



Landsplanur



TINGHELLUKRONIKK
Finnur Johansen
Tórshavn 8. november 2005

Í Tinghellukronikkinum í dag hugleiðir Finnur Johansen, fyrrverandi samferðslustjóri, um landsplanir á samferðsluøkinum

Samferðslan, kommunikation, hevur alstóran týðning fyri vinnulívið og trivnaðin í landinum, og er tað tí avgerandi at hava eina ætlan fyri hvussu samferðslan skal vera skipað. Í Tinghellukronikkini í Sosialinum 22. oktober 2005 harmast Tummas Arabo, fyrrverandi samferðslustjóri, um, at við ikki hava ein landsplan fyri samferðsluna í Føroyum.

Tá tað í greinini, sum einastu ítøkiligu ætlan, verður víst á at Atli Dam, fyrrverandi lögmaður, í 1974 lat gera eina samferðslufrágreiðing við eini ætlan um hvussu samferðslan kundi verða skipað í framtíðini, skal verða víst á bóklingin “Føroyar nú og komandi” frá 1970.

Í bóklinginum, har eg sjálvur var ein av hövundunum, er eitt kapitil, ið eitur “Flutningur og samferðsla”, og har verður víst á hvussu ein landsplanur fyri samferðsluna kann vera. Hesin planur víkir ikki nógv frá planinum hjá Atla Dam, vælsaktans av teirri einföldu orsök, at hann neyvan kann verða gjørdur stórt óðrvísi. Atli Dam var eisini útbúgvinn verkfrøðingur, og hevði sum so tær neyðugu fyrtreytirnar fyri at gera ein landsplan.

Annars kann vera víst á, at tað eisini eru eldri landsplanir, eitt nú gjørdi fyrrverandi býarverkfrøðingur í Havn, Vøgg Guttesen, ein landsplan sum part av seruppgávu síni, og ein uppافتur eldri planur er, sum ein bólkur av lesandi á Kunstakademiet í København gjørdi.

Fyrrverandi planleggingarstjórin í København, Kaj Lemberg, gjørdi í 1949 og eftir tað, meðan hann var fulltrúi hjá Ríkisumboðnum eisini ein landsplan. Hesin planur, sum fyrrverandi danski statsministerin

Viggo Kampmann eisini átti sín part í, var um útbyggingina, ella moderniseringina, av Føroyum, elektrificeringina, SEV, heilsuverkið, vegir og havnir o.s.f.

Brot úr landsplaninum fyri samferðsluna frá 1970

Verður samfelagsstrukstururin óbroyttur, verður samferðslan at skipa so, at vit fáa eina samferðsluleið av Eiði til Sumbiar og eina úr Mykinesi til Hattarvíkar. Fram við hesum leiðum kundu vit so bygt upp effektiv framleiðslu- og flutningstól, men hetta hevði borið við sær, at tey, sum búðu avsiðis, ikki fingi lut í teimum hentleikum, sum eitt størri býarsamfelag hevur.

Ein decentralisering, t.v.s. at fólk, arbeidsplass og hentleikar skulu býast javnt út til allar bygdir, hevði kravt stórar iløgur.

Ein triðja loysn er recentralisering, har landið verður býtt sundur í náttúrligar eindir. Ein samanrenning verður tá í høvuðsplassunum í hvørjum landsparti, og hetta hevði avmarkað ta stóru tilflytingina, sum hevur verið til Havnar seinastu árin. Bygdirnar høvdu tá fingið lut í hentleikunum, treytað av at samferðslan var í lagi. Eindirnar eru: Suðuroyggin, Sandoyggin, Vágar, Suðurstreymoy, Sundalagið saman við Norðstreymoy og norðara parti av Eysturoynni, Skálafjørðurin saman við eystara parti av Eysturoynni. Norðoyggjar høvdu verið eitt øki fyri seg.

Nýggjur høvuðsvegur verður gjørdur úr Havn niðan á Sund, haðani inn í Kaldbakshotn, í bergholi til Oyrareingir, eftir brúgv um Streymin, í bergholi av Oyrabakka inn millum Fjarða, haðani til Gøtu, í bergholi til Lørvíkar og við ferjusambandi til Klaksvíkar. Úr Klaksvík gongur vegurin sum nú gjøgnum bergholini til Norðdepil, eftir brúgv um Hvannasund og haðani til Viðareiðis. Vegasambandið úr Klaksvík til Kunoyar verður gjørt við at tippa Haraldsund.

Vegurin vestureftir verður úr Kollfjarðardali fram um Leynavatn í bergholi yvir í Heygadal til Vestmannar. Haðani verður fergusamband til Oyrargjóg, og vegurin til Sørvágs sum nú. Vegurin kann eisini ganga um Leynar, norður um Kvívík til ein fergubakka norðan fyri Gjáirnar, og verður so ferga haðani yvir á Oyrargjóg.

Sambandið við Sandoyinna verður at leggja um Kirkjubø. Vegurin til Kirkjubøar verður gjørdur í bergholi undir Kirkjubøreyni úr Havnardali ella av Glyvursnesi. Fergusamband verður so úr Kirkjubø til Skopunar.

Suðuroyggin fær samband við

Havnina við fergu. Fergurnar skulu kunna taka alla akandi ferðslu, og akførini koyra sjálvi umborð og í land.

Vestmannasundstunnil

Ein tunnil undir Vestmannasundi var ikki við í teirri útgávuni av samferðsluplaninum fyri alt landið, sum varð givin út á bóklinginum frá 1970, men longu meira enn tíggju ár frammanundan, tá Hvalbiartunnilin og Norðoyar tunnlarnir vóru í umbúna, var eisini arbeitt við tunnli undir Vestmannasundi.

Sum ungur verkfrøðingur var eg í 1959 við til at byggja elektricitetsverkini hjá SEV í Vestmanna. Tá sigldi Ólavur um Vestmannasund við posti, ferðafólki og farmi, ikki á Oyrargjóg, men á Fútaklett og Slætanes. Tær vannlukkur, sum vóru hendar í sambandi við hesa sigling, fekk ein at hugsa, at hetta mátti kunna verða gjørt lættari og betri, minni ótespiligt og ikki minst tryggari bæði fyri manning, ferðafólk og farm.

Í fjøllini uttanum Vestmanna skutu vit tunnlar at veita vatn ígjøgnum, og tað mátti eisini borið til at gjørt eitt hol til bilar millum Streymoyinna og Vágoynna, hóast tað var undir sjónum, undirsjóartunnlar vóru gjørdir fyrr. Kanningar vórðu gjørdar av landslagnum og tilfarinum undir sundinum, umframt at uppskot til tunnlar vóru gjørd, men hesi hugskot vóru tikin burtúr tá bókin varð redigerað. Bókin skuldi vera seriøs, og hildið varð ikki, at tíðin enn var komin, til so radikalar ætlanir.

Suðuroyarsambandið um Sandoyinna

Líkt er til at tað harmar Tummas Arabo, at tað frá lokali síðu, t.v.s. úr Suðuroynni ongatið hevur veriðroynt at fingið eina farleið millum Suðuroynna og Havnina um Sandoyinna. At suðringar ikki hava lagt í hesa farleið er væl skiljandi, tí tá tú ert komin á Sand, ert tú komin norður um Skálahøvda. Um siglt varð beinleiðis, er hálvur tími eftir á Havnina.

Hevði verið Siglt á Sand, høvdu í minsta lagi gingið einir tveir tímar, frá tí tú fert á land á Sandi, til tú ert í Havn. Eisini er vandi fyri, at bussar ikki eru á Sandi til allar suðringarnar, og tá tú kemur til Skopunar, so svølgir Teistin ikki.

Stuttan siglingartein

At fólk vilja sigla stytstu leið, er ikki nakað nýtt. Í hugaheimi ferðafólksins er ferðingatiðin, tann tíð tey sigla. Eg minnst fyri einum fjøruti árum síðani, tá eg á einum av mínum mongu



suðuroyarferðunum kom í prátt við Danbjørg, sum í eitt mannaminni var tingmaður fyri Suðuroynna. Hetta var í sextíárunum, stutt eftir at tann Smyril, sum var smíðaður á Tórshavnar Skipasmiðju, varð farin í sigling. Tá prátið kom inn á hvaðar nýggi Smyril skuldi sigla, segði Danbjørg, at stóð tað til hansara, skuldi hann ongatið sigla longur enn á Sandvík.

Tey umleið fimm árin sum samferðslustjóri, minnst eg, at fólk úr Eysturoynni, og sum so eisini úr Norðoyum, roknaðu ferðingatiðina, tey trý korterini tað tók at sigla av Toftum til Havnar. Tíðin, eitt nú, av Viðareiði til Klaksvíkar, um Leirvíksfjørð og út á Toftir, varð ikki roknað uppí. Sjálvt strandingar roknaðu ikki korterið, av Strondum yvir á Toftir uppí.

Søgulig leið

Fyri at koma aftur til suðuroyarleiðina, so var hon fyrr um Sandoyinna, men tað var tá gingið varð millum bygdir og róð var um fjarðir og sund. Fleiri ferðir í nýggjari tíð hevur verið talað um hesa leiðina til Suðuroyar, men hon fór í søguna á vári í 1975, tá hesin Smyril, sum nú gavst, kom til landið og fór at sigla millum Suðuroynna og Havnina.

Sum viðurskiftini eru siglir Smyril beinleiðis á Havnina, og ongastaðni inn á veginum. Fyrr enn koyrandi er av Sandi til Havnar, er ein suðuroyarleið um Sandoyinna neyvan hugsandi, men tað krevur risastórar iløgur. Verður farið undir tunnil undir Skopunarfirði, er tað neyvan fyri sandoyingar, hann verður gjørdur, tí illa er hugsandi, at ein iløga fyri eina milliard verður gjørd til tey fáu folkini, sum bógva í Sandoyinni.

Vegir havnir og tunnlar

Enn er ikki komið meira enn hálva leið til Suðuroyar, har skulu verða gjørd nýggj havnaanlegg við verjugarðum og ferjubakkum bæði heimi á Sandi og í Sandvík, tveimum brimplássum. Eisini skulu vit hava nýggjan veg við nýggjum tunnillum úr Trongsvági

til Sandvíkar. Verður siglt millum Drelnes og Sand, vera anleggsútreiðslurnar minni, men strekkið er longri, og tí verður frekvensurin, títtleikin, ikki so stóur. Ikki er vist, at hetta ger so nógv, tí tríggar ferðir um dagin, ella kansk fyri ferðir, man vera nóg mikið enn.

Nýggi Smyril

Støddin á skipinum, ið skal røkja suðuroyarsiglingina, verður ikki ásett eftir nøgdini, sum skal flytast, men eftir farvatninum, skipið skal sigla. Har sleppa vit ikki við minni skip enn tann Smyril, sum júst er givin at sigla, og sum annars var rókiliga stóur og sigldi ivaleysaskjótt til at flyta alt, sum skal flytast millum Suðuroynna og Havnina, fleiri ferðir um dagin, men hann er gamal, og neyðugt var við nýggjum skipi. Ikki tí, nýggi Smyril er eitt vælaskip bæði so og so, men vit kundu spart nógv, um bygt varð eftir tørvinum.

Framtíðar iløgur

Málið er væl, at tað verður koyrandi til Suðuroyar, og stuttligt hevði verið at uppliva tað, men hugsa vit um tær stórar iløgur, sum seinastu árin eru gjørdar í samferðslukervið í samband við Suðuroynna og Sandoyinna, skal tað ganga væl figgarliga í Føroyum.

Íløgurnar í nýggjan Smyril, ferjubakkar við Tvørafjørð, tunnil millum Hov og Øravík og tunnilin til Sumbiara mugu tátta væl í milliardina. Eitt gott vegasamband til Hvalbiara, Sandvíkar og Fomjins er væl eisini ynnskjandi.

Íløgurnar í nýggja Teistan, havn á Gomlurætt, nýggjan veg til Havnar og umbyggingar av Gomlurætt og havnina í Skopun, munnu hava verið einar trihundra milliónir, um tað røkkur, og tá er betri vegasamband til Dals eftir.

Ikki eitt øvugt orð um hesar iløgur, tað ræður um at gera tað liviligt hjá øllum í landinum, men ikki er óhugsandi at aðrar iløgur verða gjørdar fyrst, áðrenn fleiri iløgur verða gjørdar í samferðslukervið í Suðuroynni og Sandoyinni.