

Minnisblað

SAMANTEKT UM STÖÐU MÁLA HVAÐ NÝSMÍÐI
VESTMANNAEYJAFERJU VARÐAR

Tekið saman fyrir bæjarráð

Fyrir skömmu heimsóttu hönnuðir nýrrar Vestmannaeyjaferju Vestmannaeyjabæ og áttu þar m.a. fund með bæjarfulltrúum. Í framhaldinu var svo haldinn borgarafundur í Vestmannaeyjum til að kynna stöðu mála. Í framhaldi óskuðu bæjarfulltrúar eftir því að tekið yrði saman minnisblað vegna stöðu mála. Minnisblaðið er því að nokkru leiti samantekt af þeim upplýsingum sem fram komu á þessum tveimur fundum og öðrum þeim upplýsingum sem Vestmannaeyjabær býr yfir.

Kostnaður við rekstur:

Í dag er staðan sú að rekstur Herjólfur tekur til sín um 971 milljón. Sú ferja sem nú er verið að hanna mun hinsvegar kosta um 570 milljónir í rekstri. Mestu ræður í þeim samanburði að dýpkunarkostnaður fyrir hið nýja skip er um 140 milljónum lægri, olíukostnaður um 134 milljónum lægri og áhafnakostnaður um 77 milljónum lægri.

MEÐ NÝRRI FERJU
FÆST UM 400
MILLJÓNA
HAGRÆÐING Á ÁRI

		Herjólfur				Ný Vestmannaeyjaferja				Mismunur
		Magn	Ein		Kostnaður (m.kr.)	Magn	Ein		Kostnaður (m.kr.)	
Dýpkun	m ³	300.000			300	150.000			160	140
Oliukostnaður										
Siglingar	klst.	2.500 KW	7.500.000		295	2.150 KW	3.870.000			
Bið	klst.	4.500 KW	924.000		295	4.850 KW	727.500			
Heildarorka	Kr/kW	35 KW	8.424.000		295	35 KW	4.597.500		161	134
Áhöfn	mannár	36 KW	8.500.000		306	27 KW	8.500.000		230	77
Viðhaldskostnaður					50				20	30
Víkingur					20					20
Annar rekstrarkostnaður óbeyttur og sá sami										0
					971				570	400

Kostnaður við fjármögnun:

Vestmannaeyjabær býr ekki yfir upplýsingum um á hvaða kjörum íslenska ríkið fjármagnar verkefni sem það sem hér um ræðir. Til að átta sig á árlegum kostnaði við nýsmíði hefur Vestmannaeyjabær reiknað út kostnaðinn við 100% lántöku. Áætlaður kostnaður við nýsmíði Herjólfur eru um 4 milljarðar. Ef miðað er við 4ra milljarða króna lán til 20 ára á 3,55% vöxtum má gera ráð fyrir að árlegur kostnaður við vexti og afborganir sé um 282 milljónir. Sé miðað við að lánið sé með 2,55% vöxtum yrðu árlegar greiðslur um 258 milljónir.

Árlegur kostnaður við fjármögnun smíðinnar er sem sagt sennilega nærri 270 milljónum. Tilkoma smíðinnar sparar ríkinu á móti um 400 milljónir.

Mismunurinn á kostnaði við smíðina og rekstrarhagræðingin sem af því hlýst er sem sagt um 130 milljónir á ári sem hægt væri að nýta til að bæta þjónustu og auka öryggi.

Þessir útreikningar hafa verið lagðir fyrir Innanríkisráðherra sem og Fjármálaráðherra. Þá hefur þingmönnum Sudurkjördæmis verið kynntar þessar forsendur.

NÝ FERJA KOSTAR
UM 270 MILLJÓNIR
Á ÁRI (VEXTIR OG
AFBORGANIR)

NÝ FERJA SPARAR
UM 130 MILLJÓNIR
Á ÁRI.

Tekjur og samfélagslegt mikilvægi:

REKSTUR
HERJÓLFS ER
GJALDEYRIS-
SKAPANDI

Seinasta heila árið sem Herjólfur gekk í Þorlákshöfn ferðudust um 127 þúsund farþegar með skipinu. Þrátt fyrir verulegar frátafir í siglingum Herjólfs það sem af er árs er allt útlit fyrir að fjöldi farþega í ár fari yfir 300 þúsund. Ekki þarf að efast um þjóðhagslegt mikilvægi þessara siglinga. Þar ræður mestu auðveldað aðgengi atvinnulífs Vestmannaeyja að þjónustu og markaði sem og vaxandi ferðaþjónusta. Ástæða er til að benda á að atvinnulífið í Vestmannaeyjum snýst fyrst og fremst um ferðaþjónustu og sjávarútveg. Hvoru tveggja eiga það sammerkt að vera afar háð samgöngum og vera gjaldeyrisskapandi fyrir þjóðina. Hvað varðar tengsl almennra lífsgæða bæjarbúa og samgangna er óþarft að fjölyrða. Öllum mega vera ljós þau tengsl.

Fjárlög og tímarammi

HIN NÝJA FERJA Á
AÐ GETA VERIÐ
TILBÚIN 2016.

Samgöngufirvöld hafa ítrekað kynnt tímaramma verkefnisins. Hann gerir ráð fyrir því að hönnun ljúki í byrjun árs 2015 og þá verði smíði boðin út. Gangi það edlilega fyrir sig ætti smíði að geta hafist vor 2015 og henni að vera lokið í árslok 2016. Það er þó edlilega háð fjármögnun verkefnisins.

FJÁRMÖGNUN ER
EKKI TRYGGÐ.

Nýsmíði Vestmannaeyjaferju kom edlilega til tals á fundi bæjarfulltrúa með þingmönnum kjördæmisins í nýliðinni kjördæmaviku. Þar kom fram að enn væri ekki tryggt að fjármagn fengist til nýsmíðinnar. Ráðherrar í þingmannaliði sóru þó að þetta verkefni myndi ekki stranda á fjármögnun. Öllum væri ljóst mikilvægi þess.

Hin nýja ferja

SÉRHÖNNUÐ TIL
SIGLINGA Í
LANDEYJAHÖFN

Hin nýja ferja er fyrst og fremst hönnuð til að halda uppi heilsárssiglingum til Landeyjahafnar. Höfuðáhersla er lögð á að skipið geti með öryggi siglt í 3,5m öldu, í sterkum straum og vindi þrátt fyrir grunnsævi í Landeyjarhöfn. Eðli málsins samkvæmt er því höfuð áhersla lögð á stefnufestu í erfiðu sjólagi, litla vindmótstöðu og framúrskarandi stjórn hæfni. Lagt er upp með snúningsskrúfur sem gefa skjót viðbrögð og hraðabreytingar

STÆRDIN ER
TAKMARKANDI
ÞÁTTUR. STÆRRA
SKIP MERKIR AÐ
SJALDNAR ER
SIGLT Í
LANDEYJAHÖFN

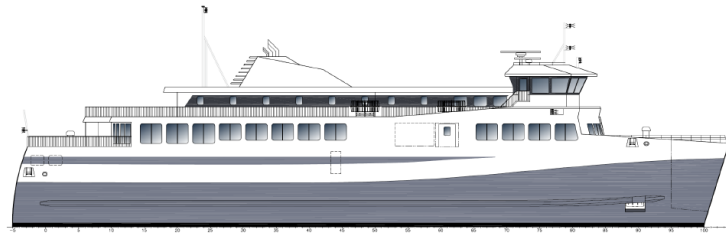
Vegna þessara áhersla er stærð skipsins takmarkandi þáttur. Tilraunir sem gerðar voru í siglingaherminni í Danmörku, m.a. með þátttöku reynds skipsstjóra af Herjólfu sýndi svo ekki varð um villst að eftir því sem skipið væri lengra, þeim mun fleiri daga myndi það þurfa að sigla í Þorlákshöfn á hverju ári.

Í ljósi þess að álagið á skipið er mikið má ljóst vera að gera þarf nokkrar ráðstafanir til að tryggja að það geti siglt sem flestar ferðir á hverjum degi. Því er allt kapp lagt á hagkvæmni í siglingum (til að hægt sé að fara sem flestar ferðir fyrir það fjármagn sem er til að spila úr), fljóta lestun og losun farþega og bifreiða, sveigjanlegt farþegarými bæði fyrir sumar og vetur. Ástæða er til að taka fram að rétt eins og í tilviki Herjólfs er mögulegt að fjölga farþegum yfir sumartímam á álagstímum. Forsendur til slíks eru allar hinar sömu hjá báðum skipum.

Auk þess er lögð áhersla á gott aðgengi fyrir alla farþega, fatlaða, börn og svo framvegis, sem og opna sali fyrir farþega með góðu útsýni.

**SKIPIÐ VERÐUR
BÚIÐ TIL
SIGLINGA Í
ÞORLÁKSHÖFN**

Þrátt fyrir þessa áherslu á siglingar í Landeyjahöfn og viðbrögð þar að lútandi má ljóst vera að í einhverjum tilvikum mun hin nýja ferja þurfa að sigla til Þorlákshafnar. Skipið er því vel búið til slíkra siglinga m.a. með káetu fyrir sjúkraflutninga, 30 til 40 kojur fyrir farþega og góðri veitingasölu.

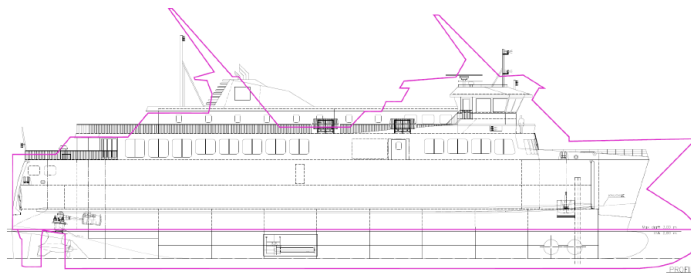


Mesta lengd, Loa	64,68 m	Farþegar	390
Lóðlínulengd, Lpp	59,92 m	Fólksbifreiðar	60
Breidd, Bm	15,10 m	Flutningabifreiðar	5
Hönnunardjúprista	2,80 m	Lengd akreina	280 m

**NÝJA FERJAN ER
MINNI EN TEKUR
AÐEINS FLEIRI
FARÞEGA OG BÍLA
Í HVERRI FERÐ.**

Samanburður á nýrri ferju og Herjólfu

Hin nýja ferja er á alla kannta minni en núverandi Herjólfur. Mesta lengd hennar er 64,68 á meðan mesta lengd Herjólfis er 70,50 m. Á sama hátt er breidd hennar um 90 cm minni. Djúprista nýju ferjunar er 2,8 metrar en djúprista Herjólfis er 4,3 metrar. Ganghraði skipanna tveggja er hinn sami. Hin nýja ferja ber lítilega meira en núverandi Herjólfur í hverri ferð. Á það bæði við um farþega og bíla.



Mesta lengd, Loa	64,68 m	Mesta lengd, Loa	70,50 m
Breidd, Bm	15,10 m	Breidd, Bm	16,00 m
Djúprista	2,80 m	Djúprista	4,20 m
Farþegar	390	Farþegar	388
Fólksbifreiðar	60	Fólksbifreiðar	56
Brúttónn	2.950 GT	Brúttónn	3.354 GT

Flutningsgeta

**BRUGÐIST
VERÐUR VIÐ
TAKMARKAÐRI
FLUTNINGSGETU
MEÐ FLEIRI
FERÐUM.**

Eins og komið hefur fram er stærð hins nýja skips takmörkuð þar sem stærra skip hefði þau áhrif að það þyrfti í fleiri tilvikum að sigla í Þorlákshöfn. Eftir sem áður er öllum sem að verkefninu koma ljóst að burðargeta hins nýja skips þarf að vera meiri en nú er hjá Herjólfu. Af þeim sökum er kapp lagt á að tryggja að skipið geti siglt að minnsta kosti 8 ferðir á dag fyrir minni kostnað en Herjólfur siglir 5 ferðir á dag og innan sama tímaramma.

Innan sama tíma og fyrir mun lægri kostnað getur því hin nýja ferja farið 8 ferðir á dag. Í þeim getur hún flutt 480 bíla (Herjólfur getur flutt 280 bíla í 5 ferðum) og 3120 farþega (Herjólfur getur flutt 1940 farþega í 5 ferðum). Hin nýja ferja er enn fremur hönnuð til að flytja bæði bíla og gáma og í flestum tilvikum er um blandaðan farm að ræða. Séu 5 gámar í hverri ferð komast 360 bílar á dag með nýju ferjunni en 160 bílar við sömu skilyrði í 5 ferðum Herjólfis.

MÍÐAÐ VIÐ
ÁÆTLANIR EYKST
FLUTINGSGETA Á
HVERJUM DEGI
UM 71% HVAÐ
BÍLA VARÐAR OG
61% HVAÐ
FARÞEGA
VARÐAR.

Ný ferja

- 8 ferðir á dag
- 480 bílar
- 3120 farþegar

Blönduð lestun

- 5 gámar 45 folksbilar

Herjólfur

- 5 ferðir á dag
- 280 bílar
- 1940 farþegar

Blönduð lestun

- 5 gámar 32 folksbilar

	Nýr Herjólfur	Núverandi Herjólfur	Munur	Hlutfallsleg aukning
Fjöldi ferða	8	5	3	38%
Fjöldi bíla	480	280	200	71%
Fjöldi farþega	3120	1940	1180	61%
Fjöldi bíla ef 5 gámar	360	160	200	125%

FORSENDA FLEIRI
FERÐA ER AUKINI
HAGKVÆMNI.

Á fundum hafa fulltrúar ríkisins ítrekað verið spurðir hvers vegna ástæða sé til að trúa því að hin nýja ferja gangi fleiri ferðir en núverandi þegar fyrir liggur að erfiðlega hefur gengið að fá auka ferðir þrátt fyrir að þörfin hafi verið brýn. Svarið hefur verið að kostnaður á bak við hverja ferð sé svo langtum lægri. Svo vísað sé til þess dæmis sem tekið var á einum fundinum: „Þetta er eins og að skipta út 8 strokka bensínhák fyrir hagkvæman fjölskyldubíl, það er hægt að keyra meira fyrir minna fé.“

Fylgt úr hlaði

Bæjarfulltrúar hafa ítrekað lýst yfir áhyggjum tengdum verkefninu. Mestar hafa þær verið vegna:

- Frátafir** – Viðmið bæjarfulltrúa hafa verið að ekki sé ásættanlegt að fjöldi þeirra daga sem ferðir í Landeyjahöfn falli alveg niður séu fleiri en 10.
- Burðargeta** – Bæjarfulltrúar hafa ítrekað lýst áhyggjum af burðargetu hins nýja Herjólfis. Hægt er að fallast á þau rök sem að ofan hafa komið fram um að hægt sé að bregðast við takmarkaðri flutningsgetu með fleiri ferðum. Það reynir hinsvegar á traust á ákvörðunum pólitískra fulltrúa sem fara með forræði samgangna. Slíkt traust hefur því miður ekki verið til staðar hjá bæjarbúum í mörg ár. Sú vöntun á trausti útskýrist af því að samgöngur við Vestmannaeyjar hafa lengi verið langt frá því sem boðlegt er og viðbrögð opinberra aðila ekki í samræmi við þörfina. Þá hafa bæjarfulltrúar einnig margsinnis haldið því til haga að sé mið tekið af umferðarspá Vegagerðar í siglingum milli lands og Eyja sé þörf fyrir tvö skip eins og það sem nú er verið að smíða.
- Samtímavandi** – Bæjarfulltrúar hafa ítrekað krafist þess að brugðist verði við samtíma vanda (þar til ný ferja kemur til þjónustu) með því að leigja heppilegt skip til þjónustu í Landeyjahöfn. Öllum hefur lengi verið ljóst að Herjólfur ræður illa við aðstæður í siglingum til Landeyjahafnar. Ítrekað hefur hætta skapast og í raun er það þrekvirki að skipstjórum og áhöfn Herjólfis skuli hafa þó tekist að nýta höfnina jafn mikið og raun ber vitni.
- Höfnin** – Bæjarfulltrúar hafa ítrekað krafist þess að smíðatími nýs skips verði nýttur til að gera úrbætur á Landeyjahöfn með það að markmiði að þegar hið nýja skip kemur til þjónustu standist það væntingar.