

KJAK

Kavarudding er altíð ein avbjóðing

Tað fall mær fyri bróstið, tá eg mikudagin á in.fo las eina grein, har stjórin fyri IR Lastbilar finst at kavaruddingini hjá Landsverki. Her ákærði hann menninar, sum nærum seta lívið í veð í upp til 16 tímar um samdøgrið, ikki røkja sítt arbeiði nóg væl. Sum stjóri fyri stovnin má eg tala at og staðiliga vísa aftur slíkum ógrundaðum skuldsetingum.



Evald Kjølbro
stjóri, Landsverk

Ístaðin fyri at siga sum er, at fyrítøka hansara og privata vinnan annars hava í hyggju at yvirtaka kavaruddingina og aðrar uppgávur frá Landsverki, so slær stjórin fyri IR Lastbilar langt undir beltið við at ákæra okkara royndu og dugnaligu maskinførarar fyri ikki at røkja sítt arbeiði nóg væl. Ein pástandur, sum eg staðiliga má vísa aftur, tí hesin einki hald hevur í veruleikanum.

Stjórin fyri IR Lastbilar átti ístaðin at róst hesum monnum fyri teirra stóra og framúr góða arbeiði, sum teir leggja fyri dagin, so landsvegakervið er opið fyri ferðslu og trygt at koyra eftir hjá bæði IR Lastbílum eins

væl og hjá okkum øðrum. Ikki einans rudda teir kavan burtur, men sleipa eisini bilar leysar, ið hava rent seg fastar, tí bæði veður og koyrilíkindi eru so vánalig. Ein uppgáva, sum ikki er teimum áløgd.

Landsverk gjørdi í 2008 eina nøgdsemiskanning, har royndu maskinførararnir vóru róstir fyri teirra álítandi arbeiði í sambandi við kavaruddingina.

Stjórin fyri IR Lastbilar sigur seg ikki ivast í, at privatar fyrítøkur høvdu loyst uppgávuna betri enn arbeiðsfólkið á Landsverki. Hann vísir á, at aðrastaðni eru slíkar uppgávur veittar út til privatar fyrítøkur at umsita og reka.

Tilvitað ella ikki, so gloymir hann í hesum sambandi at vísa á, at royndirnar við slíkum útveitingum eru ógvuliga misjavnar og í fleiri førum beinleiðis miseydnaðar, júst tí, at tænanast er broytt til tað verra. Tað finnst nógv dømir – eitt nú í Danmark - har kommunur fyrst hava veitt uppgávuna út og síðani tikið hana inn aftur. Antin tí, uppgávan ikki verður røkt nøktandi, ella gjørdist ov dýr. Hetta vísir

júst, at privatu fyrítøkurnar ikki altíð hava megnað at loyst hesa krevjandi uppgávu eins væl og kommunurnar sjálvar. Ikki minst vegna vantandi smidleika og høgan kostnað, har útjaðarin oftani verður sleptur upp á fjall.

Virksemið nógv effektiviserað seinastu árin

Landsverk hevur seinnu árin umskipað og effektiviserað vetrarhaldið, soleiðis at borgarin merkir minst møguligt til ta støðugt minkandi játtanina til rakstur av vegakervinum, herundir kavarudding. Skipað er soleiðis fyri, at mest møguligt fæst burtur úr hvørjari krónu í játtanini. Eitt nú eru tað somu menn, ið rudda kava, sum taka sær av øðrum viðlíkahaldsuppgávum restina av árinum, tá eingin kavi ella frost er. Somuleiðis eru hesir menn ein partur av lands-tilbúgvingini. Fleiri økir eru sostatt samantvinnaði og tongd hvør at øðrum.

Ein annar fyrimunur við at hava eitt nú kavarudding liggjandi sum eina uppgávu hjá Landsverki er, at stovnurin umsitur og rekur 26 veðurstøðir, ið skráseta veður og koyrilíkindi kring alt landið.



Hetta merkir, at tað loypandi verður kunnað á heimasíðuni um støðuna, eins væl og ígjøgnum fjølmiðlarnar. Serliga tá veðrið er ivasamt og koyrilíkindini hareftir. Viðmerkjast skal, at tað vanliga ganga nógv ár ímillum, at líkindini eru so vánalig, sum tey vóru hesar báðar ferðirnar um miðjan januar og um mánaðarskiptið, og tí var avbjóðingin óvanliga stór í hesum førum.

Ein onnur stór og avgerandi styrki er, at verandi skipan er sera smidlig, tí

Landsverk hevur fleiri arbeiðsstøðir kring landið, har fólk og maskinur eru knýtt at. Sostatt er skjótt at rykkja út allastaðni, eisini í útjaðaranum.

Tá veðurstøðirnar vísa, at líkindini eru ivasom, eru menninir skjótir úti við maskinum og bilum at grava ella salta. Ikki einans eru synergifyrimunirnir stórir við eini slíkari heildarskipan, men fyrst og fremst skapar hetta størst møguligan tryggleika fyri bilførarar og onnur ferðandi.

Stjórin á IR Lastbilar hevur tí einki grundarlag fyri at halda uppá, at kavaruddingin ikki virkar nóg væl. Hinvegin avspeglar tænanastan sjálvandi játtanina, ið er til taks, og sum stovnurin hevur skyldu til at halda seg innanfyri. Tað er einki at ivast í, at var játtanin so og so nógv størri, hevði tænanast verið upp aftur betri. Óansæð, um tað er Landsverk ella onkur annar veitari, sum hevur uppgávuna um hendi.

Havnagerð á Skansabryggju



Jógvan Arge
Tjóðveldi í
Tórshavnar býráð

1. Hetta er eitt ivasamt projekt. Byggjætlanin er ikki nágreiniliga hildin upp ímóti øðrum møguleikum í Tórshavnar kommunu. Her er bara við eini handakeipu avgjørt, at bryggjan skal útbýggjast á Skansabryggjun og Eystara havnaøki. Afturíð er hefur Tjóðveldi skotið upp ítøkiligar at

kanna umstøðurnar fyri eini góðshavn aðrastaðni í okkara stóru kommunu. Sund er nevnt, men kanningar kunna eins væl eisini verða gjørdar á Gulanum millum Glyvursnes og Argir og á Kollafirði, har møguleikarnir eru fleiri.

2. Staðsetingin framman fyri Skansan er meir enn ivasom. Tað er onki minni enn at bjóða náttúruni og umhvørvinum av á fleiri hermótum at leggja eina nýggja bingjubryggju út í streymasjógvin í Nólsoyarfirði og brimið Yviri við Strond. Hetta krevur, at bygt verður út á sjógv framman fyri býarins varðtekni, Skansanum. Krevur eisini eina nýggja farleið úti í briminum framvið Eik, Advokatunum og Bústøðum yvir á

Eystfallsker. Tit skuldu sæð brimið, ið har breyt í ódnaveðrinum farna vikuskifti, tá veginur við Strond varð stongur av brimi, sum skolaði grót og tonglar heilt niðan á vegin.

3. Vit bera miklan ótta fyri, at kostnaðurin fyri hesa havnarbygging kann ryggbróta Tórshavnar kommunu. Nú ein ófullfíggað byggiskrá hevur sæð dagsins ljós, er kostnaðurin settur til 450 mió kr, men tá er hann lágt settur og minni enn so allar kanningar gjørdar. Hann verður mangt slíkt upp á tann eina dag. T.d. eru hvørki bátahavnin ella bygningar við í kostnaðarmetingini.

4. Tórshavnar havn er ikki før fyri sjálv at leggja allar hesar pengar út úr

kassanum. Hon noyðist at læna meginpartin, nakrar 100 mió kr, til hetta stórarbeiði, sum partú skal gerast í einum høggi eftir hálvumtriðja ári. Slík lán telja við í kommunuskuldini og fara at gera sítt til, at Havnin rakar íløguloftið, sum vit eru fjart frá í dag. Gjarðað verður út við risamøguleikum, sum skula standa havnini í boði, tá liðugt er, men hetta er ikki annað enn pippfuglar á takinum.

5. Grundin til núverandi havnaprojektið er, at ov lítið pláss er til bæði ferðamannamóttøku og góðsavgreiðslu á havnarlagnum. Tí skal byggjast út í stórum. Hetta kann fult so væl og betri loysast á annan hátt. Í okkara uppskoti, sum fall

í býráðnum, varð mælt til at kanna aðrar møguleikar, áðrenn farið varð yvir hals og herðar at brúka pening til eina havnarútbygging, sum landsins býarskipanarnevnd ikki hevur heimilað enn. Viðari útbýggingarmøguleikar eru so at byrgir alla brimstondina av niðan við Strond.

6. Fløkjan av bæði góðshavn og ferðamannahavn á Eystara havnaøki verður ikki frægari av hesi ætlan. Góðsflutningurin til havnina verður ætlandi nógv størri, enn hann hevur verið, og tað elvir til nógv størri og tættari tunga ferðslu. Meginparturin av ferðsluni til og frá havnarlagnum má fara eftir ringvegnum. Eru ferðslupropparnir

ringir í dag, verða teir hvaðna verri eftir útbýggingina.

7. Sjálvandi skulu vit hava góð havnarviðurskiptini í sjálvum høvuðsstaðnum í miðjum Norðuratlants-havi. Alt annað er ónáttúrligt og skeivt. Men heldur enn at ovtaka seg við einum stórleikaprojekti, eigur í álvara at verða hugt at hinum møguleikum í Tórshavnar kommunu. Verður góðshavn bygd aðrastaðni, enn her er ætlað, við góðum veg- og tunnilssambandi í allar ættir, vinna vit meira fyri minni. Og Tórshavnar havn kann rættiliga leggja seg eftir at tæna og menna innanoyggja og altjóða ferðafólkavinnu í býarins hjarta. Tað er jú eitt hjartamál í dag.