

Flogvallarmálið

1. Inngangur

Lögmaður heitti á samferðslubólkin¹ 21.01.1998 um at lýsa flogvallarmálið yvirhøvur og at geva lögmanni eitt tilmæli um, hvat skal gerast frá føroyskari síðu í næstu framtíð í spurninginum um ein framtíðar flogvøll í Føroyum.

2. Heimildir

A. Rapport om udbygning af landingshjælpermidler og banesystem på Vagar Lufthavn, skrivað av nevnd vald av landsstýrinum og ferðslumálaráðnum í september 1996, liðug 31. januar 1997.

B. Rapport vedr. forsøgsopstilling af et glidebaneanlæg, Statens Luftfartsvæsen, 10. november 1997.

C. Vagar Lufthavn, Færøerne, Baneforlængelse. Rapport skrivað av Statens Luftfartsvæsen í 1988.

D. Løgtingssamtalt 30.05.1995, um at kanna kostnaðin av at leingja flogvøllin, osfr.

E. Finnogi Niclasen, stjóri á Vága Floghavn, bræv til lögmann, dagfest 12. januar 1998.

F. Samrøður: Fíggarfulltrúi í Ferðslumálaráðnum, Finnogi Niclasen, stjóri á Vága Floghavn, Magni Arge, stjóri á Atlantic Airways.

G. Placeringsmuligheder for færøsk lufthavn, 1973, Trafikministeriet.

H. Lufthavn på Glyvursnes, A/S Anders Nyvig, Torben Skaaning, 1987.

I. Samferðslubólkinur. Reidar Nónfjall, stjóri á Strandfaraskipum Landsins, Henning Jacobsen, landsverkfrøðingur, Dávid Reinert Hansen, verkfrøðingur, Sigmundur Isfeld, fulltrúi, Atli Eiríksson, fulltrúi. Fundur í landsstýrinum um flogvallarmálið, 23.01.1997.

J. Niels Remer, skrivstovustjóri í Trafikministerium, telefonsamrøða 03.02.1998.

K. Nýggjur flogvøllur í Føroyum – Tíðarhorisontur. Dávid Reinert Hansen, verkfrøðingur, Landsverkfrøðingur, 03.02.1998.

L. Frágreiðing um politiskt státt í málinum um møguligar flogvallar(út-)byggingar. Sigmundur Isfeld, fulltrúi, Vinnu- og Málastýrið, 02.02.1998.

3. Flogvøllur í Vágum. 3.1. Fyrra frágreiðingin frá 1997.

Ferðslumálaráðið og Landsstýrið valdu í 1996 nevnd, sum skuldi kanna møguleikarnar fyri at betra flogviðurskiptini á flogvøllinum í Vágum. Nevndin fekk sum arbeiðssetning at kanna:

Møguleikar fyri at betra lendarhjálpartiløini og at útbygja flogvøllin

Í hesum sambandi skuldi nevndin kanna møguleikarnar fyri og útreiðslurnar í sambandi við:

- Betran av regluseminum² á flogvøllinum við at fáa til vega glíðibreytarútbúnað³ (glíðebaneanlæg).
- Leingjan av flogvøllinum við 200 m, soleiðis at hann gerst 1450 m.

3.2. Tilmæli nevndarinnar, o.a.:

Ad. 1. Møguleiki er at gera fløgu í glíðibreyt á vølli 31⁴. Í hesum sambandi er eisini neyðugt at leingja innflúgv-ingarljósinu til 900 m⁵, fáa til vega frekvensblunkljós⁶, flyta vegir, ognartaka lendi⁷, og seta upp hegn. Samlaður kostnaður er 46,7 mió. kr. (Sjálvur glíðibreytarútbúnaðurin kostar bert 3,4 mió. kr.).

Henda fløga merkir, at elektroniska innflúgv-ingarskipanin kann flokkast frá ikki at verða ein presisións-innflúgv-ingarskipan til at gerast ein presisións-innflúgv-ingarskipan. Við hesum betrast leiðbeiningin av flogfórum sum skulu lenda. Lendast kann við verri sýni enn nú, og verða tessvegna færri seinkingar og avlýsingar.

Í tíðarskeiðnum frá 1991 til 1995 hevur reglusemið verið 97,6%, t.v.s. at seinkingar ella avlýsingar uppá meira enn 24 tímar eru 2,4% av samlaðu ferðunum. Seinkingar yvirhøvur ella avlýsingar orsakað av veðurlíkindum eru tó 9,8% av samlaðu ferðunum. Ein miðal seinking uppá 10 tímar.

Við glíðibreyt verður reglusemið betrað til 98%. Seinkingar yvirhøvur (fráferðir og lendarar) vegna veðurlíkindi lækka frá 8,6% til 6,8%, og verða miðal seinkingar tveir tímar styttri.



Ad. 2. Møguleiki er eisini fyri at leingja vøllin við 200 m, soleiðis at vøllurin verður 1450 m. Átlandi verður vøllurin longdur 120 m móti vatninum og 80 m móti Sörvági. Samlaður kostnaður fyri at leingja vøllin, umframt fløgurnar nevndar eru omanfyri er 166 mió. kr.

Fløgan gagnar flogferðsluni, tí fløgfor tessvegna kunnu lastast tyngri (farmur, ferðafólk, brennievni),

og fleiri ymisk sløg av flogfórum kunnu nýta vøllin, sum ikki kunnu nýta hann nú, tí hann er ov stuttur. Samfelagsbúskaparliga fer flogferðslan av kasta meira av sær.

Statens Luftfartsvæsen vísti í 1988⁸ á, at verður vøllurin longdur við 200 m til 1450 m, so kunnu hesi fløgfor nýta hann optimalt: Fokker F-50, British Aerospace BAe 146-200, Boeing 737-200 Maerk útgaða,

Boeing 737-300, serliga á rutuni Føroyar–Keypmannahavn, tí til ber at lenda við maksimalari vekt. Samstundis verður møgulegt at byrja við maksimalum ferðafólkatali, farmi og brennievni í tann mun, tørvur er á tí sambært royndum á økinum, og møguleiki verður fyri at flúgva beinleiðis úr Føroyum til Skandinavia, Norður-týsklands, Onglands og Íslands. Vil ein rökka ferða-

málum longri burturi beinleiðis, so nýðist ein at minka farma og ferðafólkavektina og í staðin økja brennievnið.

Verður vøllurin longdur til 1800 m, verður møgulegt at flúgva beinleiðis til støran part av Miðevropa við maksimalt lastaðum flogfórum.

3.3. Seinna frágreiðingin (kanningin) frá 1997

Landsstýrismaðurin og danski ferðslumálaráðharrin umrøddu omanfyri nevndu frágreiðing á fundi 18. apríl 1997. Teir vóru samdir um at kanna møguleikan fyri fløgu í glíðibreyt v.m. nærri, áðrenn møguliga endaliga avgerð varð tikin í málinum. Statens Luftfartsvæsen varð í hesum sambandi biðið um fáa til vega og royndarkoyra glíðibreytarútbúnað á flogvøllinum, fyri at siggja hvussu slík skipan roynist í roynd og veru.

Niðurstøðan av kanningini varð, at glíðibreytin virkar sum hon skal á flogvøllinum. Tískil kann verða skilgott at nýta pening til endamálið, fyri at betra reglusemið á flogvøllinum.

3.4. Viðmerkingar frá flogfeløgnum

Atlantic Airways, Maersk Air og Icelandair vóru spurð í sambandi við fyrru frágreiðingina. Feløgini eru samd um, at tað ikki er átroðkandi tørvur á at leingja vøllin, men at tað tó er ynskilegt at hann verður longdur, fyri at betra trygging á flogvøllinum. Feløgini eru eisini samd um at í minsta lagi glíðibreytarútbúnaður v.m. eigur at fáast til vega.

Undirritaði hevur heitt á Finnogi Niclasen, stjóra á Vága Floghavn (SLV), og á Magna Arge, stjóra á Atlantic Airways, um viðmerkingar teirra til frágreiðingarnar.

Finnogi Niclasen metir at skilabesta loysn er at leingja vøllin, heldur enn bert at gera fløgu í glíðibreyt v.m., tí verður glíðibreyt sett upp »áðrenn vøllurin er longdur«, verður kostnaðarmikið, helst fleiri milliónir kr. og strevið seinri at flyta gjørdar innstallatiónir o.a. Finnogi minnr landsstýrið samstundis á, at tólini, sum vóru nýtt til at royndarkoyra glíðibreytina, framvegis eru á goymslu á flogvøllinum fram til 1. mai í ár. Er støða ikki tikin til hvat skal henda á økinum áðrenn henda dag, verða tólini send av landinum aftur.

Finnogi Niclasen⁹, stjóri á Vága Floghavn viðmerkir eisini, at altjóða gákið er, at ein ikki byggir stórar vallir longur. Tilfarið á flogfórum verður leittari og leittari, og »start – off« vektin verður

