

Nd. **72. Frumvarp til laga** [67. mál]

um smíði nýs strandferðaskips fyrir siglingaleiðina Vestmannaeyjar—Þorlákshöfn.

Flm.: Ágúst Þorvaldsson, Björn Fr. Björnsson.

1. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að láta byggja nýtt strandferðaskip fyrir reikning ríkissjóðs.

Skipið skal vera 500—1000 rúmlestir að stærð, byggt til að vera í förum með fólk og farartæki. Einnig skal í skipinu vera farmrými og hluti þess búinn kæli-tækjum.

2. gr.

Skip það, er um ræðir í 1. gr., skal ríkissjóður reka, þannig að það verði í förum milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar og fari jafnan eigi minna en eina ferð hvora leið milli þeirra staða á dag.

3. gr.

Rekstur skipsins getur ríkisstjórnin falið Skipaútgerð ríkisins, sveitar- eða sýslufélögum þeim, einu eða fleirum, sem hagsmuni eiga sérstaklega tengda við greiðar samgöngur á þessari siglingaleið, eða hverjum þeim aðila öðrum, sem treysta má til þess að annast góða flutningaþjónustu á siglingaleið skipsins með sem hagkvæmustum hætti.

4. gr.

Til framkvæmda samkvæmt 1. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka lán allt að 10 millj. kr.

5. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar er $3\frac{1}{2}$ stundar sigling. Undanfarin sumur hefur strandferðaskipið Herjólfur haldið uppi siglingum á þeirri leið vikulega, en vegna ófullkominnar hafnar í Þorlákshöfn hafa þessar ferðir þó stundum fallið niður í óhagstæðum veðrum, og á vetrum hefur ekki þótt fært að halda uppi áætlunarferðum á þessari leið.

Þegar lokið er þeim áfanga hafnargerðar í Þorlákshöfn, sem nú stendur yfir, er hins vegar gert ráð fyrir því, að áætlunarsiglingar til Þorlákshafnar verði öruggar í flestum veðrum. Þar með opnast nýr möguleiki fyrir öruggum og þægilegum, daglegum samgöngum milli Vestmannaeyja og lands. Frá Þorlákshöfn til Reykjavíkur er svo aðeins einnar klukkustundar ferð um Þrengslavegin. Með þessum hætti stýttist ferðatíminn milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja úr 10 klst. í $4\frac{1}{2}$ klst.

Í Vestmannaeyjum eins og annars staðar á landinu verður það nú æ algengara, að menn eigi einkabíla, sem þeir vilja geta notað m. a. til skemmtiferða um landið

fyrir sig og fjölskyldur sínar, og annarra ferðalaga ýmiss konar erinda. Vestmanneyingar borga eins og aðrir landsmenn skatta og skyldur til þjóðvegakerfisins, þ. á m. á aðra milljón króna árlega í benzinskatta, en þeir hafa engin not af þjóðvegakerfinu, nema þeir séu tengdir því með öruggum áætlunarferðum á sjó. Það er því réttlætismál gagnvart þeim, að slíkum ferðum sé haldið uppi og aðflutningsmöguleikar fyrir bifreiðar nægir og góðir. Þá verður að leggja ríka áherzlu á góða aðbúð farþega í skipinu, og í því þarf einnig að vera nokkurt farmrými, og verður hluti þess að vera kældur, þannig að hentugt væri fyrir mjólkur- og matvælaflutninga.

Að undanfögnu hafa verið uppi háværar raddir um það, að ný skipulagning þurfi fram að fara á rekstri Skipaútgerðar ríkisins og í samræmi við það væntanlega einhverjar breytingar á skipakosti hennar. Allar slíkar breytingar þurfa fyrst og fremst að miða að því að bæta þá þjónustu, sem Skipaútgerðin veitir landsmönnum. En það er mat flutningsmanna þessa frumvarps, að sú breyting á skipakosti og þjónustu, sem hér er stefnt að, muni miða í þá átt.

Þótt telja verði líklegast, að Skipaútgerð ríkisins yrði falin útgerð skips þess, er þetta frumvarp fjallar um, þá vilja flutningsmenn þó halda opnum þeim möguleika, að öðrum aðila eða aðilum verði falinn rekstur þess, ef það þætti hagkvæmara.

Lánsheimild sú, sem gert er ráð fyrir til byggingar skipsins, er auðvitað ekki fullnægjandi til endanlegra greiðslna á byggingarkostnaði, en hún er miðuð við hugsanlegar þarfir á fyrstu stigum málsins, en síðar yrði að taka málið upp í sambandi við afgreiðslu fjárlaga.

Um nær tuttugu ára skeið bjuggu Vestmanneyingar við alveg ófullnægjandi samgöngur. Með tilkomu strandferðaskipsins Herjólf, árið 1959, sem byggt var til að annast siglingar milli Reykjavíkur, Vestmannaeyja og Hornafjarðar, var mikil bót á ráðin, þó að Herjólfur anni nú ekki lengur að fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru til samgangna milli Vestmannaeyja og lands, ásamt Hornafjarðarsiglingum. Er því nauðsynlegt að gera enn úrbót í samgöngumálum Vestmanneyinga, og hafnarbætur í Þorlákshöfn opna, eins og áður segir, nýja möguleika til að gera það. Vöxtur Þorlákshafnar sem verstöðvar og fiskiðnaðarbæjar mun einnig leiða til margvíslegra viðskipta milli þessara tveggja útvegsbæja Suðurlands, sem munu kalla á auknar samgöngur milli þessara staða, auk þess sem Þorlákshöfn verður með þessum hætti í þjóðbraut milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja.

Frumvarp samhljóða þessu var flutt á síðasta þingi af núv. flm. ásamt Karli Guðjónssyni, þáv. 6. þm. Sunnl.