

SKÁLAFJARÐARTUNNILIN

50 ár við høgum prísnum

Í Vága- og Norðoyatunlinum er málið, at teir sum skjótast skulu rindast aftur, so at prísurin at koyra ígjøgnum kann niðurlagast og enda á 0,-.

Aðalendamálið við privata tunnlinum er beint øvugt - at fáa so stórt avkast og tjena so nógvar pengar sum gjørligt, áðrenn landið yvirtekur tunnilin.

Tískil er sannlíkt, at prísirnir fara at liggja á eini legu, har flest møguligir bilar koyra ígjøgnum fyrri hægst møguligan prís.

Privata felagið vil sjálvsagt hava so lítið slit í tunlinum sum møguligt. Tað ræður um at fáa sum mest av avkasti við sum minst av ferðslu - at liggja beint undir pínemarkinum, so at siga. Um prísurin t.d. fer úr 70 upp í 100 krónur, og tað merkir at 30 % færri koyra ígjøgnum - so ger felagið tað.

Sum skilst hevur Innlendismálaráðið í sáttmálanum fráskrivað sær alla ávirkan á, hvussu prísirnir verða settir.

Sum skilst:

- fær løgtingið ikki alt at víta um økonomisku aspektini av sáttmálanum. Sjálvt ikki, tá sáttmálin er undirskrivaður.

- frásigur landið sær í sáttmálanum allar møguleikar at broyta fortreytirnar, sum nú liggja til grund fyri tunnilsgerðini. Tað kann millum annað merkja, at løgtingið komandi 30 árinum ikki kann gera nakrar broytingar, sum kunnu tykjast kappingaravlagani.

- verða bara danskir entreprenørar við danskari arbeiðsmegi nýttir til tunnilsgerðina. Avtala er longu gjørd um hetta. Sostatt verður føroysk servitan og arbeiðsmegi hildin uttanfyri.

- er ivasamt, um talan hevur verið um veruliga útbjóðing, sum tað skuldi vera, tí advokaturin, sum hevur umboðað danska felagið bara hevur leitað eftir íleggjarum í Danmark. Sum skilst bjóðaði hann undir tiggju feløgum at vera við. og bara eitt felag sýndi áhuga - tó við teirri treyt, at tað fekk einarætt til verkætlanina.

- hevur umsitingin í Innlendismálaráðnum sjálv - umvegis eitt advokatvirki í Danmark - samráðst um sáttmálan. Tað er undrunarvert, tí vanligt er, at umsitingin og landsstýrismaðurin hava eftirlit við arbeiðinum, og at tey, sum samráðast, standa til svars fyri umsitingini og landsstýrismanninum. Av tí, at umsitingin og landssýrismaðurin sjálvi hava funnið ein advokat at forhandla teirra vegna, hevur eingin eftirlitsmyndugleiki verið í málinum.

- er breið semja millum politikarar, fakbólkar og serkunnleikan á økinum um, at landstýrismaðurin hevur handfarið málið á óhepnan hátt. Tað, at alt eftir ætlan skuldi koyrast ígjøgnum - uttanum bæði løgting, landsstýrið og almenningin - hevur skapt stóra órógv.

- hevði tað verið munandi lættari at figgjað aðrar tunlar, um Skálafjarðartunnilin varð gjørdur av tí almenna.

1/2 mia fyri íbind- ingarvegirnar

Tað hevur ljóðað, at danska felagið skuldi eiga bæði útreiðslur og inntøkur av tunlinum, og Kári P. Højgaard hevur fleiri ferðir sagt, at føroyski skattgjaldarin ikki skal rinda eina krónu.

Men sambært tølum úr Innlendismálaráðnum, fara íbindingarvegirnir fara at kosta landinum útvið eina hálva milliard krónur.

Ein hálv milliard skal sostatt rindast úr landskassanum, fyri at privata felagið skal kunna forvinna yvir 100 milliónir árliga næstu 30 árinum.

Lukrativ avtala

Sum skilst setir CIP 300 milliónir í verkætlanina, og so verður restin fíggað við lántøku. Men felagið krevur at fáa 9,8 % í árligum avkasti av allari upphæddini, sum verður mett at verða 1,2 milliard. Avkastið verður sostatt yvir 100 mió árið - ella 10 milliónir um mánaðin.

Skuldi felagið ikki fingið væntaða avkastið eftir fyrstu 30 árinum, kann áramálið leingjast við 5 árum í senn upp til 20 ár afturat - altso 50 ár tilsamans.

Fyri at fingið eitt líknandi avkast aðrastaðni, kundi danska pensjónsfelagið sett pengar í partabrøv. Tá kundi tað leysliga mett fingið millum 5-10% eftir nógvar ár. Tað er tó ofta stórir váði knýttur at partabrøvum - nógvar størri enn váðin við at seta pengarnar í føroyska tunnilin.

Ein triði møguleiki er at seta pengarnar í obligatiónir, sum verður mett at vera ein trygg ílga, men har hevði avkastið helst verið undir 5%.

At seta pengarnar í Skálafjarðartunnilin við knøppum 10% í avkasti árliga, má tí metast vera sera lukrativt.

Vandin fyri, at Føroyar verða avtoftaðar næstu 10-20 árinum er eitt argument fyri, at váðin við ílguni er so stórur

