

Airport 19

ÍLEGGJARARNIR EIGA SEINSTA ORÐIÐ

UM AIRPORT 19 BARA ER EIN ØRVITISVERKÆTLAN, SUM IKKI KANN GJØGNUMFØRAST, ELLA EITT GOTT HUGSKOT OG EIN GÓÐ INVESTERING, TAÐ ERU ÍLEGGJARARNIR BESTIR TIL AT META UM, HELDUR MAGNI LAKSÁFOSS, BÚSKAPARFRØÐINGUR. HANN HELDUR ALS IKKI, AT PRÍSURIN FYRI HVØRT BYGGISTIGIÐ ER SO RÆÐANDI, AT HANN EINSAMALLUR ER NØKUR FORÐING

Ingolf S. Olsen – PRESS

Um stigtakararnir til Airport 19 fáa vinnuna at trúgva upp á, at hon kann skapa fylgivinnur og økja flutningin so nógv, at íleggjararnir tora at seta pening í verkætlanina, ja so kann hon eisini realiserast. Hetta er ein sera einfaldur máti at seta tingini uppá, og sjálvandi eru nógv onnur atlit at taka, men grundleggjandi er tað væl soleiðis, tað hongur saman.

Tað sigur Magni Laksáfoss, búskaparfrøðingur og fyrrverandi figgjarmálaráðharri, sum tó leggur dent á, at hann øgiliga illa dugir ítøkiliga at meta um stórfingnu verkætlanina, tí hon er so serlig.

– Tað er jú nærum ógjøriligt at meta um, hvønn týdning ein sovørðin byggiverkætlan fær, og hvørjar móguleikar, hon kastar av sær, fyrr enn hon er gjørd. Men tað er ein sannroynd, at kost-nyttu kanningar av stórum byggiverkætlanum í infrakervinum typiskt geva eitt negativt úrslit, tí tað er so nógv lættari at fáa eyga á tað, sum peikar skeivan veg, heldur enn tær positivu avleiðingarnar og positivu ávirkanina, sum ein slík verkætlan fær, sigur hann.

TORFØRT AT SPÁA

Sum dømi vísir Magni Laksáfoss á, at danska Stórabeltsbrúgvín av álvara kom til sín rætt sum ein týdningarmikil flutningsruta, tá Oyrasundsbrúgvín varð bygd fleiri ár seinni.



Magni Laksáfoss, búskaparfrøðingur og fyrrverandi figgjarmálaráðharri, er sjálvur íverkseti og rekur orkufyrirøkuna Vitorka saman við øðrum, og hann ræðist ikki høgt hugflog og stórar ætlanir, tó at tær við fyrsta eygnabrái kunnu tykjast sum reinar fantasiverkætlanir. Men tað eru íleggjararnir, sum í seinasta enda mugu gera av, um Airport 19 er ein verkætlan, sum kann verða lív lagað, staðfestir hann.



Jóannes Petersen, arkitektur, er heilin aftanfyri Airport 19-verkætlanina

– Men Oyrasundsbrúgvín var neyvan við í roknistykkinum, tá kost-nyttu útrokningarnar vóru gjørdar fyri Stórabeltsbrúnna. Og her heima fara vit helst eisini at siggja, at Norðoyatunnin kemur enn betur til sín rætt, tá Skálafjarðartunnin er komin. Á sama hátt er tað sera torført nú at siga, hvat móguliga hendir seinni, sum kann stuðla undir eina verkætlan sum Airport 19, og hon kann eisini sjálf fara at elva til samferðslubroytingar, sum eisini verða til gagns fyri hana sjálva, sigur Magni Laksáfoss.

TOLANDI PRÍSUR

Airport 19 er hugsað í trimum byggistigum, har fyrsta byggistig er ein 3.300 metrar langur flogvøllur og ein 5000 fermetrar stórir terminalur. Hetta byggistigið er mett at kosta 2,4 milliardir krónur. Til samanberingar metti Landsverk í 2010, at ein 2.700 metrar langur flogvøllur á Glyvursnesi fer at kosta 1,7 milliardir krónur, og tá er terminalur ikki við í prísinum.

– Sæð í tí ljósinum haldi eg als ikki, at prísurin ljóðar so ræðandi, men stóri spurningurin er kortini, um tørvur yvirhøvur er á einum stórum altjóða flogvølli afturat verandi vølli í Vágum. Tí er mín fyrsta hugsan, at um privatir íleggjarar hava hug at fara undir eina slíka verkætlan, so lat teir. Og vísir tað seg so, at teir vilja hava tað almenna við við nøkrum milliðnum krónum um árið, so má Løgting og landsstýri meta um, í hvørt ein slík iløga er ein skilagóð samfelagslig iløga. Er svarið ja, skal tað almenna sjálvsagt eisini vera við, sigur Magni Laksáfoss.

FLÚGVA TIL LONDON

Áðra staðir her á síðunum vísa bæði stjórin á Bakkafrost og á Faroe Origin á, at tað viðvíkjandi loftvegis flutningi av alifiski og feskfiski hevur stóri týdning at hava gott sjóvegis samband við víttgreinaða altjóða loftferðslunetið í Stórabretlandi enn at kunna flúgva fiskin beinleiðis úr Føroyum. Men Magni Laksáfoss ivast í hesum argumentunum, tí eisini hjá teimum kann tað vera trupult at meta um móguleikarnar 10-15 ár fram í tíðina.



– Eg skilji væl, at tað ikki loysir seg at fylla ein jumbojet við laks og senda hann til New York, um keypararnir eru spjaddir um alt USA, men tað er móguligt, at onkur onnur loysn gevur meining, til dømis at sent jumbojettin til London og síðani umskipað fiskin í fleiri onnur flogfær, ið flúgva til ymiskar destinasjónir í USA. Sum tað gongur fyri seg nú, skal fiskurin, ið verður fluttur sjóvegis, væl sagtans transporterast við bilum frá til dømis havnabýnum Immingham og til Heathrow-flogvøllin í London, sigur hann.

Magni Laksáfoss heldur eisini, at ein verkætlan sum Airport 19 móguliga kann skunda undir eina menning av ferðavinnuni, tí regulariteturin sambært stigtakarunum verður 100 prosent, og ongar avmarkingar vera fyri støddini á flogferunum, ið kunnu lenda á flogoygni og fara avstað aftur.

– Hetta dugir onkur við stórri vitan um ferðavinnuna tó betri at siga nakað um, sigur Magni Laksáfoss.

– Samanumtikið er stóri spurningurin, sum er so sera torførur at svara, um allir fyrimunirnir samanlagt eru nógv stórir til, at teir kunnu brúkast sum grundgeving fyri yvirhøvur at fremja verkætlanina. Og tað er hetta, sum íleggjararnir í seinasta enda mugu svara upp á, sigur Magni Laksáfoss.



FLOGOYGGIN

- Tað er Jóannes Petersen arkitektkur, sum eigur hugskotið til Airport 19 – flogoyinna, ið sambært hugsaðu verkætlanini skal byggjast omaná Flesjarnar í Tangafirði millum syðra part av Eysturoynni og Streymoyinna. Talið 19 merkir, at flogoyggin, um hon verður til veruleika, verður hin 19. oyggin í Føroyum.
- Eftir ætlanini hjá Jóannesi Petersen skal Skálafjarðartunnin, sum Løgtingið longu hevur samtykt at byggja, knýstast beinleiðis í flogoyinna. Flogoyggin sjálf skal umfata eina floghavn við krossbreyt við tveimum flogbreytum á ávikavist 3,3 kilometrar og 2,5 kilometrar umframt terminal og skipshavn.
- Samanlagt er Airport 19 mett at kosta 5,6 milliardir krónur at byggja, men verkætlanin er bytt upp í trý í byggistig.
- Fyrsta byggistig er mett at kosta 2,4 milliardir krónur og fevnir um longru flogbreytina á 3300 metrar, ein terminal á 5000 fermetrar við tilhoyrandi parkeringsøki, tunnilsuppkoyring og brimgarð.
- Annað byggistig er mett at kosta 2,0 milliardir krónur og fevnir um styttrú flogbreytina á 2500 metrar, stórri terminal, 10.000 fermetrar afturat til parkeringsøki, verkstaðbygning, byrjan upp á havnabygging og ein stórri brimgarð.
- Triðja byggistig er mett til 1,2 milliardir krónur og fevnir um stórri havnarbygging, stórri terminal, stórri verkstaðbygging og stórri parkeringsøki.
- Byggistigini eru trý, men fyrsta stigið hjá Jóannesi Petersen verður nú at finna privatar íleggjarar, áðrenn hann yvirhøvur fer at gera sær tankar um at biðja landið um at koma við einum figgjarligum ikasti. Tó fer hann at biðja landsstýrið um eina prinsipiella tilsøgn um at sleppa at brúka økið við Flesjarnar til ætlaða endamálið.
- Jóannes Petersen, stigtakari, hevur knýtt eitt toyml afturat sær í sambandi við verkætlanina. Í hesum toyminum eru arkitektarnir Albert Isfeld og Gudmund Hansen, Rúni Højgaard, flogskipari, Rói Højgaard, simulering FDS, Preben Hansen, verkfrøðingur og Sonne Smith, journalistur.