

SKÝRSLA STARFSHÓPS
SAMGÖNGURÁÐUNEYTISINS UM
SAMGÖNGUR VIÐ GRÍMSEY



FEBRÚAR 2004

Inngangur

Hinn 30. apríl 2003 skipaði Sturla Böðvarsson samgönguráðherra starfshóp til að fjalla um samgöngur til Grímseyjar með þarfir fólks og atvinnulífs, þ.m.t. ferðaþjónustunnar í huga. Í þessum starfshópi áttu sæti Grímseyingarnir Óttar Þ. Jóhannsson oddviti og Garðar Ólason útgerðarmaður. Frá Siglingastofnun kom Kristján Vigfússon staðgengill siglingamálastjóra, sem var formaður starfshópsins, frá Vegagerðinni kom Gunnar Gunnarsson aðstoðarvegamálastjóri, frá Flugmálastjórn kom Haukur Hauksson varaflugmálastjóri og frá Samskipum hf., sem gerir Grímseyjarferjuna út, kom Kristján Ólafsson forstöðumaður. Með starfshópnum starfaði einnig Kristján Sveinsson starfsmaður Siglingastofnunar Íslands.

Í skipunarbréfi ráðherra var starfshópnum falið að gera úttekt á hinum ýmsu kostum sem mögulegir eru til flugs og siglinga milli lands og Grímseyjar og einnig skyldi hann, ef unnt reyndist, gera frumrekstraráætlun fyrir þá kosti sem vænlegastir þættu.

Starfshópnum var gert að skila skýrslu sinni fyrir áramótin 2003–2004 en þar sem veður hamlaði samgöngum við Grímsey þegar halda átti lokafundi í desember 2003 lauk störfum hópsins ekki að fullu fyrr en í janúar 2004.

Í máli formanns á fyrsta fundi nefndarinnar kom fram að þar sem ekki hefur borið á kvörtunum yfir flugsamgöngum til Grímseyjar, en þær takmarkanir sem settar hafa verið á farsvið Grímseyjarferjunnar hafa valdið nokkrum vandkvæðum, yrðu ferjusamgöngurnar væntanlega aðal viðfangsefni starfshópsins. Þetta gekk eftir eins og það sem hér fer á eftir ber með sér.

Fundir starfshópsins og efnisöflun

Starfshópurinn hefur haldið 3 fundi. Hinn fyrsta í Grímsey 27. ágúst 2003, þann næsta í húsakynnum Siglingastofnunar í Kópavogi þann 3. nóvember 2003 og þann síðasta 20. janúar 2004.

Starfshópurinn leitaði m.a. upplýsinga og tillagna hjá Einari Hermannssyni skipaverkfræðingi, Gísla Viggóssyni forstöðumanni hafnasviðs á Siglingastofnun og hjá Jóni Bernóðussyni forstöðumanni skipasviðs á Siglingastofnun. Fulltrúar Grímseyinga og starfsmenn stofnana samgönguráðuneytisins lögðu honum einnig til ýmsa vitneskju.

Ferja og flug til Grímseyjar

Samgöngur við Grímsey eru með tvennum hætti. Þangað gengur ferjan Sæfari sem fer frá Dalvík og áætlunarflug er milli Akureyrar og Grímseyjar. Ríkið styrkir báða þessa ferðamáta og hefur því mikið um það að segja hvernig þeir þróast.

Flugfélag Íslands sinnir flugi til Grímseyjar og er vetraráætlun félagsins eftirfarandi:

Grímsey - Akureyri

Vetraráætlun 2003-2004 (26.10.2003 - 27.03.2004)

Flugnúmer	Gildistími	Frá	Til	Mán	Þri	Mið	Fim	Fös	Lau	Sun
537	26.10 - 27.03	14:15	14:40		✓		✓		✓	

Akureyri - Grímsey

Vetraráætlun 2003-2004 (26.10.2003 - 27.03.2004)

Flugnúmer	Gildistími	Frá	Til	Mán	Þri	Mið	Fim	Fös	Lau	Sun
536	26.10 - 27.03	13:30	13:55		✓		✓		✓	

Sumaráætlun er með þessum hætti:

Grímsey - Akureyri

Sumaráætlun 2004 (28.03.2004 - 30.10.2004)

Flugnúmer	Gildistími	Frá	Til	Mán	Þri	Mið	Fim	Fös	Lau	Sun
537	21.08 - 30.10	14:15	14:40		✓		✓		✓	
541	10.06 - 20.08	21:30	21:55	✓	✓	✓	✓	✓		✓
537	28.03 - 09.06	14:15	14:40		✓		✓		✓	

Akureyri - Grímsey

Sumaráætlun 2004 (28.03.2004 - 30.10.2004)

Flugnúmer	Gildistími	Frá	Til	Mán	Þri	Mið	Fim	Fös	Lau	Sun
536	21.08 - 30.10	13:30	13:55		✓		✓		✓	
540	10.06 - 20.08	19:45	20:10	✓	✓	✓	✓	✓		✓
536	28.03 - 09.06	13:30	13:55		✓		✓		✓	

Samskip hf. gerir nú út ferjuna Sæfara samkvæmt samningi við Vegagerðina og gengur ferjan frá Dalvík bæði til Grímseyjar og Hríseyjar. Rúta gengur frá Akureyri í tengslum við ferjuna. Áætlun Sæfara til Grímseyjar er eftirfarandi.

Mánudaga	Klukkan	Til	Koma kl.
Frá Akureyri (rúta)	07:30	Dalvíkur	08:00
Frá Dalvík	09:00	Grímseyjar	12:30
Miðvikudagar	Klukkan	Til	Koma kl.
Frá Akureyri (rúta)	07:30	Dalvíkur	08:00
Frá Dalvík	09:00	Grímseyjar	12:30
Föstudagar	Klukkan	Til	Koma kl.
Frá Akureyri (rúta)	07:30	Dalvíkur	08:00
Frá Dalvík	09:00	Grímseyjar	12:30

Heimamenn í Grímsey hafa verið nokkuð ánægðir með ferðatíðni, þjónustu og skipulag ferða til og frá Grímsey bæði í flugi og með Sæfara. Sæfari hefur að mati heimamanna reynst vel og sinnt tilætlun hlutverki ágætlega og gerir enn þrátt fyrir að skipið sé orðið 26 ára gamalt.

Flug til Grímseyjar

Nú standa yfir umfangsmiklar endurbætur á Grímseyjarflugvelli sem lýkur í júní 2004. Flugbrautin verður endurbyggð þannig að hún verði ekki frostnæm og sett verður klæðing á hana, öryggissvæði verða einnig lagfærð þannig að þau uppfylli kröfur staðla. Allur ljósabúnaður verður endurnýjaður, brautarljós verða 200 vött í stað 45 vatta sem nú eru, og leiðarljós verða sett út frá suðurenda til að gera aðflug öruggara úr suðri. Brautin verður 23 metra breið og 1070 metra löng, sem nægir flugvélum með allt að 25 metra vænghaf. Fokker er með 29 metra vænghaf en flugrekendur hafa lýst því yfir að ekki verði flogið með Fokker eða sambærilegar vélar inn á þennan flugvöll vegna mikillar hættu sem stafar af fuglamergð sem þar er en hættu er á að fuglinn fari í túbínuhreyfla á slíkum vélum.

Fram kom hjá fulltrúum heimamanna í starfshópnum að Grímseyingar væru vel sáttnir við flugsamgöngur sínar og telja ástæðulaust að gera umtalsverðar breytingar á þeim. Yfir sumarið er flogið sex daga vikunnar milli Grímseyjar og Akureyrar (ekkert flug er á laugardögum). Heimamenn bentu á að til bóta væri ef ferðir flugs og ferju um helgar yrðu samræmdar betur en nú er með tilliti til ferðamanna. Bentu þeir á að ætli ferðamenn að dvelja í Grímsey yfir helgi og sigla með ferju aðra leið þurfi þeir að verja til þess þremur dögum. Ef skipulag ferða ferjunnar væri þannig að hún færi síðdegis á föstudegi frá Dalvík í stað þess að fara kl. 9:00 gætu ferðalangar farið með henni og komið til Grímseyjar á föstudagskvöldi og farið svo með flugi til Akureyrar síðdegis á sunnudag.

Samkomulag var um það í starfshópnum að ríkið myndi ekki hlutast til um framkvæmdaatriði af þessu tagi, heldur væri eðlilegt að heimamenn og rekstraraðilar ferju og flugs tækju upp viðræður um þetta atriði og fleiri tengd ferðapjónustu.

Ferðapjónusta

Heimamenn ræddu nokkuð möguleika á ferðamannapjónustu í Grímsey á fundum starfshópsins. Fram kom í máli þeirra að talsvert er um að ferðamenn komi til eyjarinnar að sumarlagi og í Grímsey er nú starfandi veitingahús og þar er gístiaóstaða sem telur allt að 40 rúm. Einnig hefur spilda á eyjunni verið skipulögð fyrir sumarhúsabyggð og væri unnt að reisa þar allt að 10 sumarhús. Enn er ekkert sumarhús risið og þjónusta við ferðamenn er ekki umfangsmikil í Grímsey sem stendur. Ekki er t.d. boðið upp á sjóferðir kringum eyna eða veiðiferðir sem þó myndu að líkindum hafa aðdráttarafl á ferðamenn. Var nefnt að brýnt væri fyrir Grímseyjarhrepp að skipa sérstakan fulltrúa sinn til að sinna þessum málum og að þau yrðu tekin fastari tókum í Grímsey hér eftir en gert hefur verið hingað til.

Í tengslum við sérstaka áherslu samgönguráðherra og samgönguráðuneytis ferðamál á yfirstandandi kjörtímabili telur vinnuhópurinn mikilvægt að allir þeir aðilar sem að samgöngum og ferðamálum koma í Grímsey vinni saman að kynningu og komi á framfæri þeim möguleikum sem ferðapjónusta á þessu svæði hefur uppá að bjóða. Í þessu sambandi gætu heimamenn leitað til og hugsanlega nýtt sér ráðgjöf frá Ferðamálaráði Íslands og nýstofnaðri Markaðsskrifstofu Norðurlands.

Ferjan Sæfari og Grímseyjarsiglingar

Ferjan Sæfari hefur þjónað Grímseyingum um allan langt skeið og hefur hin síðustu ár verið rekin af Samskipum hf. samkvæmt samningi við Vegagerðina sem á og styrkir rekstur hennar.

Sæfari er í raun vöruflutningaskip en yfir sumarmánuðina er sett á ferjuna farþegahús sem gerir að verkum að hún getur flutt 92 farþega í hverri ferð. Haustið 2001 var sett reglugerð samgönguráðuneytisins um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum nr. 666/2001, en viðauki hennar tekur að mestu gildi hinn 1. júlí 2009. Í þessari reglugerð eru innleiddar reglur og kröfur Evrópusambandsins um öryggi farþegaskipa, sem gera ýmsar ríkari kröfur en eldri reglur.

Sæfari uppfyllir ekki allar þær kröfur sem umrædd reglugerð setur og var því tekið til bragðs að sækja um undanþágu fyrir skipið til Eftirlitsstofnunar EFTA og var hún veitt þannig að Sæfari gat sumarið 2003 flutt 92 farþega á tímabilinu 1. júní til 31. ágúst.

Meðal þess sem innleitt er í fyrrnefndri reglugerð 666/2001 er flokkun hafsvæða og siglingaleiða eftir sjólagi og fjarlægð frá strönd og afmarkar þetta m.a. farsvið ferjuskipa. Siglingaleið Sæfara er samkvæmt reglugerðinni flokkuð sem B-leið sem þýðir að skipið má ekki sigla með fleiri en 12 farþega ef ölduhæð er yfir 2,5 metrum klukkustund áður en lagt er úr höfn og skal fylgjast með sjólaginu á öldudufli á Grímseyjarsundi. Þessi takmörkun farþegafjölda vegna veðurs og sjólags olli vitanlega nokkurri óvissu um farþegaflutninga með ferjunni. Fram kom hjá fulltrúum Grímseyinga í starfshópnum að eitt stærsta vandamálið í farþegaflutningum Sæfara til og frá eyjunni væri takmörkun á farþegafjölda yfir vetrar-, haust-, og vormánuðina en einungis hefur verið heimilt að flytja 12 farþega utan júní, júlí og ágústmánaðar. Starfshópurinn lagði mikla áherslu á að finna lausn á þessu vandamáli og ákvað í því sambandi að hafa samráð við Eftirlitsstofnun EFTA í Brussel. Eftir fundi og samtöl við Eftirlitsstofnunina kom fram að Siglingastofnun hefur ráðrúm til þess að heimila Sæfara að flytja allt að 36 farþega allan ársins hring að uppfylltum ákveðnum skilyrðum sem getið er um í tilskipun 98/18.

Rekstraraðili skipsins sótti um það til Siglingastofnunar að leyfilegum farþegafjölda Sæfara yfir allt árið yrði fjölgað úr 12 í 36 farþega. Í framhaldi af þeirri umsókn voru framkvæmdar umbætur á skipinu í samræmi við tillögur stofnunarinnar þar um og nýtt farþegaleyfi gefið út miðað við 36 farþega alla mánuði ársins.

Þessi breyting úr 12 farþegum í 36 allt árið um kring hefur gjörbreytt aðstöðu og möguleikum bæði heimamanna og annarra til að ferðast með ferjunni. Áður fyrr þurfti oft á tíðum að vísa fólki frá yfir þá 9 mánuði ársins sem ferjan hafði ekki leyfi til að flytja nema 12 farþega. Óhætt er að segja að flutningsgeta Sæfara með 36 farþega nú fullnægi í nánast öllum tilfellum fólksflutningaþörf yfir vetrarmánuðina. Á það verður þó að benda að aðstaða fyrir farþega verður að teljast bágborin yfir vetrarmánuðina þegar farþegakassi á efsta þilfari er ekki í notkun.

Starfshópurinn telur mikilvægt að kanna hvort ekki er hægt að gera enn betur og lengja það tímabil sem ferjan getur flutt 92 farþega og Siglingastofnun skoði vandlega með tilliti til nýjustu öldufarsreikninga á svæðinu hvort ekki sé hægt að lengja áður nefnt tímabil og bæta við maí mánuði og hálfum september.

Hafnaraðstaða

Hafnaraðstaða og aðstaða fyrir ferjuna í Grímseyjarhöfn og í Dalvíkurhöfn er ekki í alla staði eins og best verður á kosið. Helst þykir starfsmönnum ferjunnar bagalegt að hafa ekki að öllu jöfnu til ráðstöfunar ákveðið svæði við hafnarbakka á Dalvík og þarf mjög oft að færa ferjuna innan hafnar meðan dvalið er í Dalvíkurhöfn.

Samkvæmt upplýsingum starfsmanna á hafnasviði Siglingastofnunar er tæknilega unnt að bæta aðstöðu Sæfara, bæði í Dalvíkur og Grímseyjarhöfn. Kostnaður við það myndi velta á þeirri útfærslu sem valin yrði, en þyrfti að mati hafnasviðsmanna ekki að verða mjög mikill. Það sem einkum stendur í vegi fyrir endurbótum í Dalvíkurhöfn þar sem ferjan liggur að næturlagi og þá daga sem hún er ekki í förum til Grímseyjar mun vera að Hafnasamlag Eyjafjarðar, sem á og rekur Dalvíkurhöfn, fær litlar sem engar tekjur vegna Sæfara til að mæta útgjöldum við að bæta hafnaraðstöðuna. Ef af slíkum úrbótum ætti að verða þurfa því fulltrúar ríkisins að komast að samkomulagi við eigendur hafnarinnar um þátttöku í framkvæmdakostnaði.

Þar sem hafnaraðstaða stendur ekki útgerð Sæfara fyrir þrifum er eðlilegast að miða við það að ekki verði lagt í mikinn kostnað vegna hafnaframkvæmda að svo komnu máli, en hugað verði að endurbótum og þær skipulagðar í samræmi við ákvarðanir sem teknar verða um endurnýjun Grímseyjarferjunnar.

Öldufar á Grímseyjarsundi

Gísli Viggósson forstöðumaður hafnasviðs Siglingastofnunar kom til fundar við starfshópinn hinn 3. nóvember 2003 og útskýrði öldufarsreikninga þá sem ásamt öðru liggja til grundvallar á skilgreiningu hafsvæða og ákvörðunar á farsviði farþegaskipa. Að baki hinni upphaflegu ákvörðun Eftirlitsstofnunar Evrópusambandsins á skilgreiningu hafsvæða á siglingaleið Sæfara og ákvörðunar stofnunarinnar um farsvið lágu öldufarsathuganir sem gerðar voru á árunum 1987–1993, studdar líkindareikningum Norsku veðurstofunnar í Bergen. Voru þetta bestu heimildir og aðferðir sem tiltækar voru á sínum tíma, en því miður hefur komið í ljós að þær lýsa ekki dæmigerðu ástandi. Veðurfar þetta tímabil var óvenjulegt að því leyti að loftþrýstingur var lægri en að jafnaði gerist og umhleypingar tíðir með tilheyrandi sjógangi. Nú hefur hvorttveggja gerst að Siglingastofnun hefur komið sér upp gagnagrunni yfir öldumælingar fyrri tíma og hefur aðgang að rauntímaupplýsingum frá öldudufli á Grímseyjarsundi og ölduspágögnum frá Evrópsku veðurstofunni, ECMWF. Eru því allar aðferðir og forsendur til að afla upplýsinga um öldufar þar og meta þær langtum betri nú en var árið 1998 þegar upphaflegir öldufarsreikningar voru gerðir.

Gísli lagði fram gögn á fundinum sem sýna í stuttu máli sagt að samkvæmt öldufari árána 1993–2003 ætti að vera mögulegt að Sæfari sigli með 92 farþega í maí, júní, júlí og ágúst, en september myndi falla utan þeirra marka sem sett eru.

Miðað er við að kennialda fari ekki yfir 2,5, m 10% tímans, sem eru þau mörk sem sett eru í reglum Evrópusambandsins.¹

Framtíðarferja Grímseyinga

Í samræmi við fyrirmæli sín leitaði starfshópurinn til Einars Hermannssonar (EH) skipaverkfræðings um svör við nokkrum spurningum er varða Sæfara og framtíð hans og skilaði Einar skýrslu.² Spurningarnar voru eftirfarandi:

- 1) Er svona skip sambærilegt við Sæfara að stærð, ganghraði 12–13 mílur, rými fyrir 90 farþega allt árið, með kælilest og þilfari fyrir stór vinnutæki eða flutningabifreið til og falt nú á næstu 3–5 árum?
- 2) Er hægt að breyta Sæfara í þessa veru, hvað kostar það og hvað tekur það langan tíma.
- 3) Hvað kostar að smíða svona skip miðað við lið 1. hér að ofan og kröfulýsingu sem unnin var af E.H. og er birt hér að neðan og hvað tekur það langan tíma frá því að ákvörðun er tekin?

Notað skip

E.H. hafði leitað svars við fyrstu spurningunni á alþjóðlegum skipamarkaði og komist að því að þar er einungis um eitt skip að ræða sem hugsanlega gæti fallið að kröfum. Er þetta dönsk ferja, Holt, áður Anholt, sem var lagt árið 2003 eftir að ný ferja var tekin í notkun á siglingaleiðinni Grenå – Anholt þar sem skipið þjónaði. Er eiginleikum skipsins lýst í skýrslu E.H. Nefnd ferja er smíðuð 1981. Hún er því aðeins þremur árum yngri en Sæfari og það eitt þótti mönnum gera hana lítt fýsilegan kost. Skipið er ekjuskip og þyrfti því að gera dýrar framkvæmdir í Dalvíkurhöfn og Grímseyjarhöfn ef nota ætti hana.

Fram kemur í skýrslu E.H. að mjög erfitt myndi reynast að kaupa viðunandi notað B-flokks skip og er það niðurstaða starfshópsins að í raun komi fram upplýsingar í skýrslu E.H. sem staðfesti að þessi leið komi ekki til greina miðað við framboð á notuðum skipum. Ekki er þó með öllu hægt að útiloka að á næstu árum verði notað skip falt sem uppfyllir kröfur og sinnt getur Grímseyingum.

Endurbætur á Sæfara

Hvað þriðju spurninguna snertir kom fram ábending frá Jóni Bernódussyni á Siglingastofnun um að skoða ætti vandlega kostnað við breytingar á Sæfara með það fyrir augum að gera hann hæfan til siglinga á B-siglingaleiðum allt árið eftir 1. júlí 2009. Starfshópurinn tók undir þetta álit og taldi sér bæði rétt og skylt að kanna þessa leið til hlítar. En til þess að hægt sé að meta þetta þyrfti að fara fram

¹ Skýrsla hafnasviðs Siglingastofnunar um öldumælingar er birt sem fylgiskjal með skýrslu þessari.

² Skýrsla Einars Hermannssonar um nýjan eða notaðan skipakost fyrir Grímseyjunga er birt sem fylgiskjal með skýrslu þessari.


ástandsskoðun á skipinu og var því beint til Vegagerðarinnar að hún kæmi slíkri skoðun til leiðar.

Í framhaldi þessa óskaði Vegagerðin eftir því við E.H. að hann framkvæmdi ástandsgreiningu á Sæfara með það að leiðarljósi að kanna hvort hægt væri að sigla skipinu sem farþegaskipi (B) á siglingaleiðinni milli Dalvíkur og Grímseyjar eftir 1. júlí 2009, þ.e. þegar ákvæði reglugerðar nr. 666/2001 um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum taka óskert gildi viðvíkjandi Sæfara. Við ástandsgreininguna var miðað við 9 ára rekstrartíma skipsins eftir 1. júlí 2009 eða til ársins 2018.³ Í skýrslu E.H. kemur einnig fram það viðhorf að athuga beri þennan valkost gaumgæfilega, en miðað við aldur skipsins og að árið 2009 munu hertar öryggisreglur Evrópusambandsins taka gildi, er ljóst að taka þarf ákvörðun um framtíð Sæfara eigi síðar en á árinu 2007.

Í skýrslu E. H. um mat á nauðsynlegum endurbótum og aðgerðum⁴ og breytingum á Sæfara svo hann geti siglt eftir 1. júlí 2009 þegar kröfur ESB samkvæmt reglugerð 666/2001 taka gildi, kemur fram að kostnaður við að uppfylla einstök ákvæði reglugerðarinnar er u.þ.b. **72 millj. kr.** á verðlagi dagsins í dag. Áætlun miðast við að verkið sé boðið út á Evrópska efnahagssvæðinu og má áætla að hönnunar-, eftirlitskostnaður og kostnaður við slípptöku sem og sigling til og frá framkvæmdastað sé a.m.k. **8 millj. kr.** að auki eða samtals **80 millj. kr.**

Þetta mat nær einungis til þeirra aðgerða, endurbóta og breytinga á Sæfara sem þurfa koma til framkvæmda fyrir 1. júlí 2009 sé ætlunin að nota skipið eftir þann tíma en tekur hvorki til annarra endurbóta sem umrædd reglugerð kveður á um fram að 1. júlí 2009 né til endurbóta sem hugsanlega þarf að gera á skipinu umfram hefðbundið eftirlit á þessum tíma sem um ræðir.

Í skýrslu E.H. um ástandsgreiningu á Sæfara var ennfremur lagt mat á þann kostnað sem legst á skipið fram til 1. júlí vegna krafa í reglugerðum annars vegar og vegna viðhaldsverkefna á skipinu sem þörf er að fara í m.a. vegna notkunar og aldurs skipsins. Þær niðurstöður benda til þess að viðhaldskostnaður á tímabilinu verði **17,3 millj. kr.** en annar kostnaður vegna krafa í reglugerðum verði **3,2 millj. kr.** samtals **20,5 millj. kr.** Samsvarandi upphæðir fyrir tímabilið 1. júlí 2009 fram til 2018 eru **32,7 millj. kr.** vegna viðhalds og **4,5 millj. kr.** vegna nýrra reglusetninga samtals **37,3 millj. kr.**

Kostnaður við að halda núverandi Sæfara úti sem ferju á siglingaleiðinni til ársins 2018 er því áætlaður samtals **137,8 millj.** 

Að teknu tilliti til þessa kostnaðar, aldurs skipsins sem verður 40 ár í lok tímabilsins, og þeirrar staðreyndar að skipið verður nánast verðlaust að þessum tíma liðnum þá er það mat starfshópsins að þessi leið sé ekki fær.

³ Skýrsla Einars Hermannsonar um ástandsgreiningu á Sæfara fram til 2018 er birt sem fylgiskjal með skýrslu þessari.

⁴ Skýrsla Einars Hermannsonar um endurbætur og breytingar á Sæfara er birt sem fylgiskjal með skýrslu þessari

Nýsmíði

Varðandi þriðju spurninguna sem lögð var fyrir E.H. þá áætlar hann í skýrslu sinni⁵ að kostnaður við nýsmíði ferju sé um 600 millj.kr.. miðað við núverandi gengi og miðað sé við eftirfarandi kröfur:

- +/- 100 s.n. dagfarþegar, þ.e. í flugstólum.
- skipið uppfylli körfur ESB 98/18 fyrir farþegaskip á „B“ siglingaleiðum.
- skipið verði flokkað hjá viðurkenndu flokkunarfélagi og byggt skv. kröfum Siglingastofnunar Íslands.
- +/- 40 m lengd; +/- 10 m breitt.
- ganghraði +/- 13 hnútar.
- skipið verði búíð 300 rúmmetra kælilest.
- skipið verði búíð ekjurampi á skut og opnu dekksvæði fyrir þunga bíla og/eða gáma.
- skipið verði búíð vökvakrana með +/- 50 t-m lyftigetu.

Í þessu sambandi benti E.H. á skosku ferjuna Filla, sem smíðuð var fyrir héraðsstjórn Hjaltlandseyja, sem hugsanlega fyrirmynd að nýrri Grímseyjarferju. Filla var smíðuð í Stocnia Polnocna skipasmíðastöðinni í Gdansk í Póllandi og var tekin í gagnið í júní 2003. Smíðakostnaður mun hafa numið nálægt 500 milljónum íslenskra króna.

Bent var á að Hjaltlandseyjaferjan gæti vissulega hentað Grímseyjarsiglingum hvað farmflutningsgetu snertir, en auka þyrfti farþegarými.

E.H. benti að auki á þjónustuskip (Crew Supply Vessels), sem t.d. eru notuð við olíuborþalla, og hafa umtalsverða getu til farþega- og farmflutninga auk þess að vera langtum hraðskreiðari en hefðbundnar ferjur. Slík skip eru smíðuð í raðsmíði og er smíðatími því tiltölulega stuttur, eða um eða innan við eitt ár frá staðfestingu smíðasamnings. E.H. tók dæmi af tveimur slíkum skipagerðum. Hið stærra, 46,5 m að lengd og 8,9 m á breidd kostar um 480 milljónir króna, hið minna, 34,65 m að lengd og 8,36 á breidd kostar um 250 milljónir króna. Skip af þessu tagi eru smíðuð úr áli, með fjórum vélum og er hámarks ganghraði þeirra mun meiri en hefðbundinna skipa. Hið stærra getur gengið um 29 hnúta á klst., hið minna um 20 hnúta. Nánari útlistanir á þeim er að finna í skýrslu E.H.

Nefndarmenn kváðust myndu taka þessar hugmyndir til athugunar en fyrstu viðbrögð heimamanna voru í þá átt að vafasamt væri að háhraðafar ætti erindi á Grímseyjarsund þar sem sjaldan yrði hægt að koma svo miklum hraða við vegna veðurs og bent var á að viðhald skips af þessu tagi yrði óhjákvæmilega mun meira og kostnaðarsamara en ef um hefðbundið skip væri að ræða. Þá er ljóst að eldsneytiskostnaður yrði mikill ef hraði er aukinn að marki.

⁵ Skýrsla Einars Hermannssonar um athugun á nýjum eða notuðum skipakosti er birt sem fylgiskjal með skýrslu þessari.

Ljóst er að hægt er að auka og bæta þjónustu við Grímseyinga sem og að auka möguleika á ferðaþjónustu í eynni með nýju skipi. Siglingaleiðin milli Dalvíkur og Grímseyjar er u.þ.b. 37 sjómílar og tekur sigling með núverandi Sæfara nær 3, 5 klst. sem er nokkuð löng sigling fyrir ferðamenn. Stytting siglingatíma er því einn af þeim þáttum sem taka þarf tillit til við smíði nýrrar ferju og um frekari umfjöllun er vísað til skýrslu E. H. um athugun á nýjum eða notuðum skipakosti fyrir Grímseyinga.

Þessi starfshópur taldi það ekki hlutverk sitt að taka endanlega ákvörðun um hvers konar skipakost skynsamlegt er að nota í framtíðinni á þessari siglingaleið þar sem forsendur geta breyst á skömmum tíma. Það liggur hins vegar fyrir að frá því að ákvörðun er tekin um að smíða skip af þeirri stærð sem um ræðir og til þess tíma að hægt er að hefja rekstur þess líða allt að tvö ár.

Það er álit starfshópsins að huga þurfi að endurnýjun Grímseyjarferju á árinu 2006 en allt að tvö ár tekur aðhanna og smíða skip af þeirri stærðargráðu sem hentar til Grímseyjarsiglinga. Eins og fram hefur komið í skýrslu þessari þá er það mat starfshópsins að endurbætur og breytingar á núverandi Sæfara eru óraunhæfar og koma ekki til greina þegar tekið er tillit til kostnaðar við breytingar, aldur skipsins, söluverðs og endingartíma. Einnig kemur fram í skýrslu þessari að mjög erfitt geti reynst að finna notað skip sem uppfyllir kröfur sem gerðar eru til skips á þessari siglingaleið þó ekki sé hægt að útiloka að skip sem hentar verði falt á næstu árum.

Það er því samdóma álit starfshópsins að nýsmíði hljóti að koma sterklega til greina þegar hugað verður að endurnýjun skipakosts í stað núverandi Sæfara.

Tillögur og ákvarðanir starfshópsins.

Starfshópurinn telur að ekkert sé því til fyrirstöðu að núverandi Sæfari verði gerður út í Grímseyjarsiglingar til ársins 2009, en 1. júlí það ár koma til framkvæmda ákvæði í reglugerð 666/2001 um búnað og gerð farþegaferja sem kostnaðarsamt yrði að bregðast við og ekki réttlætanlegt fyrir svo gamalt skip. Í það minnsta tveim árum fyrir 1. júlí 2009 þarf að liggja fyrir ákvörðun um farkost sem sinna á Grímseyjarsiglingum eftir þann tíma, en hönnunar og smíðatími er í kringum tvö ár.

1. Starfshópurinn hefur þegar beitt sér fyrir því að leyfilegur farþegafjöldi með Sæfara alla mánuði ársins yrði hækkaður úr 12 í 36 farþega. Nýtt farþegaleyfi fyrir skipið var gefið út 8. september sl. fyrir 36 farþega án takmarkana vegna ölduhæðar.
2. Leitað verði til Siglingastofnunar um að kanna hvort heimilt sé að Sæfari flytji 92 farþega í maí og hugsanlega hálfan september í samræmi við nýja öldufarsreikninga á Grímseyjarsundi. Þessi ákvörðun liggi fyrir ekki síðar en fyrir lok febrúar 2004.
3. Gert verði ráð fyrir fjármunum til endurnýjunar Grímseyjarferju í endurskoðaðri samgönguáætlun fyrir árin 2005-2009.
4. Starfshópurinn leggur til að eigi síðar en á árinu 2006 verði stofnaður starfshópur sem í eiga sæti fulltrúar heimamanna. Starfshópur þessi kanni kaup á notaðri ferju og/eða smíði nýrrar Grímseyjarferju. Jafnframt verði kannað hvort heppilegt sé að bjóða út rekstur Grímseyjarferju til lengri tíma og að rekstraraðili útvegi skipakost til rekstrarins.