

»Vágatunnin« – nakrar viðmerkingar

Tá ið sagt verður, at vit heldur eiga at gjalda uttanlandsskuld enn at gera »Vágatunnin«, tá er almenna orðaskiftið farið av sporinum og vordið ábyrgdarleyst. Alternativt til tunnilsilöguna er ikki niðurgjaldning av skuld, men ein iløga uppá 80-90 mill. krónur í ferjusamband

Herfyri lögdu undirritaðu fram eina frágreiðing viðvíkjandi einum møgulegum undirsjóvartunni undir Vestmannasundi. Eitt av høvudsamálunum við frágreiðingini var at fáa í lag eitt sakligt orðaskifti um málið, tí talan er um eitt stórt mál og stóra upphædd. Fyribils kunnu vit staðfesta, at tað tykist okkum, sum at millum manna verður nú skift sakliga orð um eina slíka verkætlan og grundgivið verður fyrri og ímóti, meðan málið í fjølmóðunum ógrundað verður sett upp sum eitt val millum undirsjóvartunnil og niðurgjaldning av uttanlandsskuld.

Nú nakað er frálíðið – og politisk nagatíðin eisini er komin í málið – kenna vit tað sum eina skyldu at gera viðmerkingar til nýkur av teimum sjónarmiðum, sum hava verið frammi. Vónandi kemur almenna orðaskiftið aftur á beint.

Hvat kostar ein tunnil?

Landsverkføringurin hevur mett, at tað fer at kosta 210 mió. kr. at gera ein tunnil undir Vestmannasundi; afturat hesum koma 30 mill. kr. til veg v.m. Fyri tunnispartin svarar hetta til knappar 45.000 kr. fyrri metur. Norska fyrirkomulag Selmer upplýsti fyrri okkum, at teir kunnu gera tunnlin fyrri 25.000 kr. fyrri metur ella fyrri knappar 120 mill. kr. Vit hava alla tíðina verið skeptiskir mótevís hesum tali, og settu tí 150 mill. kr. sum lægsta prís í okkara frágreiðing. Selmer hevur síðani eftir áheitan frá okkum gjørt eina greiniligari útróking, sum vísir, at teir kunnu gera tunnlin fyrri uml. 170 mill. kr., – og so leggja teir afturat, at óvissan er pluss/minus 25%, t.v.s. at eitt veruligt tilboð hevði verið onkuntáðni ímillum 130 og 210 mill. kr.

Onkur hevur havt framtíð, at rendi man seg í óvantaðar trupulleikar undir sjálvum arbeiðnum, so fór prísurin at verða munandi hægri. Tað kann vera nakað um tað, men nýtist ikki at vera tað. Tá ið Bjarni Olsen og Kári Petersen gjørdu teirra frágreiðing í 1992 søgdu teir í varisligum vendingum, at tað var kanska ikki heppið at lata Landsverkføringin gera arbeiðið; teir skrivaðu: »Eitt annað, sum er tungtvingandi í valinum millum Landsverkføringin og eitt privat byggifélag, er møguleikin fyrri at fáa fastari bindandi avtalur um kostnaðin«.

Ger landsverkføringin ein tunnil, sum verður dyrari enn roknað varð við frammanundan, so er ikki aðrastaðir at fara enn í landskassan eftir tí, sum í restar



Tá Suni á Dalbø og Ólavur Waag Høgenesen í november høvdu gjørt sína frágreiðing, varð skipað fyrri almennum fundi, men enn er ikki eydnast at fáa veruligt orðaskifti í lag

Tá ið eitt privat félag gevur eitt tilboð, t.d. Selmer uppá 170 mill. kr., so verður tað endaligi prísurin; hava teir forroknað seg, so mugu teir taka av egnum kassa til tess at fullføra tað, teir hava bundið seg til. Tað avgerandi er tí, at talan er um eina fyrirkomulag, sum dugir síni ting og eisini er kapitalsterk. Ein annar møguleiki er at úthyggja hesa loysnina við eini sokallaðari projektfígging (íslenska modell- ið). T.v.s., at eitt tryggingarfélag átekur sær at tryggja, at projektið verður lögð, fer byggifyrirkomulag av knóranum; hetta ber so í sær, at projektið dyrkar við einum tryggingargjaldið, men afturfyrri er prísurin fastur

Hava vit ráð?

Tey, sum mæla ímóti at fara undir at gera ein tunnil, grunda sítt sjónarmið á, at vit hava ikki ráð, til uttanlandsskuldin er so stór. »Vit skylda sje milliárdir, altsó hava vit ikki ráð til undirsjóvartunnil«, tykist sjónarmiðið vera. Tað, sum er mest forargiligt við hesum sjónarmiðnum, er, at eingin – heldur ikki búskaparfrøðingar – enn hevur grundgivið fyrri, hví uttanlandsskuldin er ein góð grundgeving fyrri ikki at fara undir at gera tunnil um Vestmannasund. Er »Vágatunnin« veruliga eitt alternativ til afturgjaldning av uttanlandsskuld? Í frágreiðing okkara hava vit grundgivið fyrri, hví uttanlandsskuldin ikki er ein forðing.

Teir pengarnir, sum verða brúktir til ein møgulegan undirsjóvartunnil, høvdu kortini ikki verið brúktir til niðurgjaldning av uttanlandsskuld. Ein partur av iløguni (80-90 mill. kr.) svarar til tað, sum undir øllum umstøðum skal brúkast uppá ferjusambandið, og ein partur verður fíggiður av

búmpengagjaldi (alt eftir hvørja loysn ein velur, so verður møguleiga talan um eina meiriteiðslu fyrri landskassan, sum liggur millum lítið og einki; vit hava ikki roknað við íslendsku loysnini í okkara frágreiðing)

Ein tunnil í staðin fyrri eitt ferjusamband fer at forloysa spartingar og inntøkmøguleikar, sum í dag eru niðurbundni ella óhugsandi

Hvørki politikkarar ella búskaparfrøðingar hava alment tikið stóðu til hesar grundgevingar. Búskaparfrøðingar, ið serliga hava skil fyrri hesum øki, leggja dent á, at tað er ikki bert ein spurningur um, hvat er bilgiri, tunnil ella ferjusamband; tað er avgerandi at kanna eftir, hvørji avleiðdrin eitt betri samband fer at hava við sær. Fer ein tunnil at hava við sær samstarv millum føroyskar fyrirkomulag, sum annars ikki hevði komið í? Fer ein tunnil at hava við sær, at fløguløgin fara at gera fleiri ferðir, sum tær annars ikki høvdu gjørt? Fer ein tunnil at hava við sær, at hotellini fara at fáa ráðstevnuferðalag, sum annars ikki høvdu komið hendan vegin? Fer ein tunnil at hava við sær, at oljufeløg fara at bjóða meira, enn tey annars høvdu gjørt? O.s.fr.v., o.s.fr.v. Stutt sagt: Kann ein iløga í ein undirsjóvartunnil verða við til at gera okkum betri fyrri at gjalda uttanlandsskuldina?

Tað er við góðari grund, at eyguni hava verið vend ímóti útreiðsluðini í búskapi okkara. Búskaparlaga framgongd fáa vit ikki við spurningum eina, men við at framleiða vørur og veita tænastur, sum onnur vilja gjalda fyrri; eftir okkara tykki, so er stundin komin til at vit aftur fara at líta at framleiðslu- og inntøkusiðuni. Serliga tá ið fløguløgin verður havdur í huga

(men eisini í innlendis hølpi), so eigur ein iløga í ein tunnil undir Vestmannasund at verða roknað sum neyðugt grundarlag fyrri rationaliseringum og meirinntøkum.

»Skynsamur, skilagóður ábyrgdarpolitikkur«

Síðani »Vága-tunnin« – ein lýsing – varð lögð fram hava fleiri politikkarar, búskaparfrøðingar o.o., sum meira og minni halda tunnlin vera vátverk í verandi búskaparstøðu, nýtt høvið til at staðfesta seg sum umbodandi »skynsaman, skilagóður ábyrgdarpolitikkur«; tað er alla æru vert. Hinvegin hevur tað verið sera trupult hjá okkum at fáa greiðu á, hvat verður lagt í hesa orðing.

Tað er ikki neyðugt hjá okkum at fortelja búskaparfrøðingum, at samfelagsbúskapur er ein stóðugur trupulleiki. Stutt sagt:

a: hevur tú ov fáar pengar tøkari/ umfari, so hevur tú ikki ráð til iløgur

b: hevur tú ov nógvar pengar tøkari/ umfari, so er tað ikki skilgott við iløgum, sum vilja leggja eitt størri trýst á búskapin

So hvat konjunkturiløgu viðvíkur, so er sostatt eingin eyðgivin loysn uppá iløgusurningin, og tí má hann svarast við konkretum grundgevingum. Vit hava víst á, at við teirri gongd, sum er serliga í oljumálinum og í ferðafólkaávinnum, so fer eitt ovurstórt trýst at verða á farleiðina um Vestmannasund; tað fer at verða ógjøgligt at loysa hesar trupulleikar uttan stórar íløgur í ferjusambandið.

Verður serliga hugt at »Vágatunnin« í oljuhølpi, so er væntandi, at virksemd fer at vinda álvarsliga uppá seg; so umframt at ein tun-

il undir Vestmannasundi kann verða átrókandi av praktiskum grundum, so hevur hetta eisini eitt konjunktur-politiskt aspekt: Er tað skilgott at bjóða við eini iløgu til ein komandi oljuginna hevur lagt ovurstórt trýst á tann lífla og viðkvæma føroyska búskapin? Vit halda ikki, men sakna grundgevingar frá teimum, sum halda tað øvugt.

Í »Vágatunnin« – ein lýsing – var dentur lagdur á at lýsa projektið sum bæði eina landspolitiska verkætlan (fløguløgin + vinnulívið yvirhøvur) og sum eitt projekt við lokalum týðningi (Vágarnar). Stutt kann sigast, at niðurstøðan var, at landspolitiskt og fíggarliga var rætt at fara undir projektið, meðan lagnan hjá Vágoynni var meiri ívasom, fekt fast samband.

Nú er almenna orðaskiftið endað í tí mest óhepna sporinum, sum hugst kann: Valfeløgin í Vágum skora á politiskt fyrri at fáa verkætlanina frama; samstundis mana einstakir politikkarar úr øðrum partinum av landinum fram sjónina av ábyrgdarleysum lokalpolitikkarum, sum fara niður í pengaksassan hjá okkum øllum til eitt váðaverk; á hendan hátt kunnu teir spæla totalt frítt og framstilla seg sjálvar sum fíggarliga ábyrgdarfullar landspolitikkarar uttan at hava skeitt at sjálvum projekinum og fyrirhildi seg til tað og teir móguleikar og vansar sum hanga uppi við tí!

Antin »Vágatunnin« verður til nakað ella ikki á hesum sinni, er og verður ein politisk avgerð; men tað minsta ein kann krevja er, at búskaparfrøðingar og politikkarar fyrirhalda seg til málið sjálvt. Kjarnin í málinum er greiður: Alternativt til tunnilsilöguna er ikki niðurgjaldning av uttan-

landsskuld, men ein iløga upp á 80-90 mill. krónur í eitt betri ferjusamband. Tá ið búskaparfrøðingar og einstakir politikkarar uttan nakra sum helst grundgeving pásanda, at »vit hava ikki ráð«, so er hetta politiskt ábyrgdarloysi so tað forslar!

Ber tunnlin seg?

Skal búmgjaldið verða fært fyrri at fígga lánið, sum tikið verða, so krevst, at ferðslan verður meiri enn í dag. Í eini grein í Dimmalætting herfyri var staðfest, at tunnils-projektið í Álesund hevði eitt dundrandi undirskot, uttan at hetta á nakran hátt varð koplað til Vágatunnin. Tað slapp bara at hanga í leysari lufti; hvør skal siga, at her kann tað enda líka galti. Tí hetta er fyrst at siga, at tað er einki forgjort í at gera ein tunnil, sum fer at geva undirskot. Er tað politisk undirskot fáa fyrri einum tunli út í Hest, so verður eitt undirskot fíggarligi prísurin, sum politikkarar eru sinnadur at gjalda fyrri politiska ynski um samanbinding; eitt møgulegt búmgjald verður tá bert ein viðfáningur til fíggingina.

Annad er, um talan er um ein tunnil, ið er ætlaður at bera seg, men ikki ger tað. T.d. Álesund-sambandið. Talan var um eitt rættiiga stórt projekt við fleiri tunlum og brúum, ið vórðu gjord nökulunda samstundis. Tvinni viðurskifti hava gjørt, at projektið hevur undirskot: Samskipanin av projektinum var ikki nóg góð, so byggireturnar vuku og vuku; og meting-in av, hvussu stór ferðsluøkkingin fór at verða var skeiv. Tann, ið ætlað at brúka Álesunds-projektið sum ræðumynd, skal fyrri tað fyrri tað fyrsta gera sær greitt, at Vágatunnin er eitt avmarkað projekt (ein tunnil, ið sostatt ikki krevur stórvegis samskipan av arbeiðnum); og í øðrum lagi hevur viðkomandi forplikað seg til at grundgeva fyrri, at ferðslan um Vestmannasund fer ikki at økjast so nógv, sum er neyðugt fyrri at projektið skal bera seg. Enn hevur eingin verið frammi við slíkum metingum.

At enda

Fyribils er málið sjálvt stæðgað í einum politiskum meldri, sum er trupul at fáa greiðu á í løtuni. Vit hava ta vón, at flestu politikkarar eru sinnadur at víðgera málið sakligt og við konkretum grundgevingum.

Suni á Dalbø & Ólavur W. Høgenesen