

Grenj

Heri Mohr



Valla nakar handil í hvuðsstaðnum er vitjaður so nógv sum SMS og apotekið.

Teir eru báðir bundnir saman við somu gongd, somu peningasjálvtøku og

somu parkeringsøkjum.

Hetta má haldast at rigga rættiliga væl hjá øllum pørtum.

Við onkrum undantaki.

Vestan fyri er ein útbygging frá apotekinum, sum ger, at tað er trupult at koyra til og frá eitt nú Miklagarð og apotekið.

Orsakað av hesi útbygging og parkeringsplássum hinumegin er

sera trongligt at koyra og ganga á vegnum har. Tað er so trongligt, at øll koyring og gongd á hesum stubba er trupul, darvað og ikki sørt hættislig. »Myldritíðin« er beinleiðis kaotisk.

Í túninum vestanfýri, uttanfýri, millum SMS og apotekið, er ein høg, breið trappa við ongari verju at halda í hjá gomlum og avlannum hvaðna minni upplýsing um, hvør ætlanin er

við hesari trappu.

Tað er paradoksalt, at trongligt og trupult er at sleppa inn og út, har annars rúmsátt er.

(Ein allegorisk mynd av politiskari samanrenning millum eyma føroyska tjóðskaparkenslu og gekkaskortin, nationalismu, anno MMXV)

Tey, sum varða av, áttu skjótast gjørligt at strika burtur nøkur fá

(kanska 6) parkeringspláss á umrødda vegstubba og annars hugsuð meira um gomul og avlamin.

Tá verða problem loyst! [Og ein allegorisk mynd (av mongum) hvørvur.]

Um hetta ikki letur seg gera, er tað ikki meira enn rímligt, at vit, viðskiftafólk, fáa at vita hví.

Hjúnalagslógin

Heri Mohr

»Eitt ræðuligt skil«, segði ein høna. Hon tordi ikki at sova einsamøll. Gott, at hon svav sjálv onnur á vaglinum. »Nú eru tey aftur farin at klandrast inni í húsinum við síðuna av, um tað skal vera okkum báðum loyvt at sova saman«.

»Ja, men at báðir hanarnir sova saman, klandrast tey ikki um. Tað verður als ikki tikið upp á tunguna.« Segði hin hønan. (Frítt eftir H. C. Andersen).

Hjúnalagslógin galdandi í Føroyum er frá 1922 við broytingum seinast í 1992 (?).

Við § 1 í tí nýggju hjúnalagslóginu er tilskilað, at »Loven finder anvendelse på ægteskab mellem to personer af forskelligt køn og mellem to personer af samme køn.«

Hetta er rættiliga einfalt, tí sum øllum kunnugt eru [til alla lukku] einans tvey kyn: kvennkyn og kallkyn. Hvørkikyn kemur als ikki upp á tal.

Men tað er tó ikki so einfalt, tí sambært § 67 í tí nýggju hjúnalagslóginu, er hon ikki galdandi í Føroyum og í Grønlandi. Í 1993 varð lógin góðkend í Grønlandi við neyðugum uppi-skoytum. Við lögtingsviðtøku og kgl. fyriskipan kann tann nýggja hjúnalagslógin setast í gildi í Føroyum.

Tað merkir, at § 67 fellur burtur við einari lögtingsviðtøku og eini kgl. fyriskipan. Í sær sjálvum rættiliga einfalt, men nóg mikið – og neyðugt – at kjakast um í lögtinginum, um tann gordiski knúturin skal verða loystur.

Og tað er tað, tey »klandrast um inni í húsinum við síðuna av.« Løgtingið skal nú taka støðu til § 67 í tí nýggju hjúnalagslóginu.

Føroyar eru einasta landið í Norðurlondum, sum ikki hefur lóg um skrásett parlag millum samkynd. Okkara gamla hjúnalagslóg er sum sagt frá 1922 við seinastu broyting í 1992.

Løgtingið skal nú royna at strika

§ 67 í tí nýggju hjúnalagslóginu, sum heimilar samkyndum at giftast í Føroyum og soleiðis rudda eitt eymt mál í okkara litla samfelagi virðiliga av vegnum. Ein slík lóg sigur einki um, hvar vígsla skal fara fram.

Borgarlig vígsla er eitt næstan 100 ára gamalt fyrbrigdi tryggjað við lóg og hevur verið brúkt mong Harrans ár í Føroyum.

Nógv fólk halda, at vígsla av samkyndum í okkara fólkakirkju sampakkar ikki við forna føroyska siðvenju.

Tessvegna: Um vígsla av samkyndum í okkara fólkakirkju kemur upp á tal, eigur skipað fólkakvøða

eftir givnum reglum ætlandi fyrst at fara fram millum limirnar í fólkakirkjunum. Hetta, fyri at sleppa undan óhepninum og harmiliga mis-skiljingum. Og einki annað.

Jákup Dahl umsetti Grundtvig soleiðis:

*Kirkjan hon er eitt gamalt hús,
Stendur, um tornini falla,
Torn sukku eftir torn í grús,
Klokkur kima og kalla,
Kalla á gomul og á ung,
Mest tó á sál, sum troytt og tung,
Stundar á æviga hvílu.*

Ferja til nólsoyarleiðina – sum nú helst verður av ongum

Vegna Knud E Hansen, Føroya Deild Marni Olsen og Thormund Johannesen



Ætlanin um nýggja ferju til nólsoyarleiðina hevur verið á skrá í fjølmíðlunum í seinastuni, men tá ið ein bert hoyrir og sær tað, sum verður borið fram í fjølmíðlunum, er ringt at fáa fatur á rætta samanhinginum.

Undirritaðu, umboðandi Knud E Hansen, Føroya Deild, sum hava projekterað ferjuna, vilja tí koma við eini frágreiðing, sum kanska fær sett málið í ein størri og rættari samanhang.

Tíðliga í 2012 vendi Strandfaraskip Landsins sær til okkara í sambandi við at gera langtíðarætlan fyri nýggjar ferjur.

Um sæð varð burtur frá suður-oyarleiðini, sum er nakað fyri seg, og hædd tikin fyri einum komandi sandoyartunli og at mykinesleiðin var útveitt, snúðu framtíðarætlanirnar hjá Strandfaraskipum Landsins seg einans um 4 leiðir. Hesar vóru til oyggjarnar Skúvoy, Fugloy/Svínoy, Kalsoy og Nólsoy. Ferjurnar, sum røktu hesar leiðir, vóru allar gamlar og ótíðarhóskandi, og tí var mett skilagott at leggja eina samlaða ætlan fyri útskipting.

Tær smærru ferjurnar til Skúvoy og Fugloy/Svínoy skuldu vera til ferðafólk og frakt, men tó skuldi bera til at føra ein bil. Tær kundu møgulega verið systurskip, ella i hvørfall rættuliga líkar.

Ferjurnar til Kalsoynna og Nólsoyar skuldu vera innilokaðar ro-ro bilferjur við plássu fyri 10-12 persón-

bilum, men skuldu eisini kunna taka tveir stórar bilar, bussar ella lastbilar. Hesar kundu eisini verið systurskip, ella rættuliga líkar.

At gera eina felags byggjætlan fyri tvær ferðir tvær ferjur yvir eitt hóskandi áramál, var hildið skilagott, tí ein felags standardur kundi verði nýttur, samtíðis sum 2 x 2 systurskip kundu givið sparingar í projektering og rakstri.

Ætlanin var at byrja við teim smærru ferjunum, har skúvoyar-ferjan var tann fyrra og enda við teim størri, har nólsoyarferjan var tann seinna.

Heildarætlan fyri allar 4 ferjurnar við mettum byggikostnaði, projekteringskostnaði og byggitið bleiv gjørd og lögð fyri Vinnu-málaráðið. "So far so good", men í langtíðarløguætlanini hjá politisku skipanin bleiv alt broytt. Bert eitt skip skuldi byggjast, tað sum stóð seinast í ætlanini, og restin skuldi klárast við gomlum umbygdum skipum.

Skilagóða langtíðarætlanin fyri tær fyra leiðirnar var sostatt dottin niðurfyri, men tó var peningur játtaður til eitt nýtt skip, tað til nólsoyarleiðina. Upphæddin var 50 mió. kr. íroknað projektering og eftirlit, hóast kostnaðarmetingin segði 55 mió. kr. umframt projektering og eftirlit.

Projekteringsarbeiðið varð boðið út, og fekk KEH uppgávuna.

Tá ið projekteringsarbeiðið var komið undir land, kom fram, at nýggj herd stabilitetskrøv, tey sokallaðu vatn á dekk krøvini, sum EU setti í gildi, nú eisini skuldu galda innanríkisferjur í Føroyum, hóast vit frammanundan høvdu fingið at vita frá Sjóvinnustýrinum, at so fór ikki at vera.

Hetta viðfærdi ávísar broytingar viðvíkjandi ferjuni, millum annað at hon bleiv ein metur breiðari, men serliga seinkaði hetta projektinum, tí alduútrokningar fyri siglðøki manglaðu í reglunum í sambandi við hesi nýggju krøv.

Umleið eitt ár gekk til hesi viðurskipti vóru komin uppá pláss, og projektið kundi gerast liðugt og bjóðast út.

Nú tilboðini komu inn, lá kostnaðurin úr góðum sjeiti mió. krónum, og tí hevur verið ført fram, at ferjan er vorðin nógv dýrari enn ætlað.

Hetta er tó ikki heilt rætt, tí hóast einans 50 mió. kr. blivu settar av til bygging íroknað projektering og eftirlit, so var kostnaðarmetingin 55 mió. kr. umframt projektering og eftirlit. Harafturat var kostnaðarmetingin í 2011 krónum, meðan tilboðini eru í 2016 krónum. Verður uppruna kostnaðarmetingin

dagførd til 2016 krónur og hædd tikin fyri broytingum orsaka av óvæntaðum herdum stabilitetskrøvum, samsvarar uppruna kostnaðarmetingin nokkso væl við lægstu tilboðini.

Ferjan í einum størri høpi

Verkætlanin viðvíkur eini ferju, sum í mangar mátar er serstøk. Hóast einans 35 metrar til longdar hevur hon fulla bildekshædd til stórar bilar, enntá trailara, og harumframt eru øll manningarrúm í erva.

Framdriftin er diesel-el, við eini battarískipan ístaðin fyri tað eina dieselaggregatið. Battariini kunnu lððast við landstreymi og/ella frá dieselaggregatunum.

Hetta ger, at dieselaggregatini, sum ganga, altíð koyra við optimalari last. Alt eftir um framleiðsluorkan frá dieselaggregatunum er størri ella minni enn orkutørvurin, kunnu battariini verða lðdd ella geva ískoyti.

Til ber eisini, í styttri tíðarskeið, at sigla við battarimegi einans, til dømis inn og út av havn, meðan dieselmotorarnir einans ganga tvørtur um fjørðin. Eisini kann hugsast, at ferjan á morgni, tá ið battariini eru fult lðdd, kann sigla ein heilan túr, uttan at dieselmotorarnir verða settir í gongd.

Vísur battarískipanin seg at rigga væl, ber til at seta fleiri battariir í heldur enn at skifta dieselmotorar, so hvørt tørvur verður á tí. Tá eru battariini óivað blivin bæði bíligari og effektivari enn í dag, og SEV-netið helst so væl útbyggt, at skipið um náttina fær løtt battariini við biligum streymi úr vatn og/ella vindorku og

harumframt fær løtt skjótari millum túrar um dagin.

At henda ferjan ikki verður bygd, er tískil ikki bara spell fyri nólsoyingar, men eisini fyri tað grønu verkætlanina og harvið alt tað føroyska fólk. Tí hóast vit á landi eru á rættari kós frá olju til varandi orkukeldur, so eru skipini tó størsta útlátsavbjóðingin, og har tykist ongin almenn ætlan at fyriliggja.

Kanska tað almenn ígjøgnum ferjur hjá Strandfaraskipum Landsins kundi skunda undir ein grønan orkupolitik til havs, og so kundi partur av kostnaðinum verði bókaður á orkukontu heldur enn kontu til nýggj strandfaraskip.

Ferjur og útróðrarbátar kunnu væl hugsandi í framtíðini verða ríkin við el-megi burturav, meðan skip, sum eru longri úti at gangin, kunnu nýta battarískipanir til tess at javna og optimera orkunýtsluna. Eisini kann hugsast, at størri skip einans lata dieselmotorarnar ganga til havs, men sigla inn og út av havn við battarimegi eina, umframt at fáa landstreym til brúk og uppløðing, meðan ligið verður í havn.

Hetta kann, umframt at minka um útlátið, eisini ganga vaksandi atfinningum um dálking og larm í havnarbýum á møti.

Við norðurlendsku umhvørvis-virðislonini hevur SEV prógva, at vit føroyingar kunnu ganga undan á landi, og vit trúgva, at føroyingar eins væl eru førir fyri at ganga undan í grønkusurningum til havs.

Sæði hesum høpi er nólsoyarferjan eitt sera spennandi projekt, sum ikki átti at dottið niðurfyri.