

## Tillaga til þingsályktunar

### um kaup á nýrri Breiðafjarðarferju.

Flm.: Eyjólfur Ármannsson, Ásthildur Lóa Þórsdóttir, Guðmundur Ingi Kristinsson  
Inga Sæland, Jakob Frímagn Magnússon, Tómas A. Tómasson,  
Ásmundur Friðriksson, Bjarni Jónsson.

Alþingi ályktar að fela innviðaráðherra að láta kaupa nýja ferju sem verði notuð í reglulegum ferjusiglingum á Breiðafirði. Ferjan uppfylli nútímakröfur um öryggi og þægindi í farþegaflutningum og geti sinnt vöruflutningum fyrir atvinnulíf og íbúa á Vestfjörðum og við Breiðafjörð. Kannaðir verði möguleikar á að ferjan verði knúin með endurnýjanlegum orku-gjöfum. Vegagerðin hafi virkt samráð við sveitarfélög á Vesturlandi og Vestfjörðum um hvaða kröfur ferjan skuli uppfylla. Þar til ný ferja verður tekin í notkun skuli nýta skipið Herjólf III, skráningarnúmer 2164, í reglulegum ferjusiglingum á Breiðafirði. Eins fljótt og auðið er, og eigi síðar en í júní 2022, skuli hefja framkvæmdir á hafnarmannvirkjum á ferju-leið til að tryggja að Herjólfur III geti tekið við ferjusiglingum sem fyrst.

#### Greinargerð.

Frá árinu 1924 hefur Breiðafjarðarferjan Baldur og forverar hennar með sama nafni sigt reglulegar ferjusiglingar um Breiðafjörð. Ferjan gegnir mikilvægu hlutverki í samgöngum á milli Snæfellsness og Vestfjarða og fyrir Breiðafjörð en Baldur er afar mikilvægur fyrir byggð í Breiðafirði, í Flatey og öðrum eyjum. Hann myndar auk þess mikilvæg tengsl milli byggða á Snæfellsnesi, Breiðafirði og Vestfjörðum sem íbúar njóta góðs af.

Undanfarin ár hefur verið ráðist í ýmsar úrbætur á vegakerfinu á Vestfjörðum og útlit er fyrir frekari úrbætur á næstu árum. Engu að síður hefur mikilvægi Baldurs ekki minnkað og jafnvel má færa rök fyrir því að ferjuleiðin sé orðin mikilvægari en nokkru sinni fyrr. Uppgangur ferðaþjónustunnar síðasta áratug skilaði þjóðinni verulegum ábata og mikil uppbygging hefur átt sér stað í ferðaþjónustu á Vesturlandi og Vestfjörðum. Baldur skiptir miklu máli fyrir ferðaþjónustu á svæðinu. Á ferjuleiðinni eru margir áfangastaðir sem vekja áhuga ferðamanna. Flatey er orðin vinsæll áfangastaður fyrir ferðamenn og Brjánslækur er í næsta nágrenni við margar náttúruperlur, eins og friðlandið í Vatnsfirði, Rauðasand, Dynjanda og Látrabjarg. Þá eykur ferjuleiðin einnig aðdráttarafl Snæfellsness þar sem ferðamenn geta þá farið hringinn um Snæfellsnes og í kjölfarið ferðast með Baldri til Vestfjarða.

Nú þegar Dýrafjarðargöng eru komin í notkun og lagningu nýs vegar um Dynjandisheiði er lokið er fyrirsjáanlegt að Ísfirðingar, Bolvíkingar o.fl. muni aðallega aka þá leið suður til Reykjavíkur. Mikilvægt er að þeir geti þá valið milli þess að aka Barðaströndina eða taka Breiðafjarðarferjuna Baldur. Að sigla með Baldri yfir Breiðafjörð eru mikil þægindi og sparar um þriggja tíma lýjandi akstur.

Baldur, brúin til Vestfjarða, á sér langa sögu og er ferjan ein af elstu ferðaþjónustufyrirtækjum landsins. Saga Baldurs hófst fyrir 97 árum eða 1924 þegar Guðmundur Jónsson frá Narfeyri keypti gamlan bát til flutninga á farþegum og vörum.

Ferjan sem er í notkun í dag var keypt notuð frá Noregi til að geta sinnt betur þungaflutningum. Ferjan á undan henni var keypt notuð frá Hollandi. Aðstaða fyrir farþega var mun betri í eldri ferjunni. Hvað varðar aðstöðu og þægindi fyrir farþega er sigling með núverandi Baldri líkt og að fara áratugi aftur í tímann. Gamaldags gluggalaus matsalur er niðri í kili og gömul, slitin, óþægileg sæti undir brú. Núverandi Baldur stenst engan veginn nútímakröfur um þægindi í farþegaflutningum og er í engu sambengi við það að ferðaþjónusta er í dag mikilvægasta atvinnugrein þjóðarinnar. Ný og nútímaleg Breiðafjarðarferja fyrir farþega og þungaflutninga er eðlileg afmælisgjöf á 100 ára afmæli Baldurs árið 2024.

Fleiri atvinnugreinar en ferðaþjónustan njóta góðs af reglulegum ferjusiglingum um Breiðafjörð. Laxeldi er nú hornsteinn atvinnulífs á Vestfjörðum og á degi hverjum eru hátt í 100 tonn af laxi flutt suður. Útflutningsverðmæti eldisafurða námu 29,3 milljörðum kr. á árinu 2020. Útflutningur á eldisafurðum hefur aldrei verið meiri, sama til hvaða mælikvarða er litið, hvort sem það er í krónum, erlendri mynt eða tonnum.<sup>1</sup> Hluttur Vestfjarða var rúmlega 50% í útflutningsverðmæti eldisafurða árið 2020, um 15 milljarðar kr. Fiskeldi á Vestfjörðum skilar milljörðum króna í þjóðarþúið og innan fimm ára mun ársframléiðsla fara yfir 50 þúsund tonn, helmingi meira en nú. Flutningar afurða og aðfanga munu því stórukast og vegakerfið þarf að taka mið af því. Miklu skiptir að fersk afurð skili sér á áfangastað sem fyrst. Það getur tvöfaldað flutningstíma ef ferjusiglingar liggja niðri. Því er afar mikilvægt að ferjusiglingar séu reglulegar og öruggar og ferjan anni eftirspurn.

Því miður er það svo að Baldur hentar ekki lengur til að sinna ferjuleiðinni. Ferjan hefur ekki varavél, sem þykir tímaskekkja í dag, og hefur oftast en einu sinni þurft aðstoð við að komast í land vegna vélarbilunar. Nauðsynlegt er að tryggja öryggi farþega betur en svo. Þá er lestin ekki nógu stór til að anna eftirspurn laxeldisfyrirtækja sem hamla uppbyggingu laxeldis á Vestfjörðum. Íbúar á Vestfjörðum og Vesturlandi hafa ítrekað bent stjórnvöldum á nauðsyn þess að tryggja öruggar ferjusiglingar á Breiðafirði sem anni eftirspurn.

Fjórðungssamband Vestfjarða ályktaði á Fjórðungspingi hinn 23. október sl. að nauðsynlegt væri að endurnýja Baldur. Í ályktuninni kemur fram að ferjan sé grunnstoð í samgöngum á Vestfjörðum nú þegar séð er fram á heilsárssamgöngur milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða með framkvæmdum á Dynjandisheiði. Í ályktuninni er lagt til að strax verði gerðar breytingar á hafnarmannvirkjum svo að hægt verði að nota gamla Herjólf í ferjusiglingar þar til ný ferja kemur til landsins. Ekki dugi að bíða þar til samningur um ferjusiglingar rennur út í maí 2022. Í ályktuninni kemur einnig fram að nauðsynlegt sé að ljúka við gerð viðbragðsáætlunar vegna ferjuslysa á Breiðafirði.<sup>2</sup> Stykkishólmur hefur einnig ályktað um mikilvægi þess að endurnýja Breiðafjarðarferjuna sem fyrst og að niðurstaða liggja fyrir í málinu áður en samningur um rekstur ferjunnar rennur út næsta vor.

Vegagerðin greindi frá því í sumar að þrátt fyrir ítarlega leit hafi ekki fundist skip til að leysa Baldur af hólmi til skemmri tíma. Samkvæmt Vegagerðinni þyrfti að gera breytingar á hafnarmannvirkjum til að taka aðra ferju í notkun. Þau hafi verið sérsniðin að gamla Baldri og síðan aðlöguð að núverandi Baldri. Miðað við þörf á aukinni flutningsgetu þurfi að breyta þeim.<sup>3</sup> Vegagerðin hefur lokið við þarfagreiningu vegna ferjusiglinga um Breiðafjörð. Samkvæmt henni er reiknað með að þungaflutningar um Breiðafjörð muni aukast úr 35 þúsund

<sup>1</sup> Sjá Radarinn – mælaborð sjávarútvegsins. Vefsíða: Útflutningur fiskeldi – Mælaborð sjávarútvegsins (radarinn.is): <https://radarinn.is/Fiskeldi/Utflutningur>

<sup>2</sup> <https://www.vestfiridir.is/static/files/Sveitarstjornarmal/FV/Fjorungsting/66thing/Haust/samthykktar-alyktanir-uppfaert-66.-fjorungstings-haust-.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.ruv.is/frett/2021/10/07/fundu-ekkert-skip-til-ad-leysa-baldur-af-holmi>

tonnum árlega í 58 þúsund tonn á næstu 5 árum. Áætlað er að ný ferja muni kosta 4,5 milljarða kr. í smíðum en til samanburðar kostaði nýr Herjólfur 6 milljarða kr.<sup>4</sup>

Flutningsmenn þessarar tillögu eru sammála ályktun Fjórðungssambands Vestfjarða. Ný ferja myndi stuðla að atvinnuuppbyggingu á Vestfjörðum, auka samgönguöryggi og minnka umferðarálag á þjóðvegum. Nauðsynlegt er að grípa til aðgerða strax til að tryggja öruggar ferjusiglingar á Breiðafirði. Því er lagt til að Alþingi feli ráðherra að útvega nýja ferju sem uppfylli nútímakröfur og anni eftirspurn. Einnig skuli hefja strax vinnu við að breyta hafnar-mannvirkjum. Þá skuli nýta gamla Herjólf til ferjusiglinga þegar búið er að aðlaga hafnar-mannvirki og þangað til ný ferja verður tekin í notkun. Baldur á 100 ára afmæli árið 2024. Von flutningsmanna er sú að afmælisgjöfin, ný ferja, berist sem fyrst.

---

<sup>4</sup> <https://www.ruv.is/frett/2021/10/31/reikna-med-ad-ny-breidafjardarferja-kosti-45-milljard>