VIÐMERKINGAR

Klaksvíkingar siga NOY!

JÓHAN CHRISTIANSEN
Leirvík

Klaksvíkingar siga NOY, men hava teir sæð tekningarnar?

Tað kundi verið áhugavert at fingið eina atkvøðugreiðslu um tað á heimasíðuni hjá Norðlýsinum.

Nú stórur partur av føroyingum hava eina meining um hvussu ein farleið um Leirvík skal síggja út, og hvat er best fyri Leirvík, er tað skelkandi at hoyra, hvussu lítið fólk vita um tær farleiðir sum eru stungnar út í kortið.

Tilmæli frá Bjarna Djurholm og Landsverk: ***"Vegur ovaliga í bygdini – Niðanfyri Bygdarhúsið"***

Tekningar og myndir eru frá heimasíðuni hjá Landsverk. www.landsverk.fo (har er møguligt at siggja allar myndirnar av øllum vegaloysnunum)

Tann norðari parturin av vegnum (tað er tann parturin ið er longst frá) er sera illa lýstur við myndum. Men tað er ikki av tilvild. Norðara part av vegnum vil man helst ikki tosa um frá landsmyndugleikunum. Vegurin liggur kloss uppí sethúsini har, samstundis sum hann hevur eitt hall uppá 75 ‰. Tað er sama hall sum er niðan á Gøtueiði.

Tey nærmastu sethúsini liggja bert uml. 20 metrar frá vegnum (tey eru ikki við á nakrari mynd).

Vegurin verður lagdur so høgt, tí so kann Leirvíkar kommuna ikki gera íbindingar í vegin.

Hvat siga uttanveltaðir serfrøðingar?

Eitt er at vit sita og royna at sannføra hvønn annan, um hvat er besta farleiðin. Men hvat siga **uttanveltaðir serfrøðingar?**

Leirvíkar kommuna bæð longu á summri 2002 um eina kanning av einum tílíkum vegi. Nakað sum ongin annar landsmyndugleiki enn tann dag í dag hevur gjørt.

Av tí at Rambøll Nyvig hevur gjørt nógv líknandi arbeiðir í Føroyum, var heitt á teir um at gera kanningina.

Teirra meting av vegnum omanfyri bygdina er m.a.:

For det første vil vejens klassifikation som hovedlandevej medføre et ubebyggelig transportkorridor på 25 meter på hver side af vejmidte. Herved forsvinder en del af muligheden for bebyggelse på B6, B7 og B8. Tillige vil vejens linieføring komme meget tæt på en allerede planlagt bebyggelse B1, der er planlægt som tæt-lav – dvs. rækkehuse i to planer. Salgbarheden af grunde og huse tæt på en hovedlandevej vil være meget lav specielt i denne del af Færøerne, hvor stilheden er en særlig kvalitet. I store byer som Torshavn vil man acceptere et langt højere støjniveau, fordi det hører med til at bo i en storby og man kender vilkårene. En placering af hovedlandevejen i terræn - forslag 5 - vil skønsmæssigt reducere restrummeligheden med 30-40%.

En hovedlandevej placeret i terræn på dette sted vil virke som en alvorlig barriere for sammenhængen mellem de øvre bydele og den nedre by. For det første kan der højest tilsluttes én vej mellem de to rundkørsler. For det andet kan det store terrænspring ikke overvindes med passende vejføringer. Vejene fra de øvre bydele vil enten blive meget stejle, påvirke byggefelterne uheldigt eller skulle føres over hovedlandevejen, hvilket visuelt er en meget dårlig løsning samtidig med at vejen alligevel vil bliver meget stejl.

Det vil således være forbundet med ekstraordinære omkostninger, geografiske byudviklingsmæssige begrænsninger og miljøgener at placere vejen i terræn. Hvis restrummeligheden reduceres med 30% reduceres antallet af boliger med ca. 130 svarende. Tilsvarende reduceres Kommunens skatteindtægter permanent med skatteværdien af indkomsterne fra 1,5 lønmodtager pr. bolig pr. år.

Um nøgd av ferðsluni sigur Rambøll Nyvig:

Trafikken gennem tunnelen til Klaksvik/Nordoyar (6.000 indb.) vil være afhængig af tunnelafgiften, som samtidig vil være afhængig af trafikken og tilbagebetalingstiden. På grund af Klaksviks store betydning og den direkte tunneltilslutning til et opland på 30.000 indb. Vurderes trafikken i tunnelen at kunne blive 3-4.000 biler pr døgn. Med denne trafik vil tunnelafgiften kunne holdes på kr. 50 pr. passage eller derunder. En afgift af denne størrelse er lavere end dagens færgetakst. Takstens trafikdæmpende effekt vil formentlig opvejes af tidsgevinsten den korte rejsetid samt ikke at være afhængig af de relativt få færgeafgange. Skønnet på de 3-4.000 køretøjer pr døgn fastholdes derfor. Udover tunneltrafikken vil vejen rundt om Leirvik tilføres trafik til/fra Leirvik samt til det nye erhvervsområde Úti á Vík. Trafikken kan derfor blive op til 5.000 biler pr døgn på ringvejen.

Øll kanningin kann lesast á heimasíðuni hjá Leirvíkar Kommunu.

Vegurin verður ein 50 km/t vegur, og kostnaðurin er mettur til uml.40 mió. kr. sbrt Landsverk.

Tilmæli frá Leirvíkar Kommunu. "*Lokrenna niðaliga í bygdini"*

Tekningar frá Teknistovuni í Gøtu.

Fyrsta myndin vísir sjálva linjuføriðngina av farleiðini. Sum myndin vísir, so er talan um eina nógv styttri farleið, enn hana sum landsstýrismaðurin mælir til. Umframt at hetta er stytsta leið, so er tað góða við hesi loysn, at hon uppfyllir øll tey krøv Landsverk annars setur til farleiðir í landinum. Framkomuleikin er góður, trygdin góð og ikki minst, so er umhvørvið spart fyri dálking v.m.

Við hesari farleiðini hava vit her í Leirvík eisini møguleikan fyri at útbyggja og samskip vegakervið í bygdini. Møguleiki verður at gera ein bindilið millum nýggju uppfyllingarnar í Leirvík.

Tann sunnara útfyllingin er mestsum liðug, og nú er byrja uppá tí norðraðu. Stórar íløgur Leirvíkar kommuna ger í nýggj ídnaðarøkir, og møgulig handilsøkir.

Konstnaður mettur til 87 mió. kr.

Hví eru Klaksvíkingar ímóti?

Útgangsstøði hjá mær, og nógvum øðrum her í Leirvík er sera einfalt. **"Vit skulu ikki hava eina verri farleið enn hana vit sjálv hava goldið fyri".**

Skattgjaldarin í Leirvík hevur tey seinastu nógvu árini goldið fyri ferjuleguna her. Ein íløga uppá uml. 27 mió. kr. Ein íløga sum var gjørd fyri at tæna øllum pørtum tá talan er um farleiðina Norðoyggjar – Eysturoy.

Fyri norðoyingar gav íløgan møguleikan fyri størri og betri skipum at røkja farleiðina, og fyri okkum her í Leirvík, so fingu vit ferðsluna burtur úr tættbygda økinum, har gamla ferjulegan var.

Nógv vóru vit sum gjørdus sera vónbrotin tá ein ávísur klaksvíkingur í fimmaranum herfyri segði nakað soleiðis: "*var tað ikki fyri okkum klaksvíkingar, so høvdu tit í Leirvík ikki hava fingið nakra ferjulegu, uppfylling, tunnil o.s.fr.*"

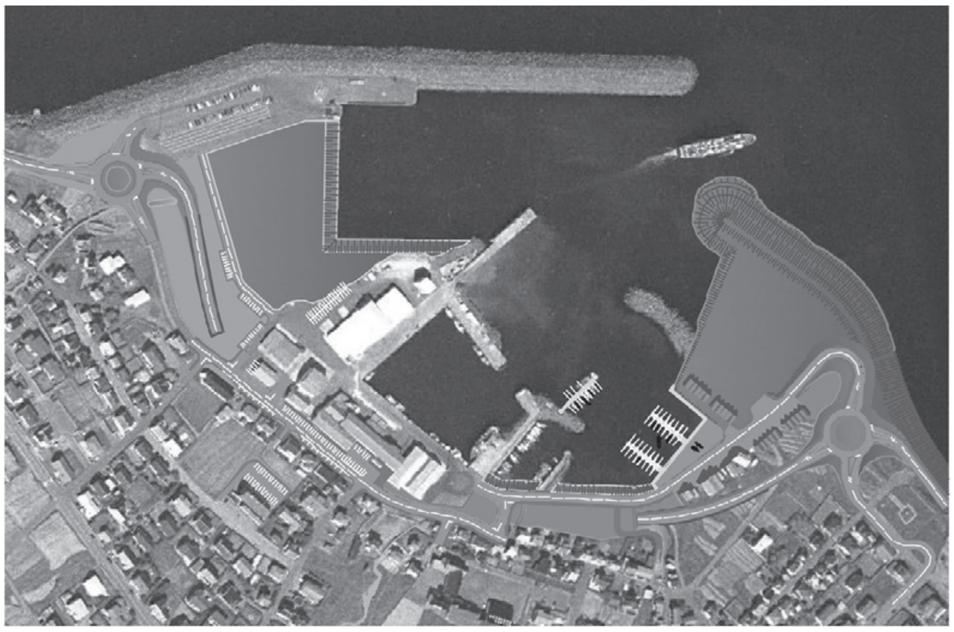
Eftir sita vit her í Leirvík og undrast á, hvussu vit skulu fáa eitt gott og virðuligt samstarv í lag við Klaksvík, tá teirra sjónarmið eru sum tey eru. **Ístaðin fyri at mótarbeitt okkum, so áttu klaksvíkingar at arbeitt saman við okkum.** Ongin eigur at gloyma, at tað vóru vit her í Leirvík sum gjørdu íløguna í ferjuleguna, og hava goldið fyri hana. Ikki bert fyri okkum, men eisini fyri tey sum nýta farleiðina.

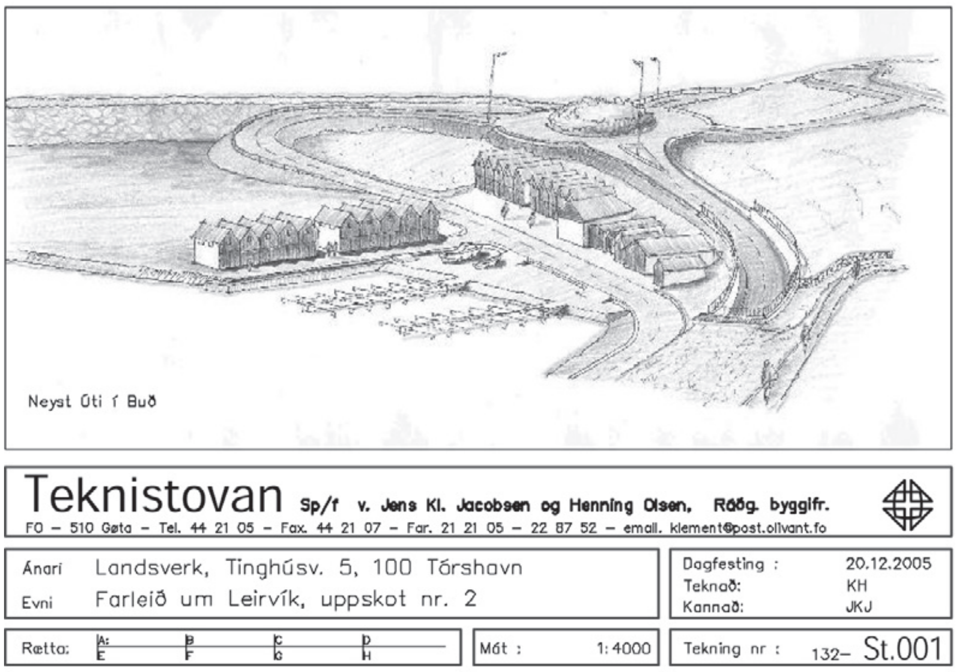
Hví læra vit ikki av gomlum syndum?

Landsverk hevur ætlanir um at brúka hundratals milliónir krónur til at beina ferðsluna úr aftur bygdum, har landsvegir í dag liggja ígjøgnum.

Tað tykist mær sum sera vánaligur politikkur og ráðgeving, at fara at gera tað sama feilin aftur her í Leirvík. Fyrst gera ein veg sum kostar sbrt. Landsverk uml. 40 mió. kr. (sbrt. m.a. formanninum í vinnunevndini, nógv meir enn tað), fyri síðani at rigga vegin av aftur, og síðani at gera ein tunnil.

Tað undrar samstundis eisini, at tá tað er møguligt at gera eina farleið, sum er besta farleiðin fyri tann koyrandi, samstundis gevur nærumhvørviðnum nýggja møguleikar fyri vinnu, at Fólkaflokkurin skal seta uppá at trýsta eina vánaliga farleið ígjøgnum. Sami flokkur, sum til seinasta løgtingsval var størsti flokkur í Leirvík.





Á myndunum síggja vit hvussu vegurin verður lagdur í lendið sbrt. Landsverk og Bjarna Djurholm