



Töluverð óvissa er í þessum tölum þar eð núverandi fjöldi þungra bíla er áætlaður, en miðað er við ákveðið hlutfall, víðast 8%, af heildarumferð á viðkomandi vegarhluta. Það hlutfall hefur verið staðfest í nokkrum umferðarkönnunum á síðastliðnum árum, sbr. kafli 2.2. Sums staðar er hlutfallið þó nær 10%. Heildarumferðin er nokkuð vel þekkt úr umferðartalningum en er mjög breytileg milli þeirra vegarkafla sem hér eru teknir saman í ofangreinda vegarhluta. Það hefur áhrif á nákvæmni í mati á þeirri umferð sem miðað er við á hverjum vegarhluta, og þar með á fjölda þeirra þungu bíla sem hér er miðað við að fari um vegina í dag. Óvissan er mest þar sem umferðin er lítil.

Hafa ber í huga að framangreindar tölur miðast við alla bíla sem eru yfir 3,5 tonn að þyngd. Auk vöruflutningabíla sem flytja fyrst og fremst stykkjavöru og fisk er þar um að ræða bíla sem notaðir eru til fólksflutninga, olíuflutninga, mjólkurflutninga, malarflutninga, innansveitarflutninga o.fl. Ekki eru tiltæk gögn um hvernig þungir bílar skiptast á þessa flutningaflokka. Gróft mat bendir til þess að hefðbundnir vöruflutningabílar séu ríflega helmingur af öllum þungum bílum á vegakerfinu.

3.2 Áhrif á umferðaröryggi

Reiknuð hefur verið út meðaltíðni¹ slysa þar sem þungir bílar koma við sögu á helstu leiðum norður í land og til Vestfjarða. Byggt er á skráðum slysum árána 2000-2003.

Að því gefnu að viðbótarakstur í kjölfar þess að strandsiglingum verður hætt verði allt að 3 milljónum km á ári má búast við að í allt fjölgi slysum á þessum leiðum um tæplega 10 slys á ári að meðaltali. Í því sambandi má geta þess að árið 2003 urðu alls, skv. skráningu Umferðarstofu, 1372 slys í dreifbýli. Hér er orðið slys notað yfir bæði eignatjón og slys með meiðslum á fólki. Meðalkostnaður við hvert slys (eignatjón og slys á fólki) er rúmlega 2 m.kr. Fyrirliggjandi upplýsingar benda ekki til að meiðslatíðni sé hærri en meðaltal í slysum sem þungir bílar eiga aðild að.

3.3 Áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda

Hvað umhverfisáhrif varðar er fyrst og fremst um að ræða áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda, einkum CO₂ en umfjöllun um beina mengun hættulegra efna er hér sleppt, sjá þó kafla 6. Talið er að á Íslandi komi um 25% af þeirri losun frá samgöngum, og þá fyrst og fremst frá bílaumferð. Áætlað er að umferðin hafi í heild losað um 650 þús. tonn af CO₂ árið 2003.

Mánafoos hefur samkvæmt upplýsingum frá Eimskip flutt um 160 þúsund tonn á ári í strandsiglingunum og notað um 3.000 tonn af olíu. Losun á CO₂ frá skipinu hefur þá verið um 9.500 tonn á ári.

Eimskip hefur áætlað að viðbótarakstur sem kemur til vegna niðurlagningar strandsiglinga með Mánafossi verði allt að 3 milljónir km á ári. Meðaleyðsla stórra flutningabíla af nýrri árgerðum eins og Eimskip notar (Euro 3) er líklega um 55 l/100 km. Það þýðir að olíunotkun bílaflota Eimskips eykst um ca. 1.700 tonn á ári, og þar með eykst losun á CO₂ um ca 5.400 tonn á ári.

Losun CO₂ mun því minnka um tæplega 57% við það að leggja niður skipið. Í þessu sambandi verður að taka tillit til eftirfarandi þátta: Flutningsmagn minnkar um 30 þús. tonn, eða ca. 19% af heildarflutningum skipsins, þegar kísilgúrflutningum verður hætt og Eimskip mun bæta nýtingu bílaflotans verulega, þ.e. flytja meira í hverri ferð.

Ítrekað skal, að þessar niðurstöður byggja á gögnum frá Eimskipi varðandi akstur og olíunotkun. Hér er einungis verið að fjalla um eitt skip, sem óvíst er hversu vel hefur verið nýtt uppá síðkastið, og þær breytingar sem verða við að siglingum þess verður hætt og flutningabílar taka við. Það er því ekki hægt að færa niðurstöðurnar yfir á almennan samanburð á losun CO₂ frá skipum og bílum. Eins og fram kemur annars staðar í skýrslunni telur t.d. ESB að sjóflutningar hafi enn vinninginn varðandi orkunýtingu og losun CO₂, þótt dregið hafi saman á síðustu árum.

3.4 Áhrif á niðurbrot á vegum

Gerð hefur verið frumskoðun á því hver áhrif það hefði á vegakerfið ef veruleg aukning verður á þungaflutningum við það að strandflutningar með skipum verði

¹ Með slysatíðni er átt við fjölda slysa á milljón ekinna km.

aflagðir. Almennt er talið að niðurbrot á burðarlagi vega fari eftir hinni svokölluðu fjórðaveldisreglu þar sem niðurbrot eykst í hlutfalli við fjórðaveldið af álaginu, og út frá því er unnt að reikna svonefndan skemmdastuðul.

Eins og fram kom í kaflanum um umferðarmagn er áætluð aukning þungra bíla 10 – 50%, eftir því hvaða vegarhluta er verið að skoða. Samkvæmt útreikningum á niðurbroti þýðir þessi aukning að líftími burðarlaga vega styttest um 3-5 ár, miðað við það sem annars hefði verið. Það þýðir að endurbyggja þarf vegi eða a.m.k. styrkja verulega eftir 15-17 ár í stað 20 ára, eftir byggingu viðkomandi vegar. Líta skal á að þetta gefi aðeins hugmyndir um hlutfallslegar breytingar og niðurstöðurnar miðast við þær forsendur sem settar voru inn í erlent forrit, en forritið hefur ekki verið lagað að íslenskum aðstæðum, auk þess sem reikningarnir eru mjög grófir. Í þessu sambandi þarf einnig að hafa í huga að við hönnun nýrra vega er reiknað með ákveðinni umferðaraukningu á líftíma veganna.

Þessar niðurstöður miða við að vegirnir séu nýbyggðir og áætluð umferð komi á þá sem slíka. Þar sem burðargeta vegakerfisins er sums staðar undir staðli, getur svona aukning haft í för með sér töluvert meiri líftímastyttingu þar sem ekki er um að ræða venjulegt niðurbrot vega heldur nálgast brotástand, þegar segja má að vegurinn beri skyndilega ekki þungaumferð. Hér er heldur ekki tekið tillit til þess að einhver hluti þessara vega geta verið mjóir og eru þess vegna þegar með burðarþolsveikingu í köntum. Þess ber einnig að geta, að þar sem umferð er mjög lítil og vegir hafa verið byggðir upp skv. staðli, er líklegt að stytting líftíma sé eitthvað ofmetin.

Vegakaflar á leiðunum Reykjavík-Akureyri-Húsavík eru að stórum hluta byggðir á árunum frá 1982 til 1988. Miðað við 20 ára hönnunartíma er líftími á burðarlagi þessara vegakafla því langt kominn og víða kominn á tíma, óháð viðbótar þungaumferð. Raunar hefur á síðustu árum verið unnið að styrkingu burðarlaga á ýmsum köflum á þessari leið. Á leiðinni Reykjavík-Ísafjörður eru hins vegar vegir víða mjóir og skortir víða á burðarþol. Stórar sveiflur á því álagi sem ofanefndir kaflar verða fyrir geta því kallað á styrkingu burðarlaga tiltölulega fljótt. Styrkingu eða endurnýjun burðarlaga fylgir einnig endurnýjun slitlags.

Ef gert er ráð fyrir að líftími styttest um að meðaltali ca. 20% vegna aukningar þungaumferðar, þá má horfa til eftirfarandi talna með tilliti til kostnaðar. Til viðhalds vega með bundnu slitlagi eru í dag notaðar um 1400 milljónir króna á ári, en þyrftu að vera a.m.k. 1600 milljónir ef miðað er við þörf. Þetta vegakerfi með bundnu slitlagi er alls um 4200 km. Ef miðað er við þörf þarf því um 380 þúsund krónur/km á ári til viðhalds. Ef líftímastytting er um 20% þá þyrfti að auka viðhald samsvarandi á þessum 800 km sem eru til skoðunar á leiðunum Reykjavík-Húsavík og Reykjavík-Ísafjörður. Það er aukning um ca. 75 þúsund krónur/km á ári. Þetta eru alls um 60 milljónir króna á ári. En eins og áður er getið, þá er líklegt að vegna aldurs og ástands vegkaflanna (þessara 800 km) að þessi kostnaður dreifist ekki jafnt yfir 20 ára líftímaskeið þeirra, heldur falli hann á fyrri hluta þess. Þannig mætti mjög gróft áætla að auka þyrfti viðhaldsfjárveitingar eingöngu vegna þessarar aukningar í þungaumferð um a.m.k. 100 milljónir króna á ári. Það tekur bæði til endurnýjunar burðarlaga og slitlaga viðkomandi vega. Á móti kemur að tekjur Vegagerðarinnar af þungaskatti vegna þessa viðbótaraksturs munu aukast nokkuð. Gera má ráð fyrir að tekjurnar gætu verið á bilinu 80-120 m.kr. á ári miðað við þriggja milljóna kílómetra aukinn akstur þungra flutningabíla.

4 Áhrif breytinganna á hafnir

4.1 Áhrif á afkomu hafna

Siglingastofnun hefur lagt mat á áhrif breytts fyrirkomulags á flutningum á tekjur og afkomu hafna. Í matinu eru notaðar þær hafnir sem strandflutningaskip Eimskips hafa haft viðkomu í og til grundvallar er það flutningsmagn sem gefið er upp af Eimskipi eða 160 þús. tonn á ári. Af þessum 160 þús. tonnum eru 30 þús. tonn af kísilgúr en framleiðsla á honum verður hætt um næstu áramót. Gjöld eru miðuð við verðskrá sem gildi í Vestmannaeyjum í lok ágúst 2004 og er þriðji flokkur vörugjalda notaður til útreiknings á öllum flutningi nema kísilgúr.

Sundurgreining flutninga	Tonn
Annar strandflutningur	27.300
Milliflutningar í Vestmannaeyjum	22.700
Milliflutningur Eskifirði	55.000
Milliflutningur Reykjavík	55.000
Heildarmagn í strandflutningi	160.000

Reiknuð hafa verið viðkomugjöld, það er kostnaður við komu til hafnar án vörugjalda og síðan vörugjöld af flutningi. Að meðaltali hafa viðkomugjöld numið 595 þús. kr. í ferð sem gerir í 50 ferðum á ári 29,7 m.kr. sem greiðast af útgerð skipsins.

Viðkomugjöld eftir höfnum í hverri ferð.	kr.
Reykjavík	70.888
Patreksfjörður	65.975
Ísafjörður	47.539
Sauðárkrókur	47.303
Siglufjörður	52.475
Hafnasamlag Eyjafjarðar	46.577
Hafnasamlag Norðurlands	57.370
Húsavík	34.475
Neskaupstaður	37.475
Eskifjörður	37.475
Vestmannaeyjar	97.589
Alls kr.	595.141

Vörugjöld sem greidd eru af móttakanda eða sendanda farms námu á ársgrundvelli 104,1 m.kr. Fyrirkomulag við útreikning vörugjalda er þannig að á vöru milli hafna innanlands er reiknað hálf vörugjald í brottfararhöfn og heilt í komuhöfn.

Sundurliðun viðkomugjalda í hverri ferð	Kr.
Lestargjald tvisvar í mánuði	195.711
Bryggjugjald 12/24 tímar	114.988
Festargjald dv.	23.556
Festargjald nv.	10.112
Öryggisgjald	169.000
Öryggisgæsla dv.	3.000
Öryggisgæsla nv.	14.574
Hafnsaga fast gjald	24.077
Hafnsaga 2 með 25% afslætti	37.623
Sorpgjald	2.500
Alls kr.	595.141

Af vörum í milliflutningi (transit) er reiknað eitt vörugjald í hvorri höfn fyrir sig. Forsendur við útreikning vörugjalda eru þannig að 132,7 þús. tonn eru reiknuð sem milliflutningur og 27,3 þús. tonn annar flutningur á milli hafna innanlands.

Í samantekt um rekstrarafkomu viðmiðunarhafnanna árin 2001 til 2003 er afkoma af rekstri án afskrifta en með fjármagnsliðum (veltufé frá rekstri) 689,5 m.kr. árið 2003 þ.a. er Reykjavíkurbær með 483,5 m.kr. Í greiningu á rekstri Reykjavíkurbæjar sem gerð var árið 2003 kom í ljós að rekstrarafkoma hafnarinnar byggist að verulegu leyti á tekjum af eignum. Með vísan til áður nefndrar greiningar má reikna með að 40% af afkomu Reykjavíkurbæjar komi frá hafnarstarfsemi og afkoma hafnarinnar sé því 193,0 m.kr. Heildarafkoma viðmiðunarhafnanna er því áætluð um 400 m.kr.

Miðað við gefnar forsendur eru tekjur viðmiðunarhafnanna af strandsiglingum 133,8 m.kr. Tekjurnar skiptast þannig að 29,7 m.kr. eru viðkomugjöld og 104,1 m.kr. eru vörugjöld.

Útflutningshafnirnar þrjár Eskifjörður (Fjarðabyggð), Vestmannaeyjar og Reykjavík munu líklega halda verulegum hluta af sínum tekjum sem skýrist af því að viðkomum stórra flutningaskipa mun væntanlega fjölga en hinar 7 hafnirnar tapa tekjum. Tapaðar tekjur skiptast þannig að 17,6 m.kr. eru viðkomugjöld og 59,7 m.kr. vörugjöld, samtals 77,3 m.kr.

Áhrif á afkomu hafna án útflutningshafna	m.kr.
Heildarafkoma fyrir breytingu	236,0
Afkoma eftir breytingu m.kr.	158,7
Tekjutap hafnanna	77,3

Aðrar hafnir en útflutningshafnirnar voru með afkomu af rekstri (veltufé frá rekstri) árið 2003, 236,0 m.kr. Tekjuskerðingin mun að verulegu leyti koma beint niður á afkomunni þar sem kostnaður hafnanna er að mestu fastur kostnaður t.d. í hafnarmannvirkjum. Reikna má því með skerðing á afkomu áðurgreindra hafna verði 77,3 m.kr. eða 32,8% af rekstrarafkomunni.

4.2 Áhrif á nýtingu hafnarmannvirkja

Mánafoos hefur viðkomu á 10 höfnum utan Reykjavíkur. Stofnkostnaður hafnarmannvirkja er mismunandi eftir aðstæðum á hverjum stað, bryggjur í misjöfnu ástandi og frá ýmsum tímum. Elsta bryggjan er á Siglufirði, þar sem komið er að endurnýjum, aðrar eru nýlegar eins og á Sauðárkróki. Kantlengd er breytileg en gera má ráð fyrir að skipið þurfi 120 – 130 m í viðlegu og um 7 m dýpi við kant. Sumstaðar er kanturinn styttri, t.d. Siglufirði og annarsstaðar er kantur 10 – 20 m lengri, t.d. Akureyri. Til einföldunar er hér gert ráð fyrir að endurstofnverð mannvirkja sé það sama alsstaðar, um 1,4 millj.kr./m bryggjukants.

Í töflunni að neðan eru taldar viðkomuhafnir utan Reykjavíkur, lengd bakka sem skipið notar og áætlað endurstofnverð.

Höfn/ bryggja	Kant- lengd (m)	Byggingar- ár	Endurstofnv. (millj.kr)
Patreksfjörður/ ytri bakki rennu	113	1968/ 1992	158
Ísafjörður/ Sundabakki	120	1987	168
Sauðárkrókur/ Fremri garður	130	2002	182
Siglufjörður/ Bæjarbryggja	100	1958	140
Dalvík/ Norðurgarður	130	1984/ 1999	182
Akureyri/ Oddeyrarbryggja	140	1975	196
Húsavík/ Norðurgarður	125	1992	175
Neskaupstaður/ Loðnubryggja	120	1966	168
Eskifjörður/ Hafskipabryggja	130	1998	182
Vestmannaeyjar/ Binnabryggja	128	1979	179
			1730

Áætlað endurstofnverð hafnarbakka í þessum 10 höfnum er samtals 1.730 m.kr. eða 173 m.kr. að jafnaði hjá hverri höfn.

Siglingastofnun hefur unnið þarfagreiningu fyrir hafnir og þá m.a. lagt mat á nýtingu hafnarkanta. Nýting í viðlegu miðast við 15. til 20. mesta álagsdag yfir árið, þ.e. í rúmlega tvær og hálfu viku eða um 5% tímans getur álag orðið meira eða jafn mikið og er á viðmiðunardegi.

Hjá strandflutningahöfnunum eru nýtingartölur viðlegumannvirkja, sem geta tekið við skipum á stærð við Mánafoos, frá um 52% hjá Patreksfjarðarhöfn, 78% hjá Sauðárkrókshöfn upp í u.þ.b. 100% hjá hinum höfnunum.

Tími sem Mánafoos stoppar í hverri höfn er frá því að vera innan við tvær klst. upp í um 6 klst. þar sem mestir flutningar eru. Því er ljóst að nýting á bryggjum í strandflutningahöfnunum er að stórum hluta frá öðrum skipum en Mánafoosi, t.d. öðrum flutningaskipum og stærri fiskiskipum. Hinsvegar er þess krafist að áætlun standist og bryggjan þarf ávallt að vera laus á þeim tíma sem strandflutningaskipið er og önnur skip geta því lítið notað hana þá daga.

Samkvæmt mati í töflunni hér að framan liggur um 170 m.kr. fjárfesting í hafnarbakka sem Mánafoos notar hjá hverri strandflutningahöfn. Að jafnaði er áætlað að þessi fjárfesting nýtist 12 - 18% lakar eftir að Mánafoos hættir að sigla. Það eru þó

margir óvissuþættir eins og t.d. hvort öðrum skipakomum fækkar eða fjölgar í kjölfarið á þessari breytingu en líkur eru á að það verði breytilegt milli hafna.

Strandsiglingar verða væntanlega áfram á Vestfjarðahafnirnar með Jaxlinum. Í Vestmannaeyjum og á Eskifirði eru millilandaskipin með viðkomu, rætt er um að meiri flutningar muni færast á þær hafnir. Mestra áhrifa mun væntanlega gæta á Norðurlandshöfnunum, Sauðárkróki, Siglufirði, Dalvík, Akureyri og Húsavík. Þær missa stöðu sem strandsiglingahafnir og líkur á að landanir togara færast þaðan í auknum mæli og á hafnir þaðan sem hagkvæmara verður að koma afurðum á markað. Steinullarverksmiðjan á Sauðárkróki og Sæplast á Dalvík þurfa að endurskipuleggja flutningsleiðir fyrir sinn útflutning og hætt við að staða þessara fyrirtækja versni þegar frá líður.

Niðurstaðan er að þau mannvirki, sem þjónað hafa Mánafossi í þeim 10 höfnum sem um ræðir, munu í heildina nýtast verr en áður. Erfitt er að nefna ákveðna tölu um vannýtta fjárfestingu en hugsanlega gæti samanlagt verið um að ræða 150 – 200 metra af bryggjuköntum eða fjárfestingu á bilinu 200 – 300 m.kr.

5 Sjónarmið nokkurra hafna og framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni

Sjónarmið fyrirtækja á landsbyggðinni.

Iðnfyrirtæki A: Flytur til sín um 2.000 tonn af hráefni á ári og framleiðir úr því vörur sem verða 30.000 rúmmetrar sem fullunnar vörur. Af vörunum eru 70% til útflutnings og afgangurinn fer á innanlandsmarkað. Mest allar vörur á innanlandsmarkað eru fluttar landleiðis til kaupenda. Allar vörur til útflutnings og hráefnið hafa verið flutt sjóleiðis. Flutningskostnaður fyrir 40 feta gám með bíl til Reykjavíkur er u.þ.b. 100 þús kr., gjald fyrir sama gám sjóleiðis er tæplega helmingur af gjaldinu með bíl. Í samtölum fyrirtækisins við fulltrúa Eimskips fullyrða þeir síðarnefndu að engin breyting verði til hins verra á þjónustu og kostnaði við flutninga.

Hækkun vörugjalda hafnanna á síðasta ári skerti samkeppnisstöðu fyrirtækisins og kom það athugasemdum til rétttra yfirvalda. Fyrirtækið sem er hluti af nokkrum framleiðslueiningum, einni á Íslandi og nokkrum erlendis býr nú þegar við hæsta hlutfall flutningskostnaðar innan hópsins. Fyrirtækið óttast að flutningsgjöld muni hækka á næstunni þrátt fyrir fullyrðingar um hið gagnstæða en flutningsgjöld hafa veruleg áhrif á samkeppnisaðstöðu þess.

Sjávarútvegsfyrirtæki A: Strandflutningar Eimskips hafa ekki verið mikið notaðir af fyrirtækinu. Afurðir hafa að mestu farið suður með bílum. Það er vaxandi að skip á vegum kaupenda komi og taki vörur, mest landfrystar en frystitogaraafurðir hafa verið keyrðar suður. Það er nokkuð um að vörur víðsvegar að af landinu komi til pökkunar hjá fyrirtækinu og þá hafa þær komið og farið með Eimskipi sem hefur stillt innanlandsfragt í hóf og stílað upp á tekjur af útflutningi sömu afurða. Flutningar á landi hafa þann kost að afskipanir verða örari. Heilt yfir reiknar fyrirtækið með kostnaðarauka af breyttu fyrirkomulagi strandsiglinga.

Sjávarútvegsfyrirtæki B: Allur útflutningur frá landvinnslu hefur farið í gámum með strandflutningaskipi. Varan er seld við verksmiðjudyr og það kemur í hlut kaupenda að semja um flutningskostnað. Kostnaðarauki af landflutningum gæti komið fram í óhagstæðara verði á afurðum. Allar ferskar afurðir og hráefni er flutt með bílum.

Sjónarmið hafna á landsbyggðinni.

Höfn A: Höfnin tapar u.þ.b. 10 m.kr. í veltu af 15 þúsund tonnum af flutningi. Hafnaryfirvöld þurftu að hraða frágangi vegna siglingaverndar að kröfu Eimskips sem síðan tilkynnti að strandsiglingum yrði hætt. Hafnaryfirvöld telja að bryggjur muni ekki verða vannýttar því höfnin hafi verið í bryggjuhallæri. Vörur sem koma til hafnarinnar með erlendum skipum eru áburður, salt, rækja og olía. Afurðir frá fiskvinnslu eru að mestu fluttar burt með bílum. Hafnaryfirvöld óttast að frystitogarar hætti að landa, þeir muni telja hagkvæmara að landa í útflutningshöfn.

Höfn B: Flutningar um höfnina eru um 180 til 190 þús. tonn og hafa strandflutningar verið 30 þús. tonn þar af. Í dag er Eimskip með húsnæði og lóðir í kringum rekstur sinn og að auki viðbótarland. Höfnin þarf að semja við Eimskip um notkun annarra aðila á þessari aðstöðu og endurskoða leigusamninga. Mannvirki munu ekki verða vannýtt, aðrir aðilar munu koma í stað Eimskips. Flutningaþjónusta Eimskips hefur ekki þróast. Það er vaxandi þörf fyrir sveigjanlega þjónustu þannig að skip komi og taki vörur úr skipum sem koma inn til löndunar. Stór útgerðaraðili á staðnum notar gáma ekki mikið fyrir afurðir, þær fara með leiguskipum. Hafnaryfirvöld hafa ekki trú á því að flutningar minnki, það taki aðeins tíma að átta sig á stöðunni og bregðast við.

Höfn C: Nýr hafnarkantur og dýpkun voru gerð í samráði við Mánafossmenn og nýting þeirrar fjárfestingar minnkar, sama gildir um gámasvæði. Eimskip krafðist þess að ákvæði siglingaverndar yrðu uppfyllt og hættu svo að sigla. Það hefur verið aukning í skipakomum vegna hráefnis til rækjuvinnslu. Rækjuafurðir hafa farið með strandflutningaskipinu en fiskafurðir fara í vaxandi mæli með leiguskipum, gámaflæði hefur minnkað. Tap hafnarinnar af breyttu fyrirkomulagi gæti numið 6 til 8 m.kr. Það var áfall fyrir höfnina þegar hætt var að flytja afurðir framleiðslufyrirtækis á staðnum, á innanlandsmarkað, með skipum fyrir nokkrum árum en magnið var 20-40 tuttugu feta gámar á viku. Heildarniðurstaðan er sú að þetta breytta fyrirkomulag er ekki endalok fyrir höfnina en geri reksturinn erfiðari.

6 Almennt um sjóflutninga

Í samanburði við aðra flutningsmáta eru kostir sjóflutninga oftast nefndir þessir:

1. Skilvirkur og umhverfisvænn flutningamáti.
2. Mjög oft ódýrasta flutningaleiðin og oft fyrsti valkosturinn til þess að ná flutningum af yfirfullu vegakerfi viðkomandi svæða.
3. Mikilvæg leið til þess að koma flutningum til eyja og afskekktara staða.

Yfirlýst stefna ESB er að vinna gegn vexti landflutninga. ESB hefur því mikla trú á gildi sjóflutninga og ver árlega háum upphæðum til þess að ná sem mestum flutningum af yfirfullu vegakerfi álfunnar yfir á sjóinn og þá einnig lestir og innri vatnaleiðir. Sjóflutningar eiga sér mikla hefð í álfunni og standa nokkuð jafnfætis flutningum á vegum þegar litið er til heildarmagns flutninga í tonnkm.

Hvað Ísland varðar er dæmið ekki eins einfalt og hjá ESB. Þó svo að mörgum finnist nóg um umferðina í Reykjavík verður víst seint sagt að vegakerfið sé yfirfullt víða á landsbyggðinni. Sem dæmi má nefna að meðal ársdags umferðin (ÁDU) í Djúpinu er um 70 bílar á sólarhring. Varla munar því um nokkra bíla til viðbótar þó stórir séu. Jafnframt er hægt að nefna að þróunin virðist gengin miklu lengra hér á landi en í Evrópu þar sem reglubundnar áætlunarsiglingar á ströndina eru nú að mestu að líða undir lok. Þetta sem skoðað hefur verið í þessari skýrslu þ.e. að Eimskip skuli hætta reglubundnum strandflutningum er aðeins lokaskrefið í þróun sem átt hefur sér stað um áratugar skeið.

Margir þættir hafa eflaust ráðið þessari þróun, t.d. fólksfækkun, minni fjárfestingar og samþjöppun á landsbyggðinni, lítið flutningsmagn m.v. nýja tækni, bættar vegsamgöngur, betri og hagkvæmari bílar, minna birgðahald og sífellt meiri kröfur um hraða af hálfu neytenda og atvinnufyrirtækja eru eflaust stórir orsakavaldar. Hver þeirra skiptir mestu máli er ekki gott að segja en sem dæmi má nefna að þekkt er að þessi þróun hefur átt sér stað þrátt fyrir að strandflutningar hafi á vissum stöðum á landinu verið mun ódýrari kostur en landflutningar.

Annað sem nefna má er að margt bendir til þess að verðlagning sé ef til vill ekki réttlát. Til þess að skýra þetta má benda á að margir hafa orðið til þess að nefna að e.t.v. greiði landflutningarnir ekki réttan kostnað fyrir notkun sína af vegakerfinu og á sama hátt valdi samfélagslegum kostnaði þ.e. umhverfiskostnaði, tafakostnaði og slysakostnaði svo eitthvað sé nefnt sem greinin greiði ekki heldur rétt verð fyrir. Tölur frá Svíþjóð benda til þess að sjóflutningarnir greiði með gjöldum sem lagðar eru á greinina þar á landi nær að fullu þann samfélagslega kostnað sem greinin veldur en landflutningarnir greiði aðeins um helming þess kostnaðar. Hagfræðistofnun HÍ er einmitt um þessar mundir að vinna slíkt mat fyrir stofnanir samgönguráðuneytisins hvað Ísland varðar. Verði niðurstaða hennar með líkum hætti og í Svíþjóð vaknar spurningin um hversu við séum bættari. Er almennur vilji til þess að auka gjaldtöku á landflutningana þó réttlátt kunni að vera og þar með gera lífsskilyrðin verri á landsbyggðinni?

Leið ESB um þessar mundir er að styrkja sjóflutninga með ýmsum hætti sé á annað borð hægt að sanna að flutningar hafi færst af vegunum. Þessi verkfni eru m.a. TEN-transport sem er samgönguáætlun ESB, Short Sea Shipping, Marco Polo II og Motorways of The Sea. Er vilji til þess hér á landi að gera eitthvað svipað?

Sé lítið til þess hvers vegna við ættum að gera slíkt þá koma til skoðunar rökin að nýta fjárfestingar í höfnum og ná fram árangri í umhverfis- og umferðaröryggismálum. Hér verður ekki frekar fjallað um áhrif á sly, hávaða eða tafir, en vísað í staðinn til væntanlegrar skýrslu Hagfræðistofnunar sem áður var nefnd. Þess í stað verða umhverfismálin skoðuð sérstaklega með tilvísun til umfjöllunar framkvæmdastjórnar ESB og þá hvað sjóflutningar hafa almennt fram yfir landflutninga í þeim eignum miðað við fyrirfram gefnar forsendur vel að merkja. Ekki verður gerð tilraun til þess hér að meta þessi áhrif á neinn hátt því það er utan þessa verkefnis. Hér er því eingöngu um almennar upplýsingar að ræða sem rétt er að halda til haga.

Umhverfisþættir strandsiglinga í samanburði við flutninga á vegum

Í riti sínu um þróun sjóflutninga frá 1999² er greinargerð um umhverfisþætti sjóflutninga í samanburði við aðrar greinar samgangna. Eftirfarandi umfjöllun tekur mið af þeim texta, en er að vísu nokkuð stytta:

CO₂, CO, HC og sótagfirir

Orkunýting sjóflutninga er mun betri en landflutninga. Þegar að þetta er sagt þá er m.v. fyrirfram gefnar forsendur sbr. textaboxið í lok þessa kafla. Samanber þetta þá er útstreymi CO₂ sem er gróðurhúsalofttegund mun minna hvort sem mælt er á farþega eða tonnkm.

	Eldsneytiseyðsla g/tn.km	CO ₂ g/tn.km
Landflutningar	31,330	98,301
Sjóflutningar	4,828	15,45

Það sama á reyndar einnig við um CO, HC og sótagfirir (particulate emissions), sjá töflu hér að neðan.

NO_x, SO₂

Hvað köfnunarefnissamböndin varðar eða NO_x þá er útstreymi þeirra líka minna í sjóflutningum en í landflutningum þó munurinn sé ekki eins mikill.

Öðru máli gegnir um SO₂ sem er eitrað brennisteinssamband. Þar menga sjóflutningar miklu meira en landflutningar.

g/tn.km.	CO	HC	sótagfirir	NO _x	SO ₂
Landflutningar	0,479	0,227	0,078	0,978	0,031
Sjóflutningar	0,036	0,012	0,006	0,311	0,29

Í nýju yfirliti sínu um þróun strandflutninga sem gefið var út 2. júlí 2004³ kýs framkvæmdastjórn ESB að sýna meiri varkárni um yfirburði strandflutninganna á umhverfissviðinu en gert var í yfirlitinu frá árinu 1999. Þar kemur í Annex III eftirfarandi fram (stytta í lauslegri þýðingu):

Frá því að framkvæmdastjórnin setti fram staðhæfingar um umhverfisáhrif strandflutninga í skýrslu sinni frá 1999 hefur verið erfitt að ná fram nýjum upplýsingum en það sem fundist hefur virðist þó benda til þess að fullyrðingar um orkunýtingu og útstreymi CO₂ standist. Þrátt fyrir þetta virðast nýlegar heimildir

² Heimild: Communication from the Commission to the European Parliament, The Council, The Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: The development of Short Sea Shipping in Europe. COM(1999) 317 final).

³ Heimild: Communication from the Commission to the European Parliament, The Council, The Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: The development of Short Sea Shipping in Europe. COM(2004) 453 final.

benda til þess að með hreinni bílvélum og hvarfakútum fyrir stóra bíla séu landflutningar að bæta sig á vissum sviðum umhverfismálanna. Sem dæmi má nefna að svo virðist sem nýjustu EURO-bílvélarnar nái betri árangri í útstreymi sótagna og NOx en hægt er að ná í sjóflutningum við ríkjandi aðstæður.

Þrátt fyrir þetta og með tilliti til annars ytri kostnaðar eins og t.d. hávaða, slysa og tafa, virðast sjóflutningar enn hafa vinninginn og það þrátt fyrir að tekið sé tillit til væntanlegra tækniframfara í landflutningum. Framkvæmdastjórnin treystir sér því til að fullyrða að sjóflutningar eru umhverfisvænir en hægt er að gera betur og þá sérstaklega gagnvart mengandi efnun.

The basic assumptions used in the calculations are as follows:
Road: Vehicle weight categories: 5,5-36 tonnes; Representative speeds: rural areas 50 km/h, highways 80 km/h (emission factors speed dependent); Load carrying capacity: (Gross vehicle weight-1,5921)/1,3228; Loading factors 50% and 100%; Lower heating value of diesel 42,5 MJ/kg; Sulphur content in diesel 0,0005 kg/kg. Emission factors for a 36 t vehicle loaded 100% (COPERT methodology): fuel consumption: 350,908; CO₂: 1101,007; CO: 2,151; VOC (HC): 0,858; Particulate: 0,564; NO_x: 13,590; and SO₂: 0,351 g/km.
*Short sea shipping: Container and bulk ships in categories 5000-10.000 gt; Average service speeds 19,09 (container carrier) and 14,32 (bulk carrier) knots; Fraction of dead weigh available for freight: 0,95; Typical loading factors 65% and 100% for container carriers and 50% and 100% for bulk carriers; Energy consumption (tonnes a day) for container carriers: $EC=8,0552+0,00235*GT$ and for bulk carriers $EC=0,9724+0,0019*GT$; Assumed energy consumption reduction factor when running in ballast condition: 0,8; sulphur content of fuel 3%. Emission factors: CO₂: 3,2; CO: 0,0074; HC: 0,0024; Particulate: 0,0012; NO_x: 0,0645 (assuming 50/50 split between medium and slow speed diesel engines); and SO₂: 0,06 g/g fuel consumed.*

7 Niðurstöður

Helstu niðurstöður þessarar greinargerðar eru eftirfarandi:

- Akstur þungra bíla á vegakerfinu mun aukast um ca. 3 millj. km á ári eða u.þ.b. 2% og um ca. 0,15% af heildarumferð.
- Flutningar Eimskips innanlands munu dragast saman um 30 þús. tonn, eða 20% af því sem Mánafoss flutti áður, þegar Kísiliðjan í Mývatnssveit hættir starfsemi.
- Gera má ráð fyrir að slysum (þá er átt við eignatjón og slys á fólki) á vegum fjölgi um 10 á ári að meðaltali.
- Losun CO₂ eykst um 5.400 tonn á ári vegna áætlaðs aukins aksturs Eimskips en á móti minnkar losun CO₂ vegna niðurlagningar strandflutningaskipsins Mánafoss um 9.500 tonn á ári þannig að heildarlosun vegna þessara breytinga minnkar um tæplega 57%.
- Líftími vega á nokkrum flutningaleiðum styttist um 3-5 ár að meðaltali miðað við það sem annars hefði verið.
- Kostnaður Vegagerðarinnar við viðhald og endurnýjun vega eykst að meðaltali um a.m.k. 100 m.kr. á ári en á móti má reikna með að tekjur hennar af þungaskatti vegna viðbótaraksturs aukist um 80-120 m.kr. á ári.
- Áætlað tekjutap viðkomuhafna strandflutningaskipsins að útflutningshöfnum undanskildum er samtals rúmlega 77 m.kr. á ári en tekjuskerðingin mun að verulegu leyti koma beint niður á afkomu hafnanna þar sem kostnaður er að mestu fastur.
- Gert er ráð fyrir að nýting hafnarbakka sem Mánafoss notar í viðkomuhöfn verði á bilinu 12-18% lakari eftir breytingar.
- Vannýtt fjárfesting í höfnum gæti numið 200-300 m.kr. eftir breytingar.
- Orkunýting sjóflutninga er almennt mun betri en landflutninga.
- Leið ESB til eflingar sjóflutninga er að styrkja þá með margvíslegum hætti til þess að létta umferð af yfirfullu vegakerfi á meginlandinu.

Áhrifa aukins aksturs mun gæta mjög misjafnlega á vegakerfinu. Samkvæmt upplýsingum frá Eimskipi mun mesta fjölgun þungra bíla verða á leiðinni frá Reykjavík áleiðis norður í land en hlutfallslega mesta aukningin verður í Ísafjarðardjúpinu og víðar á Vestfjörðum. Áhrifin munu verða lítil sem engin á Suðurlandi og Austurlandi þar sem skip Eimskips munu áfram hafa viðkomu í höfnum á Austurlandi.

Vegakerfið er einnig misjafnlega í stakk búið til að mæta þeirri auknu umferð sem þessar breytingar munu valda. Þetta hefur þó engin úrslitaáhrif á umferð eða slit á vegakerfinu sem slíku heldur ber fremur að líta til þeirrar aukningar þungaumferðar sem orðið hefur á undanförunum árum. Vegakerfið í heild var víðast ekki hannað til að bera slíka umferð og ljóst að mjóir malarvegir t.d. á Vestfjörðum eru mun síður til þess fallnir að taka við aukinni þungaumferð heldur en t.d. Þjóðvegur 1 á leiðinni norður í land. Burtséð frá burðarþoli er flutningsgeta vegakerfisins utan höfuðborgarsvæðisins vannýtt og umrædd aukning þungaflutninga breytir litlu þar um.

Hafnirnar munu verða fyrir tekjutapi og nýting mannvirkja versna. Hvergi virðist höfn eða viðlegukantar verða algjörlega vannýttir, veruleg útgerð er á öllum stöðunum og

dæmi er um að bryggjupláss hafi sárlega vantað. Bjartsýni ríkir um að nýir flutningsaðilar komi að hluta eða öllu leyti í stað Eimskips. Þróun hefur verið í þá áttina að leiguskip komi og sæki afurðir til útflutnings.

Það virðist skipta sjávarútvegsfyrirtæki minna máli en iðnfyrirtæki að strandflutningar með skipum leggjast af. Stjórnendur iðnfyrirtækjanna hafa miklar áhyggjur af framhaldinu og hvort breytt fyrirkomulag leiði til hækkunar á flutningsgjöldum. Iðnfyrirtækin eru í harðri samkeppni og hækkun á kostnaði veikir samkeppnisstöðuna. Tenging iðnfyrirtækja á Norðvesturlandi við viðskiptavinum á Austurlandi og Vestfjörðum verður mun erfiðari. Hráefni til iðnaðarframleiðslu sem komið hafa sjóleiðina í sérhæfðum gámum verða nú að koma landleiðina og tómir gámar að flytjast suður með bílum.

Í þessari greinargerð hefur ekki verið lagt mat á þjóðhagsleg áhrif þessara aðgerða enda krefðist það mun nánari skoðunar, t.d. að farið yrði ofan í kjölinn á starfsemi fyrirtækja á þeim stöðum þar sem strandflutningaskipið hefur haft viðkomu. Hugsanleg keðjuverkandi áhrif þessara breytinga eru t.d. þau að fiskiskip hætti að landa í þessum höfnum og leiti frekar eftir því að landa í útflutningshöfnum sem hefði slæm áhrif á atvinnulíf á staðnum og þar með tekjur sveitarfélagsins og þróun búsetu á landsbyggðinni svo eitthvað sé nefnt. Sömu sögu er að segja um rekstur iðnfyrirtækja á landsbyggðinni sem sjá fram á stórauðinn flutningskostnað í kjölfar breytinganna með tilheyrandi lakari samkeppnisstöðu o.s.frv. Á hinn bóginn munu einhver sveitarfélög hugsanlega njóta góðs af aukinni aksturstíðni með varning og rekstur útflutningshafna mun e.t.v. styrkjast.

Tekið er undir tillögu samgönguráðuneytis og umhverfisráðuneytis sem lögð var fyrir ríkisstjórn í september síðastliðnum að skipuð verði nefnd undir forystu samgönguráðuneytis, með þátttöku fjármálaráðuneytis og umhverfisráðuneytis, sem verði falið að kanna þetta mál nánar og móta framtíðarstefnu stjórnvalda.