

Frank Davidsen, løgtingsmaður, um

Flogvallaspurningin

Ein spaki er ein spaki og ein flogvollur er ein flogvollur — og hann hava vit í Vágum. Ikki at taka greiða stöðu í flogvallarmálinum er at halda loftferðslumyndugleikarnar og Føroya fólk fyri tað turra spott.

Aftaná at orrustan imóti flogvøllinum í Vágum hevur ligið á láni eina tíð, sær tað nú ikki mætari út enn at stríðið nú av álvara er byrjað aftur.

Fyri opnari mikrofon segði varaborgarstjórin herfyri, at als eingin samtykt er gjørd í Tórshavnar Kommunu um at flogvøllur skal gerast á Glyvursnesi.

Hóast hetta eru fleiri milliónir, eingin veit hvussu nógv, brúktar til fyrirkomandi og kanningar, eins og serstøk nevnd er sett til at taka sær av Glyvursnesatlanini. Nú verður so ein lögúætlun fyri Tórshavnar kommunu lögð fram, og saman við nógvum øðrum projektem, sum øll hava tað til felags, at tey eru sera útreiðslukrevjandi, so er flogvøllur á Glyvursnesi við í hesi ætlan.

Fyri umleið 30 árum síðani tóku vágamenn saman við øðrum góðum monnum stig til at seta flogvøllin í nýtiligan stand, aftan á at hesin hevði ligið misroktur síðan seinna heimsbardaga. Sjálvt um tað ikki kom alment fram, so var móttøðan stór frá miðstaðarokinum.

Men gongd kom so á, øll kunnu vit vera samd um, at loftvegis sambandið hevur havt ein ómetiligan týðning fyri tað føroyska samfelagið, ja tað er ikki at taka seg aftur í, at vit búskaparlaga vóru flutt nógv ár fram í tíðina.

Taka vit til dømis okkara fiskiflota, so eru ótaldar milliónir spardar ígjøgnum árin, tí áðrenn loftvegis samband var veruleiki, kundu tað ganga vikur, at fáa til vega eykalutir og annað, meðan tað nú bara vóru timar, til eykalutirir vóru á staðnum.

Fyri tænaðuokkið og øll tey fólk, ið starvaðust innan hesa vinnu, eins og gistingarhús o.a., so er tað ikki smávægis av peningi, sum orsakað hesum er lagdur niður í miðstaðarokkið, tí framskygdir vágamenn brutu upp um armar og lögdu lunnar undir loftvegis samband við úrheimin. Nú fáa vágafólk tað afturlønt í gráum kálvsinni, við tað at miðstaðarokkið av allari megari arbeiðir fram imóti, at nú verandi flogvøllur skal niðurlagast, til frama fyri ein flogvøll, sum ætlanin er at gera á Glyvursnesi.

Grundgevingarnar ígjøgnum tíðina, sum eru ferdar av teimum kreftum, sum eru imóti flogvøllinum í Vágum, hava verið ymskar, alt eftir hvat ið hevur tænt endamálinum best.

Tað var tann tíð, tá miðstaðarkreftirnar tóku so synd í ferðafólkunum, tí tey vóru noydd at bera viðfarið umborð og í land av ferjun, og tað var eisini ferðafólkunum til stór- an ampa.

Men so hækkaði tæ-

astustøðið á rutuni, við tað at bussarnir koyrdu ferðafólkið til og frá flogvøllinum, so ikki var neyðugt at umlasta viðfarið; so fall tann grundgevingin burtur.

Tá so tað fasta sambandið um Vestmanna- sund sá út til at verða tekniskt gjørligt var lagt á annan bógv, tí nú sóu mótstöðumennirnir av flogvøllinum í Vágum, at rættiligur vandi var á ferð, tí um fasta sambandið bleiv veruleiki, so kom tað bert at taka góðan hálvan tíma at koyra av flogvøllinum til høvuðsstaðin.

Sostatt var ein miðvís ræðsluferð lögð til rættis, sum gekk út uppá at hunddálka verandi flogvøll.

Ímillum annað vóru turbulensviðurskiptini viðgjørd uppá ein so vorðnan máta, at hetta var eitt fyrirbrigdi, sum bara var vesturi í Vágum. So fjálturstungin var borgarstjórin í Tórshavn, tí honum tørvaði sakliga grundgeving, at hann fór út í fjölmiðlarnar og sammetti flogskipararnar hjá Maersk-air við eina »kommandodeild«. Jú, mangt er í neyðini nýtt.

Í januar 1988 kom Statens Luftfartsvæsen eftir áheitan frá Løgtingi og samferðslunevnd við eini frágreiðing um møguleikarnar fyri leinging av flogvøllinum í Vágum.

Í hesi frágreiðing hevur

so Tórshavns kommunes luftfartsvæsen, ja soleiðis stendur tað, sínar viðmerkingar og atfinningar at Vága Floghavn. Ikki kann sigast at hesar viðmerkingar eru serliga sakligar, men tær samsvara væl við tað, ið borgarstjórin førir fram.

Á síðu 33 siga teir ímillum annað:

De omgivende fjelde gør, at indflyvningsforholdene idag ikke lever op til ICAO-standarderne, og det bevirker igen, at kun specielle fly med specialtrænede besætninger kan gennemføre nogenlunde regelmæssig beflyvning.

Statens Luftfartsvæsen svarer til hetta:

Lufthavnen (Vága Floghavn) beflyves udelukkende af luftfartøjer, der er certificeret i henhold til standard luftdygtighedsnormer.

Á síðu 33-34 heldur Tórshavns Kommunes luftfartsvæsen fram við atfinningum sínum soleiðis:

Det er ingen tilfældighed, at man idag stiller nogle meget strenge generelle krav til en lufthavn. Og heller ikke nogen tilfældighed, at alle lande gør alt, hvad de kan for at opfylde disse. Det kan derfor ikke undre myndighederne, at vi således henleder opmærksomheden på den eksisterende lufthavns begrænsninger, både hvad angår passagerbefordring og som alternativ til godstransport for vort erhvervsliv.

Det færøske samfund har stillet store krav til en god og sikker infrastruktur, og det er urimeligt at forestille sig, at men på det flytrafikale område vil acceptere en løsning på et lavere niveau. Især da der i lange perioder af året intet alternativ findes til flytransporten.

S.L.V. svarar stutt og greitt:

Udtrykken »et lavere niveau« findes ikke be- rettiget, idet man finder



en Vagar Lufthavn er en velfungerende lufthavn med sin nuværende gode regularitet. (Se afsnit 2.6 og bilag 9).

Her fær Tórshavns kommunes luftfartsvæsen eisini ein rættiligan lusing, tí har stendur:

Aflysninger på grund af vejrforhold m.v. på Vagar Lufthavn var på årsbasis i 1985-87 varietet mellem 0 og 2%.

Hovedårsagen til aflysninger og større forsinkelser er dårligt sigt, der mest skyldes tåge i juli og august og i ringere grad vind og sne i vinterhalvåret. En anden årsag til aflysning er lave skyer, som oftest kommer midt på dagen.

Viðari sigur S.L.V.: På grundlag af en forsinkelse- og aflysningsanalyse baseret på Danair månedssrapport for årene 1985 til 1987, hvor Vagar Lufthavn er sammenholdt med 5 syddanske lufthavne ses det, at Vagar Lufthavn har prosentvis færre aflysninger pr. år, og for de dårligste måneder er kun Billund bedre i 1987.

Nú eru tað bara nøkur fá brot, ið tikið eru úr frágreiðingini frá S.L.V. í sambandi við møgulega leinging av flogvøllinum í Vágum. Men samanbera vit tær atfinningar, sum Tórshavns Kommunes luftfartsvæsen hevur at núverandi flogvølli, so er tað heilt greitt, at sterkasta argumentið hjá teimum, sum umboð Tórshavnar kommunu, eru álop og illgitingar í móti Vága Floghavn.

Tá ein nevnd, ið skal gera kanningar og metingar í einum so týðningarmiklum máli, har tað er ætlanin at niðurlagja og flyta 100 arbeiðsplass úr Vágum, so má minsta

kravið vera, at tær kanningar og metingar, henda nevndin ger, hava nakað við veruleikan at gera.

Koma vit so til metingararnar av at leingja flogvøllin í Vágum, til 1450 metrar, sigur S.L.V., at tað kemur at kosta 190 mill. kr.

Tá so nevndin hjá Tórshavnar Kommunu ger sínar metingar um kostnaðin, kann hon ikki bara sær fyri at tvínna tað fasta sambandið um Vestmanna- sund uppá leingjanina av flogvøllinum, soleiðis at kostnaðarmetingin verður tað dýrari, sum fasta sambandið kemur at kosta.

Men hóast alt uttanumtós, gitingar og illgitingar, so er helst eingin víum, at ein leingjan av núverandi flogvølli er skilabesta loysnin. Tann bilgasta loysnin er sjálvandi 1450 metrar, sjálvt um S.L.V. sigur, at tað tekniskt er gjørligt at fara út á 1800 metrar.

Á síðu 20, spurningur nr. 4 frá Løgtingi og samferðslunevndini, verður komið inn á hesi viðurskipti, og ljóðar spurningurin soleiðis:

Der ønskes angivet hvorvidt anvendte flytyper har indflydelse på mulige hindringer, og såfremt dette er tilfældet ønskes besvaret, hvorledes især tre følgende flytyper begrænses:

- 1) Fokker Friendship 27
- 2) British Aerospace 146-200 og Boeing 737-200?

Í svári sínum sigur S.L.V. ímillum annað:

Det er oplyst ved bl.a., kontakt til luftfartsselskaberne, at en baneforlængelse til 1450 meter vil medføre en optimal situation for disse, særligt ved

HEGN OG PELAR

Á goymslu hava vit ymisk hegn og pelar í ymiskum tjúkdum og longdum



P.F. LANGSANDUR
TIMBURHANDIL
410 KOLLAFJØRÐUR TLF 21010