

Ganga nýggjar leiðir við nýskapandi virki í Lorvík

Í næstum verður farið at byggja eitt slóðbrótandi virki í Lorvík, sum skal gagnnýta fiskalivur

NÝGGJ VINNA

Áki Bertholdsen

Gongst sum ætlað fer eitt nýskapandi virki at lata upp í Lorvík næsta vár, ella tíðliga næsta summer.

Talan er um eitt virki, sum skal gagnnýta livrina úr fiskinum, sum verður fiskaður undir Føroyum.

Tað eru bæði føroyingar og útlendingar, sum i felag ganga saman um hesa royndina at byggja eina nýggja vinnu upp í Føroy-um.

– Hetta er ein roynd at fáa nakað burtúrur einun parti av fiskinum, sum annars verður tveittur fyri borð aftur, sigur Egil Olsen, sum er ein av høvuðsmonnunum aftanfyri nýggja virkið.

Ongin hevur meiri enn Egil Olsen tosað um at fáa meiri burtúrur fiskiriki-døminum undir Føroyum, ikki minst tí partinum, sum annars ikki verður gagn-nýttur. Hann er ivaleysur í, at gangnýta vit ikki allan fiskin, sum hann er, fara stór samfelagslig virði fyri



skeyti.

Og livravirkið, sum nú skal byggjast í Lorvík, er fyrsta veruliga stigið til at skapa samfelagvirði burtur-úr tilfari, sum annars fyri mesta partin fer fyri skeyti.

Egil Olsen sigur, at før-oyski parturin av hesi verk-ætlanini verður 50% og út-lendingar koma at eiga 50%.

Hann metir, at skulu alternativar vinnur byggjast upp í Føroyum, er tað fyri ein stóran part neyðugt at samstarva við útlendingar,

sum frammanundan hava stóran forleika á økinum, ikki minst tá ið talan er um so serliga framleiðslu sum her.

Útlendska partin í livra-virkinum eiga íslenska fyrítøkan Lysi og norska fyrítøkan Maritex, sum báðar eru serkonar á okin-um frammanundan.

Føroyska partin av virk-inum eina Faroe Marine Biotech, sum framman-undan samstarvar við Lysi og Maritex. Annars eru menninir aftanfyri høvda-

Ongin hevur meiri enn Egil Olsen tala fyri, at vit skulu royna at fáa meiri burtúrur fiskiriki-døminum. Livravirkið, sum nú skal byggjast í Lorvík fyri góðar 10 milliónir, er fyrsta veruliga stigið til at skapa samfelagvirði burtúrur tilfari, sum annars fyri mesta partin fer fyri skeyti

virkið í Lorvík við í ætlan-ini, umframt Kovin í San-davági og ymsir rávøruút-vegarar, tað eru skip.

Fýra krónur kilo

Egil Olsen sigur at ætlanin við virkinum er at vinna lýsi burtúrur livrini og tað, sum síðani er eftir, verður malið til mjøl.

Men ætlanin er, at tann besta livurin skal førast vestur til Sandavágs at vera niðursjóðað á Kovanum, men annars skal livur bræð-ast á virkinum í Lorvík.

– Eini 8-10% av fiskin-um er livur. Tað merkir, at tilsamans kunnu vit fáa eini 8000-10.000 tons av livur burtúrur tí fiski, sum verður fiskaður undir Føroyum.

Men Egil Olsen sigur, at teir vóna at fáa 3.000 tons av livur, í fyrsta umfari í

hvussu so er.

Ætlanin er eisini at lata skipunum ein pris fyri livr-ina sum helst skuldi gjørt tað áhugavert hjá teimum av fingið livrina til høldar og avreitt hana.

– Vit ætla at lata fýra krónur fyri kilo av livur. Men fáa vit møguleikan at byggja virkið upp sum vit vóna, ivast vit onga løtu í, at prisurin fer at hækka bæði eina og tvær krónur, ella kanska enntá meiri, sigur hann.

Hann vónar sostatt, at hetta er nóg mikið til at skipini verða sinnað at taka livrina til høldar.

Egil Olsen heldur ikki, at samfelagið kann góðtaka, at ein stórur partur av okk-ara fiskatilfeingi, verður tveitt fyri borð aftur, tá ið tað annars kundi veriði gagnnýtt, so hann vónar, at hetta fer at eggia skipunum

til at taka livrina.

Hann sigur, at av teimum 3.000 tonsunum av livur, teir vóna at fáa, fara eini 20%, ella 600 tons til San-davágs at verða niðursjóð-að.

Burtúrur restini, sum eru eini 2.400 tons, fara teir at fáa góð 1.200 tons av lýsi og góð 500 tons av mjøli.

Teir venta at fáa eini 11 krónur fyri kilo av lýsi og einar fimm ella seks krónur fyri kilo av mjøli, tá ið tað verður selt á marknaðinum

– Ætlanin er, at virkið í Lorvík og tey útlendsku virkini, Maritex og Lysi, skulu samstarva um søluna, so at hon verður samskipað við tí endamáli at fáa sum mest burtúrur. Keyparamir kunnu teljast á aðrari hond-ini og fyri at fáa nakað bur-túrur, verður neyðugt at samskipa søluna.

Hann leggur afturat, at talan er um eina ílogu uppá góðar 10 milliónir í alt.

Men slík virki eru ógvu-liga teknilig við nógvari framkomnari útgerð, so tal-an verða ikki um so nógv arbeiðspláss, kanska eini 6-10 fólk, mest teknikarar av ymsum slagi, umframt ar-beiðið, sum hetta kastar av sær á Kovanum í sambandi við livrina, sum verður nið-ursjóðað.

33 dagar til Vágatunnilin

Nú bara ein góðan mánað áðrenn Vága-tunnilin skal takast í nýtslu, er stórsti spurningurin, hvat tað fer at kosta at nýta tunnilin. Einasta, sum tykist greitt, er at trý ymisk gjøld vera, alt eftir støddini á akfar-inum, og at MVG ikki skal rindast av bummgjaldinum. P/F Vágatunnlilin skal krevja 20 milliónir krónur inn um árið í bummgjaldi, næstu 15 árin.

FAST SAMBAND

Jón Brian Hvidtfeldt



lánið:

Tær írestandi átta milli-ónirnar, sum partafelagið skal fáa í inntøku um árið, skulu nýstast til rakstur av tunnlinum og til viðlíka-hald, umframt at nakað skal leggjast til síðis, um inn-tøkurnar seinni ikki fara at vísa seg at halda ella óvantaðar útreiðslur stinga seg upp.

– tað kom nakað seinni og varð lagt fram sama dag sum hitt uppskotið var til 1.viðgerð.

Sostætt skuldi borið til at staðfesta, at gjaldið, sum P/F Vágatunnilin ásetur, verður tað endaliga, og at einki MVG verður lagt omaná.

55 ella 240 krónur

Sum longu nevnt er spurn-ingurin um, hvat tað ska kosta at nýta tunnilin fram-vegis ósvaraður. Tí hava vit valt at vísa á tvey dømi, eitt úr Danmark og eitt úr Norra, og hvørja loysn tey hava valt.

Uttan fyri Ålesund í Norra eru fleiri smáar oyggjar, sum eru knýttar at fastlandinum við brúgva-og tunnllssambandið. Vega-kervið er soleiðis háttað, at tríggrir undirsjóvartunnlar, sum eru millum fimm og seks kilometrar langir hvør, umframt ein brúgv, knýta fýra smáar oyggjar at fast-landinum, Vígra Valderøya, Giske og Godøya. Millum annað liggur flogvøllurin í

Ålesund á oynni Vígra, og fyri at sleppa út á hann verður koyrt gjøgnum tveir av tunnlunum.

Norska loysnin er, at brúkarin skal bara gjalda einaferð á einum stað, fyri at sleppa at nýta allar tunn-larnar. Gjaldið er 55 krónur fyri persónbil við førara. Önnur vaksin í bilinum skulu gjalda 17 krónur og børn 9 krónur. Tað vil m.a. siga, at tvey vaksin og tvey børn í bili skulu gjalda 90 krónur fyri at nýta tunnlar-nar. Størri bílar skulu gjalda 120 krónur, meðan stórir bussar, lastbilar og trailarar skulu gjalda 240 krónur fyri at nýta tunn-larnar.

Í Danmark hevur man valt eina aðra loysn í sam-band við tær báðu stóru brúgvirnar um Stórabelt og um Oyrasund. Har er gjald-ið sett eftir bilinum, og ikki eftir, hvussu nógv fólk eru í honum. Fyri at koyra um Stórabeltsbrúna skal ein persónbilur gjalda 240 krónur, størri bílar skulu gjalda 360 krónur, meðan trailarar skulu rinda ávika-vist 595 krónur og 945 krónur, alt eftir um teir eru styttri ella longri enn 10 metrar. Harumframt skulu stórir bussar rinda 1270 krónur fyri at koyra um brúna. Prisirnir fyri at nýta Oyrasundsbrúna eru á leið teir somu.

Ov høgt nýtslugjald ein tollmúrur

Í eini grein, sum stóð at lesa í danska blaðnum In-genjören herfyri, varð stað-fest, at brúgvirnar um Stórabelt og Oyrasund ikki hava haft ta væntaðu ávirk-

anina, serliga fyri vinnu-livið. Orsøkin er, verður sagt í greinini, at nýtslu-gjaldið er ov høgt.

Hetta ger, at stóru fyrítøkurnar ikki hava áhuga í at savna sitt virk-semið øðrumegin brúna, t.d. í Nyborg ella Korsør, sum liggja hvør sínu megin fasta sambandið um Stóra-belt. Heldur ikki hevur Stórabeltsbrúgvín verið atvoldin til at fyrítøkur

hava víðkað um sín mark-nað í sama mun, sum væntað varð frammanundan.Tað er lektarin á granskingardeild-ini innan flutning á Ros-kilde Universitetscenter, Leif Gjeseing Hansen, sum hevur staðið fyri kanning-ini, ið umrødd er í In-genjören.

Leif Gjeseing Hansen visir á, at áðrenn Stóra-beltsbrúgvín varð væntað, at nógvar nýggjar fyrítøkur fóru at seta seg niður í Ny-borg og Korsør Kommune, umframt at fleiri stórar fyrítøkur fóru at flyta sínar goymslur til hesar komm-unur, ið við eitt skuldu gerast eitt »knýtapunkt« í landinum. Men hetta hevur vist seg als ikki at halda, sigur Leif Gjeseing Hansen.

Danir hava valt ein annan príspolitikk enn norðmenn, tá tað kemur til nýtslugjald fyri fast samband. 240 krónur kostar tað fyri persónbilin at koyra um Stórabeltsbrúna

Leiðarin fyri vinnulivs-deildina í Nyborg Komm-une, Jane Ellegaard, sigur við Ingenjören, at tað ikki hevur eydnast kommununi at lokka fyrítøkur til kommununa. Orsøkin er, at høga nýtslugjaldið á Stóra-beltsbrúnni virkar sum ein tollmúrur. Hon visir á, at hóast tað í dag er meira at gera á gistingarhúsunum og matstovunum í kommun-uni, umframt at fleiri fólk úr fynsku kommununi í dag arbeiða í Keypmannahavn enn áðrenn brúgvín kom, so aftra stórar fyrítøkur seg við at sláa seg niður í kommununi.

Enn verri stendur til í samband við brúna um Oyrasund, har vinnulivið langt frá í sama mun sum væntað nýtir brúna. Eisini her fáa høgu prisirnir fyri at nýta brúna skyldina.

Hvussu við Vága-tunnlinum

Sjálvandi ber ikki til at samanbera norska og danska dømið við føroysk viðurskifti, uttan við stórum fyrivarni. Men tey eru dømi um tveir ymsar leistir, ið valdir eru fyri príspolitikkini í samband við nýtslugjald av fasta sambandinum. Eitt fast samband, hvørs fremsta endamál er at knýta landið saman. Tingmenn fyri Vág-oyyna hava hvør í sínum lagi ført fram, at nýtslu-gjaldið eigur ikki at liggja omanfyri 50 krónur fyri túrin, og onkur teirra hevur nevnt, at tað helst eigur at vera minni. Men framvegis biða øll eftir svarinum frá P/F Vágatunnilin.

Suðuroyarskipið: Kjølurin verður strektur tólvta mars

Hesa vikuna verður seinasta hondin lögð á ætlanina at byggja nýggja suðuroyar-ferju, men nú verður at skera stálið og tólvta mars verður kjølurin strektur



Umboð fyri Strandferðsluna eru í hesum døgum í Spania, har seinasta hond verður lögð á ætlanina at byggja nýggja suðuroyarferju

Tólvti mars er ein stórur dagur í Føroyum. Tí tá er Grækarismessa og tað er dagurin, tá ið veturin verður lagdur afturum og tjaldrið kemur og boðar frá vári, gróðuri og ljósari tíðum.

Men Grækarismessan næsta ár verður eisini ein søguligur dagur í Føroyum. Tí júst á hesum degnum verður tað, at kjølurin til nýggju suðuroyarferjuna verður strektur.

Hesa vikuna eru stjórin og teknisku leiðarin á Strandferðsluni í Spania, har allarsíðsta hond verður

lögð á byggiaetlanina til flaggskipið yvir øllum hjá Strandferðsluni.

Strandferðslustjórin, Reidar Nónfjall, sigur, at sjálv byggitiðin er greið.

– Farið verður undir at skera stálið fjórða novem-ber. Tólvta mars næsta ár er komið so langt, at kjølurin

verður strektur og 12. okto-ber 2004 verður skipið lið-ugt og handað Strandferðsl-uni.

Sostatt staðfestir Strand-ferðslustjórin, at tað gongur sum ætlað við byggjini. – Tað, sum leiðslan á Strandferðsluni ger í Spa-nia hesar dagarnar, er at fáa

teir seinastu prikkarnar í pusslispælinum á pláss.

– Vit gjøgnumganga byggjingina heilt niður í minstu smálutir fyri at tryggja okkum so væl sum yvirhøvar gjørligt imóti at noyðast at gera broytingar í sjálvari byggitiðini, ella beint aftaná, sigur Reidar

Nónfjall, tí tað bæði órógv-ar og dýrkar byggingina.

Og tá ið hann sigur niður í minstu smálutir, skal tað takast heilt bókstaviliga, tí tað skal eisaini hyggjast eftir, hvørjum litum, tey ymsu rúmini skulu málást í, hvar á teimum ymsu vegg-unum, málningar skulu hanga o.s.fr.

Hann sigur, at nýliga er eitt modell av nýgu suður-oyarferjuni roynt í hyli í Danmark, har allar mögu-ligar royndir eru gjørdar av skipinum, men tað gekk alt upp á stás.

Yvir 300 milliónir

Fyri at taka afturíaftur, kann nevast, at nýggja suðuroyarferjan kostar 40.450.000, ella beint omanfyri 300 milliónir í okkara peningi.

Men harafturat koma so útreiðslur til kurstrygging og byggieftirlit og tilsam-ans hevur Vinnumálastýrið

hemild til at brúka 310 milliónir til skipið.

Ferjan verður goldin í trimum gjøldum, sum eru áleið líka stór.

Nýggja suðuroyarskipið verður 135 metrar langt, tað siglur 21 mil, hevur pláss fyri 800 ferðafólkum og tekur 200 bílar og tað er tvær ferðir so nógv, sum Smyril.

Tað er spanska skipa-smiðjusamtakið, IZAR, sum byggir nýggja suður-oyarskipið.

IZAR samtakið hevur bygt skip í heili 250 ár. Tað er tað næststørsta skipa-smiðjusamtakið í Evropa, og tað níggjunda størsta í heiminum og nýggja suður-oyarskipið verður bygt á eini skipasmiðju hjá fel-agnum í San Fernando í Suðurspania.