

Eysturoyingar gíslar í tunnismálinum

MARTIN V. HEINSEN



Grundarlagið undir Skála-fjarðartunlinum liggur í tí veruleika, at ein tilíkur tunnel vil stytta munandi um farleiðina hjá brúkarunum, sum í dag koyra norður í Sundalagið á veg millum Skálafjørðin og Suðurstreymoy – og inn í Skálabotn á veg millum armarnar á Skálafjørðinum. Eisini skapar ein nógv styttri farleið fyrítaksemi og dynamikk, sum økið kring tunnelin og alt landið fáa ágóða av.

Vegna ta nógvu ferðsluna á hesum leiðum og ta nógv stytta farleiðina við einum tunli, samanborið við leiðina í dag, vil eitt tilíkt tunnelssamband spara brúkaranum og landinum ovurhonds stórar upphæddir. Við øðrum orðum hava brúkarin og landið í nógv ár galdið ovurhonds stórar upphæddir meira enn neyðugt í sambandi við hesa farleið. Tað kann vera ilt at siga júst, hvussu nógv verður vunnið við einum tunli, men fleiri roknistykkið benda á sama borðið – at nettovirðið á tí samlaðu sparingini kann gerast einar stórhundrað milliónir krónur um árið, sum svarar til umleið 10 mió. kr. um mánaðin.

Gongdin í Skálafjarðar-tunnismálinum

Málið byrjaði við, at ein arbeiðsbólkur saman við kommununum kring Skálafjørðin fór undir at fyrireika eina tunnilverkætlan at knýta Skálafjørðin saman við Suðurstreymoy og samstundis at knýta armarnar á fjørðinum saman.

Fram ímóti ársloki í 2005 gjørdur kommunurnar avtalu við ein peningastovn (skjótt kom ein afturat uppi) um at fremja ætlanina í verki, og partafelagið p/f Skálafjarðartunnelin varð stovnað til endamálið.

Í januar 2007 læt p/f Skálafjarðartunnelin landsstýrismanninum í samferðslumálum umsókn um at byggja og reka Skálafjarðartunnelin. Modellíð gongur út upp á, at partarnir samráðast um og – um teir kunnu semjast – avtala treytirnar fyrí einum loyvi frá landinum til felagið at gera og reka tunnelin.

Eitt tilíkt loyvi nýtist ikki at vera serliga innviklað. Høvuðstreytirnar frá landinum til felagið kunnu m.a. fevna um, hvussu stórir partapeningur skal teknast í felagið, hvussu stórt tað árliga avkastið til partaeigararnar í mesta lagi skal vera, áramálið, sum loyvið skal fevna um, og at felagið – tá

loyvistíðin er runnin og tunnelin er niðurgoldin – letur landinum tunnelin til ognar fyrí einki.

Nakrar av høvuðstreytunum skulu umsøkjarin og landsmyndugleikarnir samráðast og semjast um, áðrenn loyvið kann verða latið. Aðrar treytir verða eisini settar í loyvið enn tær nevndu, men tær eru neyvan av so stórum týðningi, at tað ikki ber til at semjast um tær.

Hetta er eitt einfalt model, har tað privata átekur sær allan figgjarligan váða við at byggja og reka tunnelin og fær ein framman undan avtalaðan vinning fyrí at gera tað, meðan landið áleggur treytirnar og fær tunnelin til ognar eina ferð í framtíðini – væntandi um eini 20-30 ár.

Tá ið landsstýrismaðurin fekk umsóknina, gjørdi hann skjótt av og legði longu tíðliga á vári 2007 uppskot til samtyktar fyrí tingið um Skálafjarðartunnelin. Í apríl 2007 samtykti ein stórir meiriluti á lögtingi, at landsstýrismaðurin skuldi taka upp samráðingar við privat felag (les p/f Skálafjarðartunnelin) um treytirnar fyrí at byggja og reka tunnelin. Úrslitið skuldi so leggjast aftur fyrí lögtingið til støðutakan.

Frá lögtingsins røðarpalli lovaði landsstýrismaðurin at gera skjótt av, og hann roknaði við at koma til eitt úrslit við samráðingunum longu fyrí summarferiuna.

Men her stæðgar alt upp. Av onkrum óskiljandi grundum gekk ikki tvey fyrí eitt við samráðingunum. Sum skilst, royndi felagið at skunda undir, men tá summarferian kom, visti landsstýrismaðurin at siga almenninginum, at ein einasti fundur hevði verið millum partarnar.

Hann undirstrikaði tó, at tað var ein góður fundur – hvussu tað so skal skiljast.

Heystið 2007 gekk, uttan at nakað meira spurdist burtur úr nøkrum samráðingum.

So kom lögtingsval, og vit finga eina nýggja samgongu, sum setti sær fyrí at taka verkætlanina – ikki einans úr hondunum á teimum privatu, men úr hondunum á kommununum við Skálafjørðin, sum annars hava arbeiðt so tætt saman øll hesi ár fyrí at tryggja, at verkætlanin kann gerast í sátt og semju á ein hátt, sum ikki skapar trupulleikar og ónøgd kring fjørðin (slóðin frá øðrum, hóast væl minni verkætlanum aðrastaðni í landinum, ræðir okkum). Tórshavnar kommuna hevur eisini í boði at koma upp í felagið, men hevur higartil ikki ynskt at vera við.

Tað nýggjasta er nú, at samgongan hevur sett eina nevnd at arbeiða við málinum, sum skal koma við einum tilmæli á ólavsøku um víðari framferðina.

Tá verða 18 mánaðir farnir, síðan felagið sendi sína umsókn inn, 15 mánaðir farnir, síðan lögtingið gjørdi sína samtykt og umleið 13 mánaðir farnir, síðan landsstýrismaðurin roknaði við at hava eitt úrslit klárt burtur úr samráðingunum við felagið.

Alment ella privat?

Grundgevingarnar fyrí, at landið sjálvt vil byggja og reka tunnelin heldur enn at lata eitt privat felag gera tað, kunnu vera fleiri. Onkur hevur ført fram, at landið má hava kontroll á byggingini og rakstrinum av okkara vegakervi og tí ikki kann lata eina tilíka verkætlan upp í hendurnar á privatum. Henda grundgeving heldur neyvan, tí landið kann seta allar tær treytir í loyvið, tað metir neyðugar. At t.d. Danmark veitir privatum oljufeløgum loyvi til at leita eftir og framleiða olju og gass heldur enn at gera hetta í almennum høpi merkir ikki, at landsmyndugleikarnir ikki hava tann neyðuga kontrollin á oljuvirkseminum í landinum.

Tann veruliga grundgevingin fyrí, at tað møgulega kann vera skilagott, at landið sjálvt ger og rekur tunnelin, er figgjarligur. Tí landið krevur (í prinsippinum) ikki nakað avkast á sínum innskotspeningi í verkætlanina. Har afturat kann landið fáa heldur bíligari lán, tí tað av lánveitarum verður mettt sum ein tryggari afturgjaldari, enn eitt privat felag.

Hvussu nógv bíligari ein verkætlan sum Skálafjarðartunnelin kann byggjast og rekast av landinum, samanborið við eitt privat felag, velst sostatt serliga um 1) hvussu stórt eginpeningsavkastið til eigararnar á tí privata felagnum skal vera, og um 2) hvussu nógv bíligari lán, landið kann taka, samanborið við tað privata felagið.

Fyrí at kunna seta nøkulunda eftirfarandi tøl á, krevst kunnleiki til hesi bæði viðurskipti.

Kennir Bjørt tey veruligu tølini?

Fjølmiðlarnir hava gingið hart á landsstýriskvinnuna í seinastuni í tunnismálinum, men hon hevur hildið upp á, at hon vildi hava eina grundiga og sakkøna viðgerð av málinum, áðrenn hon legði nakað uppskot fyrí tað samlaða landsstýrið og samgonguna at taka støðu til.

Nú kom landsstýriskvinnan so við sínum

uppskoti. Tað gongur í stuttum út upp á at lata eitt og sama almenna partafelag byggja bæði Skálafjarðartunnelin og Sandoyartunnelin, umframt avleiddar verkætlanir í sambandi við Skálafjarðartunnelin fyrí umleið 200 mió. kr. Í tíðindaskrivi um dagarnar metir hon, at hesar verkætlanir “hava eitt virði” á 1850 mió. kr., har av virðið á báðum tunlunum samanlagt er á leið 1650 mió. kr.

Í tíðindaskrivinum verður hildið upp á, at við at leggja tunlarnar saman í eitt partafelag kann landið sleppa við at seta samanlagt 50 mió. kr. av á figgjarlógini um árið í 10 ár, meðan tað fer at kosta landinum í minsta lagi 80 mió. kr. um árið hetta sama tíðarskeið at byggja Sandoyartunnelin, um Skálafjarðartunnelin verður bygdur privat.

Hvaðani hevur landsstýriskvinnan hesi tøl?

Sum tíðindaskrivið er orðað, sær tað út, sum um tað verður í minsta lagi 300 milliónir kr. bíligari hjá landinum at átaka sær váðan av tveimum heldur

ilin og Sandoyartunnelin veruliga “einans” 1650 milliónir at byggja? Taka hesi tøl t.d. hædd fyrí, at oljuprísurin er tvífaldaður tað seinasta árið? Kunnu vit fáa upplýst prísin á teimum báðum tunlunum hvør sær, og hvat kostnaðarmetingin byggir á? Hvør skal standa til svars og gjalda munin, um teir í seinasta enda kosta nógv meira – kanska 2 milliardir ella væl tað? Um tað skuldi hent, stendur landið tá ikki og skyldar nærri tvær enn eina milliard eftir tey fyrstu 10 árin, um tilmælið hjá landsstýriskvinnuni verður fylgt?

Hvør skal gjalda alla hesa skuld, tá Sandoyartunnelin sambært tíðindaskrivinum neyvan klárar at gjalda sín egna rakstur, tíansheldur nakað íkast til rentur og avdráttir?

Hvørjar avleiddar verkætlanir við tilknýti til Skálafjarðartunnelin kosta 200 mió. kr, og hvat tilknýti hava tær til Skálafjarðartunnelin?

Og hvaðani hevur landsstýriskvinnan tølini frá, sum liggja til grund fyrí postulatinum um henda

sum nú skal viðgera málið, skal noyðast at samráðast við p/f Skálafjarðartunnelin fyrí Vinnumálaráðið fyrí at fylgja boðunum úr lögtinginum og gera nóg haldgóðar metingar um, hvat felagið veruliga kann gera tunnilin fyrí. – Skal hon tað?

Skálafjarðartunnelin og tess brúkarar gíslar

Á ólavsøku verða sum nevnt 18 mánaðir farnir, síðan p/f Skálafjarðartunnelin læt Vinnumálaráðnum sína umsókn, og umleið 13 mánaðir farnir, síðan landsstýrismaðurin í samferðslumálum ætlaði at vera komin upp undir land við viðgerðini av málinum um Skálafjarðartunnelin.

Men okkara tunnel er nú drigin upp í heilt onnur mál, sum snúgva seg um aðrar tunnilverkætlanir, sum einki hava við Skálafjarðartunnelin at gera. Hann skal einans nýtast sum amboð – eitt mjólki-neyt – at hála pengar burtur úr til aðrar verkætlanir, sum landið annars ikki metir seg at kunna gjøgnumføra. At vit brúkarar skulu biða í árávis eftir einum úrsliti, meðan



enn bara av einum tunli. Men er tað nú veruliga so? Hví sigur tíðindaskrivið einki um, hvat landið stendur og skyldar, tá hesi 10 árin eru runnin í teimum báðum dømunum? Er tað ikki so, at landið tá framhaldandi stendur og skyldar eina milliardaupp-hædd, um tað fylgir tilmælinum hjá landsstýriskvinnuni, meðan tað verður skuldarfrítt, um Skálafjarðartunnelin verður gjørdur privat og Sandoyartunnelin alment?

Kosta Skálafjarðartunn-

velduga mun á kostnaðinum, um Skálafjarðartunnelin verður bygdur alment ella privat? Hvør er hesin sakkunnleiki, sum kann siga landsstýriskvinnuni, hvat ein privatur Skálafjarðartunnel veruliga fer at kosta, uttan at p/f Skálafjarðartunnelin hevur fingið nakran møguleika fyrí at koma til samráðingarborðið at tosa um hesi viðurskipti, hóast hálytannað ár eru liðin, síðan felagið læt inn sína umsókn?

Tað tykist heldur marghátligt, um henda nevndin,

hundraðtals milliónir krónur fara upp í royk, tykist ikki at nerva nakran.

- Ella ætlar landsstýriskvinnan at mótrøkna okkum hesar pengar, tá endaliga roknistykkið skal gerast upp?

Um so er, verður skjótt lítið eftir á botnlínjuni at flyta yvir til aðrar verkætlanir.