

Skálafjarðartunnilin:

150 miljónir krónur um á

Gilli Trónd, býarfrøðingur og geografur, heldur, at nógvir frymunir eru, um eitt privat felag sleppur at fremja verkætlanina við Skálafjarðartunlinum. Tá liggur váðin á privatum hondum, og slíkar verkætlanir ovurhita ikki almenna búskapin á sama hátt. Hinvegin sær hann eisini stórar móguleikar í, at tað almenna byggir tunnilin yvir 5 ár við 200 miljónum krónum um árið, tí tá fær landskassin í staðin eitt nýtslugjald í 25 ár, sum er 2,65 miljardir krónur eftir avskrivingar. Ein slík peningaupphædd røkkur til hópin av verkæltanum sum liggja á láni

SKÁLAFJARÐAR-TUNNIL
Vilmund Jacobsen
vilmund@sosialurin.fo

Á valfundi í Runavík mána-kvøldið helt Gilli Trónd áhugaverdan fyrilestur um frymunir og vansar við Skálafjarðartunlinum, sum styttr farleiðina úr Havn inn á Skálafjørðin og til Gøtu, Fuglafjarðar, Leirvíkar og Norðoyggjar.

- Núverandi teinur millum Hvítanes og Runavík er 60 km. og teinurin millum Hvítanes og Gøtugjógv er 56km. Við Skálafjarðartunlinum verða hesar farleiðir 14 og 25 km. ella ávikavist 46 og 31 km. stytri.

Nyttuvinningur

Gilli vísti á tøl hjá P/F Skálafjarðartunlinum, sum siga, at í fyrstani fara í miðal 4.500 ferðandi at brúka tunnilin dagliga.

- Við tunlinum verður teinurin hjá hesum ferðandi dagliga millum 31 og 46 km. stytri, enn hann er í dag. Sparda tíðin hjá hvørjum einstøkum verður í miðal umleið 30 minuttir hvønn vegin. Hetta merkir, at føroyska samfelagið verður effektiviserað við 820.000 tímum árliga. Við eini tímaløn upp á 125 krónur, er talan um einar 100 miljónir krónur um árið – bert í spardari tíð.

Býarfrøðingurin segði, at tær 100 miljónir krónurnar, sum samfelagið verður effektiviserað við tunlinum, ikki er hin einasti vinningurin.

- Teinurin hjá teimum 4.500 ferðandi verður eisini umleið 55 miljónir kilometrar stytri um árið. Hetta merkir, at samlaða koyringin á landsvegnum verður 20% minni – og soleiðis verður sparingin umleið 50 miljónir krónur aftrat teimum áðurnevndu umleið 100 miljónunum.

Gilli segði, at Skálafjarðartunnilin soleiðis gevur føroyska samfelagnum ein nyttuvinning, sum er einar 150 miljónir krónur um árið.

Øktur tryggileiki

Ferðslan í Føroyum er nógv økt seinastu árin, og hon veksur alsamt. Tí hevur ein effektivisering av samferðslukervinum stóran gagnligan týðning.

- Skálafjarðartunnilin hevur eginleikarnar til at gera stóran livaðrin í eini samferðsluætlan við nútímans høvuðsvegi millum Tórshavn og Klaksvík. Ein slíkur høvuðsvegur eigur avgjørt ikki at liggja í bygðum øki, og tað merkir, at ein loysn skal finnast á ferðsluviðurskiftinum í Skálafirði, Gøtu og Leirvík.

Gilli vísti á kanningar sum siga, at motorvegir eisini gagna sonevndu 0-hugsjónini, sum hevur verið nógv frammi seinnu árin.

- Skulu vit sleppa undan bygðum øki, verður eisini neyðugt at taka atlit til ferðsluviðurskiftini í Skálafirði.

Í hesum sambandi vísti hann á, at eystari armur á Skálafjørðinum í lötuni er minni væl eignaður enn vestari armur at hýsa einum stórum 4-sporaðum høvuðsvegi.

- Men vestari armur gerst bert aktuallur, um ein tunnil eisini verður bygður úr Skálafirði til Kambsdalar. Tá slepst undan at koyra gjøgnum bygt øki í Gøtu, Skipanesi og at skula um Gøtueið.

Gilli segði, at við Skálafjarðartunlinum og tunli millum Skálafjørð og Kambsdal, verður teinurin styttr úr 61 km., sum hesin teinur er í dag og niður í 29 km.

Linjuføringar

P/F Skálafjarðartunnilin hevur triggjar loysnir í hyggju, ið allar ganga av

Sundi og inn á Skálafjørðin. Valið byggir á fleiri atlit, eitt nú tey jarðfrøðisligu viðurskiftini.

- Um »miðloysnin«, sum er ein rundkoyring í fjarðarmunnanum, ikki verður vald, talar nógv fyri at gera tunnilin fyrst inn á Strendur og haðani til Runavíkar. Ein høvuðsorsøk fyri hesi loysnini er júst at slúsa ferðsluna á smidligan hátt víðari til Gøtu, Fuglafjørð, Leirvíkar og Norðoyggjar.

Gilli endurtók, at við umrøddatunlimillum Skálafjørð og Kambsdal slepst at kalla heilt undan, at høvuðsferðslan fer gjøgnum bygt øki.

Hann nevndi eisini møguleikan við brúgv um Tangafjørð – av Kjalnesi í Kollafirði til Morskranesar í Eysturoy.

- Men her hevði nytan ikki verið eins góð. Farleiðin úr Tórshavn til Runavíkar hevði verið 18 km. longri við eini brúgv enn við tunlinum. Aftrat hesum hevði kortini verið neyðugt við einum tunli millum Strendur og Toftir.

Ein slík loysn hevði eisini sett krøv til ferðsluviðurskiftini í Kollafirði, har neyðugt hevði verið at gjørt munandi ábøtur á vegakervið.

Nytta og kostnaður

Skálafjarðartunnilin er mettur at kosta einar 900 miljónir krónur og felagið, sum stendur aftanfyri verkætlanina, væntar sær 118 miljónir krónur í inntøku um árið, samstundis sum útreiðslurnar verða einar 15 miljónir krónur.

- Framskrivningar siga, at inntøkurnar fara at veksa við 50% yvir tey 25 árin, sum tunnilin verður á privatum hondum. Hetta gevur felagnum eina inntøku eftir avskrivingar hesi 25 árin upp á 2,65 miljardir krónur við eini internari rentu upp á 13%.

Í sínum fyrilestri vísti Gilli eisini á ymiskar frymunir, sum hann helt vera við eini privatari verkætlan.

- Frymunirnir eru fleiri. Váðin liggur á privatum hondum, og slíkar ætlanir ovurhita ikki almenna búskapin á sama hátt. Privatar verkætlanir hava eitt størri insitament til at gera verkætlanina lidna til tíðina.

Hann segði, at privatar verkætlanir hava lættari við at fáa hóskandi figging, tí tær eru ikki tengdar at politisku skipanini.

- Fíggingarfyrirøkurnar



aftanfyri verkætlanina fáa eitt stabilt inntøkugrundarlag í 25 ár, sum kann koma teimum væl við, um Føroyar eitt nú enda í eini kreppu, sum líkist henni fyrst í nitiárunum.

Gilli vísti á norskar kanningar sum siga, at almennar verkætlanir í miðal eru 7,9% dýrari enn kostnaðarmetingin.

- Høvuðsorsøkin er, at tær privatu verkætlaninar eru gjørdar á kontraktbasis, sum hann tók til, og tá hugsaði hann um, at broytingarípolitiskuskipanini ikki broyta verkætlanina.

Nýtslugjald og ávirkan
Búskaparfrøðingar hava kannað, hvussu broytingar í

nýtslugaldi ávirka nýtsluna av infrakervi.

- Niðurstøðan er, at í miðal fellir nýtslan við 0,5% fyri hvørt prosentstig, sum gjaldið hækkar.

Hann segði, at eitt, sum er av stórum týðningi í hesum sambandi er, um alternativir ferðamøguleikar eru.

- Um so er, fellir nýtslan í miðal við 2% fyri hvørt prosentstig, ið gjaldið hækkar.

Gilli vísti á, at alternativ við, sum er at koyra gomlu farleiðina millum Streymoy og Eysturoy, ger, at felagið aftanfyri Skálafjarðartunnilin hevur størri váða enn eitt nú Vágatunnilin og Norðoyartunnilin.

- Tað er avmarkað, hvussu nógv prísurin fyri at koyra gjøgnum Skálafjarðartunnilin kann setast upp, um illa

gongst, segði hann.

Fíggarligu útrokningarnar byggja á munandi vøksturin í ferðsluni, men fáa vit eina nýggja samfelagskreppu, verður vøksturin ikki líka so sannlíkur.

Aðrir móguleikar

Í sínum fyrilestri vísti býarfrøðingurin og geografurin eisini á aðrar móguleikar, sum kunnu spyrjast burtur úr, um tað almenna figgjar verkætlanina.

- Verður tunnilin bygður fyri játtan á figgjarløgtingslógini við umleið 200 miljónum krónum um árið í 5 ár, so kunnu tær 2,65 miljardirnar krónurnar fyri 25 ára nýtslugjald í staðin brúkast til onnur endamál.

Hann vísti á, at peningurin fyri nýtslugjald tá kundi