

Landið má leggja meiri pening í samferðsluna

— tað ber ikki til at stýra gongdini í rutusambandinum við serloyvum. Ein heildarætlan og størri fíggarligar veitingar er einasti møguleikin fyri at bøta um tær rutur, sum longu eru og gera nýggjar. Hetta er niðurstøðan í nýggjari bók um »Kollektiv trafik på Færøerne«

»Kollektiv trafik på Færøerne« kallast ein bók, sum júst er útkomin. Tað er Jón Rasmussen, sum hevur skrivað bókina í samband við, at hann hevur lisið á Institutet for Matematisk Statistik og Operationsanalyse við Tekniska háskúlan í Lyngby. Jón Rasmussen hevur kannað samferðsluna í Føroyum, bæði á sjógvi og landi, og hann brúkar í bókini m.a. kann-ingarnar, sum vórðu gjørdar umboð á strandfaraskipnum 3. og 4. mars og 12. og 13. mai í ár.



Jón Rasmussen — hevur kannað samferðsluna í Føroyum

Á Toftum ferðast við Trónda, men fyri Runavík er talið bert 0,3. Tað sama er galdandi fyri Strendur og Skála, har eru töluni 1,7 og 0,8.

Skúlabarna-koyringin

Tað eru trý slag av fólkaflutningi her í Føroyum. Vit hava strandfaraskipini, sum landstýrið rekur, bílturnar, sum privat felag ella einstaklingar reka og so er tað skúlabarnakoyringin, sum verður goldin av tí almenna.

Jón Rasmussen visur á, at skúlabarnakoyringin er frá fleiri bygdum, sum annars ikki hava nakað rutusamband. Tað hevði tí verið hóskaði, at bussarnir, sum koyra skúlabørnini, eisini blivu brúktir til almenna rutukoyring, og soleiðis nýttir betur. Teir, sum koyra skúlabussarnar, fáa nógvið fyrri koyringina, tá hugsað verður um, hvussu fáar tímar um vikuna, teir koyra. Hinvegin fáa teir ov lítið, t.v.s. koyra ov lítið til at kunna reka bussarnar.

4 túrar um dagin til Suðuroynna og ongin sigling til Eysturoynna?

Jón Rasmussen hevur fleiri uppskot um sambandið millum oyggjarnar. Millum annað at hava bussar koyrandi millum Lørvík og Havnina og taka ferjurutuna av. Hetta hevði verið biligari, men ferðin



Tað kann sigast, at vegur er úr Sumba til Viðareidis og Sørvágs

hevði samstundis tikið longri tíð.

Her kemur so spurningurin um mista arbeiðstíð inn, so tað er ivasamt, um tað í heildini kann loysa seg. Eitt annað uppskot er at hava tvær ferjur í sigl-

ing millum Suðuroynna, Skálavík, Tórshavn og Toftir 4 túrar um dagin. Men til hetta krevst, at havnin í Skálavík verður útbygd.

Spurningur um politiskan vilja

Men, sigur Jón Rasmussen, tað tekur langa tíð at gera eina nýggja rutu, og tað eru politikkarnir, sum hava avgerðarrættin í hesum máli, t.d. um havnin í Skálavík skal útbyggjast. Tað er eisini ein spurningur, um ikki landið skuldi tikið størri fíggarligan lut í samferðsluni, m.a. við at geva teimum privatu rutunum studning. Í Danmark fáa teir privatu góldið frá landinum fyri hvønn túrin. Tað almenna fær so allar inn-tøkurnar av rutuni.

Men tað er hetta, sum er endamálið við samferðslunevnd lögtingsins, at samskipa ferðsluna, endar Jón Rasmussen.

Umfatandi kanning

Í samrøðu við SOSIALIN sigur Jón Rasmussen, at hesar kanningarnar umboð á skipunum eru ein tann best eydnaða data-innsavningin, sum er farin fram í Norðurlondum. Kanningin umfatir 3500 svør ella sløk 9% av í-búgvunum, og gevur tí eina heilt góða heildarmynd. Møguliga verður úrslitið brúkt til eina bók afturat, um onkur av teimum lesandi á Tekniska háskúlanum fær hug at fara undir tað. Henda kanningin visti m.a., at fleiri ferðast á Suðuroyar-rutuni, tá Smyril siglir enn tá Dúgván rekir rut-

una. Serliga kvinnunum dámar betur Smyril, tí tá hann siglir, eru 43% av ferðafólkunum kvinnur, men bert 32%, tá Dúgván siglir.

Fleiri ferðir — fleiri fólk

Jón Rasmussen sigur, at tær kanningar hann hevur gjørt, vísa, at tá túrarnir á eini rutu verða fleiri, ferðast eisini fleiri fólk á rutuni, helst tí tey tá hava fleiri møguleikar at sleppa aftur og fram. Tað visur seg eisini, at har sum skipini leggja at, eru fleiri ferðafólk. Sum dømi nevnr hann Skálafjørðin, har Tróndur leggur at á Ströndum og Toftum. Í av hvørjum 100 íbúgvum



Ritan siglir triggjar ferðir um dagin millum Havnina og Nólsoyar. Tað tekur tíð hjá fólki at venjast tí, at ein góð ruta er komin millum tvey pláss

motor-teigurin

Síðani Ford í 1972 á fyrsta sinni sendi Granada á marknaðin, er hann ikki nógvið broyttur. Men nú er so ein nýggjur Granada komin. Hesin er broyttur munandi, bæði uttan og innan. Ímeðan tann gamli hevði heldur bólgnaðar skermar og hurðar, hevur hesin nýggi meira reinar linjur — er vorðin meira smidligur. Hetta ger millum annað, at luft-

mótstöðan ikki verður so stór, og sostatt Pyntilistar eru ongir, men hevur hann harafturimóti fingið ein breiðan gummilista niðarlaga á síðuni. Innan er hann, eins og tann gamli, sera rúmligur — setrini eru vælforinaði og góð at sita í. Eisini vindeyggaarealið er størri, og útsýnið frameftir er vorðið betur, grundað á, at bílurin ikki er so høgur

framman sum tað eldra modelið. Instrumentpanelið er eisini broytt: T.d. er ljóskontaktin flutt út á ein arm undir rattinum.

Bilurin verður at fáa við fleiri motorstøddum heilt upp til 160 HK/DIN, og kemur helst at verða minst líka so væl umtóktur sum tann gamli. Hin nýggi Granada er komin til Føroya og kostar frá 68.000 kr.

