

Oversættelse

Rigsombudsmanden på Færøerne

dmk

Oversættelse af betænkning afgivet af Lagtingets Finansudvalg d. 8. marts 2007:

Betænkning

over

**lagtingssag nr. 66/2006: Forslag til rigslovsindstilling om ikrafttræden for Færøerne af ”for-
slag til lov om ændring af lov om en investeringsfond for Færøerne m.v.”**

Landsstyret har fremlagt sagen d. 15. januar 2007, og efter 1. behandling d. 28. januar 2007 er den henvist til Finansudvalget.

Udvalget har behandlet sagen i møder d. 1. og 2. marts 2007.

Udvalget har under behandlingen haft møder med Magni Arge, direktør, sammen med Jóhan í Niðristovu, flyvechef, landsstyremanden for erhvervsanliggender, Bjarni Djurholm, sammen med Landsverk (Landsingeniøren, o.a.), repræsentanter for Investeringsfonden og Finnbogi Niclasen, lufthavnsdirektør.

Under behandlingen har udvalget delt sig i et flertal og et mindretal

Et **flertal** (Anfinn Kallberg, Vilhelm Johannesen, Kaj Leo Johannesen, Lisbeth Petersen og Kári P. Højgaard) erkender, at foreliggende forslag er et resultat af et politisk kompromis, som giver mulighed for at finansiere udbygningen af Vágar Lufthavn og at overtage lufthavnen.

Flertallet har under behandlingen haft en grundig gennemgang af hele lufthavnssagen.

Flertallet erkender, at der stort set ikke er lavet noget ved lufthavnen i flere år. Det er tilfældet, selv om der har været en stor udvikling på området, og lufthavnen slet ikke var beregnet til så mange passagerer, som nu rejser via lufthavnen, og passagertallet stiger fortsat.

Flertallet har diskuteret spørgsmålet om muligheden for en alternativ lufthavn. Konklusionen er temmelig klar, at uanset hvor en lufthavn bliver placeret på Færøerne, så løser den ikke alle problemer, der kan opstå. Så uanset alternativ lufthavn eller ej, så bliver det nødvendigt at opprioritere lufthavnen på Vagar.

Det er ikke bare hensigten at forlænge banen, men mange andre forbedringer bør ligeledes gennemføres, og det er muligt at gå i gang med dette med det samme. Derfor haster sagen.

Hermed støtter flertallet forslaget og indstiller at Lagtinget vedtager det.

Mindretallet (Páll á Reynatúgvu og Karsten Hansen) påpeger, at der er behandlet to centrale punkter i sagen om at tage af egenkapitalen fra Investeringsfonden for Færøerne, som denne rigslovsindstilling lægger op til. Den ene drejer sig om, hvorvidt det er i orden at tage de 365 mio. kr. af Investeringsfondens egenkapital, som i dag er ca. 800 mio. kr. Den anden er en grundlæggende debat om det, som pengene skal bruges til, som er fremtidens lufthavnsforhold på Færøerne. Hvorvidt der er korrekt at bygge en ny lufthavn, som opfylder alle nuværende sikkerhedskrav, eller om vi fortsat skal forbedre en lufthavnsløsning på Vagar, og hvilke fremtidige perspektiver, der er i den løsning.

Overordnet set har de indkaldte til udvalget belyst sagen fra flere synsvinkler, både vedrørende selve nedkapitaliseringen af Investeringsfonden og en mulig udbygning af lufthavnen på Vagar.

Fra fondens side har man klart peget på, at fonden har været under administration af det politiske system i de forgangne to år. Resultatet er, at fonden har frasagt sig finansieringsmuligheder i samme periode og kommer til at gøre det i mange år fremover. Således vil fonden ikke kunne finansiere lånebyrden i forbindelse med en kommende Sandø-tunnel, som man gjorde i forbindelse med Vågø-tunnelen og Nordø-tunnelen. Der er ikke tvivl om, at fonden finder situationen meget hindrende for handlemulighederne, og mulighederne for udlån til fondens formål er begrænset betydeligt for ikke at sige stoppet op.

I erkendelse af, at der ikke har været nogen grundlæggende debat i Lagtinget om de fremtidige lufthavnsforhold på Færøerne, ønskede udvalget at høre de parter, som på en eller anden måde har ansvar for flyvningen og lufthavnsforholdene på Færøerne. Det skal her konkluderes, at det er vanskeligt at finde faglig ekspertise, som er uafhængig af bestemte interesser. Landsverk må dog her vurderes at være den mest neutrale part.

Vedrørende udbygningen af lufthavnen, som er det eneste egenkapitalen på de 365 mio. kr. kan anvendes til i henhold til rigslovsindstillingen, så burde der inden den politiske stillingtagen have været betydelig mere faglig udredning af det, som bliver den dyreste offentlige anlægsinvestering i nyere tid.

Det blev til udvalget oplyst, at formålsformuleringen i redegørelsen vedrørende lufthavnsudbygningen, som var færdig i april 2006, kun havde som mål at udrede forholdene for lufthavnen på Vagar, og ikke på Færøerne, som havde været den rette synsvinkel at arbejde ud fra. Ikke mindst når man påtænker at sikre betryggende lufthavnsforhold i et hundrede år frem. Det blev også konstateret, at den førende, og i dag eneste operatør på Vagar Lufthavnen, Atlantic Airways, slet ikke havde været repræsenteret i arbejdsgruppen, som skulle udrede lufthavnsforholdene.

Det blev til udvalget oplyst, at den nuværende ejer af lufthavnen, den danske stat, havde forsømt sine forpligtelser ved lufthavnen i mindst 10 år, og at staten fortsatte med sin passive holdning. Det stod klart, at der kunne fremmes tekniske forbedringer af lufthavnen på Vagar uden at forlænge selve banen. Foruden det, som hidtil er oplyst, skulle der bruges op imod et halvt hundrede mio. kr. til tekniske forbedringer af lufthavnen på Vagar. Der kom ikke noget klart svar på spørgsmålet, om lufthavnen efter udbygningen kan godkendes uden dispensation i forhold til de internationale sikkerhedsregler.

Det blev også konstateret, at man er kommet for sent i gang med at lave undersøgelser af vejrforholdene på lufthavnsrelevante områder på Færøerne.

Undersøgelser, som Landsverk har ladet udenlandske eksperter udarbejde, påpeger alternativer til lufthavnen på Vagar. Alternativerne er henholdsvis Glyvursnes og Søltuvík, dog med en klar anbefaling af Søltuvík som det bedste bud. Der skal dog tages forbehold for, at undersøgelser af vejrforholdene på disse steder endnu ikke er færdige, hvilket de ikke bliver før tidligst om to år. Omkostningerne ved disse lufthavne skønnes at blive mellem 800 mio. kr. og en mia. kr.

Alligevel blev det konstateret, at tidsforskellen mellem at bygge en ny og tidssvarende lufthavn et andet sted på Færøerne, og at udbygge lufthavnen på Vagar, kun er ca. to år. Med andre ord, så vil det, hvis det politiske system kan blive enig om at lade dem, som har forstand på lufthavnsforhold, vælge den rette løsning for en lufthavn med flysikkerhed som udgangspunkt, kun tage to år mere at lave denne lufthavn end at udbygge på Vagar. Set over en længere periode på hundrede år, som må vurderes at være den korteste levetid for en lufthavn, er det ikke vanskeligt for Lagtinget at vælge den rette løsning.

Mindretallet (Karsten Hansen og Páll á Reynatúgvu) anbefaler i stedet for, at man overtager lufthavnen med det samme, og at man anvender Investeringsfonden som långiver i forbindelse med bygning af en ny lufthavn på Færøerne. På den måde bibeholder vi en handledygtig Investeringsfond og indretter lufthavnsforholdene på Færøerne, så de i mange år frem lever op til internationale krav.

Kári P. Højgaard anfører, at det i forbindelse med en kommende alternativ lufthavn synes meget mærkeligt, at en topografisk undersøgelse til 100 tus. kr. for altid har afskåret Skorðhæddin på Østerø som en af tre muligheder.

Finansudvalget, 8. marts 2007

Anfinn Kallsberg
formand

Vilhelm Johannesen
næstformand

Kaj Leo Johannesen

Lisbeth L. Petersen

Kári P. Højgaard

Páll á Reynatúgvu

Karsten Hansen