

Svar

samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Ásmundi Friðrikssyni um Vestmannaeyjaferju.

1. *Hvernig sundurliðast 400 millj. kr. framlag sem veitt var á fjáráukalögum 2017 til að mæta ófyrirséðum kostnaði vegna slípptöku Herjólfss og leigu á ferju á meðan á viðgerð stóð? Hver er rökstuðningur fyrir hverjum lið?*

Í samgönguáætlun 2015–2018 var gert ráð fyrir slípptöku Herjólfss og gert ráð fyrir 79 millj. kr. kostnaði vegna þess á árinu 2017. Í fjárlögum ársins 2017 var hins vegar ekki veitt fjárveiting fyrir kostnaði vegna slípptöku sem var óhjákvæmileg.

Herjólfur var lengur í slipp í Danmörku í maí árið 2017 en áætlað var sem leiddi til útgjaldaaukningar. Orsökina var að óvænt kom í ljós bilun í niðurfærslugír. Ekki fengust varahlutir til viðgerðar og var því ákveðið að sérsníða varahluti og fresta viðgerð fram í september árið 2017 þegar áætlað var að varahlutir yrðu tilbúnir samkvæmt samningi. Samkvæmt samningi um rekstur Herjólfss milli Vegagerðarinnar og Eimskips ber Vegagerðinni að útvega Eimskipi annað hentugt skip þegar taka þarf Herjólf í slipp sem og vegna tjóna, viðhalds og annarra sambærilegra atvika. Í samræmi við það leigði Vegagerðin norsku ferjuna Röst í september til að leysa Herjólf af meðan á umræddum viðgerðum stæði. Heildarkostnaður Vegagerðarinnar vegna leigunnar á Röst var u.þ.b. 60 millj. kr.

Varahlutir bárust ekki á tilsettum tíma vegna vanefnda samningsaðila Eimskips og urðu því útgjöld Vegagerðarinnar vegna afleysingaskips enn meiri en áætlað hafði verið. Eimskip ber ábyrgð á atvikum sem þessum og í ljósi þess athugar Vegagerðin nú að sækja bætur til félagsins vegna afleysingakostnaðar við Herjólf.

Viðgerð á niðurfærslugír Herjólfss fór síðan fram í janúar árið 2018 og var afleysingaskip, ferjan Bodö, leigt á meðan. Kostnaður við leigu Bodö var u.þ.b. 80 millj. kr.

Hluti af fjárveitingunni rann síðan til þess að greiða niður halla á liðnum „Styrkir til ferja og sérleyfishafa“, sem hefur verið viðvarandi frá árinu 2011. Hallinn er tilkominn vegna fyrri slípptöku Herjólfss og kostnaðar vegna verðbótaákvæða á gildandi rekstrarsamninga en fjárlagaliðurinn var ekki verðbættur þessi ár.

Sundurliðun á 400 millj. kr. framlagi á fjáráukalögum 2017 má sjá í eftirfarandi töflu.

Tafla 1.

Leiga á Baldri vegna slípptöku Herjólfss í maí árið 2017	68 millj. kr.
Leiga á skipi haustið 2017	60 millj. kr.
Áætlaður kostnaður vegna leigu á skipi í janúar árið 2018	80 millj. kr.
Verðbætur á samninga, fyrri slípptaka o.fl.	192 millj. kr.
Alls	400 millj. kr.

2. *Hve háa fjárhæð mun ríkissjóður annars vegar og leigutaki hins vegar greiða vegna viðgerða skipsins þar til það hefur áætlunarferðir að nýju að lokinni viðgerð?*

Herjólfur er leigður til Eimskips á þurrleigu og samkvæmt ákvæðum þurrleigusamningsins ber Eimskip alla ábyrgð og kostnað af viðhaldi og viðgerðum skipsins á leigutímanum. Vegagerðin greiðir því ekkert fyrir nýlokna viðgerð á Herjólfvi.

Kostnaður Eimskips vegna viðgerðarinnar á skipinu liggur ekki enn fyrir.

3. *Hve háar fjárhæðir hefur annars vegar ríkissjóður og hins vegar leigutaki Herjólfss greitt vegna slíptöku og viðhalds skipsins árlega sl. fjögur ár og hvernig sundurliðast þær?*

Vegagerðin hefur borið eftirfarandi kostnað af viðhaldi, viðgerðum og endurbótum Herjólfss undanfarin fjögur ár:

Tafla 2.

2017	0 kr.
2016	0 kr.
2015	0 kr.
2014	96 millj. kr. á þáverandi gengi

Kröfur Evrópusambandsins um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum eiga við um Herjólf. Eftir að Herjólfur var tekinn í slipp árið 2015 kom í ljós að gera þyrfti breytingar á skipinu þannig að það uppfyllti kröfur um a.m.k. eins hólfs lekastöðugleika að viðbættum kröfum Stokkhólms-samþykktarinnar um sjó á dekki í löskuðu ástandi. Þessar kröfur þyrfti að uppfylla ekki síðar en 1. október 2015. Það var nauðsynlegt til að skipið gæti þjónað á hafsvæðum B, þ.e. á leiðinni milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar og á leiðinni milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar frá 1. október til 30. apríl. Árið 2014 var skipið tekið í slipp í Svíþjóð og sett var upp „flóðhlið“ á ekjudekki Herjólfss til að uppfylla umræddar kröfur. Vegagerðin lét einnig hallaprófa skipið í kjölfarið og útbúa ný stöðugleikagögn.

Samtímis voru gerðar nokkrar breytingar á skrokki Herjólfss í samræmi við meðmæli smíðanefndar nýrrar Vestmannaeyjaferju. Kostnaður Vegagerðarinnar við endurbætur skipsins sundurliðast þannig:

- 470.630 norskar krónur: lekastöðugleikaútreikningar, hönnun flóðhliðs, hallaprófun, ný stöðugleikagögn o.s.frv., Polarkonsult AS.
- 218.000 evrur + 9.410 evrur: kaup á flóðhliði frá MacGregor í Svíþjóð/Króatíu.
- 1.425.450 sænskar krónur: uppsetning á flóðhliði og búnaði þess ásamt afleiddum breytingum á stálvirki, röra- og raflögnum o.s.frv., Öresund DryDocks AB.
- 82.108 sænskar krónur: aðstoð við hallaprófun, Öresund DryDocks AB.
- 470.200 sænskar krónur: breytingar á skrokki undir sjólinu að beiðni smíðanefndar, Öresund DryDocks AB.
- Þátttaka Vegagerðarinnar í slippkostnaði, olúkostnaði við siglingu til og frá viðgerðastöð, ráðgjöf og stjórnun, áætlað 19 millj. kr.

Allt viðhald og viðgerðir á umræddum fjórum árum, þar með talin taka skipsins í slipp í Svíþjóð árið 2014, er samkvæmt leigusamningi á ábyrgð og kostnað leigutaka, Eimskips. Vegagerðin hefur ekki upplýsingar um viðhaldskostnað leigutaka vegna Herjólfss. Samkvæmt samningnum útvegar Vegagerðin leiguskip þegar Herjólfur fer í slipp og eru leigugreiðslur

vegna leigu á Baldri við tvær síðustu slíptökur Herjólfss á verðlagi viðkomandi árs eftirfarandi:

Tafla 3.

2014	58,2 millj. kr.
2017	68,0 millj. kr.

4. *Hve háa fjárhæð greiddi ríkissjóður til leigutaka árin 2016 og 2017 umfram samþykkt framlög á fjárlögum til reksturs ferjunnar?*

Tafla 4.

	2016	2017
Grunnstyrkur til Eimskips	741,2 millj. kr.	787,5 millj. kr.
Annar kostnaður vegna Herjólfss	38,5 millj. kr.	167 millj. kr.
Alls vegna Herjólfss	779,7 millj. kr.	954,5 millj. kr.
Skortur á fjárveitingu – ferjuliður í heild	155,6 millj. kr.	1,9 millj. kr.
Halli vegna Herjólfss	96,5 millj. kr.	1,2 millj. kr.

Halli var á viðfanginu „Styrkir til ferja“ bæði árin 2016 og 2017 en hlutdeild reksturs Herjólfss er metinn vera um 62% af heildarfjárhæð styrkja til ferja. Kostnaður við leigu skips í janúar 2017 vegna viðgerðar á Herjólfvi verður bókaður á árinu 2018 og er ekki í tölum ársins 2017.

5. *Hvers vegna hefur hönnun nýrrar Vestmannaeyjaferju verið breytt á smíðatímanum þrátt fyrir að fullyrt hafi verið að nýjustu breytingar takmörkuðu hæfni skipsins til siglinga í Landeyjahöfn? Hver greiðir fyrir breytingar á skipinu?*

Gerðar voru breytingar á skipinu vegna þess að skipið reyndist þyngra en smíðalýsing gerði kröfu um. Ferjan var lengd til að tryggja að djúprista hennar héldist innan samningsmarka. Stefni ferjunnar var breytt, m.a. til að minnka mótstöðu hennar í sjó. Með þessum breytingum eykst siglingahraði ferjunnar til samræmis við það sem samið var um. Kostnaður vegna þessara breytinga fellur á skipasmíðastöðina. Talið er að breytingin hafi ekki áhrif á hæfni ferjunnar til siglinga í Landeyjahöfn.

6. *Hvaða áhrif hefur aukinn fjöldi og þyngd rafgeyma á djúpristu og ganghraða ferjunnar sem verður að fullu rafdrifin og hver er kostnaðurinn vegna þessa?*

Áætlaður kostnaður við að breyta ferjunni úr tvínnferju í að geta verið að fullu rafdrifin er um 350 millj. kr. Við það bætist kostnaður í landi sem er metinn álíka hár. Heildarkostnaðurinn er því áætlaður um 700 millj. kr. Djúprista ferjunnar eykst vegna fleiri rafgeyma. Á móti kemur að skipið þarf að bera mun minna af brennsluolíu. Þannig verður djúprista skipsins svipuð. Áætlað er að skipið risti um 4 sm meira vegna rafgeymanna sé eingöngu litið til þeirra.

7. Hverjar eru aðrar helstu breytingar sem gerðar hafa verið á hönnun nýrrar Vestmannaeyjaferju frá því að smíði skipsins var boðin út, hverjar eru ástæður hvernar breytingar og hvað kostar hver breyting?

Kostnaður við að breyta ferjunni úr tvinnferju í tvinn tengil, þ.e. „plug-in-ferju“, er um 2,7 millj. evra, eða 338 millj. kr. Kostnaður vegna annarra aukaverka er 163 þúsundir evra eða um 20 millj. kr. Heildarkostnaður vegna breytinga til dagsins í dag er því um 2,76 millj. evra eða um 358 millj. kr. Þetta er sundurliðað nánar í eftirfarandi töflu.

Tafla 5. Vestmannaeyjaferja – aukaverk (21. febrúar 2018).

VO-nr.	Dags. (samþykkt)	Lýsing	Upphæð	Staða
01	25.5.2017	Rafmagnsskápar og stjórnkerfi fyrir rafdrifna ferju til að tryggja að unnt verði að breyta henni í rafmagnsferju síðar.	218.218,00 €	Samþ.
02	6.9.2017	Spilbúnaður endurbættur í samræmi við óskir áhafnar o.fl. Bætt við spilum, stjórnbúnaði og togböndum.	23.298,00 €	Samþ.
03	31.8.2017	Hagkvæmnirannsókn fyrir væng á skut, hönnun á væng og straumfræðilíkan. Rannsókn til að draga úr hreyfingu ferju.	26.660,00 €	Samþ.
04	24.1.2018	Stækka rafhlöðukerfi um 2.300 kW og breyting á DNVGL-flokkun í rafdrifna ferju. Gera ferju rafmagnsknúna og lækka þannig rekstrarkostnað og gera hana umhverfisvæna.	2.482.785,75 €	Samþ.
05	26.10.2017	Uptaka á smíð ferjunnar. Þriggja til fjögurra mínútna myndband um smíði ferjunnar. Heimildir.	6.896,00 €	Samþ.
06	11.1.2018	Búnaði til að mæla hreyfingu ferjunnar, djúpristu og halla bætt við. Upplýsingagjöf til skipstj.	70.212,53 €	Samþ.
07	11.1.2018	Breytingar á stjórnbúnaði skrófu í kjölfar prófana á stjórnbúnaði. Auðvelda stýringu skrófu.	1.666,00 €	Samþ.
08	25.1.2018	Breyting á spennubreyti fyrir landrafmagn. Mistök í verklýsingu.	1.720,00 €	Samþ.
09	8.2.2018	Hvíldarstofu frammi í skipt í tvennt. Gefur möguleika á að bæta við kojum.	21.715,00 €	Samþ.
10	11.12.2017	Quastor-hugbúnaður vegna viðhaldskerfis. Mál rekstraraðilans. Upphæð 11.765 €.		Hafnað
11	4.1.2018	Breyting á DGPS-búnaði svo að hægt sé að taka við RTK-merki úr landi frá núverandi búnaði. Staðsetning ferju. Ætlunin var að nota búnaðinn úr Herjólfí.	11.104,75 €	Samþ.
12	8.12.2017	Stefni skips breytt og ferja lengd um u.þ.b. 1,8 m. Draga úr djúpristu og auka siglingahraða.	- €	Samþ.

Samtals: 2.864.276,03 €

Heildarkostnaður var 358 millj. kr., þar af vegna rafmagnsferju 338 millj. kr., og því annað 20 millj. kr.

Ath.: Liðir 01 og 04 eru vegna breytinga á ferju í rafmagnsferju, alls 2.701.004 €, um 338 millj. kr.

Heimild: Vegagerðin (unnið af SÁG/SV)

8. *Hve mikið mun árlegur rekstrarkostnaður skipsins aukast eða minnka vegna þeirra breytinga sem gerðar hafa verið á hönnun og vélum þess?*

Almennur rekstrarkostnaður mun lækka verulega við að breyta ferjunni úr olíuknúnu skipi í rafmagnsknúið skip. Ferjan getur aðeins siglt á rafmagni milli Vestmannaeyja til Landeyjahafnar og verður að mestu knúin olíu ef sigla þarf til Þorlákshafnar. Miðað við verðmun á olíu og rafmagni í dag má ætla að árlegur rekstrarkostnaður lækki um 60 millj. kr. Þá þarf að endurnýja hleðslubúnað á 6–10 ára fresti. Á móti kemur að slit véla verður minna og notkun smurolíu verður minni. Að teknu tilliti til þessa er það mat Vegagerðarinnar að árlegur sparnaður gæti verið um 40 millj. kr. á ári.

9. *Hvað nema tafagreiddslur vegna seinkunar á afhendingu skipsins hárrí fjárhæð samkvæmt útboðsgögnum og verksamningi um skipið miðað við nýjustu afhendingaráætlun?*

Afhenda á ferjuna eigi síðar en 22. ágúst 2018. Fyrstu 30 dagana verður dagsektum ekki beitt. Dagsektir reiknast fyrst frá 21. september 2018. Þær yrðu 25 þúsund evrur fyrir hvern dag fyrstu 90 dagana. Eftir það yrðu dagsektirnar 15 þúsund evrur á dag. Samkvæmt samningi er þak á dagsektum 2.850.000 evrur.