

Kjak



Bjørn Kalsø
løgtingsmaður

Ósannindi um niðurskurð í fiskidøgum

Landsstýrismaðurin í fiski- vinnumálum, Johan Dahl førir fram, at eingin í vinnuni fer at merkja stóra niðurskurðin í fiskidøgum, tí nógv luft er í skipanini orsaka av óbrúktum døgum.

Tað sama førði Torbjørn Jacobsen fram, tá hann á sinni legði uppskot fyri Tingið, um at skerja fiskidagarnir við 50 prosentum.

Tað hevur týdning at fáa fram, at bæði Dahl og Tobbi

bera fram ósannindi. Tí tað eru júst tey fáu, sum framvegis eru í vinnu, ið verða harðast rakt, tá dagarnir verða skornir.

Útróðrarbátar og skip, hava síðan 1996, tá Fiskidagaskipanin kom, mist yvir 40 % av fiskidøgnum. Tí hevur verið neyðugt at keypa fiskidagar. Hóast tað, er dagatalið hjá teimum flestu ov lágt til lönandi rakstur.

Teimum sum eru í vinnu

hjálpá óbrúktu dagarnir lítið, tí teir eru lutaðir á einstøk skip. Óbrúktir dagar kunnu vera í einum bólki, sjálvt um fleiri skip og bátar í sama bólki hava brúkt sínar dagar. Tá eru einastu ráðini at keypa. Men tað er lættari sagt enn gjørt, tí før, ið ikki hava brúkt 60 prosent av døgnum ári fyri, ikki kunnu selja.

Marknaðurin av óbrúktum døgum er tí avmarkaður og

gerast fáu dagarnir, sum eru umsetiligir tí ringir at fáa fatur á. Prísurin fer eisini upp so hvørt dagarnir verða skornir.

Ógvusligur niðurskurður í døgum rakar tí bara tey dugnaligu í vinnuni, og er við til at taka virkishugin frá teimum. Minni virkin fáa møguliga fyrimun við tað, at óbrúktu dagarnir vaksa í virði so hvørt sum samlaða dagatalið lækkar og tí at

“kreativar” loysnir til tíðir verða nýttar, tá dagar verða keyptir og seldir.

Við eini fiskidagaskipan fæst heldur eingin vissa fyri, at royndin eftir toski og hýsu verður minni, við færri døgum, tí tá samlaða dagatalið verður minni kann hugsast, at veiðutrýstið á dýraru fiskasløgini nærri landi bara veksur.

Óbrúktir dagar avoyða ongan fiskastovn, men teir

kunnu gerast ein hóttan, tá fiskastovnarnir koma fyri seg. Tí eigur politiska skipanin, í fyrstu atløgu at leggja seg eftir at lúka óbrúktar dagar og loyvir burtur, heldur enn áhaldandi at knokkroyta tey fáu, sum framvegis eru í vinnu.



Annika Olsen
Løgtingskvinna

Meðan heimsbúskapurin rapar, ætlar landsstýrið at taka eina milliard í lán

Meðan altjóða keypsskálar rapa, kreditvirðið hjá heimsins størsta búskapi dalar, og fleiri evropæiskir stórbúskapir eru í svárari kreppu, hevur føroyski innlendismálaráðharrin, sambært honum sjálvum, fingið viðmæli úr landsstýrinum um stóru ætlan sína at fara undir eina almenna tunnilsverkætlan til eina milliard

Somuleiðis hevur tað eydnast honum at fáa tingfólk at trúgva uppá, at tað fer at bera til at gera ein almennan tunnel millum Skálafjørðin og høvuðsstaðarøkið fyri eina milliard krónur. Tingformaður Sambandsflokksins, Alfred Olsen, hevur verið úti við lesarabrævi við yvirskriftini “Skálafjarðartunnilin gerst veruleiki”, og Bjørt Samuelsen fyri Tjóðveldi hevur somuleiðis ført fram, at nú er aftur ljós í tunnilmálinum. Tað tykist ikki at vera nakað mark fyri, hvussu ósmæðin man kann vera við at fyrigykla okkara borgarum nakað beint undan einum vali, hóast vit vita frá m.a. landsbankanum, at skal landið taka lán uppá eina milliard kr, kemur hetta óivað at ávirka okkara gjaldføri munandi, og fer hetta ivaleyst eisini at ávirka ratingina hjá Moodys

av tí føroyska búskapinum. At siga, at talan er um eitt alment partafelag, ið liggur uttan fyri figgjarlógina, er somuleiðis eitt dømi um, at man ikki hevur skilt, hvussu samlaði føroyski búskapurin hongur saman. Grundgevingarnar fyri, at Skálafjarðartunnilin kemur at kasta 100 tals mió av sær árliga, og at yvirskotið eftir rentir og avdráttir kann fara til at figgja aðrar tunlar m.a. ein Sandoyartunnel, er tann reina tokutala, og fyri tað næsta so ganga tað minst 4 ár frá tí, at man byrjar verkætlanina, til tann fyrsti bilurin koyrir ígjøgnum tunnilin, og harvið fyrsta inntøkan rennur í kassan.

Tað er ongin, sum er meiri vónbrotin enn undirritaða, at tað ikki eydnaðist privata felagnum at fáa ein sáttmála í lag, soleiðis at Skálafjarðartunnilin kundi

gerast á privatum hondum, har landið ikki tók á seg nakran váða. Manglanda stóðutakanin og politiska stóðloysi hevur avgjørt havt sína ávirkan á, at privata initiativið fór fyri bakka. Tað er nógv, sum bendir á, at man politiskt lá sjóvarfallið av sær, tí hevði politiska skipanin tikið neyðug stig í 2007, tá ið ætlanirnar á fyrsta sinni stungu seg upp um ein privatan tunnel undir Tangafjørð, so hevði felagið eftir øllum at døma fingið figging, tí tá var figgjarmarknaðurin heilt øðrvísi enn í dag. Í februar 2008 tók onnur samgonga við, sokallaða CHE samgongan, og tá skifti man hest og ynskti, at tunnilin skuldi gerast av tí almenna. Á heysti 2008 tók aftur onnur samgonga við, ABC samgongan seinra, og tá fór man aftur til tann privata leistin. Tað einasta,

sum hetta hevur ført við sær er, at verkætlanin gjørdist kastibløka í einum politiskum maktspæli.

Tað er nógv, sum bendir á, at fjálturin á figgjarmarknaðinum hevur verið ein av orsökunum til, at tað nú tíverri ikki eydnaðist felagnum fyri 1. august 2011 at fáa figging til hesa týdningarmiklu iløgu fyri Føroyar. Hóast hetta ikki eydnaðist, so liggur nógv fyrireikingararbeiði, nógvar forkanningar, uppskot til sáttmála, váðametingar av tunlinum v.m., sum sjálvsagt kunnu brúkast, tá man endaliga fer undir verkætlanina.

Vágafólk og Norðoyingar syndabukkar

Eitt av figgjarmodellunum, vit hava frætt um, er at seta í veð Norðoyartunnilin og Vágatunnilin, og at norðoyingar og vágafólk skulu

halda áfram at gjalda, tó bert hálvgt gjald fyri at koyra ígjøgnum tunlarnar, eftir at teir eru útgoldnir í ávikavist í 2017 og 2021. Hetta er eitt beinleiðis brot á gjørdar politiskar moralskar avtalur, sum eru gjørdar við hesi øki. Óansæð um man metir, at hesin leisturin er skilagóður ella ikki, so ber tað ikki til at leypa frá gjørdum politiskum avtalum, tí hetta maar burturav politiska trúvirðinum. Tað einasta, hetta viðførir er, at øki verða sett upp ímóti hvørjum øðrum, og tað tænin ongum endamálið.

Samhaldsfast samferðslukervi

Sambært innlendismálaráðharranum skal alt samferðslukervið verða samhaldsfast, har allir borgarir lyfta í felag. Her skulu vit minnast til, at føroyski skattgjaldarin longu í dag rindar langt

yvir 200 mió. kr árliga í vegskatti, skrásetingargjaldi, brennioljuavgjaldi umframt mvg. Av hesum 200 mió verða 45. mió kr. brúktar til nýgerð av vegum og tunlum á figgjarlógini. Tað má vera eitt mark fyri, hvussu nógv gjöld og skattir vit kunnu blíva við at leggja á okkara borgarar.

Tað er onki, sum eg ynski meira enn at binda Føroyar saman við einum Skálafjarðartunnli, hetta er eitt av mínum hjartamálum, tí hesin tunnel vil hava ómetaliga gagnligar ávirkanir á tað føroyska samfelagið, og tí skal tað vera mín inniliga áheitan á landsstýrismannin í innlendismálum, John Johannesen, um at fáa hetta málið á beint, kalla flokkarnir saman, soleiðis at hendan verkætlanin kemur at liggja í einari tryggari politiskari legu, og har vit seta búskaparligt skynsemi í háseti.