

24. november 2003

Partur I og II

Frágreiðing um prís- og ferðaseðlaskipan

Samandráttur og tilmæli

Endamálið við frágreiðingini um prís- og ferðaseðlaskipanina á SL er, at geva eina lýsing av verandi skipan og koma við uppskotum um, hvussu verandi skipan antin kann einfaldgerast ella broytast soleiðis, at talan verður um eina skipan við yvirskipaðum meginreglum, har hædd verður tikin fyri, at skipanin skal hava ein bygna, sum er einfaldur og gjøgnumskygdur.

Frágreiðingin er býtt upp í tveir partar. Fyrri partur er ein lýsing av verandi prís- og ferðaseðlaskipan, meðan seinri partur viðgerð nýggj uppskot um eina møguliga komandi prís- og ferðaseðlaskipan.

Í fyrra parti verða formlig viðurskifti, sum gera seg galdandi í einum prísbygnaði, lýst. Tikið verður samanum meginreglur á Bygda- og Oyggjaleiðum samstundis sum príslega og prísbygnaðurin verða lýst. Víst verður á, hvussu prísbroyingarnar hava verið seinastu árin og hvørjir ymiskir kundabólkar eru við í núverandi prísbygnaði. Teknisku forðingarnar og møguleikarnir verða eisini lýst í hesum parti.

Staðfest er, at við verandi skipan eru ongar formligar meginreglur um prísapolitikk og ásetan av prísnum. Áløgdu prísirnir hava verið fastlagdir uttan at støðið er tikið í eini skipaðari ferðaseðlaskipan og -bygnaði, samstundis sum prísirnir ikki eru broyttir samsvarandi prísøkstrinum í samfelagnum, hesi seinastu tíggu árin. Eittnú virkar prísstigin á Bygdaleiðum soleiðis, at tá ferðast verður yvir um sund, telur prísstigin av nýggjum, hvørja ferð ein flytir av oyggj til oyggj. Hetta hevur við sær, at teir kundar, ið ferðast á fleiri oyggjum á somu ferð, lutfalsliga gjalda meir enn tey sum eru á meginøkinum.

Í seinra parti verða prís skipanir í londunum kring okkum lýstar – hvussu hesar verða nýttar og broyttar. Víst verður á, at príslegan í Føroyum sum heild liggur lægri enn í hinum londunum. Politisku og marknaðarligu fyrirteytirnar fyri einari nýggjari prís- og ferðaseðlaskipan verða eisini lýstar, og við støðið í hesum fyrirteytum og í parti I, verða uppskot lögð fram um nýggjar skipanir á Bygda- og Oyggjaleiðum. Støðið er tikið í trimum ymiskum skipanum fyri ávíkavist Bygda- og Oyggjaleiðir:

Fyri Bygdaleiðir eru niðanfyristandandi skipanir viðgjørðar :

- Eindarskipan
- Nýggj longdarskipan, og
- Zonuskipan

Við einari eindarskipanin er hugsanin, at eins prísir skulu verða fyri øll, óansæð hvar og hvussu langt ferðast verður. Hetta er ein einföld og gjøgnumskygd skipan, men ilt er at meta um hvørjar avleiðingarnar verða í kappingarstøðuni á Bygdaleiðum við teimum prís hækkingum og –lækkingum, ið skipanin hevur við sær. Hildi verður ikki, at ráðiligt er at broyta prís skipanina innan Bygdaleiðir til eina eindarskipan.

Ein longdarskipan á Bygdaleiðum byggir uppá eina meginreglu um, at ferðandi

Samandráttur og tilmæli

skulu gjalda eitt byrjunargjald fyri at koma í bussin, og annars gjalda eitt fast km-gjald fyri longdina av ferðini. Longdarskipanin er ein einfaldgerð av núverandi skipan, sum stórt sæð virkar væl. Skipanin er gjøgnumskygd, og lutfallsliga lætt at umsita. Mett verður ikki, at skipanin fer at broyta munandi um kappingarstöðuna á Bygdaleiðum. Og tá talan bert er um eina einfaldgerð av verandi skipan, verður eisini met, at inntøkurnar verða umleið tær somu sum við verandi skipan. Tískil mæla SL til, at henda skipan verður sett í verk.

Av tí at zonuskipanir verða nýttar nógv í londunum kring okkum, hava SL valt eisini at viðgera hvussu møguligar zonuskipanir kunnu nýtast í Føroyum. Zonuskipanir eru væl egnaðar í tætt bygdum, samanhangandi økjum, og ikki í økjum, ið ikki eru samanhangandi, sum t.d. í Føroyum. Av tí, at talan er um eina stóra broyting í prís- og ferðaseðlaskipanini á Bygdaleiðum, í mun til verandi skipan, er trupult at meta um kappingarligu og fíggjarligu árinini av at seta eina tílíka skipan í verk. SL mæla tí til, at um ynski er at seta eina tílíka skipan í verk, eiga bæði arbeiðsorka og tíð at setast av, til at kanna og seta í verk eina so umfatandi broyting.

Á Bygdaleiðum hevur ein nýggj støða eisini tikið seg upp, tá ferðast verður undir firðir og sund. Spurningurin um, hvussu prísstöðið á Bygdaleiðum skal vera á hesum leiðum, verður eisini tikin upp í frágreiðingini, men onki tilmæli verður gjørt á hesum økinum.

Fyri Oyggjaleiðir eru niðanfyrirstandandi skipanir viðgjørðar:

- Einfaldgerð av verandi skipan
- Eindarskipan
- Tillagað longdarskipan

Í viðgerðini av Oyggjaleiðum er lagt upp til, at einfaldgera bygnaðin av akfarsprísnum, soleiðis at øll akfør gjalda sama prís deilt upp eftir longd. Tvs., at hædd verður ikki longur tikin fyri, um talan er um persónbil, buss ella vørubil. Støðið verður tikið í einum grundprísi fyri akfør upp til 5 metrar. Út frá hesum grundprísi verður gjørdur ein prísstigi, ið nýtir ein fastan prís pr. eykametur, men í lopum uppá 2 metur. Hendan einfaldgerð av prísnum fyri akfør verður nýtt í øllum trimum uppskotum til Oyggjaleiðir.

Fyrsta uppskotið er ein einfaldgerð av verandi skipan. Við hesari skipan verður skotið upp, at prísskipanin fyri ferðafólk verður tann sama sum í dag, meðan prísirnir fyri akfør verða sum nevnt omanfyri. Skipanin verður einfaldari og fer at fylgja føstum meginreglum, sum gera prísásetingina av akførum greiðari enn í dag. Skipanin hevur onga ávirkan á játtanina til SL.

Ein eindarskipan tekur støði í, at øll ferðafólk og akfør gjalda sama prís, óansæð um talan er um styttri ella longri farleið. Uppskotið hevur við sær, at ferðafólk á styttri farleiðum fara at merkja eina príshækking, meðan ferðafólk á longri farleiðum fara at merkja eina príslækking. Hetta tí at í uppskotinum er valgt at leggja prísstöðið millum núverandi prísir á longri og styttri farleiðum. Skipanin er nakað dýrari enn verandi skipan, av tí at inntøkurnar á styttri farleiðunum ikki fulna inntøkumissin á longri farleiðunum. Hædd eigur eisini her at verða tikin fyri, at

Samandráttur og tilmæli

Leirvíksfjarðarleiðin, sum ber ein part av inntøkumissinum, verður niðurløgd um fá ár.

Í einari tillagaðari longdarskipan verður goldið fyrri teinin, ið ferðast verður. Skipanin minnir heilt nógv um verandi skipan, har tey, ið ferðast longri teinar gjalda meir enn tey, ið ferðast styttri teinar. Við hesari skipan er lagt upp til triggjar ymiskar prísbólkar, har prísirnir eru deildir upp eins og teir eru við verandi skipan. Prísbroytingin fer at merkjast best við einfaldgerini av prísbygnaðinum á akførum. Skipanin hevur við sær, at prísurin á akførum í summum førum hækka og í øðrum førum lækka.

Á Bygdaleiðum verður mælt til einfaldgerð av verandi longdarskipan, av tí at hendan skipan, sum er, virkar væl, men krevur smávegis rættingar. Um onnur skipan verður vald, er ilt at meta um hvussu kundin móttækur skipaninar, sum í nøkrum førum er væl dýrari fyrri kundan, og í nøkrum førum er væl bíligari fyrri kundan. Ilt er eisini at meta hvussu kappingarstöðan á Bygdaleiðum verður og um fíggarligu avleiðingarnar fyrri SL.

Á Oyggjaleiðum er onki tilmæli gjørt til hvør skipan eigur at verða vald. Her er mett, at allar skipaninar lúka tey krøv um meðinreglur og viðurskifti, sum ein hóskandi prís- og ferðaseðlaskipan eigur at hava. Umsitingarliga er talan ikki um stórvegis broytingar fyrri nakra av skipanunum, men tað er eitt sindur misjavnt hvussu kundin verður raktur við príshækkingum og –lækkingum við teimum ymisku skipanunum. Tó verður mælt til, at nýggji bygnaðurin fyrri akfør verður settur í verk, óansæð hvør skipan verður vald.

Strandfaraskip Landsins
hin 24. november 2003

Partur I.

Lýsing av verandi prís-
og ferðaseðlaskipan

INNIHALD

FORMLIG VIÐURSKIFTI.....	2
GALDANDI FORMLIG VIÐURSKIFTI	2
KAPPINGARLÓGIN.....	3
MEGINREGLUR FYRI PRÍSSKIPANINA	4
MEGINREGLUR Á BYGDALEIDUM	4
MEGINREGLUR Á OYGGJALEIDUM	6
PRÍSLEGA.....	8
OYGGJALEIDIR.....	8
<i>Prísbroytingar.....</i>	<i>9</i>
BYGDALEIDIR.....	10
<i>Príslega og akfarshald.....</i>	<i>11</i>
<i>Prísbroytingar.....</i>	<i>11</i>
PRÍSBYGNAÐUR.....	13
EINVEGISFERÐASEDLAR.....	13
<i>Ferðafólk.....</i>	<i>13</i>
AVSLÁTTIR	15
<i>Aldur.....</i>	<i>15</i>
<i>Tíggjutúrakort.....</i>	<i>15</i>
<i>Mánaðarkort.....</i>	<i>15</i>
<i>Tourist Travel Card.....</i>	<i>16</i>
AVSLÁTTUR TIL SERLIGAR BÓLKAR	16
<i>Lesandi.....</i>	<i>16</i>
<i>Skúlabørn</i>	<i>17</i>
<i>Ítróttarferðing.....</i>	<i>17</i>
<i>Pensiónistar.....</i>	<i>17</i>
TÆNASTUSEDLAR.....	17
LEIGUTÚRAR.....	17
PAKKAFLUTNINGUR/VIÐFØRI.....	18
FERÐASEÐLASKIPAN - BUSCOM.....	18
SAMANUMTIKIÐ	19

Formlig viðurskifti

Í hesum parti verður gjørd ein lýsing av teimum formligu viðurskiftunum, sum eru við til at skapa karmar um núverandi prís- og ferðaseðlaskipan og prísáseting.

Endamálið við lýsingini er:

1. at fáa greiði á, hvørjar formligar heimildir SL/landsstýrismaðurin hevur at áseta prísir fyri ferðing við SL.
2. at prísásetingin í framtíðini verður gjørd undir skipaðum viðurskiftum.

Galdandi formlig viðurskifti

Lóg um fólka- og farmaflutning

Galdandi LL. nr. 82 frá 15.05.2001 um fólka- og farmaflutning ásetir:

- at *landsstýrismaðurin* gevur loyvi til fólka- og farmaflutning
- at *landsstýrismaðurin* við loyvinum *kann* áseta hámarksgjald fyri flutning

Reglugerð fyri SL

Landsstýrismaðurin í samferðslumálum hevur í reglugerð fyri SL ásett, at takstpolitikkurin hjá SL skal skipast í 4 ára ætlanum, sum á hvørjum ári skulu leggjast fyri landsstýrið til góðkenningar.

Landstýrismaðurin í samferðslumálum eigur, saman við SL, at áseta meginreglur fyri prísbygnaðinum, eitt nú avsláttur fyri pensjónistar og at áseta møguligt hámarksgjöld fyri serligar tænastr, har meira sosial atlit skulu takast.

Ferðaætlanin

Á hvørjum ári kemur út ferðaætlan, góðkend av Vinnumálaráðnum. Her eru ásettir galdandi prísir á SL. Avsláttir eru tó, sum ikki standa í ferðaætlanini, og verða teir viðgjørdir niðanfyri.

Sostatt verða treytirnar í reglugerðini fyri SL hildnar.

Samgonguskjalið frá 2002 sigur um samferðslu- og samskiptismál

Landsstýrið hevur skyldu at tryggja bóskandi ferða- og flutningssamband millum tey ymsu plássini í Føroyum. Samgongan ásannar, at ferða- og flutningssamband hevur týdning fyri vinnumøguleikar og trivna í landinum.

Ongar beinleiðis orðingar eru, sum vísa, hvørjar ætlanir eru fyri skipan av kolektivari ferðslu í Føroyum, tvs. um kolektiva ferðslan skal styrkjast, ella hvussu prís-skipanin skal skipast.

Kappingarlógini

SL er fevnt av lógini um kapping Løgtingslóg 83 6. juni 1997 um kapping. Endamálið við lógini er ... *at fremja kapping og harvið styrkja virkisfórið í framleiðslu og handli av vorum og tænastum v.m. við mest møguligum gjøgnumskygni viðvíkjandi kappingarviðurskiptum og við tiltøkum ímóti avmarking av vinnufrælsinum og øðrum skadilígum árinum av kappingaravmarkingum.*

Meginreglurnar í kappingarlógini eru:

- Almennakunngerðing (upplýsingar um kappingaravmarkandi avtalur o.a.)
- Gjøgnumskygni (innlit í kappingarviðurskiptini í vinnuni, herundir prísáseting)
- Eftirlit (kappingaravmarkingar eru loyvdar uttan so, at kappingarmyndugleikin leggur uppí)
- Forboð (er ikki galdandi í Føroyum)

SL fara at tryggja sær, at endamálsorðingarnar og meginreglur í kappingarlógini verða fylgdar í einari nýggi prís- og ferðaseðlaskipan.

Meginreglur fyri prísskipanina

Í hesum parti er ein lýsing av teimum meginreglum, sum verandi prísskipanin byggir á. Viðgerðin av prísskipanini fevnir um samanberingar av sama ferðaseðli millum ymisk pláss.

Lýsing fevnir um útrokningar av kostnaði pr. km á Bygdaleiðum og Oyggjaleiðum. Harafturat verða gjørdar samanberingar av kostnaði á Bygdaleiðum og Oyggjaleiðum.

Endamálið við hesari lýsing er at lýsa prísskipan og –bygnað, og vísa á skeivleikar í verandi skipan

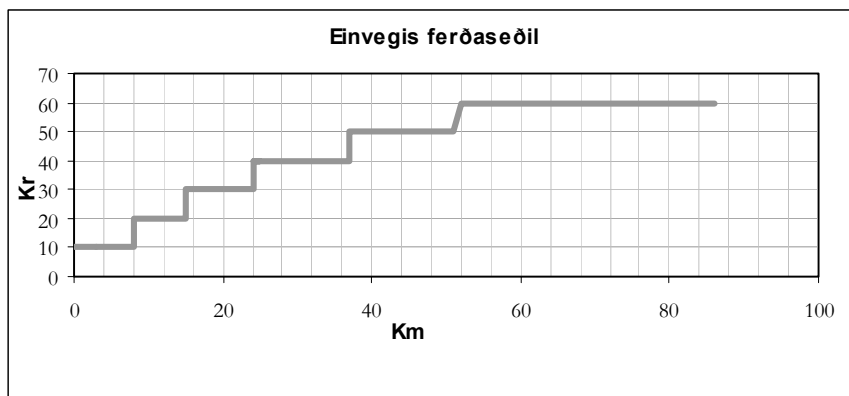
Meginreglur á Bygdaleiðum

Prísirnir á Bygdaleiðum fylgja tí meginreglu, at teir í høvudsheitum eru tengdir at hvussu langt ein ferðast, t.v.s. at ferðast tú eitt strekki av eini ávísari longd, kostar hetta eina ávísa upphædd¹. Prísirnir eru skipaðar soleiðis, at tað innan hvørja oyggj (øki) sær verður bíligari at koyra longri, t.v.s. at tað fyri hvønn km gerst bíligari at koyra eitt langt strekki ímóti at koyra eitt styttri strekki.

Á mynd I eru prísirnir fyri at ferðast á oyggjunum hvør sær (tó Streymoy og Eysturoy saman). Prísstigin fyri ein einvegisferðaseðil fyri vaksnin vísir fylgiandi:

- Fyri teir fyrstu 7 km er kostnaðurin 10 kr.
- Millum 8 og 15 km er kostnaðurin 20 kr.
- Millum 16 og 26 km er kostnaðurin 30 kr.
- Millum 27 og 37 km er kostnaðurin 40 kr.
- Millum 38 og 51 km er kostnaðurin 50 kr.
- Strekkir yvir 52 km er kostnaðurin 60 kr.

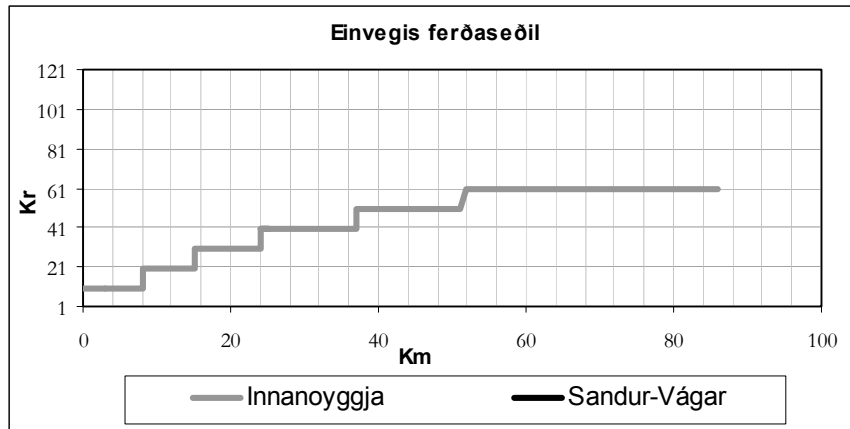
Mynd I: Ferðaseðlakostnaður



Mynd I vísir, at eitt loft er ásett uppá 60 kr. Hetta merkir, at líkamikið, hvussu langt ein ferðast, so kostar ein einkultferðaseðil ongantíð meiri enn 60 kr. Hetta loftið er tó bert galdandi, um tann ferðandi ikki fer um sund. Um ferðast verður yvir um sund, t.d. Sandoy-Vágar, sær prískurvan heilt øðrvísi út.

¹ Nærri verður komið inn á ymiskar aðrar meginreglur innan prísáseting í partinum um nýggju prísskipanina.

Mynd II: Einvegis ferðaseðil

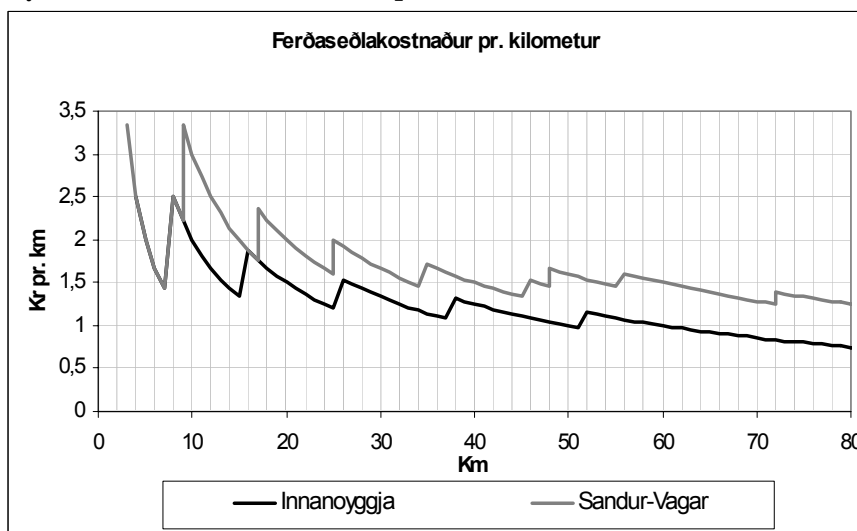


Viðmerking: ferðagjaldið um Vestmannaund og Skopunarfjørð er ikki íroknað.

Prískurvan í mynd II vísir, at prís vøksturur ikki er minkandi. Við øðrum orðum er núverandi prís skipan til fyrimuns fyri tey, sum ikki ferðast yvir um sund, og serliga til fyrimuns fyri tey ferðafólk sum ferðast á Streymoynni og Eysturoynni. Hetta sæst kanska best á myndini omanfyri.

Sum dømi kann nevast, at ein einvegisferðaseðil til millum Kirkjubø og Selatræð kostar 60 kr. (frástøðan millum Kirkjubø og Selatræð er 91 km), meðan ein einvegisferðaseðil millum Sand og Sørvág kostar 90 kr., ikki íroknað ferðina millum Skopun og Gomlurætt ella ferðina millum Leynar og Sandavág (frástøðan millum Sand og Sørvág er 83 km, ikki íroknað frástøðuna um Skopunarfjørð og Vestmannaund). Sostatt kostar tað uml 60% meiri pr. km at ferðast millum Sand og Sørvág, enn at ferðast millum Kirkjubø og Selatræð. Hetta er víst á myndini niðanfyri.

Mynd III: Ferðaseðlakostnaður pr. kilometur



Viðmerking: ferðagjaldið um Vestmannaund og Skopunarfjørð er ikki íroknað.

Partur I - Lýsingar av verandi prís- og ferðaseðlaskipan

Mynd III vísir, at ferðaseðlaprísurin verður bíligari pr. kilometur, tá ferðast verður longri innanoyggja. Hetta er ikki galdandi, tá ferðast verður um sund – eitt nú til Sand, sum víst á myndini omanfyri. At prísurin pr. km. millum Sand og Vágar er so høgur, kemst av, at tað bert er 9 km millum Sand og Skopum, og at kostnaðurin pr. km. aftur fer upp, tá farið verður yvir um Vestmannasund eftir 47 km.

Samanumtikið kann sigast, at minkandi vøksturin í prísskipanini innan fyri hvørja oyggj sær ger, at tað verður dýrari at ferðast yvir um sund. Harafurat er ásett eitt loft uppá 60 kr á Streymoynni og Eysturoynni, sum ger, at prísskipanin innan Bygdaleiðir ikki er til fyrimuns fyri útjaðaran.

Meginreglur á Oyggjaleiðum

Prísurin fyri einvegis ferðaseðil á Oyggjaleiðum, er á sama hátt sum á Bygdaleiðum, tengdur at fjarstöðu. Í talvu I er gjørt eitt yvirlit yvir núverandi prísir fyri ein einvegis ferðaseðil fyri vaksni, í mun til siglingartíð og fjarstöðu í luftlinju.

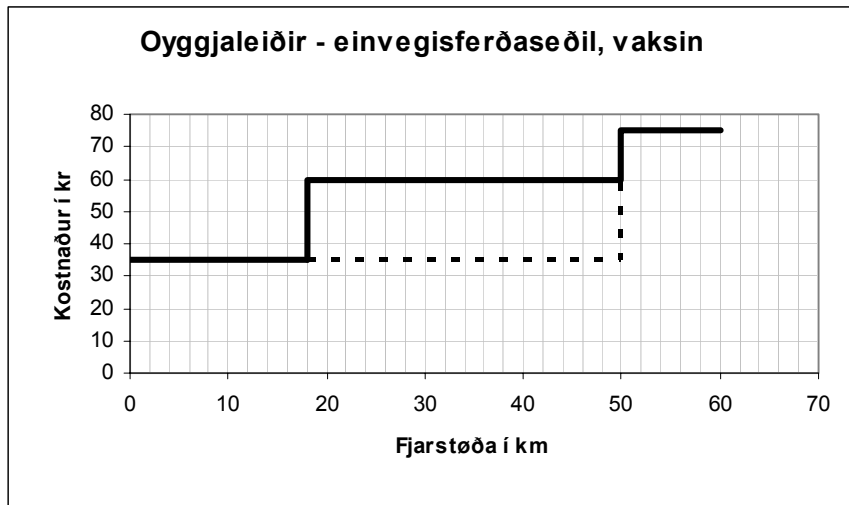
Talva I: Samband millum fjarstöðu, siglingstíð og prísinn á einvegisferðaseðli

Leið	Frá	Til	Ferðatíð min	Fjarstöða km	Prísur kr.	Kr./ tíma	Kr. /km
7	Tvøroyri	Tórshavn	135	50	75	33	1,50
36	Mykines	Sørvágur	75	18	60	48	3,33
50	Klaksvík	Leirvík	30	7	35	70	5,00
56	Syðradalur	Klaksvík	20	4	35	105	8,75
56	Húsar	Klaksvík	25	7	35	84	5,00
58	Svínoy	Hvannasund	40	8	35	53	4,38
58	Kirkja	Hvannasund	60	11	35	35	3,18
58	Hattarvík	Hvannasund	70	13	35	30	2,69
60	Gamlarætt	Hestur	15	4	35	140	8,75
60	Hestur	Skopun	25	6	35	84	5,83
60	Gamlarætt	Skopun	30	7	35	70	5,00
66	Sandur	Skúvoy	35	7	35	60	5,00
90	Nólsoy	Tórshavn	20	5	35	105	7,00

Talva I vísir, at stórir munur er á kostnaðinum á teimum ymsu farleiðinum, tá hugt verður eftir hvussu kostnaðurin er í mun til fjarstöðu ella siglingartíð. Tær dýrastu farleiðirnar, bæði í mun til fjarstöðu og siglingstíð, eru Kallsoyarleiðin, Nólsoyarleiðin og Hestleiðin. Nógvtann bíligasta farleiðin fyri ferðafólkini, tá hugt verður eftir fjarstöðu, er Suðuroyarleiðin.

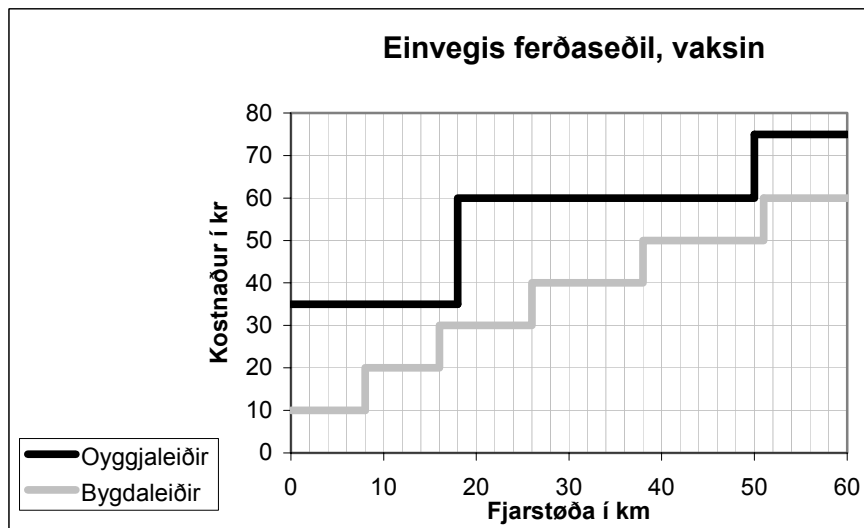
Samanumtikið vísir talva I, at prísirnir ikki avspeгла fjarstöðu. Eisini er galdandi, at prísirnir ikki avspeгла kostnað fyri at røkja farleiðirnar. Ein høvuðsorsøk er, at tá prísbroytingar politiskt verða álagdar SL, er hetta gjørt uttan fyrilit fyri, at meginreglur eru fylgdar og at heildin hongur saman.

Mynd IV: Einvegisferðaseðil, vaksín



Mynd IV vísir sambandið millum beinleiðis fjarstøðu og kostnað fyri ein einvegisferðaseðil til vaksín.

Mynd V: Samanbering av einvegisferðaseðli, vaksín



Mynd V vísir eina samanbering av prískipanini á Bygdaleiðum og Oyggjaleiðum.

Viðmerkjast skal, at einvegisferðaseðil til persónbilar (uttan førara) kostar 55 kr. á øllum leiðum. Sostatt er prísurin fyri persónbilar ikki tengdur at fjarstøðu, og er henda prískipanin ein *eindarskipan*.

Príslega

Príslegan fyri Bygda- og Oyggjaleiðir eigur at ásetast út frá ymiskum fortreytum. Talið av privatakforum er seinasti 6 árin vaksið við umleið 40%, og eru Bygdaleiðir tí nú í harðari kapping við privatbilismuna, meðan náttúrligur einkarrættur er innan Oyggjaleiðir.

Fyri at meta um núverandi prísstöði, verður gjørd ein lýsing av broytingunum í ferðaseðlaprísunum innan Oyggja- og Bygdaleiðir. Prísbroytingarnar verða samanbornar við eitt nú broytingar í brúkaraprístalinum, benzinprísunum og akfarshald.

Sambært uppperð hjá Hagstovu Føroya er prístalið hækkað uml. 50% frá 1990 til í 1. januar 2003. Henda gongdin í prístalinum verður at samanbera við prísbroytingar á Bygdaleiðum og Oyggjaleiðum í sama tíðarskeiði.

Oyggjaleiðir

SL hava í veruleikanum einkarætt at flyta fólk og farm um sundini, sjálvt um tað stendur øllum í boði at fara undir fólk- og farmaflutning. Hetta kemst av, at gjaldið, sum skal rindast fyri at sigla við ferjum og skipum, politiskt er ásett nógv lægri enn rakstrarútreiðslurnar. Munurin millum ferðaseðlainntøkur og rakstrarútreiðslur verður goldið SL sum partur av játtanini til fyrítøkuna.

Tað er sostatt ein politiskur spurningur, hvussu príslegan innan Oyggjaleiðir skal verða.

Tí er trupult at samanbera prísir á Oyggjaleiðum við annað enn hvussu prísirnir hava verið frammanundan. Fyri at kunna gera eina meting av prísleguni innan Oyggjaleiðir, verður gjørd ein lýsing av hvussu prísirnir fyri ferðafólk og akfør eru broyttir seinastu árin.

Prísbroyingar

Í hesum parti verður gjørd ein lýsing av prísbroyingunum, sum eru farnar fram innan Oygjaleiðir.

Ferðafólk

Talva II: Einkultferðaseðlar, ferðandi Oygjaleiðir

Ár	Stytti leiðir	Suðuroy
1990	30	80
1991	30	80
1992	30	80
1993	30	80
1994	30	70
1995	30	70
1996	30	70
1997	30	70
1998	30	70
1999	30	70
2000	30	70
2001	30	70
2002	30	70
2003	35	75

1990-2002:

Vøkstur 1990-2002	0%	-12,5%
Vøkstur 1990-2002	17%	-6,0%
Real broyting 1990-2002	-33%	-42,0%
Real broyting 1990-2003	-22%	-37,0%

Talva II vísir t.d., at ein ferðaseði til Suðuroyar er lækkaður við 12,5% í tíðarskeiðnum 1990-2002, meðan prísurin á øðrum farleiðum í sama tíðarskeiði hevur staðið í stað. Eftir príshækkingina í februar 2003 er prísurin á Suðuroyarleiðini 6% lægri enn í 1990, meðan prísurin er hækkaður við 17% á teimum styttru farleiðunum.

Í realprísnum er prísurin á einum einkultum ferðaseðli til Suðuroyar lækkaður 42% og prísurin á styttri leiðunum lækkaður 33% í mun til prísirnir í tíðarskeiðnum 1990-2002. Eftir príshækkingina í februar 2003, er framvegis talan um eitt fall í realum prísnum, bæði á Suðuroyarleiðini og á styttru farleiðunum².

² Eftirfylgjandi lýsingar av prísunum taka støði í tíðarskeiðinum fram til 1. januar 2003.

Akfør

Talva III vísir prísir fyri at føra ein bil við strandfaraskipunum uttan førara.

Talva III: Einkultferðaseðlar, akfør Oyggjaleiðir

Ár	Akfør styttri leiðir	Akfør Suðuroy
1990	40	50
1991	40	50
1992	40	50
1993	40	50
1994	50	80
1995	50	50
1996	50	50
1997	50	50
1998	50	50
1999	50	50
2000	50	50
2001	50	50
2002	50	50
2003	55	55

Vøkstur 1990-2002	25%	0%
Vøkstur 1990-2003	38%	10%
Real broyting 1990-2002	-16%	-33%
Real broyting 1990-2003	-8%	-26%

Prísirnir fyri bilar eru lutfallsliga lækkaðir síðani 1990. Á Suðuroyarleiðini hava prísirnir staðið í stað í tíðarskeiðnum 1990-2002, og gevur tað eina lutfallsliga lækking av prísinum uppá 33%, og prísirnir á styttri leiðunum hevur havt eina reella lækking uppá 16%, hóast Strandfaraskipum Landsins í fleiri førum hava mælt til príshækkingar. Eftir príshækkingarnar í februar 2003 er framvegis talan um eitt fall fyri ferðaseðlaprísinum fyri eitt akfar, tá ið samanborið verður við prístalsvøksturin í tíðarskeiðnum 1990-2003.

At prísirnir lutfallsliga eru lækkaðir fyri bilar við Oyggjaleiðum gevur (saman við eina lutfallsligari hækking í ferðaseðlunum fyri Bygdaleiðir) stórar fløskuhálsar fyri Strandfaraskip Landsins. Serstakliga eru trupulleikar stórir um Leirvíksfjørð, og í ávísium førum til Suðuroyar. Hetta setur krøv til høgan kapasitet um Leirvíksfjørð.

Bygdaleiðir

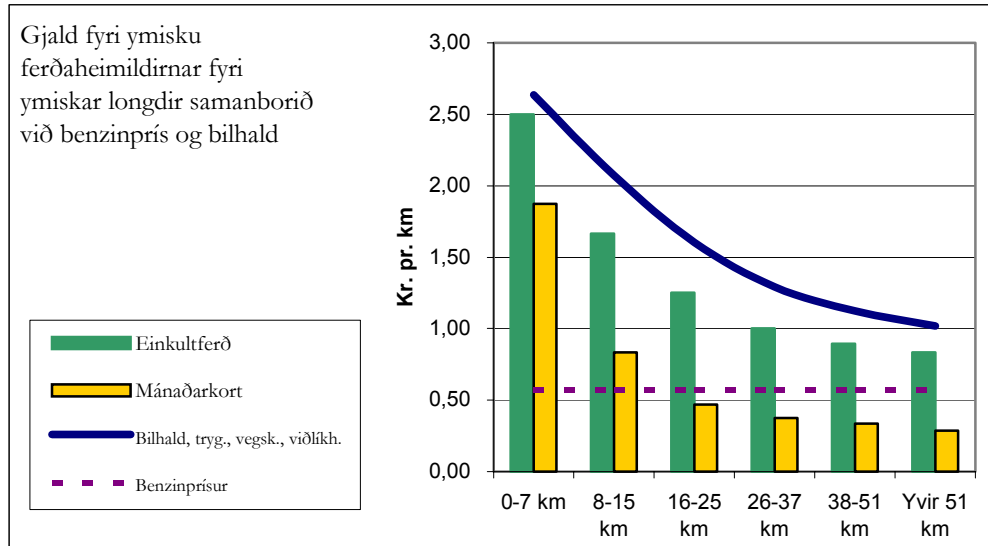
Príslegan fyri at ferðast við Bygdaleiðum verður í hesum parti samanborin við kostnaðarstøðið fyri alternativu til tað at koyra við bussi. Í Føroyum er so at siga einasta alternativu at koyra bil.

Eisini verður prísbroytingin innan Bygdaleiðir viðgjørd.

Príslega og akfarshald

Mynd VI vísir hvat ferðaseðlagjaldið er fyri ávísar longdir. Hetta verður samanborið við benzinprísir fyri ár 2000, og við kostnaðin av at halda bil, t.v.s. har útreiðslur, vegskattur, tryggingar, avskrivningar, viðlíkhald o.a. verður roknað uppi.

Mynd VI: Gjald fyri ymisku ferðaheimildirnar samanborið við benzinprís og bilhald



Kelda: Hagtíðindi, www.ingenioren.dk og egnar útrokningar³.

Myndin vísir, at gjaldið fyri einvegisferðaseðil altíð liggur ímillum bilhaldgjaldið og benzinprísir. Hinvegin liggur gjaldið fyri mánaðarkort væl niðanfyrir bæði benzinprís og bilhald á longri strekkinum. T.v.s. at um ein persónur hevur fleiri enn 16 km til arbeiðis, loysir tað seg best at nýta Bygdaleiðir, eisini um ein bara hyggur eftir benzinprísinum. Harafturat kann nevast, at kostnaðurin fyri mánaðarkort á longri strekkinum, eisini er kappingarførur við gjaldið pr. kilometur fyri gasolju (uml. 25 oyru pr. km).

Tað er tí einki sum beinleiðis talar fyri, at príslegan fyri Bygdaleiðir er ov høg - heldur átti mánaðarkortini fyri longri strekkini at hækka.

Prísbrotingar

Broytingar í prísunum innan Bygdaleiðir vilja vit samanbera við broytingar í prístalinum, benzinprísinum og annað sum kann hava týðning fyri nýtsluna av Bygdaleiðum.

³ Útrokningargrundarlag: Avskrivningar byggja á innflutningstøl frá Hagstovuni avskrivaði 15% árliga í 12 ár. Trygging og vegskattur 6.000 kr árliga. Viðlíkhald byggir á innflutningstøl fyri eykalutur og helvtina av lonarmassanum fyri bilasolur og bilmekanikarar.

Vanligir ferðaseðlar

Fyri at samanbera prísbroyingarnar á Bygdaleiðum hava vit sett prísirnir inn í eina talvu fyri útvaldar fjarstøður og fyri leiðirnar Tórshavn-Sandur og Sandur-Klaksvík.

Talva IV: Einkultur ferðaseðil – Bygdaleiðir

Ár	<8 km	<16 km	<21 km	<40 km	<48 km	< 60 km	Tórs-Sand u/ ferju	Sand- Klaksvík u/ ferju
1990	15	20	30	40	40	50	40	70
1991	15	20	30	40	40	50	40	70
1992	15	20	30	40	40	50	40	70
1993	15	20	30	40	40	50	40	70
1994	15	20	30	40	40	50	40	70
1995	10	20	30	40	40	50	40	70
1996	10	20	30	40	40	50	40	70
1997	10	20	30	40	40	50	40	70
1998	10	20	30	40	40	50	40	70
1999	10	20	30	40	40	50	40	70
2000	10	20	30	40	40	50	40	70
2001	10	20	30	40	40	50	40	70
2002	10	20	30	40	40	50	40	70
2003	10	20	30	40	50	60	40	80

Vøkstur 1990-2002	-33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Vøkstur 1990-2003	-33%	0%	0%	0%	25%	20%	0%	15%
Real broyting 1990-2002	-55%	-33%	-33%	-33%	-33%	-33%	-33%	-33%
Real broyting 1990-2003	-55%	-33%	-33%	-33%	-16%	-20%	-33%	-23%

Vert er at leggja til merkis, at prísirnir í høvuðsheitum eru óbroyttir í tíðarskeiðnum 1990-2002. Undantikin er prísurin fyri at koyra minni enn 8 km, sum er lækkaður við 33%. Sostatt er talan um sera stórar reellar lækkingar í ferðaseðlaprísunum á Bygdaleiðum – í tíðarskeiðnum 1990-2002 millum 33% og 55% og eftir prishækkingina í februar 2003 millum 16% og 55%.

Samanumtikið kann tískil ásannast, at prísirnir fyri ferðing við Bygda- og Oyggjaleiðum ikki hava fylgt prísbroyingunum í samfelagnum. Sostatt er ferðaseðlagaldið lutfallsliga lækkað síðan 1990.

Prísbygnaður

Prís- og avsláttarbygnaðurin vísir m.a. hvørji sløg av ferðaheimildum til ber at nýta á SL.

Øll ferandi kunnu fáa avsláttur av einum ella øðrum slag. Ein lýsing av verandi avsláttarmøguleikum er í hesum parti. Fleiri orsøkir kunnu vera til at seta í verk eina avsláttarskipan. Millum annað verður tað mett sum ein samfelagslig skylda, at veita bólkum í samfelagnum, sum ikki hava móguleika fyri at skipa fyri flutningi sjálvi serligar sømdir. Hetta eru børn, skúlabørn, lesandi, pensjónistar og onnur.

Aðrar orsøkir til prísdifferentiering kunnu verða, at fáa fleiri ferðandi, t.d. við at veita mongdaravsláttir so sum 10-túrakort og mánaðarkort.

Samanumtikið eru hesi sløg av ferðaheimildum:

- Einvegis ferðaseðlar, sum eru galdandi fyri eina ávísa ferð
- Fleiri ferðakort, m.a. 10-túrakort til ferðafólk og persónbilar, trawel Card og 40-túrakort til lesandi
- Mánaðarkort til ferðafólk

Einvegisferðaseðlar

Ein einvegis ferðaseðil kann keypast á øllum leiðum, og gevur rætt til *eina* ferð millum tvey ávís stöð.

Ferðafólk

Einvegis ferðaseðlar eru fyri ein part viðgjördir í þortunum omanfyri, men skulu vit her tó taka saman um aftur. Talvan niðanfyri vísir vanligu ferðaseðlarnar og avsláttarskipanir fyri Bygdaleiðir og Oyggleiðir:

Talva V: Ferðaseðlar við Bygdaleiðum:

Stig:	1	2	3	4	5	6	Undirsjóðar-tunnilin
	0-7 km	8-15 km	16-25 km	26-37 km	38-51 km	Meira enn km	52
Vaksin 14 ár og eldri							
Einvegis ferðaseðil	10	20	30	40	50	60	50
10 ferðakort	85	170	255	340	425	510	425
Mánaðarkort	300	400	450	600	750	825	450
Børn (7-13 ár) og pensjónistar við avsláttarkorti							
Einvegis ferðaseðil	8	10	15	20	25	30	25
10 ferðakort	70	85	130	170	220	255	130
Mánaðarkort	150	200	225	300	375	410	225

Talva VI: Ferðaseðlar við Oyggjaleiðum:

	Styttri farleið	Longri Farleið
Vaksin	kr 35	kr 75
Mánaðarkort vaksin	kr 525	kr 1.125
10-túrakort vaksin	kr 300	kr 640
Børn og pensionistar	kr 15	kr 35
Mánaðarkort børn	kr 225	kr 525
10-túrakort børn	kr 130	kr 300
Lesandi	kr 30	kr 60

Akfør	Styttri farleið	Longri farleið
Súkkla	kr 10	kr 20
Motorsúkkklur	kr 20	kr 40
Persónbilur < 5m	kr 90	kr 130
10-túrakort til persónbil	kr 765	kr 1105
Persónbilur v. Viðførivogni	kr 135	kr 195
Vøruvognar og lastbilar <5	kr 120	kr 220
Vøruvognar og lastbilar 5-7	kr 210	kr 430
Vøruvognar og lastbilar 7-9	kr 310	kr 610
Vøruvognar og lastbilar 9-11	kr 390	kr 780
Vøruvognar og lastbilar 11-13	kr 470	kr 950
Vøruvognar og lastbilar 13-15	kr 550	kr 1.100
Vøruvognar og lastbilar > 15	kr 625	kr 1.250
Bussar og Hýruvognar <5 m	kr 90	kr 160
Bussar og Hýruvognar 5-7	kr 130	kr 260
Bussar og Hýruvognar 7-9	kr 160	kr 330
Bussar og Hýruvognar 9-11	kr 200	kr 400
Bussar og Hýruvognar 11-13	kr 240	kr 470
Bussar og Hýruvognar 13-15	kr 280	kr 550
Bussar og Hýruvognar >15	kr 340	kr 680

Bilar og bussar gjalda ferðaseðil eftir longd við skipunum á Oyggjaleiðum. Hetta verður víst í talvuni omanfyri.

Skipanin er bygd upp soleiðis, at gjaldið hækkar fyri hvørjar tveir metrar akfarið er longri enn 5 metrar⁴. Fyri vøru- og lastbilar er henda hækking upp til 13 metrar og fyri bussar til 11 metrar. Tá henda skipan varð sett í verk, vóru bilar ikki so langir, sum teir eru í dag, so tí hevur tað ikki verið neyðugt at gera stigan longri enn til 13 metrar. Seinastu árin er fleiri og fleiri lastbilar við kerru, sum er upp til 18 metrar, og treylarar sum eru upp til 16,5 metrar.

SL meta tí, at tað nú er neyðugt at víðka prísstigan soleiðis, at prísstigin til eisini fatar um akfór 15 og 17 metrar.

Somuleiðis støðgar prísstigin fyri bussar við 11 metrar, tí eingir bussar í lötuni eru longri enn 12 metrar. Um liðbussar seinni fara at koyra á teimum føroysku

⁴ Ein trupulleiki við núverandi prísnum fyri akfór styttri enn 5 metrar er, at tað ikki er møguligt hjá innkrevjarunum umborð á skipunum at síggja hvørjir akfór eru vinnubilar og hvørjir eru privatbilar. Skipanin við, at nummarspøldrin á akfarinum vísti um tað vóru tenastubilar ella ikki, er avtikin. Tó skal sigast, at Bileftirlitið nú er farið undir at krevja vektarmerki á tenastuakfór, tá teir koma til sýn.

vegunum er her eisini neyðugt at víðka stigan.

Avsláttir

Avsláttirnir kunnu bólkast í tvey.

1. Avsláttur sum øll hava møguleikan at fáa
2. Avsláttur sum bert er galdandi fyri ávísar bólkar.

Fyrst lýsa vit avsláttirnir sum øll hava møguleika fyri at fáa. Síðani verða aðrir avsláttir lýstir.

Aldur

Sum í londunum rundan um okkum, hevur SL eisini ein ferðaseðlakostnað sum er tengdur at aldrinum. T.d. fáa børn undir 14 ár og fólk yvir 66 ár hálvan prís og børn undir 7 ár ferðast ókeypis. Tó gjalda fólk yvir 66 ár fullan prís, um tey eru førarar í einum bili.

Ein skeivleiki er í avsláttirinum, við tað at børn á stig 1 á Bygdaleiðum gjalda 8 kr. Hetta er ikki hálvur prísir, men svarar til ein avsláttur uppá 20%.

Í londunum rundan um okkun er lægra aldursmarkið á veg upp. Í Danmark er í fleiri støðum aldursmarkið sett upp frá 14 ár til 15 ár í 1997 og til 16 ár í 1998.

Tíggjutúrakort

Øll ferðandi hava møguleika at ognar sær eitt 10-túrakort. Eitt 10-túrakort er, sum navnið eisini sigur, eitt kort sum gevur rætt til at ferðast 10 ferðir á ymiskum leiðum, sum hava sama kostnað. Kortið gevur rætt til 15% avslátt av ferðaseðla-kostnaðinum.

Bæði ferðafólk og bilar undir 5 metrar við førara kunnu keypa 10-túrakort.

Mánaðarkort

Øll ferðafólk við Oyggjaleiðum og Bygdaleiðum hava rætt til mánaðarkort. Tó er tað ikki møgulegt at keypa **mánaðarkort** til akfør.

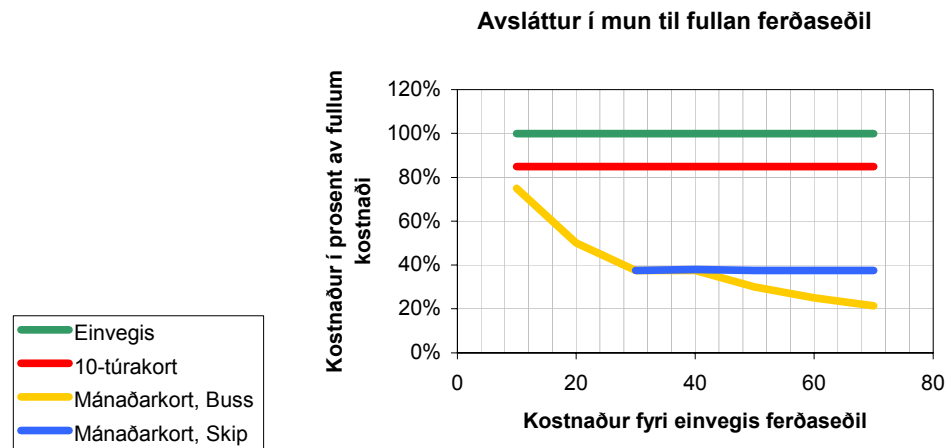
Á Oyggjaleiðum kostar eitt mánaðarkort 15 einkultferðir bæði fyri styttri og longri leiðir. Á Bygdaleiðum er avslátturin vaksandi við fjarstøðuni.

Sum vit síggja á talvuni niðanfyrir so kostar eitt mánaðarkort á 1. stig 30 einkultferðir, meðan eitt mánaðarkort á 5. stig kostar 12 einkultferðir.

Hóast tað ikki stendur í ferðaætlanini, so verður praktiserað eitt loft uppá 825 kr. fyri mánaðarkort á Bygdaleiðum. Taka vit Sandoyarleiðina sum dømi, kostar eitt mánaðarkort við Bygdaleiðum millum Sand og Havnina 15 einkult ferðir. Hetta svarar til ein avsláttur uppá 62,5%.

Talvan niðanfyrir vísir hvussu avslátturin er fyri 10-túrakort og mánaðarkort í mun til ein einvegisferðaseðil á Bygdaleiðum og Oyggjaleiðum.

Mynd VII: Avsláttur í mun til ferðaseðil



Tourist Travel Card

Eitt annað kort sum er tíðaravmarka á sama hátt sum mánaðarkortið, er "Visitor Travelcard". Hetta kortið, sum serliga er ætlað útlendsku ferðafólkunum, men sum øll kunnu keypa, er galdandi í 4 ella 7 dagar og kosta 600 ella 900 krónur (børn hálvan prís). Kortið gevur rætt til at ferðast kring alt landið við Oyggjaleiðum og Bygdaleiðum.

Eingin lógarheimild er til avslátturin.

Avsláttur til serligar bólkar

Avsláttirnir nevndir omanfyri eru galdandi fyri øll ferðandi, tvs. at øll hava møguleikan fyri at fáa hendan avslátturin. Niðanfyri fara vit at vísa á, at ávísir bólkar í samfelagnum fáa avsláttir sum bert er galdandi fyri tey.

Lesandi

Lesandi sum ferðast millum heim og skúla fáa serligan avsláttur við Bygda- og Oyggjaleiðum.

Strandfaraskip Landsins hava eina skipan, har lesandi, sum fáa lestrarstuðul frá Stuðulsstovninum, kunnu ogna sær eitt elektroniskt kort við 40 túrum á fyri 100 kr. líkamikið fjarstøðuna - tvs. hvør ferð kostar 2,50 kr. Kortið er galdandi millum bústað og skúla og kann nýtast til í mesta lagi tvær ferðir hvønn dag. Avroknað verður millum Stuðulsstovnin og SL, soleiðis at Stuðulsstovnurin rindar 70% av fullum ferðaseðlakostnaði.

Strandfaraskip Landsins hava gjørt avtalu við LFÚ, um at lesandi kunnu fáa 20% í avsláttir við Oyggjaleiðum og Bygdaleiðum.

Skúlabørn

Kommunur og teir felagskommunalu skúlarnir hava avtalur við Strandfaraskip Landsins um flutning av skúlabørnum. Kommunurnar gjalda galdandi ferðaseðlaprís.

Skúlaflokkar og skúlabólkar við lærara kunnu sum øll onnur fáa 15% í avsláttari av vanligu ferðaseðlaprísinum.

Ítróttarferðing

SL hevur eina avtalu við ÍSF um ítróttarferðing. Í høvuðsheitum er skipanin galdandi fyri ítróttarfólk sum skulu til dystir og venjing. Eisini her er talan um eina elektroniska gjaldsskipan, har ið ítróttarfeløg hava eitt kort fyri hvørt liðið. Strandfaraskip Landsins gevur ein avsláttur uppá 15%.

Pensiónistar

Pensiónistar ferðast fyri hálvan prís. Ferðandi skulu antin vísa eitt avsláttarkort til pensiónistar frá almannastovuni ella annað galdandi prógv. Pensiónistar fáa ongan avsláttur um teir eru førari í einum bili. Eingin lógarheimild er til henda avsláttur.

Tænastuseðlar

Størri kundar sum ferðast nógv við Strandfaraskip Landsins, og sum SL metir at vera kreditverdugar, kunnu fáa tænastuseðlar. Hesir geva teimum møguleika fyri at ferðast uppá kredit.

Tænastuseðlarnir verða stemplaðir við navni virkisins og verða útfyltir umborð á skipinum við leið, tíð, slag av akfari og prís. Hereftir verða seðlarnir uppgjørdir og rokning send virkinum.

Leigutúrar

Gjöld fyri leigufærðir á vanligu leiðunum uttan MVG og ferðaseðlagjald í verandi ferðaætlan:

Talva VII: Leigutúrar Skip

Ferja/skip	Kr. um tíman	Bíðitíð
M/F Smyril	9.000	5.000
M/F Dúgván	4.400	2.200
M/F Ternan	2.800	1.800
M/F Teistin	2.800	1.800
M/F Sam	2.400	1.800
M/S Ritan	1.200	900
M/B Másin	1.100	980
M/B Súlan, M/B Sildberin og M/B Barsskor	1.100	700

Viðmerkingar:

- Minsta gjald er tveir tímar.
- Fyri leigutúrar við **ferðafólki** og **akførum** skal ferðaseðlagjaldið leggjast afturat leigugjaldinum.

Leigugjaldið verður broytt saman við broytingum í útreiðslunum.

Pakkaflutningur/viðføri

Pakkar kunnu flytast við Bygdaleiðum um alt landið. Pakkin skal tó verða handbærur og ikki viga meiri enn 20 kg. Gjaldið er:

- 50 kr fyri pakkar millum 0 og 1 kg
- 100 kr fyri pakkar millum 1 og 20 kg

Fyri pakka- og farmaflutning við Oyggjaleiðum verður víst til prístalvurnar hjá Farmaleiðum, og verður hetta ikki viðgjørt í hesum uppriti.

Ferðaseðlaskipan - Buscom

Strandfaraskip Landsins hevur síðani 1993 nýtt eina ferðaseðlaskipan sum eitur "Buscom". Henda skipan ger tað møguligt at savna inn hagtalstilfar og upplýsingar um ferðafólkatal, inntøkur av ferðaseðlasølu. Hetta verður m.a. brúkt til avrokningarnar við operatørar o.a.

Av tí at Buscomskipanin kann tillagast til hvørja einkulta prís skipan, er virðið av teimum tølum sum kunnu dragast úr skipanini tengd av tí undirliggjandi prís skipanini. At ein prísstigi fyri Bygdaleiðir er fyri hvørja oyggj sær ger, at inntøkur bert kunnu býttast út á hvørja oyggj sær. Inntøkan, sum tann einkulti bussurin hevur kravt inn, verður í lötuni bóka á tað leið, har ferðaseðilin er seldur.

Um hámarksgjaldið er fyri ferðing upp á tvørs av oyggjum, sum t.d. við einkult ferðaseðli (kr. 60 á Bygdaleiðum), kan Buscom-skipanin ikki býta inntøkurnar út á tær einkultu leiðirnar. Av tí at ein prístalva er galdandi fyri oyggjarnar hvør sær, er ikki møguligt at býta inntøkurnar út á leiðurnar, um tann ferðandi skiftir leið innanoyggja.

Dømi

Um ein ferðandi t.d. koyrir millum Gjógv og Tórshavn, og skiftir buss á Oyrarbakka, verður inntøkan skrásett á leið 200. Buscom-skipanin kann ikki neyvt býta út inntøkunu uppá kr. 60 á leið 200 og leið 400. Hetta kemst av at ein ferðaseðil millum Gjógv og Oyrarbakka kostar kr. 30,- og ein ferðaseðil millum Oyrarbakka og Havnina kostar kr. 40,-. Hetta gevur kr. 70 tilsamans og sum skipanin er bygd upp, er hetta einasti máti at býta út inntøkun uppá. Tvs. 10,- kr ov nógv verða býttar út.

Um tað skal verða møguligt at gera roknskap fyri hvørja leið sær, verður neyðugt at gera eina prístalvu fyri hvørja leið sær. Um ein tilík skipan skal hanga saman, er tað neyðugt at prís skipanin sum heild er *proportionel* (í beinleiðis lutfalli).

Sum prís skipanin er í lötuni, er ikki møguligt at býta út inntøkurnar á einkultu leiðirnar á Bygdaleiðum. Tað vil siga, at tað í lötuni ikki er møguligt at ymiskir privatir operatørar reka ymiskar leiðir, um teir skulu hava alla ella partar av inntøkunum. Tískil kann SL í lötuni ikki gera netto-sáttmálar um koyring á Bygdaleiðum, um hetta var ynskiligt.

Samanumtikið

Tað eru so at siga ongar formligar meginreglur um prísapolitikk og ásetan av prísnum. Í praksis verða prísirnir viðgjørdir frá sak til sak, har SL ger eitt upplegg, sum síðan verður at góðkenna í Vinnuáráðnum.

Harumframt kann sigast, at prísirnir eru ikki tengdir at samlaðu fjarstøðuni ferðast verður ella eftir prísøkstrinum í samfelagnum. Politisk álögdu prísirnir eru sostatt fastlagdir uttan at støði er tikið í nøkrum tilvitaðum meginreglum har heildin hongur saman.

SL meta at tørvur er á meginreglum, sum støðið kann takast í tá ið prísir skulu broytast. Tá ið meginreglurnar eru orðaðar, av politiska mynduleikanum, er uppgávan hjá SL at ”fylla út karmarnar”.

Í Parti II viðgerð SL møguligar prísiskipanir, ið kunnu verða støði undir teimum meginreglum politiski mynduleikin ásetir.

Partur II.

Nýggjar prís- og
ferðaseðlaskipanir

INNIHALD

NÝGGJAR PRÍS OG FERÐASEÐLASKIPANIR	21
PRÍSSKIPANIR Í ØÐRUM LONDUM	22
PRÍSSKIPANIR	23
PRÍSLEGA -	24
<i>Sjóvegis flutningur - Oygjaleiðir</i>	26
PRÍSBYGNAÐUR	27
<i>Hövuðsavsláttarslög</i>	27
SAMANDRÁTTUR	29
POLITISKAR OG MARKNAÐARLIGAR FYRITREYTI	30
POLITISKAR FYRITREYTI	30
MARKNAÐARFYRITREYTI	31
SAMANDRÁTTUR	35
MØGULIGAR SKIPANIR	37
BYGDALEIÐIR	38
<i>Eindarskipan</i>	38
<i>Nýggj longdarskipan</i>	38
<i>Zonuskipan</i>	40
<i>Ferðing undir ferðir og sund</i>	43
OYGGJALEIÐIR	45
<i>Einfaldgerð av verandi skipan</i>	45
<i>Eindarskipan</i>	48
<i>Tillagað longdarskipan (Km)</i>	49
SAMANDRÁTTUR	54
NIÐURSTØÐA	57
KELDUR	58
ÍSKOYTI	59

Nýggjar prís og ferðaseðlaskipanir

Í fyrsta parti av hesi frágreiðing varð gjørd ein breið lýsing av verandi prís- og ferðaseðlaskipan á Strandfaraskipum Landsins. Ásannast má, at í lötuni finnast ongar formligar meginreglur um prísapolitikk og ásetan av prísnum. Áløgdu prísirnir hava verið fastlagdir uttan at støði er tikið í eini skipaðari ferðaseðlaskipan og bygnaði. T.d. hevur ikki verið samband millum prís og fjarstöðu, eins og at prísirnir ikki eru broyttir samsvarandi prísvekstrinum í samfelagnum, hesi seinastu tiggju árin.

Tískil er tørvur á at fáa sett í verk eina greiða prís- og ferðaseðlaskipan, har ið prískipan og prísbygnaður koyra eftir føstum meginreglum.

Endamálið við øðrum parti av hesi frágreiðing er at vísa á møguligar prískipanir. Støðið verður millum annað tikið í verandi skipan, samstundis sum hugt verður eftir hvussu skipanir síggja út í londunum rundan um okkum. Høvuðsdentur verður lagdur á yvirskipaðu prískipanina, og í minni mun á t.d. avsláttarskipanir.

Frágreiðingin umfatar bara fólkaflutning, og er farmaflutningurin sostatt ikki ein partur av hesi frágreiðing. Hugt verður bara eftir prinsippum, sum ein prískipan kann byggjast upp um, meðan onnur samfelags- og umhvørvisatlit ikki verða tikin við í hesum sambandi.

Støðið er tikið í figgjarætlanini fyri 2004, íroknað teimum príshækkingum ið her er lagt upp til. Skipanirnar sum verða lýstar, taka støði í at játtanin til Strandfaraskip Landsins verður rakt í minst møguligan mun. Tó skal gerast vart við, at figgjarligu árinini av nøkrum av uppskotunum eru torfør at meta um, orsakað av at talan er um stórar broytingar, við fleiri ókendum faktorum.

Parturin inniheldur eina lýsing av prískipanum í øðrum londum, politiskum og marknaðarligum fyritleytum, áðrenn farið verður til gjøgnumgongdina av teimum ymisku møguleikunum.

Prísskipanir í øðrum londum

Endamálið við hesum parti er stutt at lýsa prísskipanir og prísbygnaðir í øðrum londum við atliti til:

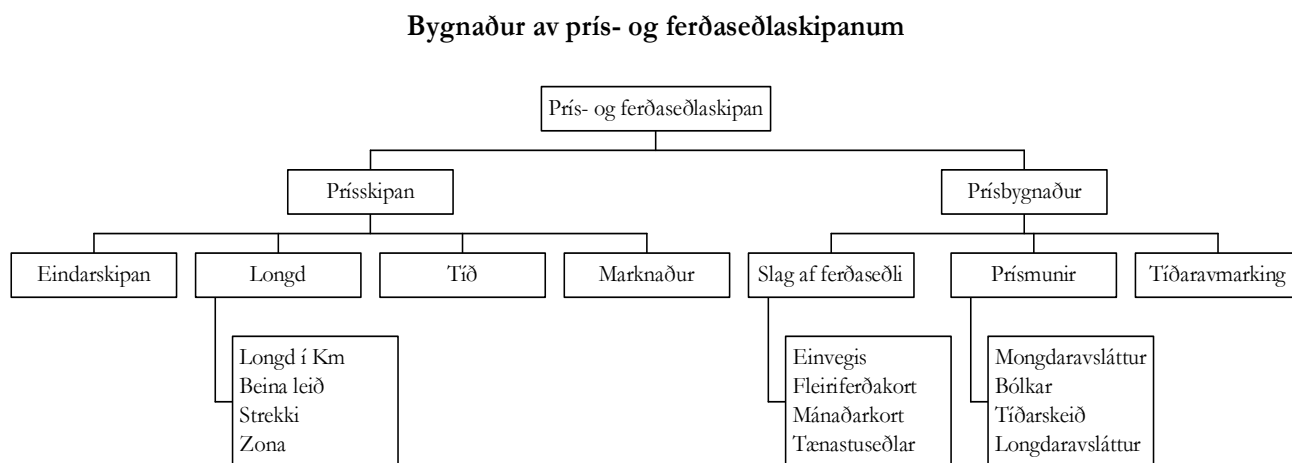
- Slag av prísskipan
- Prísstöði
- Prísbroytingar
- Prísbygnað.

Ein lýsing av prísskipanum í útlondum, saman við lýsingini av verandi prísskipan á SL, við samstundis atliti til politisku og marknaðarligu fyrirteytirnar, verður mett at geva eitt gott grundarlag fyri at siga nakað um, hvussu ein nýggj prís- og ferðaseðlaskipan kann vera.

Lýsingin av prísskipanum í øðrum londum tekur í mestan mun støði í donskum viðurskiftum, men viðurskiftini í Noregi og Finnlandi verða eisini nevnd.

Í þørtunum niðanfyri verða ymiskar prís- og ferðaseðlaskipanir lýstar. Myndin niðanfyri vísir eina alllýsing av heitunum, og hvussu samanhagurin er millum ymsu heitini, ið verða nýtt.

Mynd I: Bygnaður av Prís og ferðaseðlaskipanum



Kelda: Lokal og Regional Kollektiv Trafik, Færdselsstyrelsen, 1998.

Nærri frágreiðing um ymisku sløginu av prísskipanum og -bygnaðum verður gjørd niðanfyri.

Prísskipanir

Í flestu londum verða ávísir prísir og avsláttir ásettir við lóg meðan aðrir verða ásettir av amtunum. Tó er semja um, at meginreglur fyri takstir og avsláttir, so vítt móguligt, skulu verða teir somu í øllum landinum.

Tá talan er um prísskipan eru fleiri móguleikar. Mest vanligu prísskipanirnar eru:

Eindarskipan	<i>Eindarskipan</i> ⁵ merkir at tað kostar tað sama at ferðast líkamikið hvussu langt ein ferðast.
Longdarskipan	Her skal tann ferðandi rinda eitt ávíst gjald fyri eitt strekki av eini ávísari longd, líkamikið hvar hetta strekki er.
Zonuskipan	<i>Zonuskipan</i> er eisini eitt slag av longdarskipan. Her verða t.d. Føroyar býttar sundur í ávís øki. Innan fyri hesi øki er gjaldið tað sama. Somuleiðis er gjaldið tað sama fyri at ferðast gjøgnum eitt ávíst tal av økjum um alt landið.

Bæði í Danmark og í Noregi verður høvuðsentur lagdur á at nýta longdarskipanir, antin við at nýta km-skipanir ella við at býta økini í sonur, meðan eindarskipanir bert verða nýttar í einstøkum fòrum. Í Finnlandi verða hinvegin í størri mun eindarskipanir nýttar.

Samantikið vísa okkara kanningar av landvegis flutningi, at eindarskipan í einstøkum fòrum verður nýtt til býarferðslu, zonuskipan í býum við øki uttanum, og longdarskipan til longri ferðir millum býir og økir og har tað ikki eru nógv steðgistöð.

Sjóvegis verður ein tillagað longdarskipan nýtt í Noregi, og verða ferðaseðlaprísir, avsláttir o.a. innan ferjurakstur reguleraðir við tí sokallaða ”Riksregulativ”, sum er fastsett av norska “Samferdselsdepartement”. Í Finnlandi verða ferjusambondini um vøtn og sund, sum meginregla, mett sum partur av vanligu vegakervinum. Sostatt verður goldið fyri ferðaseðilin yvir skattin⁶.

⁵ Viðhvørt nevnd ”Samhaldsføst skipan”.

⁶ Tað skal tó viðmerkjast at umstøðurnar í Finnlandi eru heilt serligar við, at flestu ferjusambondini eru yvir vøtn sum liggja inni í landinum, og at ferjuraksturin tískil er sera blígur. Flestu ferjurnar eru ferjir, ið verða togaðar við einum veiri og hava eina manning uppá einans ein mann.

Príslega - Landvegis flutningur

Samanbera vit prísirnar á Bygdaleiðum við t.d. prísirnar í Danmark, síggja vit í niðanfyrirstandandi talvu, at prísirnar í Føroyum ikki eru hægri enn í Danmark.

Talva I: Samanbering av prísnum fyri landvegis fólkaf lutning við Danmark

Samanbering av prísnum innan tríggjar zonur			
	Kr	Kr/Km	Km (miðal longd av trimum zonum)
HT	22,50	2,11	10,6
Ribe Amt (RAT)	33,00	2,05	16,1
Vestsj. Amt (VT)	30,00	2,00	15,0
Vejle Amt (VAFI)	25,00	1,72	14,5
Fynbus	26,00	1,68	15,5
Storstr. Amt (STS)	36,00	1,61	22,4
Nordjyll. Amt (NT)	21,00	1,27	16,5
Bygdaleiðir	30,00	1,50	20,0

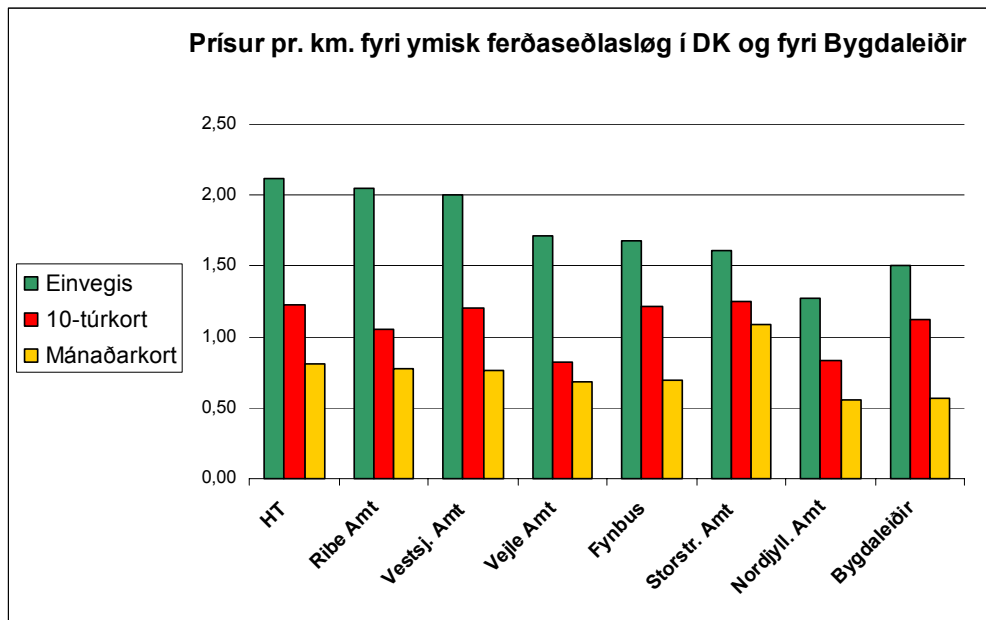
Kelda: Heimasíður hjá Bussfeløgum
Viðm: 15km við Bygdaleiðum er bert tvær zonur, og kostar 1,25 pr. km.

Talva I vísir, at kilometur-kostnaðurin fyri ein einvegis ferðaseðil á Bygdaleiðum í nærum øllum førum er væl lægri enn tilsvarandi prísir í Danmark. Einkultferðaseðlarnir á Bygdaleiðum liggja nakað omanfyri Nordjyllands Amt, sum er millum tey sum hava lægstu prísir í Danmark.

Verður hugt eftir avsláttir í mun til tal av ferðum er myndin ein onnur. 10-túrakortini liggja á sama støði sum í Danmark. Hetta kemst av, at einkultferðaseðlarnir eru væl lægri, meðan avsláttur uppá 10-túrakort (í mun til einkultferðaseðilin) er væl hægri í Danmark. Mánaðarkortini á Bygdaleiðum eru vanliga væl bíligari enn tilsvarandi kort í Danmark.

Mynd II lýsir prísstöði fyri ymisku høvuðs ferðaseðlasløgini í Danmark og á Bygdaleiðum, við støði í einum miðal km-prísi.

Mynd II: Prísur pr. kilometur fyri ymisk ferðaseðlasløg



Samanborið við prísirnar í Noregi í ár 2000 eru prísirnir á Bygdaleiðum lægri á teimum styttru og longu strekkini, meðan prísurin á miðal og longum ferðum liggur á umleið sama støði (sí talvu II).

Talva II: Samanbering við prísir fyri landvegis fólkaflutning í Noregi

	Ferðalongd í km			
	3	9	20	100
Takstir í Noregi min/max	13/19	17/25	27/35	79/132
Bygdaleiðir min/max	10/20	20/20	30/40	60/100

Viðm: takstirnir í Noregi eru munirnir millum ymisku fylkuni meðan mesta og minsta virði fyri Bygdaleiðir er um koyrt verður innanoyggja ella millum oyggjar.
Kelda: Samferdsel nr. 3 - 2000. Ferðaætlan hjá SL 2003.

Síðani 1983 eru prísirnir í Noregi hækkaðir mest fyri styttri teinarnir, t.v.s. fyri 3 og 9 km. Hetta varð gjørt við at regulera grundprísirnir frá 1983 við prístalinum. Somuleiðis vísti kanningin í "Samferdsel" eisini at tað er vordið bíligari í Noregi at ferðast teinar longri enn 100 km.

Samanumtikið eru prísirnir fyri landvegis flutning í Føroyum lægri enn í Danmark, meðan prísirnir liggja á leið á sama støði sum í Noregi.

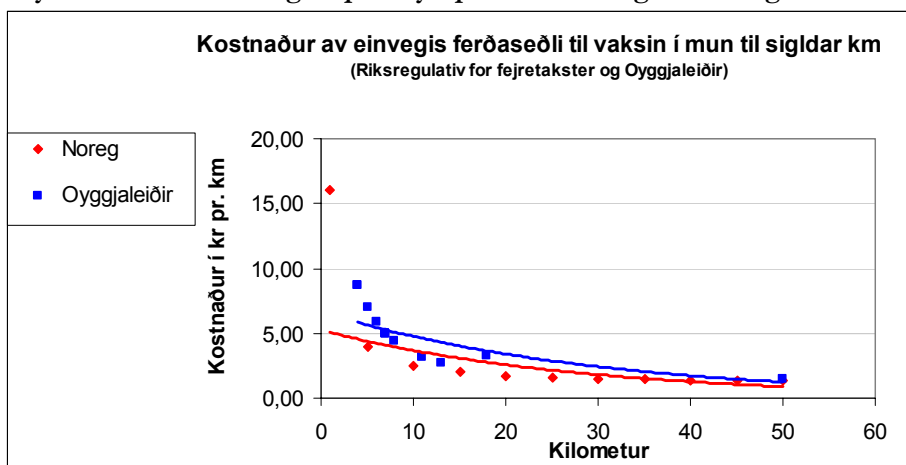
Sjóvegis flutningur - Oyggjaleiðir

Í sambandi við ferðakostnaðin á sjóvegis farleiðum er støði tikið í eini samanbering av prísunum millum smáar oyggjar í Danmark og prísunum á Oyggjaleiðum.

Trupult er at gera beinleiðis samanberingar millum prísirnar í Danmark og prísirnar á Oyggjaleiðum, men ein leyslig meting sigur at prísirnar í Danmark vanliga eru umleið 20 prosent hægri enn í Føroyum⁷. Tó skal viðmerkjast, at danska skipanin í størri mun er ein longdarskipan, har størri samband er millum siglingstíð og ferðaseðlakostnað. Hetta sæst best við at prísurin pr. sigldan minutt á teimum styttru leiðunum er væl hægri í Føroyum enn í Danmark. Støðan er tann øvugta við longri fjarstøðu. Tá ið siglingstíðin fer upp um 50 minuttir, er tað munandi bíligari at ferðast við Oyggjaleiðum enn við ferjum í Danmark. Harumframt kann nevast, at prísurin fyri persónsakfør í flestu førum er munandi hægri í Danmark enn í Føroyum.

Í Noregi eru prísirnar treytaðir av hvussu langur teinurin er, og er hetta reguleað í ”Riksregulativ for ferjetakster”. Ein samanbering av prísunum í Noregi og á Oyggjaleiðum sæst á mynd III. Myndin vísir sambandið millum ferðateinin og ferðaseðlakostnaðin í Noregi og í Føroyum.

Mynd III: Samanbering av prisi fyri persónsflutning við Noreg



Samanumtikið eru prísirnar í Føroyum og Noregi sera líkir. Í Noregi er talan um ein skipaðan prísapolitikk, sum er samansettur av einum grundgjaldi og einum føstum kilometurgjaldi. Hetta førir við sær at kilometurkostnaðurin lækkar fyri hvønn sigldan kilometur. Prishækkingar verða síðani gjørdar við antin at hækka grundgjaldið og/ella kilometurkostnaðin.

⁷ Miðaltølini skulu tó takast við fyrivarni. Fyri tað fyrsta er talan um fáar observatióinir, samstundis sum tøluni ikki eru vigað saman við talin av ferðandi. T.d. kann nevast, at um prísurin á Mykinesleiðini var tann sami sum t.d. á Fugloyarleiðini vildi miðalprísurin á Oyggjaleiðum ligið um 70 oyru í miðal svarandi til 30%’s mun millum Oyggjaleiðir og danskar ferjuprísir.

Somu meginreglur eru galdandi fyri bilar, og prísmunurin er nakað tann sami sum fyri persónsflutning – at prísurin er hægri í Føroyum við lítlari fjarstøðu, meðan hann er lægri tá ið talan er um størri fjarstøðu, sum t.d. fyri teinin til Suðuroyar.

Samanumtikið eru prísirnir fyri einkultpersónar og persónbilar væl hægri í Danmark enn í Føroyum, meðan prísstöði er umleið tað sama í Føroyum og Noregi, tó so at norska skipanin er ein meira tilvitað longdarskipan.

Prísbygnaður

Í hesum parti verður prísbygnaðurin á SL samanborin við prísbygnaðin í øðrum londum. Prísbygnaðurin umfatar slag av ferðaseðlum og avsláttarmøguleikar, men SL vilja í hesum parti serstakliga samanbera yvirskipaðar avsláttarskipanir.

Í talvu III verður prísbygnaðurin í øðrum londum lýstur. Hugt verður eftir hvørji ferðaseðlasløg verða nýtt og hvørjir avsláttarmøguleikar ferðandi kunnu fáa.

Talva III: avsláttarmøguleikar

Slag av ferðaseðli	Høvuðssløg av avsláttari ⁸					
	Mongd	Bólkar	Tíðar-skeið	Av-standu r	Tænasta	Atburður
Einvegisferðaseðil	(X)	X		X	X	X
10-túrakort	X	X		X	X	X
Mánaðarkort	X	X		X		
Virðiskort	X	X	X	X	X	X
Skúlakort		X	X			
SU-kort	X	X		X		

Tá hugt verður eftir talvu III kann nevnast, at Bygdaleiðir geva mongdaravsláttur og longdaravsláttur. Tað verður bíligar oftari ferðast verður, og hámarksprísurin er 825 kr. so tað verður eisini bíligari tess longri ferðast verður.

Á Oygjgaleiðum er hinvegin talan um mongdaravsláttur, og ikki longdaravsláttur, men av tí at prísurin ikki er beinleiðis tengdur at fjarstøðu á Oygjgaleiðum, so er eisini talan um eitt slag av innbygdum longdaravsláttari á longru farleiðunum.

Niðanfyrri verða gjørdar samanberingar millum høvuðsavsláttarsløgini á Bygdaleiðum og fyri bussferðing í útlondum.

Høvuðsavsláttarsløg

Flestu flutningsfeløg í heiminum hava ein mongdaravsláttur. Vanligastu mongdaravsláttirnir eru fleiriferðakort, so sum 10-túrakort ella mánaðarkort. Tað

⁸ Tað finnast nógv onnur sløg av avsláttari, t.d.: hermannaavsláttur, ferðafólkakort, pensionistakort og stovnskort. Men vit hava valt at sýggja burtur frá hesum skipanum í frágreiðingini, m.a. orsakað av at summar av hesum skipanum ikki eru relevantar fyri føroysk viðurskifti, eins og ynski er at fáa eina lutfallsliga einkla prís- og ferðaseðlaskipan at umsita.

er eisini møgult at keypa Ferðakort, sum eru galdandi í longri tíð, t.d. eitt ella hált ár.

Talva IV niðanfyri vísir avslátturin fyri ymsu ferðaseðlasløgini fyri nøkur av teimum áður nevndu bussfeløgum, samanborið við avslátturin á Bygdaleiðum.

Talva IV: Mongdaravsláttur samanborið við Danmark

Flutningsfelag/amt	Mongdaravsláttur %	
	Fleiri- túrakort	Mánað arkort ⁹
Vestsjælland (VT)	-59	-66
Storstrøms Amt (STS)	-10-32	-10-57
Fynbus	-27	-58
HIT	-37-42	-54-65
Nordjylland (NT)	-34	-54-65
Bygdaleiðir	-15	-25-66

Kelda: Heimasíður hjá teimum ymsku bussfeløgum

Í Danmark liggur avslátturin fyri 10-túrakort millum 10% og 59%, meðan avslátturin við mánaðarkortum liggur flestar staðni omanfyri 50%. Ein annar mongdaravsláttur er bólkaavsláttur sum í flestu førum gevur sama avsláttur sum 10-túrakort.

Sum tað framgongur í talvu IV, so eru avsláttirnir fyri fleirtúrakort í flestu førum lægri í Føroyum enn í Danmark. Ein orsök til hetta er tann máttin biletterað verður uppá. Í Danmark verður vanliga arbeitt við klippikortstólum, og er hetta við til at minka um avgreiðslutíðina í bussinum, og her við eisini um ferðatíðina. SL kann í dag ikki nýta tílíkar fyrimumir við verandi BusCom-skipan, av tí at munandi sparingar ikki kunnu gerast í avgreiðslutíð samanborið við, tá talan er um eina klippikortskipan, og meta tí, at ikki er ráðiligt at økja um avslátturin á 10-túrakortum.

Vanligt er, at avslátturin gerst hægri, tess longri ferðin er. Hetta er m.a. galdandi hjá DSB. Flestu flutningsfeløgini ið nýta zonuskipan, hava eisini avsláttir, ið økjast við longdini av ferðini. Flestu amtsligu flutningsfeløgini hava loft á talinum av zonum gjaldast skal fyri, og gevur hetta í sær sjálvum ein longdaravsláttur. SL hava, sum nevnt, eisini eitt loft fyri hvussu nógv gjaldast skal.

Við atlit til mánaðarkortini, so liggja avsláttirnir á Bygdaleiðum á umleið á sama støði sum í Danmark¹⁰.

Fleiri bólkar kunnu fáa avsláttur í mun til vanligar vaksnamannaprísir. Hetta eru t.d. børn, pensionistar v.m. Hetta er í nógvum londum (eins og í Føroyum) eisini galdandi fyri t.d. avlamispensionistar, fólk sum fáa eftirløn o.o. Hesir avsláttir eru í flestu londum reguleraðir við lóg.

⁹ Mánaðarkortini eru í summum amtum galdandi fleiri mánaðir og geva sostatt ein hægri avsláttir. Somuleiðis kunnu fleiritúrakortini hava fleiri enn 10 klipp.

¹⁰ Tó skal gerast vart við, at spennid í avsláttinum er stórt á Bygdaleiðum, og eigur hetta at verða endurskoðað.

Í Danmark og Noregi kunnu øll børn undir 4 ár koyra ókeypis, meðan børn millum 4 og 15 ár ferðast fyri hálvan prís. Tó skulu børn undir 4 ár í Noregi gjalda hálvan prís, um tey nýta egið setur. Fleiri amt í Danmark gera royndir við at seta hámarkið fyri børn upp, meðan onnur geva ungum millum 16 og 17 ár avsláttur uppá upp til 30%. Í Føroyum er sum nevnt aldursmarkið fyri at gjald við bussum og skipum 7 ár, og skulu ferðafólk gjalda fullan prís tá ið tey eru vordin 14 ár. SL er í ferð við at endurskoða hesa skipan við møguligum atlitum til at hækka aldursmarkið frá 14 til 17 ár.

Samandráttur

Bæði longdar og eindarskipanir verða nýttar í londunum rundan um okkum. Londarskipanir eru vanligar í Danmark og Noregi, meðan eindarskipanin í størri mun verður nýtt í Finnlandi.

Prísstöði í Føroyum er, samanborið við Danmark, væl lægri bæði tá talan er um landvegis flutning, og tá talan er um vanlig ferðafólk og persónbilar. Í mun til Noreg liggja prísirnir á umleið sama støði, tó so at norska skipanin meiri er ein longdarskipan enn tann Føroyska, bæði tá ið talan er um landvegis og sjóvegis flutning, og tá ið talan eru um vanlig ferðafólk og persónbilar.

Prísbygnaðurin er stórt sáð tann sami í Føroyum, sum í londunum rundan um okkum, við mongdaravsláttum, bólkaavsláttum og longdaravsláttum. Men í londunum rundan um okkum eru fleiri avsláttarskipanir galdandi enn í Føroyum.

Politiskar og marknaðarligar fyrirteytir

Tær politisku fyrirteytirnar virka sum karmar fyri tí tænastustøði og príspolitikki, sum verður fastlagdur fyri ferðing við Strandfaraskipum Landsins. Talan er í stóran mun um val, sum í ávísan mun eru motiverað í politiskum raðfestingum og ideologi.

Eisini tær marknaðarligu fyrirteytirnar eiga at verða tiknar við í eini meting av prísiskipanum og er hetta eisini umrøtt í hesum parti.

Politiskar fyrirteytir

Í lötuni byggir virksema SL's á lögtingslógina um Fólka- og farmaflutning og reglugerð fyri Strandfaraskip Landsins. Her verður tó einki sagt um hvørjir prísir, ella hvør prísolitikkur skal verða galdandi. SL meta, at um ein breið politisk semja fekst um flutningsskyldu, og meginreglur fyri prísolitik og –bygnað fyri samferðsluokið, hevði hetta givið greiðari karmar at arbeiða undir upp á longri sikt¹¹.

Tað ið SL eftirlýsa eru teir yvirskipaðu karmarnir fyrirtøkan skal arbeiða undir. Ynskiligt er hinvegin ikki, at farið verður í smálutir (sum t.d. hvørjar avsláttarskipanir skulu galda)¹². Viðvíkjandi prísolitikki og prísbygnaði kunnu vit vísa til *"Riksregulativ for ferjetakster"*, sum er tær yvirskipaðu meginreglurnar sum eru galdandi í Noregi.

Verandi samgonga hevur tikið samferðslu við í samgonguskjalið og sigur millum annað, at:

"Landsstýrið hevur skyldu at tryggja bóskandi ferða- og flutningssamband millum tey ymsu plássini í Føroyum. Samgongan ásannar, at ferða- og flutningssamband hevur týdning fyri vinnumøguleikar og trivna í landinum."

og, at

"Flutningskostnaður skal sum minst darva kappingarforinum hjá vinnulívunum í útjadaranum."

Vísandi til samgonguskjalið eru ábendingar um at tað ikki beinleiðis er ynskiligt at byggja eina prísiskipan - tá talan er um vinnuna - uppá beinleiðis fjarstøðu. Orsøkin er, at hetta vil føra við sær, at kappingarforið alt annað líka vil versna fyri útjadaran.

Er ynskið hinvegin at lækka prísirnar fyri vinnuna í útjadaranum yvir ein kamb, so vil hetta hava stórar figgarligar avleiðingar fyri játtanartørvin til SL.

¹¹ Ofta verða gjørd fyrispurningar og uppskot um prísbygnaðin, og er hetta ein ábendingum eina manglandi breiðari semju um yvirskipaða prísolitikkin.

¹² Í princiðinum kann landstýrismaðurin áseta prísirnar hjá SL. Tað er ikki heppið um landsstýrismaðurin ásetti prísir fyri einstakar tænastur, bólkar o.a., sum skal prísásetast út frá handilsligum treytum, og um landsstýrismaðurin ásetti, hvørji sløg av ferðaseðlum og gjaldsmiðlum vórðu brúkt. Hetta verður ikki gjørt í dag, tó so at landsstýrismaðurin góðkennir prísirnar..

Yvir fyri hesum stendur so ynskið um, at játtanin til SL helst ikki skal hækka. Talan er tí um fleiri mótstríðandi ynski og verður tískil ikki møguligt at ganga øllum hesum ynskjum á mæti. SL hava í viðgerðini lagt dent á, at játtanin ikki skal hækka, orsakað av broytingunum í prísolitikki og prísbygnaði.

Tað er sostatt eisini ein spurningur um, hvussu rakstrarkostnaðurin fyri fólka- og farmaflutningin hjá landinum skal fíggjast, t.e. hvussu býtið skal verða millum vanliga skattin og nýtslugjöld.

Í dag eru ongar meginreglur á hesum øki, men SL er tó lutvíst fíggið gjøgnum skattin og lutvíst fíggið við nýtslugjöldum. Havandi í huga realpríslækkingina á ferðaseðlum, so er talan um at skatturin lutfalsliga ber størri part av kostnaðinum í dag enn fyri t.d. tíggju árum síðani.

Um avgerð verður tikin um at prísstöði (nýtslugjaldið) skal verða hægri ella lægri, t.e. at játtanin kann lækka ella hækka, so kunnu tey framlögdu uppskotini lættliga lagast til hesar fyrirteytir. Uppskotini um nýggja prís- og ferðaseðlaskipan er sostatt av prinsippiellum slag.

Marknaðarfyrirteytir

Nøkur av uppskotunum, sum verða viðgjørd seinni hava lutfalsliga stórar avleiðingar fyri prísir á ferðaseðlum fyri ávísar kundar. Avgerandi fyrirteytir fyri eini handilsligari prísáseting er hvussu marknaðarbygnaðurin er og hvussu kundin væntandi 'reagerar' í mun til ymiskar prísir og prís-hækkingar. Eisini er tað ein sannroynd at marknaðurin hjá Bygdaleiðum og Oyggleiðum eru ymiskir, og hevur hetta beinleiðis sína ávirkan á árinini av eini møguligari prísbroying.

Tí meta SL at tað er neyðugt at lýsa hugtakið prísviðkvæmi, og hvat ið ávirkar hetta, eins og tað er neyðugt at lýsa marknaðin fyri tey ymisku virksemisøkini hjá SL – her Bygdaleiðir og Oyggleiðir – standa yvir fyri.

Prísviðkvæmi

Ein prísbroying á ferðaseðlunum hevur ávirkan á eftirspurningin á tænastríð. Eitt mál fyri hvussu stór henda ávirkanin er, kallast "Príselastisitetur".

Príselastisiteturin sigur nakað um hvussu nógv eftirspurningurin broytist tá prísurin broytist *marginalt*. T.e., hvussu stór er tann prosentvísa broytingin í ferðafólkatalinum um prísurin broytist eitt prosent.

Definiðión av hugtakinum "elastisitetur"

Elastisitetur er eitt mát fyri, hvussu viðkvæm ein stódd (A) er yvirfyri broytingar í einari aðrari stódd (B).

Elastisiteturin roknast soleiðis:

$$\text{ELASTISITETUR} = \frac{\text{Prosentvís broyting í B}}{\text{Prosentvís broyting í A}}$$

Ein príselastisitetur uppá 1,0 merkir at ein *hækking* av A uppá 1% førir við sær at B eisini *hækkar* 1%. Ein príselastisitetur uppá -0,5 merkir at B *minskar* 0,5% um A *hækkar* 1%. T.v.s., at um príselastisiteturin numeriskt er størri, so er tænanstan meiri prísviðkvæm.

Tvey sløg eru av príselastisiteti:

Beinleiðis príselastisitetur	Beinleiðis príselastisiteturin sigur nakað um, hvussu nógv talið av ferðafólkum broytist, tá prísurin á einum ferðaseðli broytist. Hesin príselastisitetur er vanligi negativur, tí fólk ferðast minni, tá ferðaseðilin verður dýrari.
Krosspríselastisitetur	Krosspríselastisiteturin sigur nakað um hvussu eftirspurningurin eftir at ferðast við t.d. bussi broytist, tá prísirnir á øðrum vørum og tænanstum broytist (t.d. prísurin á bensin ella vegskatturin).

Bilferjur og bilar *komplementerar ella samfylla* soleiðis, at um prísurin á einum ferðaseðli fyri bilar hækkar, so minskar nýtlan av bili eisini. Hervið er krosspríselastisiteturin fyri komplementerar vørum negativur. Hetta merkir, at Oyggjaleiðir og Bygdaleiðir óbeinleiðis eru í kapping hvør við aðra, við tað at lágir prísir fyri bilar á Oyggjaleiðum ger, at fólk koyra minni í buss. Hinvegin gevur hetta Strandfaraskipum Landsins ein ávísan móguleika at ávirka eftirspurningin á Oyggjaleiðum og Bygdaleiðum.

At nýta bil ella buss eru tvey *alternativ*, ið føra til at krosspríselastisiteturin verður positivur. Um prísurin á bensini hækkar, so fer talið av ferðafólkum við bussi eisini upp. Tað óvugta er eisini galdandi. Um prísirnir hækka á Bygdaleiðum, uttan at tilsvareandi broytingar eru í prísinum við at nýta egnan bil, vil hetta minka um talið á ferðandi í bussi¹³.

¹³ Ein kann ímynda sær, at um Bygdaleiðir sjálvdan hækka prísirnar, og hesar príshækkingar tískil tá eru lutfallsliga stórar, so kunnu ferðafólk finna uppá at keypa ein eyka bil til at koyra millum arbeiði og heimstað. Ein slík iløga kann viðføra at hesin kundin er mistur fyri fleiri ár – inntil bilurin móguliga skuldi verið skiftur út við ein nýggjan. Hetta hóast kostnaðar-munurin millum at nýta egnan bil og buss vil minka inntil næstu (stóru) príshækking á bussferðaseðlinum.

Tað er sera trupult at meta um prísviðkvæmi áðrenn prísbroyingar verða gjørdar. Sostatt kann tað verða sera trupult at gera greiðar metingar av árinum av størri prísækkingum, av tí at príselasticiteturin harumframt er tengdur at hvussu stór prísbroyingin er¹⁴. Onnur ”uttanhýsis” viðurskifti, m.a. búskaparliga gongdin í samfelagnum og støðan hjá vinnuni, kunnu eisini hava stóra ávirkan á samlaðu ferðsluna. Hetta ger tað trupult (eisini aftaná) at meta um samlaðu ávirkanina av prísbroyingunum, uttan so at farið verður undir stórar búskaparligar og hagfrøðiligar greiningar.

Marknaður og kappingarstøðan

Tá prísur skal setast á ymsu sløginum av ferðaseðlum, er neyðugt at gera sær greitt hvør marknaðurin er. Um broyingar verða gjørdar í prísleguni, eigur at havast í huga, at Oygjaleiðir og Bygdaleiðir virka undir ymsum kappingarfyrirtreytum, sjálvt um talan í báðum forðum er um ávísan lógarásettan einkarrætt¹⁵. Hesar fyrirtreytir hava stóra ávirkan á, hvussu nógvar meirinntøkur kunnu standast av eini ávísari prísbroying. Sum áður nevnt, vil talið av alternativum flutningsmøguleikum verða avgerandi fyri hvussu stórt prísviðkvæmi er.

Av tí at nærum eingi flutningsalternativ eru til ferðingina á Oygjaleiðum í mun til Bygdaleiðir, vil ein prísækking, ið er eins í %, føra við sær eitt lutfalsliga størri fall í ferðafólkatali á Bygdaleiðum enn á Oygjaleiðum. Tí vil lutfalsliga inntøkuækkingin verða minni á Bygdaleiðum enn á Oygjaleiðum, tá ið prísækkingar verða gjørdar.

Um prísásetingin skal gerast út frá reint handilsligum atlitum, eiga tey ymisku segmentini á marknaðinum at prísásetast ymiskt, alt eftir hvussu mest fæst burturúr samlað sæð. Kappingin, prísviðkvæmið og eftirspurningurin eru ymisk treytað av hvønn kundabólk og ferðamynstur talan er um. Hetta hevur alt ávirkan á prísir og prísbygnaðin.

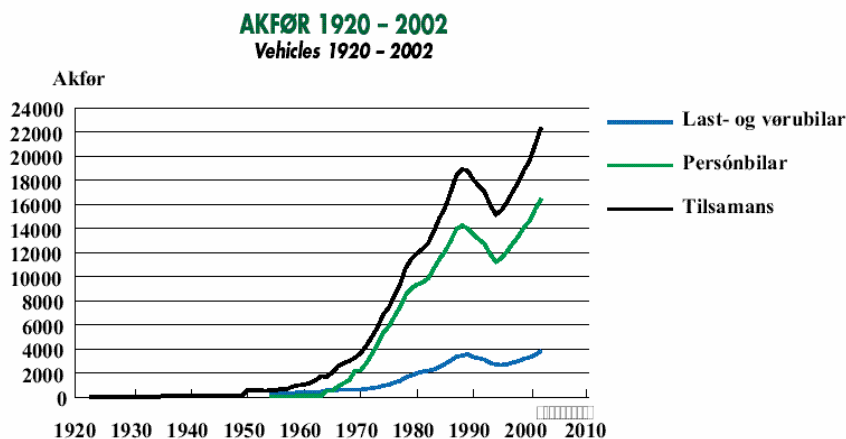
Uttanhýsis viðurskifti hava eisini sína ávirkan á hvussu stórt inntøkugrundarlagið er hjá SL. Samfelagsbúskaparligu viðurskiftini hava sína ávirkan, og kann henda ávirkan til tíðir ávirka virksemið ymisk, alt eftir um talan er um Bygda- ella Oygjarleiðir.

¹⁴ Príselasticiteturin er ikki ein konstantur, ið er galdandi óansæð hvussi stór prísbroyingin er.

¹⁵ Fyri serstakliga Bygdaleiðir kann hetta tó verða ein sannleiki við modifikátionum. Møguligt er fyri privatar at koyra bólkar t.d. skúlabørn, barnagarðar og ítróttarfólk, og kann hetta eisini ofta gerast til ein lægri kostnað enn við at nýta Bygdaleiðir við verandi prísáseting.

Mynd IV vísir hvørja ávirkan stórar búskaparligar broytingar hava, á eitt nú talið av privatum akførum.

Mynd IV : Akfør í Føroyum



Kelda: Ferðslan 2002, s. 22 (Landsverkfrøðingurin)

Ein stór broyting í talinum av akførum kann hava stóra, men ymiska ávirkan á talið av ferðandi og inntøkurnar, á Bygda- og Oygjaleiðum. Stóra hækkingin í akførum frá 1994 til í dag er í einum tíðarskeiði við støðugum búskaparligum vøkstri. Eitt tílíkt tíðarskeið hevur eitt positivt árin á inntøkurnar á Oygjaleiðum, meðan tað sama ikki ger seg galdandi fyri Bygdaleiðir í sama mun. Tøl fyri tíðarskeiðið 1997-2002 vísa eisini hetta: Inntøkurnar á Oygjaleiðum eru øktar munandi, meðan talan bert hevur verið um smærri hækkingar á Bygdaleiðum. Fólki nýta lutfalsliga meir privatbil til flutning í teimum “góðu tíðunum”.

Bæði í Føroyum og í londunum rundan um okkum er vanligi dýrari at hava egnan bil til landvegis flutning, enn at ferðast við bussi. Hóast hetta velur størsti parturin av fólkinum at nýta egnan bil í staðin fyri buss. Tá ið prísurin er nógv lægri fyri at ferðast við bussi, hví ferðast fólk so ikki meir við bussi enn tey gera?

Sambært norskum kanningum er ferðatíðin, fleksibilitetur og títleiki avgerandi fyri, um tey landvegis ferðandi velja at koyra sjálvi ella við bussi. Møguleikin at ferðast skjótt og at kunna stýra síni ferðing er tískil sera avgerandi.

Umleið 60% av teimum sum nýttu bilin í staðin fyri buss, søgdu orsøkina verða at tað var skjótari.

Ein triðingur av teimum spurdu vístu eisini á, at manglandi títleiki og manglandi samband millum leiðir var avgerandi fyri at tey nýttu bil. Hinvegin vísti kanningin, at helmingurin av teimum, ið nýta bussin til og frá arbeiði og skúla, nýta buss av tí orsök, at tey ikki hava onnur alternativ. Tískil eru tað fyri teir potentiellu kundarnir heilt onnur atlit enn ferðaprísir ið avgera, um farið verður við bussi ella ikki. Men, fyri tey, ið ferðast við bussi er ein avgerandi orsök, at alternativu flutnings-

møguleikarnir eru ov dýrir¹⁶. Búskaparliga støðan í samfelagnum er eisini avgerandi fyri, um alternativir flutningsmøguleikar verða mettir at verða ov dýrir.

Avsláttarskipanir fyri at taka fyrilit fyri marknaðarligum viðurskiftum

Ein máti at taka hædd fyri marknaðarligu viðurskiftunum er at tillaga avsláttarskipanir soleiðis, at tær upp á ymsan hátt stimbra eftirspurningin eftir tænastráttum á Bygda- og Oygjaleiðum. Í hesum føri kunnu avsláttarskipanir byggjast upp um m.a. fjarstøðu, týttleiki, kundaeyðkennini og atburðin hjá kundinum annars.

Fyri at seta tílikar avsláttarskipanir í verk krevst tó fyrst, at gjørdar verða nakrar umfangandi kanningar av kundinum, teirra tørvi, ferðamynstri og atburði annars. SL hava tískil í hesi frágreiðing í fyrstu atløgu valt ikki at fara í dýpdina við hesum, men halda fast við prinsippini í verandi prísbygnaði.

Tað er hinvegin av alstórum týðningi, at SL hava møguleika frítt at áseta teir ymisku avsláttirnar, í sínum prísapolitikki, fyri uppá henda máta at kunna ávirka eftirspurning og partar av inntøkunum í best móguligan mun.

Samandráttur

Samanumtikið kann sigast, at tað eru nógv mótstríðandi mál fyri eina nýggja prísáseting hjá SL. Ynski eru um, at flutningskostnaðurin í minst móguligan mun skal darva kappingarførin hjá vinnuni uttan fyri meginøknið, meðan man samstundis helst vil hava at játtanin til SL ikki vil hækka. T.v.s. at prísirnir skulu helst lækka, men játtanin má ikki hækka. SL hava í hesi frágreiðing valt, fyrst og fremst, at uppskotini eru gjørd soleiðis at játtanin í minst móguligan mun skal hækka, og vil hetta sjálvandi hava sína ávirkan á ynski um kappingarførið hjá vinnuni uttan fyri meginøknið.

Hetta vil sjálvandi eisini hava sína ávirkan á móguleikan fyri at gera marknaðarliga prísáseting, tó so at um SL fær móguleikan sjálvstøðugt at arbeiða við t.d. avsláttarskipanum, so kann betri takast hædd fyri marknaðarligum fyrirtreutum.

Marknaðurin er sera ymiskur á Bygda- og Oygjaleiðum. Kappingin er munandi størri á Bygdaleiðum, og førir hetta við sær, at prísbroyingar kunnu hava negativa ávirkan á inntøkurnar her. Hinvegin ger seg galdandi fyri Oygjaleiðir, at samfelagsbúskaparliga gongdin hevur nógv størri ávirkan á inntøkurnar enn smærri broyingar í prísunum.

Skal hyggjast eftir prísásetingum, ið skulu geva eitt munandi íkast til raksturin, skulu eyguni serliga vendast ímóti prísásetingini á Oygjaleiðum, eins og eyguni

¹⁶ Stuðulin til arbeiðsferðandi er við til at økja um mobilitetin hjá arbeiðsstyrkini í landinum. Hinvegin meta SL, at henda skipan kann hava negativa ávirkan á talið av ferðandi í bussum. Orsøkin til hetta er, at fleri hava "betur ráð" at nýta privatbil til flutning millum heimstað og arbeiði. Tó er trupult at meta um samlaðu ávirkanina av hesum á rakstur SL's.

eisini skulu haldast við inntøkunum á Oygjaleiðum, tá ið stórar broytingar eru í búskapinum sum heild.

Tó kunnu størri broytingar í prísunum á Oygjaleiðum móguliga føra við sær stórar broytingar í ferðingini, og av tí at hetta er veruleikin í ávísun av uppskotunum, so kann tað her verða sera torført at meta um samlaðu avleiðingarnar áðrenn, og til tíðir eisini aftaná.

Møguligar skipanir

Higartil hava prísskipanirnar á SL ikki fylgt nøkrum tilvitaðum meginreglum, har ið heildin hongur saman. Ynski er at fáa greiðar og einfaldar meginreglur orðaðar innan prísáseting av ferðafólkaflutningi. Í hesum parti verða lýstar ymsar loysnir fyri nýggjari prísskipan á ávikavist Bygda- og Oygjaleiðum. Endamálið við at gera eina nýggja prísskipan er millum annað at einfaldgera skipanina at umsita fyri SL og at nýta hjá kundinum. Eisini skal talan verða um eina gjøgnumskygda skipan, sum er einkul og greið. Skipanin eigur at fylgja greiðum yvirskipaðum meðinreglum, og verða tillagað eftir føroyskum viðurskiftum

Harumframt er ynskið, at ferðakostnaðurin á Oygjaleiðum í minst møguligan mun skal darva kappingarførinum hjá vinnulívinum í útjaðaranum, og at skipanin ikki økir munandi um játtanartørvin hjá SL.

Omanfyri nevndu atlit eru í summum førum ikki samsvarandi, so endamálið má vera at gera eina prís- og ferðaseðlaskipan, sum kann ganga flestu ynskjnum á mæti.

Miðast skal ímóti, at prísirnir og avsláttirnir¹⁷ á Bygdaleiðum og Oygjaleiðum mugu samsvara so vítt gjørligt. Hinvegin skal ein ikki gloyma, at marknaðurin og kappingartreytirnar ikki eru eins á Bygda- og Oygjaleiðum. Oygjaleiðir eru sum áður nevnt ikki á sama hátt undir kapping sum Bygdaleiðir, og hevur Oygjaleiðir tí eina aðra funktión enn Bygdaleiðir. Á Oygjaleiðum skal prísásetingin taka hædd fyri m.a. útjaðarapolitikki landsins, meðan prísásetingin innan Bygdaleiðir harafturat skal taka hædd fyri politiskum málum fyri kollektivari ferðslu, t.e. hvussu kappingarfør kollektiva ferðslan skal verða yvir fyri eitt nú privatbilum.

Lýsingin av prísskipanum inniheldur trý alternativ til verandi skipan fyri ávikavist Bygdaleiðir og Oygjaleiðir.

Møguligar skipanir á Bygdaleiðum eru: Eindarskipan, Longdarskipan og Zonaskipan. Harumframt verður stutt komið inn á trupulleikarnar, ið standast av at áseta prísir fyri ferðing undir firðir og sund.

Á Oygjaleiðum verða eisini trýggjar ymskar skipanir lýstar, og eru hesar: Tillaging av verandi skipan, Eindarskipan og Modificerað Longdarskipan. Á Oygjaleiðum verður eisini mælt til at einfaldgera verandi skipan fyri akfør, og er hetta gjøgnumgangandi fyri øll uppskotini.

Í mun til allar tær niðanfyri nevndu prísskipanir er meginreglan, at støði verður tikið í ferðaseðlaprísinum hjá einum vaksnum. Prísirnir fyri onnur ferðandi verða tengdir at hesum prísi. Í mun til henda prís ferðast børn og pensionistar fyri hálvan prís, mánaðarkort kostar 15 ferðir einkultferðaseðlaprís, og 10-túrakort geva ein avsláttur uppá 15%.

¹⁷ Avsláttir verða tó ikki undirlagdir eina stóra viðgerð í hesum parti, og vilja SL í fyrstu atlaga í stóran mun halda seg til verandi avsláttarskipanir

Bygdaleiðir

Prísirnir á Bygdaleiðum eru í dag tengdir at hvussu langt ein ferðast, t.v.s. at ferðast tú eitt strekki av eini ávísari longd, kostar hetta eina ávísa upphædd. Prísirnir á Bygdaleiðum eru skipaðar soleiðis, at tað innan hvørja oyggj sær verður bíligari at koyra longri, t.v.s. at tað fyri hvønn km er bíligari at koyra eitt langt strekki ímóti at koyra eitt styttri strekki. Skipanin virkar sum so væl, men SL fara tó at lýsa nakrar alternativar móguleikar, og koma við uppskoti til tillagingar í verandi skipan.

Í hesum parti verða trýggjar høvuðsskipanir lýstar: Eindarskipan, Nýggj Longdarskipan, og Zonuskipanir.

Eindarskipan

Ein eindarskipan er, at kostnaðurin er eins yvir alt landið líkamikið hvussu langur ferðateinurin er. T.d. kundi ein eindarprísur verið uppá 30 kr.

Eindarskipan verður mest nýtt til býarkoyring, bæði í Føroyum og í øðrum londum. Henda prísskipanin er t.d. galdandi hjá Bussleiðini í Tórshavn, í ávísimum býum í Danmark og í stóran mun í Finnlandi.

Umsitingarliga er talan um eina sera einfalda skipan. Hinvegin vil ein tílík skipan væntandi raka raksturin sera hart, tí lágir prísir geva lægri inntøkur á longri teinum, og einki samband er millum rakstrarkostnað og ferðakostnað.

Um t.d. prísurin er 30 kr, vil ein tílík skipan gera tað sera kostnaðarmikið at nýta bussin til t.d. læknatúrar, skúlabarnaflutning og innkeyp til nærmastu bygd. Av tí, at ein stórur partur av ferðafólkunum ferðast á teimum styttri teinum kann hetta føra við sær, at SL missa nógvar inntøkur, tí hesi vilja velja alternativar ferðamóguleikar. Samstundis kunnu SL við omanfyri nevnda prísi fáa kapacitetstrupulleikar á teimum longru teinum, uttan at útreiðslur fyri ein fullan buss verða fulnaðar.

Mælt verður frá at nýta hesa skipan á Bygdaleiðum. Tó vil ein eindarskipan á Oyggjaleiðum verða eitt móguligt alternativ, m.a. tí at kappingarstöðan er ein onnur og prísspennið ikki eins stórt sum á Bygdaleiðum. Ein eindarskipan fyri Oyggjarleiðir verður nærri lýst seinni.

Nýggj longdarskipan

Í eini longdarskipan skal tann ferðandi rinda eitt ávíst gjald fyri eitt strekki, líkamikið hvar hetta strekki er. Verandi skipan er mest at líkna við eina longdarskipan, tó so, at fjarstöður verða brotnar, tá ið farið verður um sund.

Uppskotið um nýggja longdarskipan byggir á eina meira proportionella skipan enn verandi skipan. Í hesum uppskoti avger fjarstöðan millum byrjunarstað og endastað prísir á Bygdaleiðum, líkamikið um farast skal um sund¹⁸.

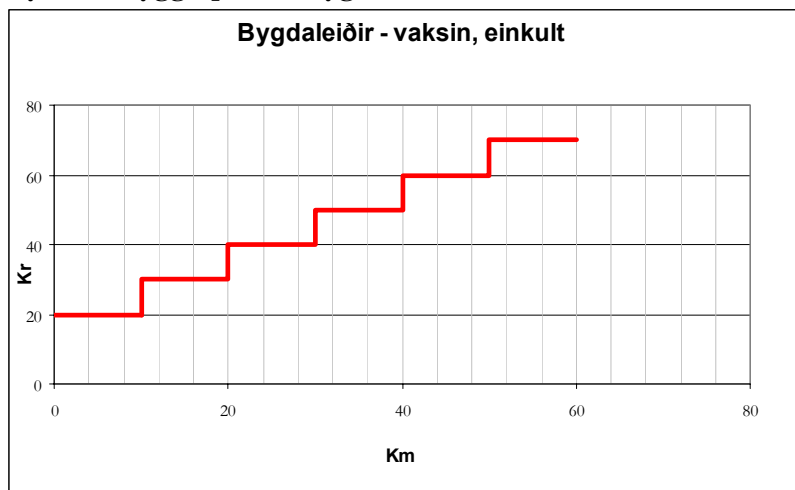
Skotið verður upp, at prísurin á einum einvegis ferðaseðli til vaksir verður settur saman av einum grundgjaldi á 10 kr. og einum kilometurgjaldi á 10 kr. fyri hvørjar

¹⁸ Um so er at ferðast verður um sund, verður ferjugjald og/ella “bummgjald” lagt oman á ferðaseðilin.

byrjaðar 10 km. T.v.s. at prísurin byrjar við 20 kr. fyrri teir fyrstu 10 km, og hækkar 10 krónur fyrri hvørjar 10 kilometrar¹⁹.

Skipanin sum ætlandi skal setast í gildi sær soleiðis út uppá stutt sikt²⁰:

Mynd V: Nýggir prísir á Bygdaleiðum



Kostnaðurin fyrri ferðing við Bygdaleiðum er nakað hægri við nýggju skipanini, um ferðast verður innan fyrri eitt meginóki. Høvuðsorsøkin er byrjunargjaldið. Hinvegin er km-kostnaðurin lægri enn núverandi. Tó skal havast í huga, at henda skipan í mun til tað gomlu tekur støði í samlaða teininum, og vil hetta føra við sær eina prís-lækking á ávísnum økjum, og eina prís-hækking á øðrum økjum. Fíggarliga vil henda skipan væntandi geva SL umleið somu inntøkur sum nú.

Í nýggju skipani er prísurin sum sagt ikki tengdur at, um ferðast skal um sund, men bara tengdur at fjarstøðu. Fyri t.d. túrin úr Sumba á Flogvøllin er kostnaðurin fyrri hesar 82 km (35+47) kr. 90 (40+50) eftir gomlu skipanini, meðan hann við nýggju skipanini er 70 kr. fyrri 82 km. Niðanfyrri standandi talva vísir nøkur dømi uppá nýggju prísirnar í mun til verandi prísir.

¹⁹ Víst verður á okkara kanningar av skipanum í øðrum londum, har ið tað er vanligt við lutfallsliga høgum byrjunarkostnaði, og síðani fer yvir til proportionalitetsprincipp fyrri teir koyrdu kilometrar. Tískil er eisini her talan um fallandi miðalkostnað pr. koyrdan kilometur.

²⁰ Uppá longri sikt er ætlanin, at hámarksgjaldið verður flutt frá at koma í gildi frá 80 km. Orsøkin er m.a., at fólk ikki longur skulu gjalda fyrri nýggjan túr, eftir at farið er um sund, og at fjarstøðurnar eru vorðnar og verða longri í sambandi við nýggju undirsjóvartunnlarnar. Orsøkin til hetta er, at um skipanin øll sum hon er verður sett í gongd beinanvegin, so vil hetta fáa sera óhepnar fylgjur. Kundarnir á longri teininum vildu í hesum føri skula goldið 30 krónur meiri fyrri hvønn túr, ella umleið 500 kr. meiri fyrri eitt mánaðarkort, og vildi væntandi ført við sær, at nógvir kundar høvdu valt aðrar flutningsháttir.

Talva V: Prísir og fjarstøða

Farleið	Fjarstøða km	Núverandi prísur*	Prísuppskot*
Flogvøllur-Tórshavn	47	50	60
Flogvøllur-Toftir	76	60	70
Flogvøllur-Leirvík	75	60	70
Flogvøllur-Viðareiði	93 (75+18)	90 (60+30)	70
Flogvøllur-Dalur	82 (60+22)	90 (60+30)	70
Flogvøllur-Tvøroyri	53 (47+6)	60 (50+10)	70
Flogvøllur-Sumba	82 (47+35)	90 (50+40)	70

* Undantikið Ferjugjöld og bummgjöld. Prísirnir í nýggju skipanini eru harumframt treytaðir av, at kundin keypir ein ferðaseðil fyri allan ferðateinin.

Samanumtikið kann sigast, at tey ferðandi sum serliga verða rakt, eru tey ið ferðast stuttar teinar, og tey sum ferðast langar teinar uttan at fara um sund. Talan er hinvegin um eina greiða gjøgnumskygna skipan, ið grundleggjandi byggir uppá eitt longdarprincipp, ið minnir nógv um skipanir í øðrum londum (startfee + proportionalt km-gjald).

Skipanin er meira logisk fyri kundan – tað kostar at koma í bussin, og fjarstøða stýrir prísinum annars. Harumframt er skipanin løtt at umsita fyri SL, tað verður lætt at broyta prísir (startgjald ella km-gjald kann regulerast), ið eisini kunnu broytast eftir greiðsum meginreglum, antin við at hækka grundgjaldið, ella km-gjaldið ella bæði.

Harumframt fær kundin eitt incitament at gera umsiting SL's lættari - gjøgnumbilletering ger ferðina bíligari fyri kundan, og vil hetta føra við sær færri avgreiðslur/ferða-seðlar at umsita fyri SL.

Vansarnir við eini tilíkari skipan eru m.a., at kappingarførið á meginøkinum við privatbilismuna versnar. Harumframt kann skúlabarnaflutningur gerast dýrur – stuttur teinur og nógv børn. Ein serskipan eigur tí at gerast fyri hetta øki, um hetta uppskotið verður sett í verk.

Zonuskipan

Ein møguleiki er at broyta verandi skipan á Bygdaleiðum til eina zonuskipan. Zonuskipan er eitt slag av longdarskipan. Her verður eitt øki býtt upp í zonur. Innan fyri hesa zonu er gjaldið tað sama. Somuleiðis er gjaldið tað sama fyri at ferðast gjøgnum eitt ávíst tal av økjum/zonum um alt landið.

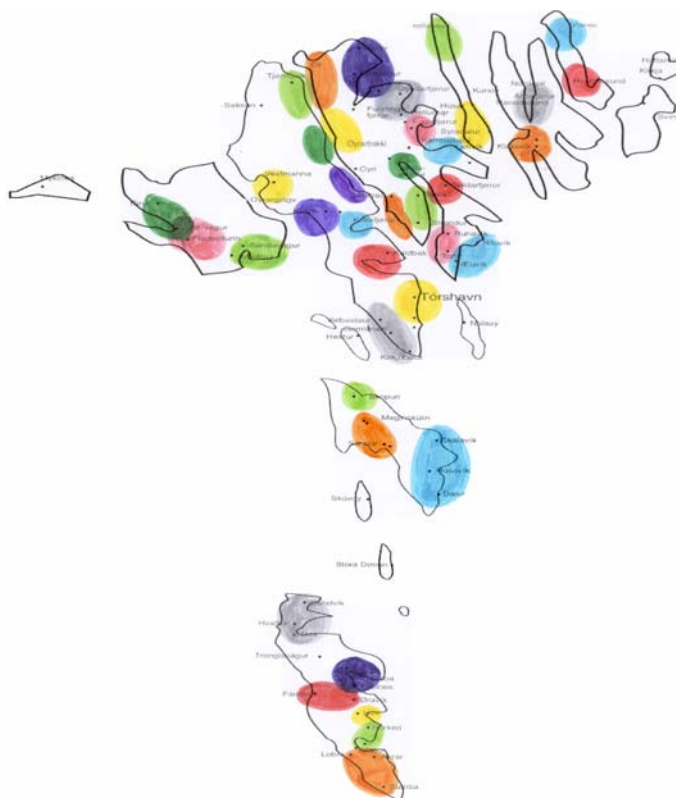
Zonuskipanir eru mest vanligar, tá ið talan er um koyring í tættbygdum økjum (stórbýum) í londunum rundan um okkum. Um zonuskipanin skal nýtast í Føroyum, verða Føroyar býttar sundir í ávís øki, har ið gjaldið innan fyri hvørt øki er tað sama, somuleiðis sum gjaldið fyri at ferðast gjøgnum eitt ávíst tal av økjum um alt landið er eins.

Ein trupulleiki við zonuskipanini er at finna eina passandi stødd av zonum, ein hóskandi prís pr. zonu, og hvar zonumørkini skulu ganga. Niðanfyri verða lýstir tveir hættir at býta Føroyar í zonur.

Møguleiki 1: Nógvar (smærri) zonur

Fyrsti møguleiki lýsir landið býtt upp í nógvar smáar zonur. Støðið er tikið í, at 1-3 bygdir er ein zona. Útgangsstøðið er eisini, at minsti takstur fyri at ferðast við bussinum er 2 zonur, og at prísurin er 5 kr. pr. zonu (tvs. minimum 10 kr. pr. ferð).

Mynd VI: Føroyar deilt upp í smærri zonur

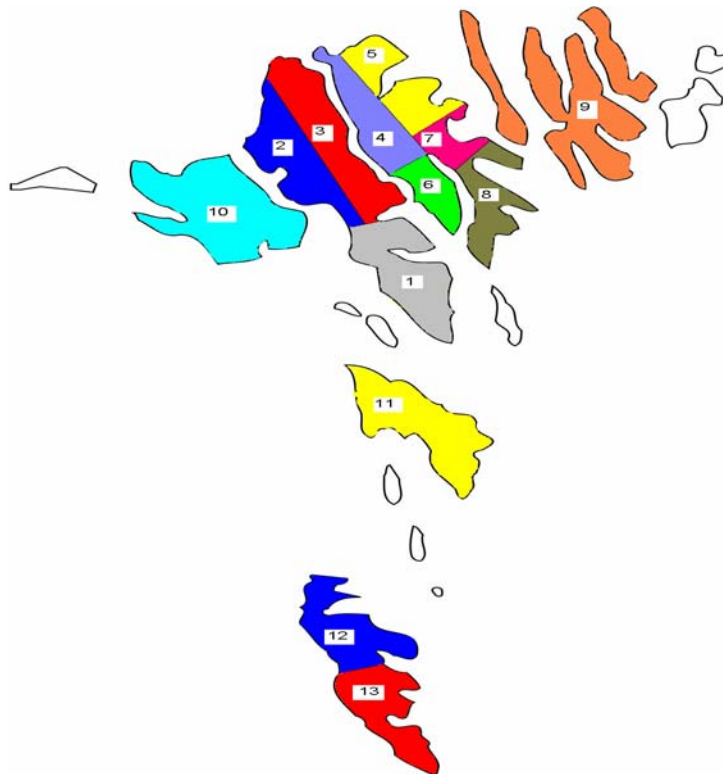


Um talið av zonunum er stórt, verður talan um lágar prísir pr. zonu og vil hetta tí føra við sær stóra umsiting. Samstundis vil ein loysn við einari zonu pr. bygd føra við sær, at einki beinleiðis samband er ímillum fjarstöðu og ferðakostnað. Ferðafólk ið ferðast gjøgnum nógvar bygdir yvir lutfallsligari stuttari fjarstöðu, koma at gjalda nógv meira enn ferðafólk, har ið langt er ímillum bygdir.

Møguleiki 2: Fáar (størri) zonur

Hin møguleikin er at býta landin í nakrar færri og her við størri zonur. Zonurnar eru umleið tríggjar ferðir so stórar sum í uppskotinum omanfyri. Minsta gjald kundi verið 20 kr. og hækkað við 20 kr. fyri hvørja eyka zonu.

Mynd VII: Føroyar deilt upp í størri zonur



Um talið av zonum er lítið, verður talan um hægri prísir pr. zonu. Henda skipan er nakað lættari at umsita og skapar stórt gjøgnumskygni fyri kundan. Av tí, at prísurin verður væl hægri pr. zonu eftir hesi skipan, gerst tað sera dýrt fyri ferðandi, ið skulu beint yvirum eitt zonumark. Sostatt er heldur einki samband millum fjarstöðu og ferðakostnað eftir hesi skipan.

Samanumtikið er tað er eyðsæð, at ein zonuskipan er best egnað í tættbygdum, samanhangandi økjum, og ikki í økjum, ið ikki eru samanhangandi, sum t.d. í Føroyum, um eitt ávíst samband skal verða millum fjarstöðu og ferðakostnað.

Harumframt skal gerast ein størri umlegging av allari ferðaseðlasøluskipanini (BusCom) hjá Strandfaraskipum Landsins um farast skal yvir til eina zonuskipan.

Fíggjarliga er sera torført at gera eina meting av samlaðu avleiðingunum, tí skipanin kann hava sera ymiskar og møguliga stórar avleiðingar fyri tey ymisku ferðandi í mun til í dag – summi koma at ferðast væl biligari, meðan onnur koma at ferðast væl dýrari enn í dag. Avgerðandi fyri eftirspurningin er harumframt hvat zonugjald verður ásett til.

Um valt verður at broyta prís skipanina á SL til eina Zonuskipan, krevst eitt nógv størri arbeiði, at greina hesa loysn.

SL hava fyribils valt ikki at arbeiða víðari við hesi skipan í frágreiðingini, m.a. tí at vit ikki meta at skipanin er vælegnað til føroysk viðurskifti, og vil føra við sær sera stóra arbeiðsbyrðu í einari møguligari broytingartilgongd.

Ferðing undir firðir og sund

Avgerðandi fyri prísbygnaðin á Bygdaleiðum er hvør kostnaðurin skal verða fyri at ferðast undir firðir og sund. Um lutfallsliga stutta tíð verða helst tveir undirsjóvartunnlar í Føroyum – undir Vestmannasund og Leirvíksfjørð.

Møguleikin at ferðast við egnum bili gjøgnum undirsjóvartunnlarnar økir um kappingina millum privata og kollektiva ferðslu. Fólk leggja stóran dent á hvussi skjótt komast kann fram. Lutfallsliga gerst tað enn skjótari at koma fram við at nýta privatbilin um ferðast verður gjøgnum tunnlar. SL hava staðfest, at talið av ferðandi er sera nógv minkað í sambandi við at undirsjóvartunnlin undir Vestmannasund lat upp. Hetta hevur sjálvandi stórar fíggarligar avleiðingar fyri fyrítøkuna. Her er tó serliga talan um ferðafólk ið skulu til og frá flogvøllinum, og ikki um vanligu pendlararnar. Tað hevur víst seg, at tunnilin hevur gjørt at samlaða talið av pendlarum er farið upp.

Prísásetingin í tunnlunum hevur eisini stóra ávirkan Hetta ger seg galdandi uppá tveir mátar:

Fyri tað fyrsta er sera avgerðandi hvussi nógv tað kostar at ferðast við privatbili í mun til hvussi nógv tað kostar SL at fáa bussin gjøgnum tunnilin. Eisini er kappingina millum bil og buss avgerðandi fyri hvussi nógv SL leggur oman á ferðaseðilin fyri at fáa fulnað eyka útreiðslurnar av bummgjaldinum.

Tað er sera trupult at áseta ein prís, ið er “tann rætti”. Um prísurin fyri at ferðast verður settur lágt, er váði fyri at SL missa stórar inntøkur frá teimum, ið ikki hava nakað alternativ til bussin. Hinvegin, um prísurin verður settur lutfallsliga ov høgt, so eru tað nógv færri av teimum, ið hava ein møguleika at nýta bilin, ið vildu nýtt bussin. Hetta tí, at prísmunurin verður so lítil, og valið um koyrast skal við egnum bili ella bussi, í størri mun, verður bygt á onnur kriterium enn prísin, so sum ferðatíð og fleksibilitet.

Í nýggju prís skipanini verður sum høvudsregla mælt til, at gjaldið fyri at ferðast gjøgnum undirsjóvartunnlin verður lagt oman á útroknaða prísin at ferðast við Bygdaleiðum. Um hetta gjald er tað sama sum tá ferðast við skipunum hevur tað í minsta lagi tvær óhepnar fylgjur.

- At prísurin verður settur ov høgt, sum førir við sær færri ferðani
- At prísurin fyri at ferðast við bussinum hækkar yvir tíð, meðan bummgjaldið væntandi lækkar.

So bæði upp á styttri og longri sikt vil ein tilík meginregla føra við sær, at kappingarførið hjá Bygdaleiðum versnar í mun til at ferðast við privatbili. Um so er, at munurin at ferðast við privatbili í mun til Bygdaleiðum, so vilja fleiri av pendlarunum fara at koyra við privatbili. Hetta kann gerast stóðan um antin

tunnilsleiðslurnar gera enn størri mun á prísinum á smáum bilum og bussum, ella um SL velja at laga prísirnar eftir prísunum á Oyggjaleiðum.

Verður hinvegin valt at seta ein prís, ið er væl lægri enn tann sum verður nýttur í sambandi við at ferðast umvegis ferjurnar, kann hetta hava við sær væl lægri inntøkur orsakað av tí væntandi lága prísviðkvæminum.

Hvar ið prísstöðið verður lagt er eisini tengt at hvør samferðslupolitikkur og umhvørvispolitikkur er galdandi. Ynskir politiska skipanin meiri kollektiva ferðslu, eigur at verða gjørt soleiðis, at bussar ferðast lutfallsliga bíligari ella frítt gjøgnum tunnlnar? Hetta vil føra við sær, at kostnaðarstöðið hjá SL lækkar, og at ein lækking í ferðaseðlaprísinum lutvíst kann fulnast við lægri útreiðslum, ið beinleiðis koma kundinum til góðar.

Av tí at sera trupult er at áseta prísirnar, og at viðurskifti uttan fyri SL eru avgerðandi fyri prísstöðið, mæla SL til, at møguligt verður leypandi at regulera gjaldið ið verður lagt oman á vanliga ferðaseðilin t.d. hvørja ferð ein ferðaætlan kemur í gildi.

SL verða í hesi prísáseting noydd at taka støði í egnum royndum og prísásetingunum tunnilsleiðslurnar fyri at fáa sum best burtúr reint fíggjarliga. Prísásetingin fyri koyring gjøgnum tunnil við Bygdaleiðum má tískil gerast við nøkrum royndum – í hvussi er í fyrstani. SL fer tí í hesum sambandi ikki at koma við einum tilmæli um hvat gjald skal leggjast oman á vanliga ferðaseðilin fyri at ferðast undir firðir og sund.

Oyggjaleiðir

Í dag fær Strandfaraskip Landsins uml. 70 mió. kr. í játtan. Hetta er munurin millum rakstrarinntøkur og rakstrarútreiðslur í fyrítøkuni. Størsti parturin av hesi játtan fer til rakstur av Oyggjaleiðum, har prísirnir ikki fulna tær útreiðslur ið standast av at røkja hesa flutningsuppgávu.

Støða má takast til í hvussu stóran mun Oyggjaleiðir skal verða sjálfvæggandi, tí at hetta vil verða grundarlagið undir framtíðar prísbroytingum.

Sum áður nevnt, er tað ein politiskur spurningur í hvussu stóran mun rakturin av Oyggjaleiðum skal fíggjast gjøgnum brúkaragjöld (ferðaseðlaprísurin) og hvussu stórir partur skal fíggjast umvegis skattin (fíggjarlógina/játtanina).

Lýsingarnar av møguleikunum taka sítt støði í bygnaðinum, og ikki um prísir í miðal skulu hækka ella lækka munandi. Tískil tekur henda viðgerð av uppskotunum og prísásetingini støði í, at inntøkurnar skulu verða á leið tær somu sum í dag – tó við smærri hækkingum, sum tað er lagt upp til í fíggjarætlanini fyri SL fyri 2004, har ið prísirnir fyri ein ferðaseðil til vaksin hækkar við 5 kr. og fyri bilar við 10 kr.

Støða má takast til, um haldast skal fast við verandi skipan við smærri broytingum, og um eindarprísir skal verða á Strandfaraskipunum, ella um farast skal yvir til eina skipan sum byggir uppá fjarstöðu sum á Bygdaleiðum. Niðanfyrir verða trý uppskot sett fram:

1. Einfaldgerðing av verandi skipan
2. Eindarprísir eru galdandi á øllum leiðum
3. Prísurin treytaður av beinleiðis fjarstöðuni (Fjarstöðustig).

Í mun til nevndu prísiskipanir er eisini her meginreglan – fyri persónsflutning – at støði verður tikið í prísinum hjá vaksnum at ferðast.

Í nevndu uppskotum verður ikki tikin hædd fyri, hvussu ein møgulig skipan til útjaðaran skal fremjast. Ein avsláttarskipan fyri útjaðaran verður viðgjørd fyri seg.

Einfaldgerð av verandi skipan

Ongar formligar reglir eru um príspolitik og ásetan av prísnum í verandi skipan. Skipanin er ógreið og byggir ikki upp á nakrar grundleggjandi meginreglur. Hetta ger, at skipanin sum heild ikki hongur saman. Harumframt er skipanin tung at umsita m.a. orsakað av nógvum undantøkum og nógvum prístalvum.

SL meta tó, at verandi skipan kann nýtast, um skipanin verður gjørd einfaldari og tillagað nøkrum meginreglum.

Nýggja uppskotið hevur triggjar høvuðsprísbólkar, *ferðafólk*, *súkkur* og *akfør*, og tveir prísir pr. bólk – styttri farleið og longri farleið²¹.

Ferðafólk

Prísurin fyri ferðafólk tekur støði í ferðaseðlaseðlaprísinum fyri vaksin pr. farleið, ið verður 40 kr. á styttri farleiðum og 80 kr. á longri farleið(um)²².

Súkkur (inkl.) motorsúkkur

Súkkur og motorsúkkur eru ein serstakur vørubólkur við egnum prís – 20 kr. á styttri farleiðum og 40 kr. á longri farleiðum.

Akfør

Fyri akfør eru gjørdar lutfalsliga stórar broytingar. Støðið verður tikið í einum grundprísi pr. farleið fyri akfør upp til 5 metrar. Her verður grundprísurin 50 % hægri á longri farleiðum enn á styttri farleiðum. Út frá hesum grundprísi verður gjørdur ein prísstigi, ið nýtir ein fastan prís pr. eyka metur, men í lopum uppá 2 metur, har meturprísurin verður dupult so høgur á longri farleið sum á styttri farleið. Prísirnir fyri akfør verða sostatt sum víst í talvu VI.

Grundstøðið er, at akfør koma at gjalda eitt gjald svarandi til longdina á akfarinum, og tískil hvussu tey ”belasta” kapasitetin á skipunum.

Til hesa broyting fyri akfør er eisini at viðmerkja, at nakrir av teimum verðandi akfarsbólkunum koma at gjalda lægri ella eins prísir sum í dag, meðan aðrir bólkar koma at gjalda hægri prísir. T.d. fara persónbilar á Suðuroyarleiðini at hækka við 7% meðan á hinum leiðunum stendur prísurin í stað – vørubilar lækka harafturímóti við 34% á Suðuroyarleiðini, men bert við 25 % á hinum leiðunum. Ferðaseðlaprísurin fyri vaksin hækkar við 9% á Suðuroyarleiðini meðan hann á hinum leiðunum hækkar við 14%. Hesin ójavni kemst av at onki samband hevur verið í lutfallinum millum Suðuroyarleiðina og hinar leiðirnar við núverandi bygnaði meðan við hesum uppskoti er ætlanin at fáa javna í, soleiðis at hesin ójavni ikki verður í framtíðini tá prísbroytingar verða.

²¹ Hvørt Mykinesleiðin og Fugloyarleiðin verða bólkaðar sum styttri farleið ella longri farleið, er tengt at hvør avsláttarskipan verður vald at seta í verk fyri tey fastbúgvandi. Um tey fastbúgvandi koma at ferðast ókeypis, mæla SL til, at hesar leiðir verða bólkaðar sum longri farleiðir. Um hesar leiðir verða bólkaðar sum longri farleið, vil hetta sjálvandi økja um kappingina millum skip og tyrlu, sum flutningstól, fyri ikki-fastbúgvandi.

²² Príshækking á ferðaseðlum fyri vaksin, og á bilum undir 5 metur innongur, sum áður nevnt, í fíggarlógaruppskotið fyri 2004

Talva VI : Prísir fyri akfør við einfaldgerð av verandi skipan

Prísir akfør				
Suðuroy	Prísstig	Nýggj skipan	Verandi skipan *)	Broyting í %
<5	150	150	140	7%
5-7	100	350	430	-19%
7-9	100	550	610	-10%
9-11	100	750	780	-4%
11-13	100	950	950	0%
13-15	100	1.150	1.100	5%
>15	100	1.350	1.250	8%
Stytttri farleiðir	Prísstig	Nýggj skipan	Verandi skipan *)	Broyting í %
<5	100	100	100	0%
5-7	50	200	210	-5%
7-9	50	300	310	-3%
9-11	50	400	390	3%
11-13	50	500	470	6%
13-15	50	600	550	9%
>15	50	700	625	12%

*)Her verður víst til prísir fyri persónbilar og vörubilar. Tað vil siga, at prísir fyri m.a. smáar vöruvagnar og bussar ikki eru tiknir við.

Bussar og hýruvagnar longri enn 5 metur fara at merkja ein stóran prísavøkstur orsakað av hesi broyting, men hesi akfør eru sera fá í tali.

Størri vøru- og lastbilar, serstakliga á longri farleiðum, fáa ein lutfallsliga lítlan prísavøkstur.

Prísir fyri vøru- og lastbilar styttri enn 5 metur, lækka eitt sindur á vanligu farleiðunum og lækka munandi á longri farleiðum.

Prísir fyri akfør styttri enn 5 metur hækka 10 kr. á styttri farleiðum og 20 kr. á longri farleiðum.

Nærri útgreining av einstøku prísavøkkingunum og nýggja prísbygnaðinum eru hjáløgð. Víst verður til ískoytið: “Prístalva einfaldgerð”

Fyri kundan er talan um eina munandi einfaldari skipan, og fyri SL at umsita²³. Hinvegin tekur skipanin ikki í fullan mun hædd fyri fjarstöðu, eins og støðan er við verandi skipan.

Skipanin er sostatt í stóran mun tann sama sum verandi skipan, bara einfaldari, og gjørd eftir nøkrum meginreglum sum gera prísásetingina av akførum greiðari enn í dag. Skipanin kemur væntandi ikki at hava órvísi ávirkan á viðskiftini hjá vinnuni og útjadararum, enn í dag, og kemur væntandi heldur ikki at ávirka inntøkur SL's.

²³ Bygnaðurin við 3 høvuðsbólkum, og har ið akfør verða príssett út frá einum grundprísi + eykagaldi fyri hvørjar leypandi 2 metur yvir 5 metur, verður eisini nýttur í uppskoti II og III.

Eindarskipan

Sum áður nevnt merkir ein eindarskipan, at tað kostar tað sama at ferðast líkamikið hvussu langt ein ferðast. Í Finnlandi verða eindarskipanir nýttar. Eindarskipanir kunnu antin verða skipanir har ið ferðast verður frítt á øllum farleiðum (galdið verður yvir skattin), ella har kostnaðurin er tann sami á øllum farleiðum.

Av tí frágreiðingin tekur støði í at uppskotini ikki skulu hava játtanarliga ávirkan, verður neyðugt at fastleggja prísir ið liggja ímillum verandi prísir á styttri og longri farleiðum. Lagt verður upp til, at prísbygnaðurin annars byggir á somu princippir sum tey, ið eru nevnd í omanfyri nevnda uppskoti I.

Ferðafólk

Prísurin fyri ferðafólk tekur støði í ferðaseðlaseðlaprísinum fyri vaksin pr. farleið, ið verður 50 kr.

Súkkur (inkl.) motorsúkkur

Súkkur og motorsúkkur eru ein serstakur vørubólkur við egnum prís uppá 30 kr.

Akfør

Fyri akfør verður støðið tikið í einum grundprísi pr. farleið fyri akfør upp til 5 metrar, og út frá hesum grundprísi verður gjørdur ein prísstigi sum tann í uppskoti I. Prísirnir fyri akfør kunnu sostatt verða sum víst í talvu VII.

Talva VII : Prísir fyri akfør við Eindarskipan

Prísir akfør						
	Prísstigi	Nýggjir prísir	Verandi skipan longri farleið *)	Verandi skipan styttri farleið	Broyting í % fyri longri farleið	Broyting í % fyri styttri farleið
<5	110	110	140	100	-21%	10%
5-7	55	220	430	210	-49%	5%
7-9	55	330	610	310	-46%	6%
9-11	55	440	780	390	-44%	13%
11-13	55	550	950	470	-42%	17%
13-15	55	660	1.100	550	-40%	20%
>15	55	770	1.250	625	-38%	23%

*) Her verður víst til prísir fyri persónbilar og vørubilar. Tað vil siga, at prísir fyri m.a. smáar vöruvagnar og bussar ikki eru tiknir við

Í talvuni sæst, at broytingin í prísbygnaðinum fer at hava við sær eina munandi prislækking á longri farleið, meðan styttri farleiðir fara at merkja ein prísavøkstur. Størsta prísavøkturin merkja tey longstu akførini á styttru farleiðunum. Fyri longstu akførini er prishækkingin kr. 145.

Tey, ið gjalda einkultferðaseðil fyri vaksin á styttru leiðunum skulu gjalda 10 kr. meira enn ætlanin er við verandi skipan, og er hetta ein prishækking á 20%.

Fyri prísásetingina á Bygdaleiðum var mælt frá at nýta eina tílka skipan, tí hon væntandi verður dýr fyri raksturin, m.a. orsakað av kappingarstöðuni á Bygdaleiðum. Á Oyggjaleiðum vil ein eindarskipan verða eitt møguligt alternativ, m.a. tí at kappingarstöðan er ein onnur, og at prís spennnið ikki er eins stórt sum á Bygdaleiðum – her hevur tann ferðandi nærum bara ein flutningsmøguleika. Vinnupolitisk vil hetta eisini føra við sær, at vinnulívið og borgarar í Suðuroy ferðast fyri lægri prísir, meðan aðrir borgarar koma at gjalda nakað meiri, enn við verandi skipan.

Umsitingarlíga er talan her um eina sera einfalda skipan. Her verða bara 9 prísir yvir alt landið, og er hetta einfalt at umsita tekniskt, og sera einfalt at skilja hjá kundinum.

Skipanin tekur sjálvsagt ikki hædd fyri fjarstöðu.

Tá ið talan er um eina munandi broyting í prísskipanini sum hesa, er trupult at meta um hvørja ávirkan hetta kemur at hava á samlaðu inntøkum – prísviðkvæmið er sera trupult at meta um áðrenn, og serstakliga tá ið talan er um størri prísbroytingar. Ein ‘grov’ meting sigur tó, at uppskotið kemur at føra við sær minni inntøkur uppá umleið 0,5 – 2,5 mió. kr. Men hesi tøl skulu tó takast við fyrivarni. Harumframt vilja neiligu árinini verða størri, tá ið farleiðin um Leirvíksfjørð verður niðurløgd. Eindarskipanin vil, um hon verður sett í verk nú, væntandi føra við sær meirinntøkur á Leirvíksfjarðarleiðini uppá umleið 1,0 mió. kr., og vilja hesar (umframt verandi inntøkur) detta burtur, tá ið farleiðin verður niðurløgd.

Tillagað longdarskipan (Km)

Í eini longdarskipan skal tann ferðandi rinda eitt ávíst gjald fyri eitt strekki, líkamikið hvar hetta strekki er. Hvørki av omanfyri standandi uppskotum taka nevnið fyrilit fyri fjarstöðu í sambandi við áseting av prísnum, fyrstnevnda í lítlan mun og síðstnevnda als ikki.

Prísirnir í Noregi erutreytaðir av hvussu langur teinurin er, og er hetta regulerað í ”Riksregulativ for ferjetakster”. Henda skipanin líkist meiri eini ‘reinari longdarskipan’ enn verandi skipan á Oyggjaleiðum. Ein prísskipan sum er bygd upp eftir somu meginreglum sum tann norska, vildi sæð út sum víst í talvu VIII:

Talva VIII : Prísir eftir beinleiðis fjarstöðu

Nýggju prísir eftir beinleiðis fjarstöðu (við støði í meginreglum í “Riksregulativ”)							
Leið	Frá	Til	Fjar- stöða km	Verandi skipan kr	Grundtakst 30 kr. Km-takst 1 kr.	Grundtakst 22 kr. Km-takst 2 kr.	Grundtakst 4 kr. Km-takst 4 kr.
7	Tvøroyri	Tórshavn	50	80	80	122	204
36	Mykines	Sørvágur	18	60	48	58	76
50	Klaksvík	Leirvík	7	40	37	36	32
56	Syðradalur	Klaksvík	4	40	34	30	20
56	Húsar	Klaksvík	7	40	37	36	32
58	Svínoy	Hvannasund	8	40	38	38	36
58	Kirkja	Hvannasund	11	40	41	44	48
58	Hattarvík	Hvannasund	13	40	43	48	56
60	Gamlarætt	Hestur	4	40	34	30	20
60	Hestur	Skopun	6	40	36	34	28
60	Skopun	Gamlarætt	7	40	37	36	32
66	Skúvoy	Sandur	7	40	37	36	32
90	Nólsoy	Tórshavn	5	40	35	32	24

Í stuttum kann sigast at:

- Jú størri grundgjald, tess meiri líkist henda skipan verandi prís skipan.
- Jú minni partur av gjaldinum er grundgjald, størri verður sambandið millum prís og fjarstöðu,

Tað er trupult at gera beinleiðis metingar av hvussu stóra fíggarliga ávirka hesar skipanir koma at føra við sær, tí talan er um lutfallsliga stórar prís broytingar. Møguleiki 2 og 3 vilja føra við sær stórar prís hækkingar fyri Suðuroyarleiðina, orsaka av tí lutfallsliga stóru fjarstöðu á hesi farleið.

SL meta tó, at ein tilík skipan er ov umfatandi, tá ið ein hevur í huga, at:

- í Føroyum eru bert 8 farleiðir – fleirfalt hetta í eru Noregi
- longdarspennið er ikki er so javnt býtt
- umsitingarliga er skipanin ov tung, bæði tekniskt og í sambandi við eftirlit²⁴.
- skipanin verður minni gjøgnumskygd fyri kundan²⁵.

SL mæla í hesum uppskoti til at gera eina tillagaða longdarskipan, har ið farið verður frá tveimum prísstigum í verandi skipan til trý prísstig.

²⁴ T.d. kann nevast at triggir prísir verða galdandi á Sandoyarleiðini fyri hvørt slag av ferðandi persónar, avsláttarskipanir, súkklur og akfør.

²⁵ SL skal upplýsa 9 prístalvur pr. Bólk (persónar, avsláttur, súkklur, akfør), samstundis sum ymiskar talvur eru galdandi á somu farleið pr. bólk

Prísstiginu fyri ein ferðaseðil til vaksín framganga av niðanfyri standandi talvu:

Fjarstøða í Km	Prísur	Farleiðir
0 -10	40 kr.	Svínoy-Hvannasund; Leirvíksleiðin, Nólsoyarleiðin, Sandoyarleiðin, Skúvoyarleiðin.
11 -20	60 kr.	Fugloy-Hvannasund; Mykinesleiðin
21 +	80 kr.	Suðuroyarleiðin

Tá ið sæð verður burtur frá tí prishækking, ið undir øllum umstøðum kemur, er bara talan um eina broyting í prísinum í mun til verandi skipan – tað verður dýrari at ferðast til og frá Fugloynni.

Fyri bólkin súkkur verður prísurin ávikavist 20, 30 og 40 kr.

Í bólkinum fyri akfør eru í princippinum 3 bólkar. Av tí at eingin vanligur akfarsflutingur er til út í Mykines og út í Fugloy verða bert prísirnir fyri tær stytstu og longstu farleiðirnar lýstir:

Talva IX: Prísir fyri akfør við longdarskipan

Prísir akfør				
Longsta farleið	Prísstig	Nýggjir prísir	Verandi prísir *)	Broyting í %
<5	180	180	140	29%
5-7	100	380	430	-12%
7-9	100	580	610	-5%
9-11	100	780	780	0%
11-13	100	980	950	3%
13-15	100	1.180	1.100	7%
>15	100	1.380	1.250	10%
Styttstu farleiðir	Prísstig	Nýggjir prísir	Verandi prísir	Broyting í %
<5	90	90	100	-10%
5-7	50	190	210	-10%
7-9	50	290	310	-6%
9-11	50	390	390	0%
11-13	50	490	470	4%
13-15	50	590	550	7%
>15	50	690	625	10%

*) Her verður víst til prísir fyri persónbilar og vorubilar. Tað vil siga, at prísir fyri m.a. smáar voruvagnar og bussar ikki eru tikið við.

Í talvu XI sæst, at henda skipan vil føra við sær, at prísirnir fyri tær stytstu farleiðirnar verður tann sama sum í dag. T.v.s., at tann ætlaða hækkingin í 2004 ikki kemur at raka hesar farleiðir. Eisini ger seg galdandi, at gott prísutfall hevur verið á akførum yvir 5 metur, meðan prísurin fyri persónbilar á Suðuroyarleiðini ikki hevur verið í lutfall við prísir fyri persónsakkfør á styttru farleiðunum, tá ið støði verður tikið í fjarstøðu. Tískil vil prísurin fyri ein persónbil á Suðuroyarleiðini hækka

munandi, meðan talan er um smærri hækkingar og lækkingar fyri tey størru akførini.

Hóast sambandið millum fjarstöðu og prís gerst betri við hesum uppskoti, er talan tó ikki um beinleiðis lutfall. Tær styttri farleiðirnar gjalda enn væl meira fyri hvønn sigldan kilometur enn tær longstu farleiðirnar.

Henda skipan er tung at umsita av tí at talan her er um trýggjar ymiskar prísstigar við prísnum fyri ávíkavist vaksín, børn, lesandi, akfør osfr. Talan kann verða um rættuliga nógvar ymiskar prístalvur at viðlíkahalda og dagføra í Buscomskipanini, og kann vandi tá fyri feilum vera størri. Tó skal sigast, at onki er, ið tekniskt forðar fyri at hendan skipan verður sett í verk.

Á Oyggjaleiðum vil ein longdarskipan vinnupolitisk hava við sær, at allir borgarar í landinum ikki verða í somu stöðu. Eittnú fer vinnan í Suðuroy at ferðast fyri hægri prísir enn borgarar í oyggjum við styttri ferðateini, og er hetta orsaka av langa teininum millum Suðuroy og meðinøki. Hetta er tó ikki nøkur broyting frá verandi skipan, har Suðuroyggjin hoyrir undir bólkin “longri farleið”.

Longdarskipanin er ein lutfallsliga lítil broyting í mun til verandi skipan. SL meta, at longdarskipanin, við teimum prísnum, ið her hava verið nýttir, kemur at føra við sær umleið somu ferðaseðlainntøkur til Oyggjaleiðir, sum verandi skipan.

Yvirlit yvir prísir

Niðanfyri eru tvær talvur, sum vísa hvussu uppskotini eru í mun til verandi skipan:

Talva X: Samanbering av skipanunum. Prísir fyri vaksín

Prísuppskot í mun til verandi skipan: Ferðaseðil til vaksín							
Leið	Frá	Til	Avstandur km	Verandi skipan Kr.	Uppskot I Kr	Uppskot II Kr	Uppskot III kr
7	Tvøroyri	Tórshavn	50	80	80 (0)	50 (30)	80 (0)
36	Mykines	Sørvágur	18	60	80 (20)	50 (10)	60 (0)
50	Klaksvík	Leirvík	7	40	40 (0)	50 (10)	40 (0)
56	Syðradalur	Klaksvík	4	40	40 (0)	50 (10)	40 (0)
56	Húsar	Klaksvík	7	40	40 (0)	50 (10)	40 (0)
58	Svínoy	Hvannasund	8	40	40 (0)	50 (10)	40 (0)
58	Kirkja	Hvannasund	11	40	40 (0)	50 (10)	60 (20)
58	Hattarvík	Hvannasund	13	40	40 (0)	50 (10)	60 (20)
60	Gamlarætt	Hestur	4	40	40 (0)	50 (10)	40 (0)
60	Hestur	Skopun	6	40	40 (0)	50 (10)	40 (0)
60	Skopun	Gamlarætt	7	40	40 (0)	50 (10)	40 (0)
66	Skúvoy	Sandur	7	40	40 (0)	50 (10)	40 (0)
90	Nólsoy	Tórshavn	5	40	40 (0)	50 (10)	40 (0)

Talvan vísir, hvussu prísbroytingarnar á einum vanligum ferðaseðli til vaksín ávirka ymisku leiðirnar í mun til verandi skipan. Reyðu prísirnir vísa eina prísækking meðan bláu prísirnir vísa eina prís-lækking.

Talva XI : Samanbering av skipanunum. Prísir fyri persónbil

Prísuppskot í mun til verandi skipan: Ferðaseðil til persónbil							
Leið	Frá	Til	Avstandur km	Verandi skipan Kr.	Uppskot I Kr	Uppskot II Kr	Uppskot III kr
7	Tvøroyri	Tórshavn	50	140	150 (10)	110 (30)	180 (40)
60	Gamlarætt	Skopun	7	100	100 (0)	110 (10)	90 (10)
50	Klaksvík	Leirvík	7	100	100 (0)	110 (0)	90 (10)

Talvan vísir, hvussu prísbroyingarnar á persónbili ávirka ymisku leiðirnar í mun til verandi skipan. Reyðu prísirnir vísa eina prís'hækking meðan bláu prísirnir vísa eina prís'lækking.

Samandráttur

SL hava í hesum skrivi víst á 6 møguligar prís skipanir 3 fyri bygdaleiðir og 3 fyri Oygjaleiðir. Útgangsstøðið fyri metingini av hesum møguligu skipanum hevur verið, at tær skulu verða grundaðar á greiðar meginreglur, verða gjøgnumskygdar fyri kundan, og kunna hóska til føroysk viðurskifti. Eisini hevur í metingini verið lagdur dentur á, at skipanirnar skulu vera einklar og lættar at umsita. Eisini hava atlit verið tikin til kappingarviðurskiftini, politisk ynski og mál fyri samferðsluna, og at skipanini í minst møguligan mun skal ávirka játtanina til Strandferðsluna.

Tær viðgjørdu skipanirnar á Bygdaleiðum eru:

- Eindarskipan
- Nýggj longdarskipan, og
- Zonuskipan

Eindarskipanin byggir uppá, at eins prísir skulu verða fyri ferðing við bussunum, óansæð hvar og hvussu langt ferðast verður. Talan er um eina gjøgnumskygda og sera einfalda skipan. Men orsakað av, at henda skipan kemur at verða sera óheppin fyri tey sum ferðast stuttar teinar, ikki kemur at kunna kappast við privatbilismuna, og at trupulleiki kann verða at fáa hana at hanga fíggarliga saman hava gjørt – tó skal sigast, at trupult er at meta um hetta, tí talan er um eins sera stóra broyting í mun til verandi prís skipan á Bygdaleiðum. SL mæla tí frá at seta eina tílíka skipan í verk.

Ein nýggj longdarskipan byggir uppá eina meginreglu um, at ferðandi skulu gjalda eitt byrjunargjald fyri at koma í bussin, og annars gjalda eitt fast km-gjald fyri hvørjar 10 kilometur. Talan er um eina einfaldgerð av núverandi skipan, sum stórt sæð virkar væl. Við hesi skipan verður tað soleiðis, at tað er beinleiðis fjarstøðan, og ikki um ferðast verður um sund ella ei, ið avgerð ferðaseðlaprísir, og sostatt, at ferðandi, ið ferðast um sund ikki verða verri stillað enn viðskiftafólk, sum bara ferðast innan eitt ávíst øki. Skipanin er gjøgnumskygd, og lutfallsliga lætt at umsita. Henda broyting vil ikki broyta munandi um kappingarstøðuna, eins og eisini verður mett, at inntøkurnar verða umleið tær somu sum við verandi skipan. Tískil mæla SL til, at henda skipan verður sett í verk.

SL hava viðgjørt møguligar zonuskipanir, har ið landið verður býtt upp í nakrar ella fleiri zonur/øki sum ferðast verður millum. Zonuskipanir eru vælegnaðar í tætt bygdum, samanhangandi (lutfallsliga homogenum) økjum, og ikki í økjum, ið ikki eru samanhangandi, sum t.d. í Føroyum, um eitt ávíst samband skal verða millum fjarstöðu og kostnað, sum endamálið vanliga er við eini zonuskipan. Harumframt er zonuskipanin ikki eins gjøgnumskygd sum tær báðar fyrstnevndu skipanir, og eisini munandi truplari at umsita, við verandi skipanum. Av tí, at talan er um eina so stóra broyting, í mun til veandi skipan, er trupult at meta um kappingarligu og fíggarligu árinini av at seta eina tílíka skipan í verk.

SL hava harumframt víst á trupulleikarnar við prísásetingini av ferðing undir firðir og sund, har ið kappingin økist millum privata og kollektiva ferðslu. Sum nú er eru prísirnar SL gjalda fyri at ferðast undir firðir og sund ikki til gagns fyri kundarnar á

Bygdaleiðum og tískil ikki til gagns fyri kollektivum ferðsluna í Føroyum. SL fara tí ikki at mæla til, hvat gjaldið skal verða fyri at ferðast undir firðir og sund við Bygdaleiðum, tí royndirnar og ein prísáseting, ið skal gera tað møguligt at fáa sum mest burturúr, mugu her verða avgerðandi fyri prísstøðið.

Tær viðgjørdu skipanirnar á Oyggjaleiðum eru:

- Einfaldgerð av verandi skipan
- Eindarskipan
- Tillagað longdarskipan

Felags fyri allar skipanir á Oyggjaleiðum er, at lagt verður upp til eina einfaldgerð av prísbygnaðinum fyri akfør, soleiðis at øll akfør, óansæð slag, gjalda tað sama eftir longd ella eftir kapacitetsnýtslu. Støðið verður tikið í einum grundprísi fyri akfør upp til 5 metrar. Út frá hesum grundprísi verður gjørdur ein prísstigi, ið nýtir ein fastan prís pr. eykametur, men í lopum uppá 2 metur.

Um prísásetingina, sum SL nýtir í dag, skal nýtast framyvir er neyðugt við einari einfaldgerð av verandi skipan. Skipanin kann gerast einfaldari, um nakrar meginreglur verða gjørdar fyri hesa skipan. SL skjóta við hesari skipan upp, at prísbygnaðurin fyri ferðafólk verður tann sami, sum í dag meðan bygnaðurin fyri akfør broytist sum nevnt omanfyri. Skipanin verður einfaldari og fer at fylgja føstum meginreglum, sum gera prísásetingina av akførum greiðari enn í dag.

Samanumtikið fer skipanin væntandi ikki at hava ørvísi ávirkan á viðurskiftini hjá kundinum enn í dag, men tað er eitt sindur ymiskt hvørjir kundar fara at merkja ein prísøkstur ella prísáseting, av tí at ein einfaldgerð ikki ávirkar allar akfarsbólkar eins. Fyri SL fer skipanin væntandi ikki at hava nakra mundandi fíggarliga ávirkan.

Politikarar hava ofta nevnt eina eindarskipan sum eitt alternativ til verandi skipan. Við einari tilfari skipan verður talan um at øll ferðafólk og akfør gjalda sama prís, óansæð farleið ella ferðatein. Í hesum uppskoti er valt at fastleggja prísirnar at verða ímillum verandi prísir á styttri og longri farleiðum. Hetta hevur við sær, at ferðafólk á styttri farleiðum fara at merkja eina prísáseting, meðan ferðafólk á longri farleiðum fara at merkja eina prísáseting. Ein meting vísir harumframt, at skipanin við verandi prísáseting hevur við sær at SL fara at missa inntøkur við hesari skipan. Trupult er tó at meta um hvussi nógv, men væntandi millum 0,5 og 2,5 mió. kr. Árliga. Vert er eisini at hava í huga, at tá Leirvíksfjarðarleiðin verður niðurløgd um fá ár, detta meirinntøkurnar, sum eru orsaka av hesari skipan, umframt verandi inntøkur, á hesari leiðini, burtur.

Í einari tillagaðari longdarskipan verður goldið fyri teinin, ið ferðast verður. Skipanin minnir heilt nógv um verandi skipan. Talan er um trýggjar ymiskar fjarstøður, har farleiðirnar verða býttar upp. Einasta broyting frá verandi skipan er, at Fugloy-Hvannasund fer í bólk saman við Mykinesi, umframt einfaldgerð av prísbygnaðinum av akførum. Talan verður tí eisini her um ymiskar prísásetingar og –ásetingar fyri ymisku akføruni, meðan prísurin fyri ferðaseðil fyri vaksin stendur í stað. Henda skipan vil eisini føra við sær at prísurin á akførum á Suðuroyarleiðini hækka nakað – serstakliga persónbilar.

Skipanin er ikki eins gjøgnumskygd og tær omanfyri nevndu, av tí at talan er um nógvar ymiskar prístalvur og prísbólkar. Skipanin fylgir nøkrum meðinreglum sum gera skipanina lættari at nýta og umsita enn núverandi skipan. Mett verður, at skipanin førir við sær umleið somu ferðaseðlainntøkur til Oyggjaleiðir, sum verandi skipan.

Samanumtikið kann sigast, at allar trýggjar skipanir á Oyggjaleiðum kunnu nýtast, av tí at allar eru tær grundaðar á greiðar meginreglur, eru gjøgnumskygdar fyri kundan, og hóska til føroysk viðurskifti. Skipaninar uppfylla eisini krøvini um at tær í minst møguligan mun skulu ávirka játtanina til Strandferðsluna, tó er eindarskipanin er eitt undantak um prísurin í uppskotinum verður nýttur. Eisini er galdandi fyri eindarskipanina, í mun til hinar skipanirnar, at ferðandi á Suðuroyarleiðini gjalda munandi minni enn í dag, meðan henda skipan ikki er til gagns fyri aðrar borgarar og vinnulívið uttan fyri meginøkið.

Niðurstøða

Í frágreiðingini Prís- og ferðaseðlaskipan verða verandi prís- og ferðaseðlaskipan og uppskot um nýggjar skipanir lýstar.

Víst verður í fyrra parti á teir skeivleikar, ið eru í verandi skipanini samstundis sum skipanin verður lýst. Trupuleikin við verandi prís- og ferðaseðlaskipan er, at ongar yvirskipaðar meginreglur eru fyri prísbygnaðinum. Hetta hevur haft við sær, at prísbroyingar og prís skipanir til tíðir hava verið broyttar, uttan at hædd hevur verið tikin fyri teimum fylgjum tær ymisku broyingarnar kunnu hava fyri einum bygnaðin og heildini.

Í seinra parti verður marknaðarliga og politiska støðan á økinum lýst, samstundis sum uppskot verða sett fram um møguligar nýggjar prís- og ferðaseðlaskipanir. Mælt verður til, at hugt verður eftir prís- og ferðaseðlaskipanini, og at hendan antin verður broytt ella einfaldgjørd og tillaga politiskum og marknaðarligum fyrirtreytum í samfelagnum. Tað hevur við sær, at fyrirtreytirnar fyr at broyta prísbygnaðin á Bygda- og Oyggjaleiðum ikki eru eins. Kappingin er munandi størri á Bygdaleiðum enn á Oyggjaleiðum, og førir hetta við sær, at prísbroyingar á Bygdaleiðum kunnu hava negativa ávirkan á inntøkurnar meðan samfelagsbúskaparliga gongdin hevur nógv størri ávirkan á inntøkurnar á Oyggjaleiðum.

Í frágreiðingini verða triggjar ymiskar skipanir lýstar fyri ávíkavist Bygda- og Oyggjaleiðir.

Fyri Bygdaleiðir:

- Eindarskipan
- Nýggj longdarskipan, og
- Zonuskipan

Fyri Oyggjaleiðir:

- Einfaldgerð av verandi skipan
- Eindarskipan
- Tillagað longdarskipan

Av tí at verandi skipan á Bygdaleiðum stórt sæð virkar væl, er mælt til at “Nýggj longdarskipan”, sum er verandi skipan við smávegis rættingum, verður sett í verk. Hetta tí at ilt er at meta um hvørjar avleiðingarnar verða av, at seta hinar skipaninar í verk. Kundin skal laga seg til stórar broyingar, og sum áður nevnt er kappingarstøðan á Bygdaleiðum stór. Hetta hevur samstundis við sær at fíggjarligu avleiðingarnar fyri SL eru ókendar um ein av hinum skipanunum verður sett í verk.

Á Oyggjaleiðum haraftruímóti er onki tilmæli gjørt til hvør skipan eigur at verða sett í verk. Mett verður, at allar skipaninar lúka tey krøv um meðinreglur og viðurskifti, sum ein hóskandi prís- og ferðaseðlaskipan eigur at hava í dag. Tó vilja broyingarnar hava smávegis avleiðingar fyri kundar við akfør. Lagt er upp til eina einfaldgerð av prísbygnaðinum fyri akfør, soleiðis at nøkur akfør fara at merkja eina príshækking, meðan onnur fara at merkja eina príslækking. Uppskotini eru gjørd soleiðis, at talan ikki verður um stórvegis fíggjarligar broyingar hjá SL.

Keldur

HT, DSB og Banestyrelsen, Kollektiv Trafikplan 1998 for Hovedstadsområdet, 1999.

Jón Rasmussen, *Kollektiv Trafik på Færøerne*, 1977, IMSOR nr. 7/77.

Strandfaraskip Landsins, Frágreiðingar og ferðaætlanir 1984-2003

Trafikministeriet, Vurdering af muligheder for harmonisering og forenkling af særlige rabatordninger i den kollektive trafik, juni 1999.

Trafikministeriet, Trafikken på landet og til de små øer, 1997.

Færdselsstyrelsen, Lokal og regional kollektiv trafik – en oversigt, 1998

Færdselsstyrelsen, Effekten af takstnedsættelsen – sammenfatning, Oktober 1999

Transportrådet, *Pendling og beføringsfradrag*, Oktober 2000

Penge & Privatøkonomi, nr 3, Mars 1997

Heimasíður hjá teimum ymisku bussfeløgum í Danmark: “*Ferðaætlanir og takstreglar frá m.a. Vejle Amt, HT, RAT, NT, STS, VT, FynBus*”

<http://www.ing.dk/tema/bil>: *Bensinnýtsla hjá ymiskum bilum*. Blaðið ingenjören á netinum.

www.færger.dk: *Prísir fyri ferðing við ferjum til smáoyggjar í Danmark*.

Samferdselsdepartementet: “*Riksregulativ for ferjetakster*”, 2002

Landsverkfrøðingurin: “*Ferðslan 2002*”

Bergen Kommune: “*Reisevaner i Bergensområdet*”, 2000

www.helsinki.fi/ “*Prísir fyri ferðing í og uttanum Helsinki*”

Samferdsel : nr. 3 - 2000.

Ferðaætlan 2002, Strandfaraskip Landsins

Ískoyti

Prístalva einfaldgerð			
	Verandi prísskipan	Nýtt uppskot	Øking
Suðurleiðin			
Vaksin	80	80	0%
Børn og pensionistar	40	40	0%
Súkkla	20	40	100%
Motorsúkkur	40	40	0%
Persónbilar <5m	140	150	7%
Vøruvognar og lastbilar <5	220	150	-32%
Vøruvognar og lastbilar 5-7	430	350	-19%
Vøruvognar og lastbilar 7-9	610	550	-10%
Vøruvognar og lastbilar 9-11	780	750	-4%
Vøruvognar og lastbilar 11-13	950	950	0%
Vøruvognar og lastbilar 13-15	1.100	1.150	5%
Vøruvognar og lastbilar >15	1.250	1.350	8%
Bussar og Hýruvognar <5 m	160	150	-6%
Bussar og Hýruvognar 5-7	260	350	35%
Bussar og Hýruvognar 7-9	330	550	67%
Bussar og Hýruvognar 9-11	400	750	88%
Bussar og Hýruvognar 11-13	470	950	102%
Bussar og Hýruvognar 13-15	550	1.150	109%
Bussar og Hýruvognar >15	680	1.350	99%
Styttri leiðir			
	Verandi prísskipan	Nýtt uppskot	Øking
Vaksin	40	40	0%
Børn og pensionistar	20	20	0%
Súkkla	10	10	0%
Motorsúkkur	20	20	0%
Persónbilar <5m	100	100	0%
Vøruvognar og lastbilar <5	120	100	-17%
Vøruvognar og lastbilar 5-7	210	200	-5%
Vøruvognar og lastbilar 7-9	310	300	-3%
Vøruvognar og lastbilar 9-11	390	400	3%
Vøruvognar og lastbilar 11-13	470	500	6%
Vøruvognar og lastbilar 13-15	550	600	9%
Vøruvognar og lastbilar > 15	625	700	12%
Bussar og Hýruvognar <5 m	90	100	11%
Bussar og Hýruvognar 5-7	130	200	54%
Bussar og Hýruvognar 7-9	160	300	88%
Bussar og Hýruvognar 9-11	200	400	100%
Bussar og Hýruvognar 11-13	240	500	108%
Bussar og Hýruvognar 13-15	280	600	114%
Bussar og Hýruvognar >15	340	700	106%