

1. INNGANGUR

Með bréfi dagsettu þann 27. júní 2002 skipaði Sturla Böðvarsson samgönguráðherra nefnd til að fjalla um siglingar Breiðafjarðarferjunnar Baldurs og framtíð þeirra í fyrirsjáanlega breyttu umhverfi.

Í skipunarbréfi nefndarinnar er greint frá því að hlutverk Baldurs sé og hafi verið að þjóna byggð á sunnanverðum Vestfjörðum og í Breiðafjarðareyjum. Auk þess hefur ferjan í auknum mæli gegnt því hlutverki að sigla með ferðamenn að sumarlagi og þjóna vaxandi sumarhúsabyggð í Flatey.

Í skipunarbréfi nefndarinnar er og á það bent að samkvæmt nógildandi vegaáætlun og upplýsingum Vegagerðarinnar séu líkindi til þess að vegurinn um Austur-Barðastrandarsýslu verði vetrarfær alla jafna árið 2004. Mun það vitaskuld hafa áhrif á rekstur Baldurs og einnig heimild ríkisins til að eiga aðild að rekstri ferjunnar, en um heimildir ríkisins til að reka ferjur og styrkja ferjusamgöngur segir eftirfarandi í 23. grein vegalaga nr. 45/1994:

“Vegagerðinni er heimilt að kaupa, eiga og hafa umsjón með ferjum og flóabátum sem reknir eru til samgöngubóta, svo og eiga aðild að félögum sem hafa eignarhald á þeim. Heimilt er að greiða af vegaáætlun hluta kostnaðar við ferjur til flutnings á fólki og bifreiðum yfir sund og firði, enda komi ferjan í stað vegasambands um stofnveg eða tengiveg a.m.k. hluta úr ári. Einnig er heimilt að greiða hluta kostnaðar við bryggjur fyrir slíkar ferjur.”

Í ljósi þeirra breytinga sem vænta má á rekstrarumhverfi Baldurs er vegir batna á því landsvæði sem hann þjónar telur ráðherra tímabært að hyggja að framtíð ferjunnar og felur nefndinni það með eftirfarandi orðum:

Nefndin skal:

- 1) Leggja mat á þörfina fyrir flutninga með ferjum á siglingaleið Baldurs að teknu tilliti til uppbyggingar vegakerfisins um Barðaströnd og gera tillögur um þjónustu ferjunnar og fjölda ferða,
- 2) leggja mat á nauðsynlega tegund skips til að mæta þeirri þörf sem talin er verða á flutningum í þágu atvinnulífs og íbúa svo og í þágu ferðamanna.

Skipun í nefndina hlutu:

Kristján Vigfússon, Siglingastofnun Íslands, formaður.

Pétur Ágústsson skipstjóri, Sundabakka 16, 340 Stykkishólmi.

Einar Oddur Kristjánsson alþingismaður, Sólbakka, 425 Flateyri.

Sigfús Jónsson framkvæmdastjóri Nýsis, Granaskjólí 8, 107 Reykjavík.

Magnús Valur Jóhannsson umdæmisstjóri Vegagerðar, Þórólfs götu 21a, 310 Borgarnesi.

Sigríður Kristjánsdóttir, Árvöllum 14, 410 Hnífsdal.

Eyrún Ingibjörg Sigþórsdóttir viðskiptafræðingur, Miðtúni 18, 460 Tálknafirði.

Af persónulegum ástæðum gat Sigríður Kristjánsdóttir ekki starfað með nefndinni.

Fyrsti fundur nefndarinnar var haldinn þann 19. ágúst í húsakynnum Siglingastofnunar Íslands að Vesturvör 2 í Kópavogi en alls hélt nefndin 13 fundi og var síðasti fundur nefndarinnar haldinn 7. janúar sl.

Strax á fyrsta fundi var ákveðið að hafa eins mikið og náíð samráð við heimamenn á svæðinu og þeirra sem eiga hagsmuna að gæta varðandi ferjusiglingar yfir Breiðafjörð og unnt væri. Í framhaldi af því var ákveðið að fundir yrðu haldnir með heimamönnum í héraði. Hófst sú fundalota þann 1. september og voru haldnir fundir með ábúendum í Flatey og Skáley, með sveitarstjórn og hagsmunaaðilum í Vesturbyggð og á Tálknafirði, sem og sömu aðilum á Reykhólum og í Stykkishólmi. Einnig var haldinn fundur í Reykjavík með Framfarafélaginu sem er félagsskapur fólks sem á húseignir í Flatey.

Auk heimsókna og athugasemda sem bárust frá Vesturbyggð, Stykkishólmi, Reykhólum, Tálknafirði, Skáleyjum og Flatey var leitað skriflegra athugasemda frá Ferðamálafélagi Vestur-Barðastrandarsýslu, Ferðamálasamtökum Vestfjarða, Ísafjarðarbæ, Bolungarvíkurkaupstað, Atvinnuþróunarfélagi Vestfjarða, Ferðamálasamtökum Snæfellsness og Landvara, samtökum landflutningamanna. Auk þessarar upplýsingaöflunar var haft samráð við og leitað fanga hjá ýmsum sérfræðingum á sviði ferjurekstrar. Loks bárust nefndinni athugasemdir frá ýmsum aðilum sem láta sig ferjurekstur yfir Breiðafjörð máli skipta.

2. FYRIRKOMULAG SAMGANGNA VIÐ BREIÐAFJÖRÐ

2.1. Breiðafjarðarferjan Baldur

Baldur var smíðaður hjá skipasmíðastöð Þorgeirs og Ellerts hf. á Akranesi fyrir Breiðafjarðarferjuna Baldur hf. og kom í fyrsta sinn til heimahafnar í Stykkishólmi þann 5. apríl 1990. Ferjan er 302 rúmlrestir að stærð, 39 m löng og 9 m á breidd. Hún getur flutt 195 farþega og 19 fólksbifreiðar eða 3 vörubifreiðar og 12 fólksbifreiðar. Skipið var sérstaklega smíðað til þess að sinna íbúum Breiðafjarðar og Vestfjarða og við smíði skipsins var tekið sérstakt tillit til þeirrar erfiðu siglingaleiðar sem það siglir á. Má þar nefna sérstaklega að stjórnhæfni skipsins á lítilli ferð er meiri en gengur og gerist, jafnframt því sem stýri og skrúfubúnaður eru sérstaklega styrkt og varin með tilliti til siglingaleiðarinnar (sjá viðauka sem fylgir með skýrslu þessari).

Farþegaskipum er skipt í 4 flokka samkvæmt alþjóðlegum samningum eftir því á hvaða hafsvæði þau sigla og ræðst flokkunin m.a. af fjarlægð frá landi og ölduhæð. Baldur siglir á svokölluðu C-svæði og þarf því að uppfylla öryggiskröfur skv. þeim flokki. Baldur gengur á milli Stykkishólms og Brjánslækjar með viðkomu í Flatey. Ferjan tengir því suðurhluta Vestfjarða og Flatey við Stykkishólm og aðra landshluta þáðan. Núverandi rekstraraðili Baldurs, Sæferðir ehf., tók við rekstri ferjunnar um áramótin 2000–2001 að undangengu útboði þar sem fyrirtækið var lægstbjóðandi. Gerður var samningur til þriggja ára, en hægt er að framlengja hann allt til loka árs 2005.

Ríkið styrkir rekstur Breiðafjarðarferjunnar og nemur sá styrkur um 60 milljónum króna á ári. Þá greiðir Vegagerðin um 80 milljónir króna árlega í afborganir og vexti af ferjunni en þeim afborgunum lýkur á þessu ári. Ennfremur greiðir Vegagerðin annan kostnað af skipinu m.a. tryggingar og að eftirliti með þurrleigusamningi á skipinu sé fylgt eftir, en þessi kostnaður, sem er breytilegur, hefur verið u.þ.b. 2-5 mkr. á ári að jafnaði.

Samkvæmt sumaráætlun 2002, sem gildi frá 1. júní til 31. ágúst, fór Baldur tvær ferðir daglega. Frá Stykkishólmi kl. 9.00 og 16.00, frá Flatey til Brjánslækjar kl. 10.50 og 17.50, frá Brjánslæk kl. 12.30 og 19.30 og frá Flatey til Stykkishólms kl. 13.40 og 20.40. Vetraráætlun Baldurs 2002 tók gildi þann 1. september og samkvæmt henni er farin ein ferð á dag. Er farið frá Stykkishólmi kl. 10.00 þriðjudaga, miðvikudaga, föstudaga og laugardaga og frá Brjánslæk kl. 13.30 sömu daga. Á sunnudögum, mánudögum og fimmtudögum er farið frá Stykkishólmi kl. 13.00 og frá Brjánslæk kl. 16.30. Komið er við í Flatey á þriðjudögum og föstudögum og þess utan þegar óskað er eftir því.

Ferðatími aðra leið er um 3 klukkustundir. Sjaldgæft er að ferðir falli niður, þó kemur það fyrir í slæmu sjólagi og þá sérstaklega í stífum vestanáttum. Samkvæmt upplýsingum frá núverandi rekstraraðila falla niður að meðaltali 3 ferðir á ári vegna veðurs.

Ferjan gegnir þýðingarmiklu hlutverki í almenningssamgöngum sem tengiliður milli sunnanverðra Vestfjarða, Breiðafjarðareyja og annarra landshluta. Einnig sýna tölur um

farþegafjöldi, sbr. töflu I og II að ferjan gegnir mikilvægu hlutverki í ferðaþjónustu á Breiðafjarðarsvæðinu og syðri hluta Vestfjarða.

Tafla I

Farþegaflutningar með Baldri árin 1997 – 2002

Mánuður	Farþegar*						Börn	
	1997	1998	1999	2000	2001	2001	2002	2002
Janúar	375	391	465	466	655	92	777	106
Febrúar	146	412	698	705	523	45	814	90
Mars	613	404	631	696	925	77	1.508	222
Apríl	888	1.190	1.440	1.268	1.492	294	1.213	225
Mái	1.617	840	1.374	872	1.569	128	1.512	234
Júní	3.052	3.280	2.168	2.577	4.380	772	4.788	781
Júlí	6.474	5.109	5.275	4.038	7.230	1.449	7,604	1,290
Ágúst	7.155	5.388	5.881	4.142	6.191	1.079	6,204	1,137
September	1.263	2.987	2.518	2.189	1.140	143	¹	
Október	983	889	666	1.784	670	78	768	104
Nóvember	681	877	1.010	757	661	97		
Desember	797	677	922	812	924	184		
Samtals:	24.044	22.444	23.048	20.306	26.360	4.438	25.188	4.189

Meðaltal á mánuði **2.004** **1.870** **1.921** **1.692** **2.197** **370** **2.799** **465**

* Börn 11 ára og yngri ekki innifalin í tölunum frá 1997-2000.

Tafla II

Fólksbílar fluttir með Baldri 1997 – 2002

Mánuður	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Janúar	148	170	210	191	242	309
Febrúar	71	203	289	326	197	325
Mars	196	168	289	280	313	480
Apríl	289	411	561	477	504	428
Mái	474	328	405	289	370	452
Júní	810	862	723	643	1.026	1.113
Júlí	1.363	1.255	1.360	1.095	1.875	1,851
Ágúst	1.425	1.466	1.462	1.070	1.452	1,498
September	434	363	498	449	348	²
Október	237	263	230	244	241	260
Nóvember	243	294	589	312	263	
Desember	327	297	416	354	362	
Samtals:	6.017	6.080	7.032	5.730	7.193	

Meðaltal á mánuði **501** **507** **586** **478** **599** **696**

Sjá má glögglega af töflunni hér á undan að farþegafjöldi með Baldri síðustu 6 ár hefur verið að sveiflast frá 20.000 þús. farþegum á ári í 24.000 þús. ef frá er tekið sl. ár. Þá fóru

¹ Skípið var í Vestmannaeyjum í september 2002.

² Skípið var í Vestmannaeyjum í september 2002.

rúmlega 26.000 þús. farþegar með skipinu og þar af u.þ.b. 7.000 þús. farþegar til og frá Flatey.

Eins og vænta má er fylgni milli fjölda farþega og fólksbifreiða í einstökum mánuðum hvers árs. Eftirtektarvert er hversu mjög mánuðirnir júlí og ágúst, greina sig frá öðrum mánuðum ársins hvað þetta snertir. En greinileg heildaraukning er í fluttum bifreiðum með Baldri á því árabili sem taflan nær til utan, ársins 2000, þegar fjöldi fluttra bifreiða fór undir 6000.

Tafla III

Flutningabílar/atvinnutæki með Baldri 1997 – 2002

Mánuður	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Janúar	44	63	46	82	77	78
Febrúar	39	77	112	114	68	75
Mars	83	87	94	73	78	93
Apríl	85	105	98	106	68	91
Mái	78	104	141	82	77	71
Júní	68	72	79	36	77	66
Júlí	45	19	60	32	45	65
Ágúst	21	22	56	33	45	33
September	39	18	58	37	9	³
Október	52	54	44	55	66	
Nóvember	77	94	96	82	50	
Desember	81	207	117	89	71	
Samtals:	712	922	1.001	821	731	474
Meðaltal á mánuði	59	77	83	68	61	72

Baldur gegnir mikilvægu hlutverki í vöruflutningum til og frá þéttbýlisstöðunum á sunnanverðum Vestfjörðum sbr. töflu III. Fjöldi fluttra vöruflutningabifreiða sveiflast þó nokkuð milli ára og fer slíkt eftir veðrum og þeim þungatakmörkunum sem á veginum eru hverju sinni. Strandferðir eru nú ekki nema svipur hjá sjón hjá því sem var áður en Skipaútgerð ríkisins var lögð niður. Ferjan veitir möguleika á vöruflutningum sem strandferðaskip sáu áður um. Mun þar einkum vera um þungavarning að ræða, en einnig er flutt dagvara, svo sem mjólk og mjólkurvarningur, til þéttbýlisstaðanna á Suðurfjörðunum.

Þjóðveginum um austanverða Barðastrandarsýslu er ekki haldið opnum yfir háveturinn og er því ófær í 4-5 mánuði á ári. Fara þá vöruflutningabifreiðar frá Patreksfirði og Tálknafirði með Baldri og oft langt fram eftir vori vegna aurbleytu og þungatakmarkana. Þessir bílar halda áfram að nota ferjuna að nokkru leyti yfir sumarið eins og sjá má í töflu III. hér að framan en hluti færirist yfir á vegakerfið.

Eins og lesa má út úr þeim töflum sem birtust hér að framan þá er nýting skipsins nokkuð góð og hefur verið að aukast undanfarin ár. Er það almennt mál manna að skipið sinni hlutverki sínu þokkalega sem bílferja yfir Breiðafjörð þrátt fyrir að nokkrir

³ Skipið var í Vestmannaeyjum í september 2002.

annmarkar séu á því. Farþegar sem nota ferjuna til og frá Flatey eru almennt ánægðir með skipið og þá þjónustu sem það veitir.

Núverandi rekstaraðili Baldurs telur Baldur henta að mörgu leyti illa til þess verkefnis sem honum er ætlað að sinna og hefur bent á eftirfarandi ókosti skipsins:

- Skipið er ganglítið.
- Bílapilfar er of þröngt.
- Skipið er of lítið.
- Sjóhæfni skipsins hentar ekki í öllum tilfellum.
- Aðstaða farþega er ófullkomin.
- Aðbúnaður áhafnar er ekki góður.

Er bent á að skipið sé naumast fært um að taka við stærstu flutningabílum og svo virðist sem mest óánægja ríki með aðstöðu til bifreiðaflutninga hvort sem um er að ræða vöruflutningabifreiðar og eða fólksbifreiðar. Að öllu þessu samanlögðu þá sé skipið frekar óhagkvæmt í rekstri. Flestir eru sammála um að þeir ágallar sem eru á núverandi ferju séu þess eðlis að ekki verður úr þeim bætt með breytingum á skipinu, heldur yrði að útvega annað skip.

2.2. Þjóðvegurinn, ástand og áform

Full þörf er á úrbótum á veginum um Barðastandarsýslu milli Vatnsfjarðar og Porskafjarðar. Vegagerðin áformar miklar vegbætur á þessu svæði á næstu árum umfram þær sem þegar eru í gangi. Þéttbýlisstaðirnir á sunnanverðum Vestfjörðum eru í hvað verstu vegasambandi við þjóðveg nr. 1 af öllum þéttbýlisstöðum í landinu, enda ekki í öruggu vegasambandi nema u.þ.b. 7-8 mánuði á ári. Vegurinn teppist auðveldlega vegna snjóá og aurbleyta er lengi að fara úr honum.

Nú standa yfir miklar vegaframkvæmdir úr Kollafirði, yfir Klettsháls og í Skálmarfjörð. Þetta hefur verið versti farartálminn á leiðinni. Verkinu lýkur haustið 2004. Vegagerðin stefnir að því að halda Vestfjarðavegi um Austur-Barðastrandasýslu opnum allt árið frá og með þeim tíma. Það mun kosta vegasjóð ca. 10 -15 milljónir á ári aukalega frá því sem nú er. Beinn kostnaður undanfarin 3 ár er um 8 m.kr. á ári.

Eftir verða þó erfiðir kaflar m.t.t. vetrarfærðar. Ber þar sérstaklega að nefna Ódrjúgsháls sem er mjög brattur og erfiður fyrir flutningabíla. Hann var þó lagaður lítilliga í sumar. Einnig má nefna Kjálkafjörð austanverðan en þar er jafnframt snjóflóðahætta og svo og Hjallaháls.

Milli þéttbýlisstaðanna á Suðurfjörðum, þ.e. Bíldudals, Tálknafjarðar og Patreksfjarðar er kominn góður uppbyggður vegur með bundnu slitlagi. Einnig er kominn góður uppbyggður vegur frá Patreksfirði um Kleifaheiði í Vatnsfjörð (Brjánslæk og Flókalund). Tengingin áfram við hringveginn er Vestfjarðavegur um Austur-Barðastrandasýslu, Dalina og yfir Bröttubrekku. Þegar framkvæmdum lýkur á næsta ári á nýjum vegi yfir Bröttubrekku verður Vestfjarðavegurinn kominn með samfellt bundið slitlag í

Bjarkarlund að undanskildum Svínadal. Líklegt er að Svínadalur verði byggður upp 2005 - 2006. Leiðin milli Bjarkarlundar og Flókalundar er 126 km. Framkvæmdinni á Klettshálsi lýkur 2004 með 19 km af bundnu slitlagi. Í vestanverðum Þorskafirði eru 7 km af bundnu slitlagi. Þá eru eftir 100 km af malarvegum en kaflinn um Ódrjúgsháls verður væntanlega tekinn næst á eftir Klettshálsi.

Á Vestfjarðavegi frá hringvegi við Dalsmynni að Laxárdalsvegi og frá Króksfjarðarnesi í Vatnsfjörð hefur þungi verið takmarkaður við 10 tonna áspunga og 40 tonna heildarþunga. Vegna vegabóta á Bröttubrekku og lagfæringa á brúm í Barðastrandarsýslu hefur verið ákveðið að leyfa þunga í samræmi við viðauka I í reglugerð nr. 528/1998 á þessa kafla. Þar með getur leyfður heildarþungi orðið allt að 49 tonn á allri leiðinni. Að mati Vegagerðarinnar má með styrkingum á veginum reikna með mun styttri lokunartíma vegna aurbleytu en verið hefur.

2.3. Ferðapjónusta og ferjan.

Mikilvægi Breiðafjarðarferju fyrir ferðapjónustu og ferðamennsku er ekki dregið í efa og jafnvel talið geta haldist í hendur og spilað saman við opnun heilsársvegar vestur. Ljóst er í því sambandi að stöðug fjölgun erlendra ferðamanna til landsins hefur skilað sér í farþegaaukningu ferjunnar yfir sumartímann.

Fjöldi erlendra ferðamanna til landsins er nú kominn yfir 300,000 gesti á ári. Þeim hefur farið fjölgandi á síðustu árum og er gert ráð fyrir að svo muni verða næstu ár. Spár um ferðamannafjölda næstu ára eru ekki samhljóða en ef tekið er meðaltal þeirra má búast við að fjöldi ferðamanna til landsins verði 400-500 þúsund í lok áratugarins. Auk þess hafa ferðalög Íslendinga innanlands aukist mikið með vaxandi bílaeign og bættu vegakerfi.

Í nýútkominni (nóv 2002) úttekt Ferðamálaráðs um ferðalög Íslendinga innanlands í sumar kemur eftirfarandi fram:

- 244 þúsund Íslendingar fóru í ferðalög innanlands á síðasta ári.
- Þar af um 34 þúsund um Vesturland.
- 46 þúsund hafa hug á því að ferðast um Vestfirði á næsta ári.
- Vestfirðir eru í 2. sæti er varðar áhugaverðasta svæðið í ferðalögum Íslendinga.

Ekki er hægt að fullyrða hversu mikil fjölgun ferðamanna gæti í rauninni orðið á næstu árum með ferjunni miðað við núverandi skipakost og ferðaáætlun þar sem bíladekk ferjunnar er oftast meira en fullnýtt á háannatíma ferðamannatímabilsins.⁴ Samkvæmt upplýsingum rekstraraðila ferjunnar er mikið um biðlista og frávísanir, þrátt fyrir að vegir fyrir Breiðafjörð séu í þokkalegu ástandi núorðið yfir sumartímann. Sigling með ferjunni er því sjáanlega áhugaverður valkostur ferðamanna. Þetta sýna einnig tölur um

⁴ Þegar bíladekk er fullnýtt eins og oft kemur fyrir yfir sumartímann þá er brugðið á það ráð að koma bílum fyrir uppá efsta þilfari.

farþegafjölda, sbr. töflu I og II að ferjan gegnir mikilvægu hlutverki í ferðaþjónustu á Breiðafjarðarsvæðinu og syðri hluta Vestfjarða.

Í þessu sambandi má benda á að á árinu 2002 hafa yfir 50 þúsund farþegar farið í ýmis konar skemmtisiglingar og eða tekið sér far með ferjunni um Breiðafjörð. Þessi þjónusta við ferðamenn hefur vaxið hröðum skrefum frá árinu 1986.

Fulltrúar ferðaþjónustu á svæðinu telja að ef fengin væri öflugri ferja til að bæta núverandi þjónustu, þá mundi slíkt skip verka sem lyftistöng fyrir ferðaþjónustu á svæðinu öllu, en að sama skapi mundi samdráttur í ferjuflutningum eða lok þeirra verða áfall fyrir uppbyggingu þessarar þjónustu. Sjá má frekari umfjöllun um ferðamenn og ferðaþjónustu á þessu svæði í skýrslu sem nefndin lét vinna fyrir sig af fyrirtækinu Rekstur- og ráðgjöf ferðaþjónustunnar og er meðfylgjandi skýrslu þessari.

2.4. Skoðanir og viðhorf heimamanna

Ferjusiglingar um Breiðafjörð eiga sér langa sögu og er ljóst að Breiðafjarðarferjan skipar ríkan sess í hugum íbúa við Breiðafjörð og í Breiðafjarðareyjum. Er það að vonum, svo mikilvægar sem ferjusiglingarnar hafa verið á þessu svæði. Fram kom hjá mörgum sem nefndin ræddi við að megin valkosturinn við Breiðafjarðarferju er heilsárs vegur sem yrði örugg samgönguleið Vestfirðinga til annarra landshluta allan ársins hring. Ekki þarf að fara í graf götur með að flestir þeir sem hlut eiga að máli aðhyllast þennan kost, en matið á því hversu langt sé í land með að byggður verði upp heilsársvegur sem opinn verði allt árið er misjafnt og eins hvernig haga skuli samgöngumálum þar til þetta markmið næst. Í viðræðum við sveitastjórnir og íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum og fulltrúa þeirra má draga þá ályktun að yfirleitt hugnist þeim betur að lögð verði áhersla á gerð heilsárs vegar heldur en að auka mikið umfang ferjurekstrar um Breiðafjörð. Mun þorri íbúa á þessu svæði telja óráðlegt að verja fé til kaupa á nýrri ferju, heldur væri þeim fjármunum betur varið til þeirrar uppbyggingar á þjóðveginum sem nú stendur yfir og kostað kapps að ljúka gerð heilsársvegur eins fljótt og unnt er. Sú skoðun er ofarlega í hugum margra íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum að mikil aukning á framlögum til ferjurekstrar frá ríkisvaldinu muni bitna á vegaframkvæmdum á svæðinu og verða til þess að seinka því að heilsársvegur verði tekinn í gagn.

Ljóst er að heilsársvegur er mikilvægur fyrir hinn almenna íbúa og ennfremur og ekki síður fyrir allan atvinnurekstur á svæðinu sem situr ekki við sama borð og atvinnurekstur sem hefur fullkomið vegasamband við Suðvesturland þar sem langstærstur hluti inn- og útflutnings landsmanna fer um hvort sem er um hafnir eða flugvelli. Á þetta ekki síst við um fiskvinnslu og útgerð á svæðinu. Kaup og sala á fiski á fiskmörkuðum sem síðan er fluttur landshorna á milli krefst þess að vegasamband sé með fullnægjandi hætti. Fram kom hjá íbúum á sunnaverðum Vestfjörðum að mikilvægi ferjunnar væri mikið og heimamenn treystu á siglingar hennar á meðan vegasamband er ekki betra en það er. Íbúar og fyrirtæki treysta á þjónustu hennar sérstaklega yfir erfiðustu vetrarmánuðina og á vorin þegar þungatakmarkanir eru á veginum.

Fram kom hjá öllum sem nefndin ræddi við að mikilvægt væri að sinna ábúendum eyjanna með fullnægjandi hætti um ókomna framtíð eða svo lengi sem byggð helst í Breiðafjarðareyjum. Afstaða manna á Snæfellsnesi og ferðaþjónustunnar á svæðinu öllu ræðst af tvennu. Annars vegar þjónustu við þá ábúendur sem hafa heilsársbúsetu í Flatey og Skáleyjum sem og húseigendur og sumarfólk í Flatey og hins vegar af mikilvægi siglinga um Breiðafjörð fyrir ferðaþjónustu. Litið er á ferjuna sem mikilvæga tengingu Snæfellsness og Vestfjarða sem jafnframt auðveldi aðgengi ferðamanna að náttúrperlum Breiðafjarðasvæðisins.

Margir telja að full þörf verði á ríkisreknum áætlunarsiglingum yfir Breiðafjörð enda þótt heilsársvegur verði lagður um Barðaströnd. Er sú afstaða helst rökstudd með því hversu torvelt svæði þetta er, veður geta orðið mjög slæm, langt sé á milli byggða og ekki sé mögulegt að halda nýjum uppbyggðum vegi opnum alla daga svo viðunandi sé fyrir fólk á svæðinu og því þurfi varaleið að vera fyrir hendi. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni þá er ekki reiknað með að lokanir á þessum vegi þurfi að vera mikið meiri en gengur og gerist öðrum fjallvegum í þessari hæð á Íslandi.

Eitt má ljóst vera að hagsmunir allra á svæðinu eru að samgöngur séu tryggar allt árið um kring og það ástand sem nú er í samgöngumálum þessa landshluta er að flestra mati alls óviðunandi. Vegurinn er ekki enn orðinn vetrarfær heilsársvegur og nokkuð í land með að það verði og ferjusiglingar anna ekki þeirri eftirspurn sem sérstaklega atvinnulífið þarf á að halda yfir vor- og vetrarmánuðina þegar vegurinn er tepptur vegna snjóá, veðurs eða aurbleytu.

3. HELSTU LEIÐIR

3.1. Vegur eða ferja

Í skipunarbréfi nefndarinnar er kveðið á um að nefndin skuli leggja mat á þörfina fyrir flutninga á siglingaleið Baldurs að teknu tilliti til uppbyggingar vegakerfis um Barðaströnd og ennfremur leggja mat á nauðsynlega tegund skips til framtíðar. Nú stendur fyrir dyrum endurskoðun vegaáætlunar sem mun ná yfir árin 2003 - 2006. Einnig verður væntanlega samþykkt samgönguáætlun á yfirstandandi þingi fyrir árin 2003 - 2014. Það verður ekki ljóst hversu langan tíma það mun taka að ljúka uppbyggingu vegarins fyrr en að endurskoðuninni er lokið. Nefndin rennir því að nokkru leyti blint í sjóinn hvað varðar framkvæmdir og framkvæmdahraða og verður að gefa sér ákveðnar forsendur án þess að geta vitað að þær muni standast. Ef ákvarðanir verða teknar á þessum vetri um að ljúka gerð uppbyggðs heilsársvegar og hafist verður handa á árinu 2003 þá mun slík framkvæmd taka 5 ár í það minnsta skv. upplýsingum frá Vegagerðinni.

Vegagerðin stefnir sem fyrr segir á að halda veginum opnum allt árið eftir að framkvæmdum á Klettshálsi lýkur árið 2004. Það er þó mat nefndarinnar að ekki sé hægt að tryggja viðunandi samgöngur fyrr en verstu farartálmunum sem þá verða eftir hefur verið rutt úr vegi nema með áframhaldandi ferjusiglingum enn um sinn. Þrátt fyrir óvissu um framkvæmdahraða reiknar nefndin með að jafnt og þétt verði haldið áfram uppbyggingu Vestfjarðavegar um Barðastrandarsýslu og að hann verði orðinn tryggur heilsársvegur 2006-2008. Nefndin telur því nauðsynlegt að halda áfram ferjurekstri næstu 5-7 árin.

Varðandi ferjumöguleika eftir 5-7 ár, þá er ekki auðvelt að gera sér ljósa þá þörf sem kann að verða. Nefndin telur augljóst að þegar vegurinn verður orðinn heilsársvegur, þá mun ferjurekstur á þessari leið breytast mjög mikið. Það sem heimamenn á Suðurfjörðunum hafa sagt um málið bendir eindregið til þess allir vöruflutningar muni fara um veginn um leið og hann er orðinn vetrarfær. Fram kom í máli íbúa að geti þeir valið um að keyra eða sigla þá taki menn veginn yfirleitt fram yfir. Reynslan sýnir einnig að þar sem ráðist er í vegabætur þar eykst umferð. Hlutverk ferjunnar í framtíðinni verður því fyrst og fremst þjónusta við ferðamenn, ábúendur og húseigendur í Flatey. Nefndin telur að þegar greiðfær vegur sem opinn er allt árið verður kominn eftir allri Barðastrandarsýslu verður ekki grundvöllur fyrir rekstur bílferju yfir Breiðafjörð nema 3-4 mánuði yfir sumarið.

Ekki er hægt að segja til um með fullri vissu hvaða áhrif bætt vegasamband kemur til með að hafa á eftirspurn eftir flutningum yfir Breiðafjörð, ennfremur hvaða áhrif fjölgun ferðamanna og breytt ferðamynstur landsmanna mun hafa á Breiðafjarðarsiglingar í framtíðinni. Nefndin telur því ekki raunhæft að leggja fram tillögur um framtíð ferjusiglinga á þessari leið eftir að heilsársvegur hefur verið tekinn í gagn.

Að því gefnu að reka þurfi bílferju yfir Breiðafjörð næstu 5 til 7 árin telur nefndin að líta beri til nokkurra þátta sem hugsanlega megi bæta og breyta varðandi núgildandi fyrirkomulag Breiðafjarðarsiglinga. Fyrst ber að telja hugmynd um annað skip í stað

Baldurs til að anna betur flutningum og bæta þjónustustig við Vestfirðinga þar til heilsársvegur hefur verið tekin í notkun. Með afkastameira skipi myndi raunveruleg þörf fyrir bílaflutninga yfir fjörðinn að sumarlagi koma í ljós. Í annan stað tillögur um fjölgun ferða í vetraráætlun Baldurs í tilraunaskyni til vors 2003 og loks tillögur um breytingar á fyrirkomulagi í gjaldskrá Baldurs.

3.2. Notað skip í stað Baldurs

Að ósk nefndarinnar var leitað til ráðgjafa til að kanna þá möguleika sem fyrir hendi eru varðandi endurnýjun skipakosts á siglingaleið Baldurs. Þær forsendur sem nefndin gaf sér voru settar fram með hliðsjón af þeim upplýsingum sem nefndin hafði aflað um rekstur og þjónustu Baldurs. Fyrst og fremst var litið til þess að bæta flutningsgetu og stytta ferdatíma en þó með fyrirvara um að rekstrarstyrkir ríkisins til Breiðafjarðarsiglinga hækki ekki mikið og að ekki sé stofnað til verulegs stofnkostnaðar í skipastóli og eða ferjulægjum. Ennfremur var litið til þess að forsendur fyrir ríkisstyrktum siglingum bílferju á Breiðafirði næðu ekki lengur en til árána 2008-2009 miðað við að tenging Suðurfjarða við þjóðveg nr. 1 yrði komin í viðunandi ástand og reynsla væri fengin á greiðfæri slíks vegar að vetrarlagi.

Litið var sérstaklega til Norðurlandanna vegna þess að reglur á sviði siglinga og hafnamála þar eru sambærilega við okkar. Við skoðun á flota Norðurlandafjóðanna kom í ljós að nokkur skip uppfylla sumar þeirra forsenda sem um ræðir. Um 200 skip komu til skoðunar og við könnun hjá skipamiðlurum og hjá norsku Vegagerðinni þá kom í ljós að ekkert skip sem uppfyllir kröfur skv. kröfulýsingu er nú falt á viðráðanlegu verði nema ekjufarþegaferjan "Skudenes" (sjá umfjöllun um Skudenes í viðauka sem fylgir skýrslu þessari).

Ef skip eins og Skudenes, sem er 80 metrar að lengd, yrði keypt og notað til Breiðafjarðarsiglinga myndi það kalla á breytingar á hafnarmannvirkjum bæði á Brjánslæg og í Stykkishólmi en bráðabirgða athugun leiðir í ljós að slíkar framkvæmdir myndu kosta á bilinu 50 til 55 milljónir króna en 30 til 35 milljónir króna ef miðað er við 65 metra skip. Breyting á hafnarmannvirkjum miðast við að stækkun viðlegukanta verði sömu gerðar og núverandi viðlega Baldurs.

Þrátt fyrir að athugun sú sem gerð var fyrir nefndina hafi leitt í ljós að fá hentug skip séu á boðstólum í dag þá er það álit nefndarinnar að ekki skuli útiloka þann möguleika að hægt sé að finna hentugra skip í stað Baldurs sem ekki þurfi að kalla á mikla útgjaldaaukningu fyrir ríkissjóð. Ekki er útilokað að fyrirtæki í skiparekstri vilji og sjái sér hag í því að útvega, eiga og reka annað skip en Baldur á þessari leið.

3.3 Hugleiðing um breytt rekstrarumhverfi og bætt þjónustu

Rekstrarumhverfi Breiðafjarðarferjunnar Baldurs mun að öllum líkindum breytast mikið á næstu árum. Bættar vegasamgöngur um Barðastrandarsýslu munu í senn auka samkeppni við ferjurekstur yfir Breiðafjörð en jafnframt skapa ný sóknarfæri í

ferðaþjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum. Búast má við aukinni sumar- og orlofshúsabyggingu í Barðastrandarsýslum í kjölfar vegabóta. Erlendum ferðamönnum sem koma til landsins fjölga stöðugt, ferðamannatíminn er sífellt að lengjast vor og haust og ferðir Íslendinga um landið á veturnum aukast jafnt og þétt með bættu vegakerfi. Áhugi ferðafólks á ferjusiglingum og sjóferðum, hefur aukist eftir því sem ferðaþjónustuaðilar á þessu sviði hafa eflst. Vegasamgöngur aukast jafnt og þétt á meðan áætlanaflyg innanlands hefur dregist saman. Æ fleiri erlendir ferðamenn nota bílaleigubíla í stað þess að ferðast með rútum. Flest bendir til þess að straumur ferðamanna muni aukast um Snæfellsnes, Breiðafjörð og Vestfirði á næstu árum, jafnt á sumri sem vetri.

Aðeins um fjórðungur farþega með Baldri eru íbúar á Vestfjörðum eða Snæfellsnesi. U.þ.b. $\frac{3}{4}$ farþeganna eru því ferðamenn, innlendir eða erlendir. Um 70% farþeganna ferðast með ferjunni í júní, júlí og ágúst, en 30% farþeganna hina 9 mánuði ársins. Um $\frac{3}{4}$ farþeganna ferðast yfir Breiðafjörð, en um $\frac{1}{4}$ hluti til og frá Flatey.⁵ Vöruflutningar með ferjunni eru nokkuð jafnir árið um kring.

Núverandi Baldur er hannaður fyrir markaðsaðstæður og rekstrarumhverfi eins og það var fyrir um 15 árum síðan. Þá var malarvegur úr Borgarnesi í Stykkishólm um Kerlingarskarð og Hvalfjarðargöng ekki í sjónmáli. Brú yfir Gilsfjörð var ekki komin og nánast engir þjóðvegir á sunnanverðum Vestfjörðum voru þá með bundnu slitlagi og þjóðvegurinn um Barðastrandarsýslu aðeins opinn nokkra mánuði á ári. Vöruflutningar á þessum tíma fóru að mestu fram með strandflutningaskipum. Kröfur sem þá voru gerðar um ganghraða ferjunnar, tíðni ferða, þægindi um bord og stærð bílaþilfars voru aðrar en nú eru. Aukinn fjöldi ferðamanna hefur leitt til þess að á ári hverju þarf að vísa fjölda fólks frá vegna þess að bílaþilfarið er fullnýtt.

Rekstrarskipulag ferjunnar er miðað við að um ríkisstyrkta samgönguleið sé að ræða sem ekki sé markaðshæf. Ríkið á samgöngutækni og Vegagerðin ákveður þjónustustigið og ferðaáætlunina en býður út reksturinn til einkaaðila sem tekur áhættuna af tekjunum. Rekstraraðilinn hefur mjög lítið svigrúm til að skipuleggja reksturinn þannig að hann nái sem bestum árangri, þrátt fyrir það að um $\frac{3}{4}$ farþeganna séu ferðamenn. Það er mat rekstraraðila að rekstur ferju á þessari leið sé að fullu markaðshæfur 3 mánuði á ári, þ.e. í júní, júlí og ágúst, en ekki þess utan.

Sú þróun hefur átt sér stað undanfarin ár að hið opinbera bjóði út tiltekna þjónustu í samgöngum sem ekki er markaðshæf án þess að leggja til sjálf samgöngutækin. Einnig hefur sveigjanleiki rekstraraðila verið aukinn til að taka ákvarðanir um það með hvaða hætti þjónustan er veitt. Meginmálið fyrir ríkissjóð er að tryggja að þjónustan sé veitt og að gæði hennar séu í lagi, án þess að setja rekstraraðilanum of miklar skorður.

Í viðræðum við núverandi rekstraraðila Baldurs, Sæferðir hf., hefur komið fram að þeir telja að með hentugra skipi geti þeir bætt þjónustuna og aukið samkeppnishæfni ferjunnar gagnvart ferðamönnum og vegfarendum. Eins og fram hefur komið setur núverandi Baldur rekstraraðilanum miklar skorður hvað þetta varðar. Bæta má

⁵ Sjá skýrslu fyrirtækisins Reksturs-og ráðgjafar sem fylgir skýrslu þessari.

þjónustuna og auka hraðann og afkastagetuna svo um munar með öðru skipi án mikils tilkostnaðar. Afkastameira skip mun leiða til hækkunar tekna af fargjöldum, einkum á sumrin. Ljóst er að breyting sem þessi hefði með sér nokkur útgjöld fyrir ríkissjóð s.s. vegna endurbóta á hafnaraðstöðu og kostnað vegna leigu á skipinu, en á móti getur ríkissjóður selt Baldur.

Núverandi samningur Vegagerðarinnar við Sæferðir tekur til reksturs ferjunnar, auk þess sem rekstraraðilinn leigir skipið af ríkissjóði. Rekstraraðilinn hefur lýst því yfir að hann sé reiðubúinn að ganga til samninga við Vegagerðina um að hann leggi til annað og hentugra skip í stað þess að leigja Baldur af ríkissjóði. Fulltrúar Sæferða hafa skoðað skip sem þeir telja hentugt til siglinga á þessari leið og er til sölu erlendis á mjög hagstæðu verði. Áhrif þess að skipta um skip yrðu þau að leigugjald það sem Sæferðir greiða árlega til ríkissjóðs myndi falla niður, ríkissjóður gæti selt Baldur og síðan greitt leigugjald til Sæferða fyrir skipið sem kæmi í staðinn. Þegar niðurstaða slíkra samningaviðræðna liggur fyrir, svo og mat á söluverði núverandi Baldurs, eru fyrst forsendur til að meta það hvort sá ávinningur sem annað skip hefur í för með sér sé álitlegur kostur vegna reksturs ferju á þessari leið næstu 5-7 árin að teknu tilliti til bættrar þjónustu við íbúa svæðisins og framtíð ferðaþjónustunnar.

3.4. Fjölgun ferða Baldurs

Nokkur umræða hefur verið um það í gegnum tíðina að breyta brottfarartíma í vetraráætlun ferjunnar. Þessar óskir hafa fyrst og fremst komið frá fyrirtækjum en einnig ýmsum einstaklingum. Aðalástæðan er sú að ferjan fer það snemma frá Brjánslæk suma daga að fyrirtæki sem t.d. eru í ferskfiskútflutningi komi afurðum sínum ekki auðveldlega í framhaldsflutning þá daga sem brottför frá Brjánslæk er kl. 13 og vegir eru illfærir eða ófærir vegna snjóá, hálfu eða aurbleytu. Núverandi fyrirkomulag feli í sér miklar hömlur fyrir atvinnulífið. Einnig er bent á að nokkuð sé um að ferjan verði að fara aukaferðir vegna fiskflutnings, þegar vel aflast, en rými fyrir stór flutningatæki í ferjunni er mjög takmarkað.

Sú tillaga sumra fyrirtækja að færa allar brottfarir frá Brjánslæk til seinni parts dagsins, hentar ekki öðrum eins og t.d. verslunareigendum og mjólkursamsölunni í Búðardal sem vilja frekar að ferðirnar séu fyrrihluta dags. Rekstraraðili ferjunnar hefur gert könnun á þessum þætti ferjurekstursins og niðurstaðan úr þeirri könnun var sú að óskir voru svo mismunandi að rekstraraðili treysti sér ekki til að mæla með breytingum á brottfarartíma.

Þegar vetraráætlun tekur gildi í byrjun september og ferðatíðni breytist úr tveimur ferðum í eina á dag dregur mjög mikið úr flutningi ferjunnar. Að mati rekstraraðila ferjunnar er það ekki eingöngu vegna fækkunar ferðamanna heldur einnig vegna þess að eftir fækkun ferða hentar ferðatími ferjunnar færri heimamönnum sem taka þá veginn fram yfir ferjuna meðan hægt er.

Eins og fram hefur komið áður er ljóst að sú ferðatíðni sem boðið er uppá með Baldri yfir veturinn, a.m.k. þann tíma sem vegurinn er lokaður, stendur atvinnulífi á svæðinu verulega fyrir þrifum.

Til að bæta úr þessu ástandi leggur nefndin til að í tilraunaskyni verði settar á tvær reglubundnar aukaferðir í viku yfir erfiðasta vetrartímamann eða þegar búast má við að vegurinn lokist. Lagt er til að ný áætlun taki strax gildi 1. febrúar n.k. og standi til 31. maí, eða þar til sumaráætlun hefst. Næsta sumar verði síðan lagt mat á nýtingu þessara ferða og teknað ákvarðanir um framhaldið með hliðsjón af reynslu. Það er mat Vegagerðarinnar að eftir 2004 ætti ekki að vera þörf fyrir þessar viðbótarferðir þar sem frá og með þeim tíma reiknar Vegagerðin með að halda veginum opnum allt árið.

Rekstraraðili ferjunnar, Sæferðir hf, hafa lýst því yfir að þeir séu tilbúnir til að fara þessar aukaferðir á sama gjaldi og tilgreint er í núverandi samningi. Frá 1. febrúar n.k. til 31. maí yrðu því farnar um 34 ferðir sem munu kosta u.þ.b. 5,8 m.kr.

Það er mat nefndarinnar að brottfaratími ferjunnar á veturnum, þegar farin er ein ferð á dag, eigi að vera sá sami alla daga, en ekki til skiptis kl. 10 eða 13 úr Stykkishólmi eftir vikudögum. Til að koma til móts við sjónarmið sem flestra viðskiptavina er það álit nefndarinnar að rétt sé að gera tilraun til vors með brottfarartíma kl. 11:30 úr Stykkishólmi alla daga þegar farin er ein ferð og kl. 15 frá Brjánslæk. Rökin fyrir sama brottfarartíma alla daga eru þau að of flókin ferðaáætlun valdi ruglingi hjá farþegum og flutningsaðilum og dragi úr notkun þeirra á ferjunni. Einnig er auðveldara fyrir rekstraraðila að skipuleggja starfsmannahald og þjónustu á endastöðvum. Þá daga sem farnar verða tvær ferðir verði tímaáætlun eins og sumaráætlun, þ.e. frá Stykkishólmi kl. 9 og 16. Ákvörðun um það hvaða daga skuli fara tvær ferðir verði tekin með samráði Vegagerðarinnar, rekstraraðila ferjunnar og hagsmunaaðila á Suðurfjörðunum.

3.5. Breytt gjaldskrá

Afsláttarreglur í gjaldskrá Baldurs í dag eru með þeim hætti að viðskiptavinir geta keypt sér afsláttarkort, svokölluð einingakort, með 30%, 40% eða 50% afslætti eftir því hve margar einingar eru keyptar. Til viðbótar við þennan afslátt er veittur afsláttur fyrir elli- og örorkulífeyrisþega sem fá þannig í raun tvöfaldan afslátt. Þessi afsláttur var upphaflega hugsaður sem einstaklingsafsláttur, til þess að íbúar á Vestfjörðum og í eyjunum, hefðu tækifæri til þess að nýta sér þjónustu ferjunnar betur. Það hefur hins vegar sýnt sig að fáir treysta sér til að leggja út fyrir afsláttarkorti /einingakorti sem kostar 48.000 þús. kr. og gefur hámarksafslátt. Tilhögun þessa afsláttarfyrirkomulags hefur hins vegar komið sér vel fyrir aðra t.d. stórfjölskyldur sem eiga hús í Flatey og ferðaskrifstofur. Hugsanleg leið er að gefa afsláttarkort út á nafn einstaklinga þannig að þeir sem nota ferjuna mikið njóti afsláttarins en ekki aðrir. Þetta má t.d. gera með útgáfu afsláttarkorta til einstaklinga og að notuð verði til þess rafræn greiðslukort sem veita afsláttinn í lok viðskiptatímabils.

Nefndin telur mikilvægt að Vegagerðin og rekstraraðili leiti leiða til þess að þeim notendum ferjunnar sem nota hana hvað mest sé gert kleift að njóta áfram góðra

afsláttarkjara. Hins vegar mega breytingar á gjaldskrá ekki draga úr tekjum ferjunnar á fargjöldum. Á það þarf að leggja áherslu að nýjar afsláttarreglur taki gildi sem fyrst að því gefnu að rekstraraðila Baldurs takist að komast að samkomulagi við Vegagerðina um breyttar reglur. Eftir sem áður þarf rekstraraðila að vera heimilt að semja beint við ferðaskrifstofur og hópa um afslátt.

4. TILLÖGUR NEFNDARINNAR

1. Lagt er til að samgönguráðherra feli Vegagerðinni að kanna strax grundvöll fyrir mögulegri endurskoðun á núverandi samningi hennar og Sæferða hf. um rekstur Breiðafjarðarferjunnar Baldurs, með það að markmiði að rekstaraðilinn leggi til hentugra skip og leigi Vegagerðinni. Reynist svo vera mögulegt er lagt til að hafnar verði samningaviðræður við Sæferðir hf. og látið reyna á hvort viðunandi niðurstaða náist með hliðsjón af kostnaði, bættri þjónustu og að teknu tilliti til líklegs söluverðmætis Baldurs.
2. Ef ekki næst ásættanleg niðurstaða fyrir ríkissjóð skv. áðurnefndri tillögu nr. 1 leggur nefndin til að núverandi Baldur verði rekinn áfram með svipuðum hætti og gert er í dag. Er það mat nefndarinnar að miðað við þær áætlanir í vegagerð sem nú liggja fyrir sé óhjákvæmilegt að reka bílferju á heilsárs grundvelli yfir Breiðafjörð næstu 5 til 7 árin. Nefndin telur að þegar rekstri bílferju yfir Breiðafjörð allt árið verður hætt verði áfram rekstrargrundvöllur fyrir ferju, jafnvel án rekstrarstyrks, í 3-4 mánuði á ári sem þjóni ferðamönnum á leið yfir fjörðinn eða til og frá Flatey. Í þessu sambandi telur nefndin að vegna hagsmuna ferðaþjónustunnar beggja vegna Breiðafjarðar verði hugað að áframhaldandi ferjuflutningum yfir fjörðinn, að sumarlagi, eftir að heilsárs vegur við norðanverðan Breiðafjörð er kominn. Vegna ákvæða í vegalögum verður það að gerast á öðrum vettvangi en nú er af hálfu opinberra aðila. Ef núverandi Baldur verður þá til staðar gæti hann e.t.v. þjónað því hlutverki og er bent á þann möguleika, þ.e. ef tillaga 2 kemur til framkvæmdar, að skipið verði selt á lágu verði til aðila í ferðaþjónustu með þeirri kvöð að það verði nýtt sem ferja á Breiðafirði yfir sumarmánuðina.
3. Í ljósi mikilvægis ferjunnar fyrir atvinnulíf og íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum er það tillaga nefndarinnar að í tilraunaskyni til vorsins 2003 verði ferðum í vetraráætlun Baldurs fjölgað frá og með 1. febrúar nk. Inn í vetraráætlunina bætist tvær aukaferðir á viku þangað til sumaráætlun tekur gildi 1. júní. Brottfarartímar þá vikudaga sem farnar eru tvær ferðir á dag verði þeir sömu og í sumaráætlun en brottfarartímum í vetraráætlun ferjunnar verði breytt aðra daga vikunnar þannig að ferjan fari úr Stykkishólmi kl. 11.30 og frá Brjánslæk kl. 15.00. Næsta sumar verði síðan lagt mat á breytta áætlun og teknar ákvarðanir um framhaldið með hliðsjón af reynslu.
4. Nefndin leggur til að Vegagerðinni í samráði við rekstaraðila ferjunnar verði falið að útfæra tillögur um breytt fyrirkomulag á gjaldskrá ferjunnar til aukins falið og hagræðingar fyrir notendur og rekstaraðila.