

Nýggjan flogvøll

Er lögtingsvalið útskrivað?

JÁKUP

PERSSON

Sörvágur

Júst afturkomin av árliga **Norðurlenska Flog-havnar Fundinum** (hesa ferð í Keflavík) var eg ikki í iva um, tá eg lat blóðini upp, at nú var nýval útskrivað!

Soleiðis spilla vit eina hálva milliard burtur stendur sum yvirskrift í leiðaranum í Vinnuvitan. Eitt blað, sum eg annars ***havi*** hildið verið rímliga seriøst. Vinnuvitan: *Vit eru samd við..... at tað eru burturspiltir pengar at brúka hálva milliard krónur at útbyggja flogvøllin í Vágum, tí hann fer ongantið at lúka krøvini í altjóða kappingini kortini. Ikki eitt einasta orð um, hvørju krøv sipað verður til!*

Vinnuvitan: *Fólk við kunnleika til flogviðurskifti her á landi hava í fleiri ár vitað, at einasta rætta staðið at byggja nýggjan flogvøll er á Glyvursnesi. Her kann ein vøllur gerast, sum er einar 2.500 til 3.000 metrar langur, og harvið lýkur øll altjóða krøv. Framvegis ikki eitt einasta orð um, hvørji krøv sipað verður til! Ikki eitt orð um, hvørji fólkini við hesum kunnleika í flogviðurskiftum eru!* Eg dugi heldur ikki at ímynda mær nakran persón við minsta skili fyri loftferðsluspurningum leggja navn til tilíkt mæn. At Vinnuvitan metir so lítið um føroyskar politikkarar, at ‘*Nú hava danir aftur lumpað okkum at yvirtaka eitt falittbúgv og sjálvir rinda rokningina*’ eru politikarnir sjálvir helst førir fyri at svarað fyri.

Hetta er óseriøsur journalistikkur og tíðinda-flutningur á lágum støði!

Flestu føroyingar eru væl vitandi um, hvar geografskt og meteorologískt Føroyar liggja. Somu fólk eru fullvæl greið yvir tey truplu klimatisku viðurskiftini, ið eru galdandi á okkara leiðum, ikki einans í Vágum!

Hetta sæst aftur nærum allastaðni í tí føroyska samfelagnum. Tað er innan flogferðslu, sjóferðslu, fiskivinnu, landbúnað, byggivinnu og mangt, mangt annað, har veðrið setir sínar avmarkingar.

Fyri fáum døgum síðani hoyrdu vit, at eitt ferðamannaskip ikki legði at bryggju í Havn, tí tað var ov nógvur vindur. Vil hetta siga, at Havnin er óegnað at sigla til? **Nei! Hetta er góður sjómansskapur!** Norrøna hevur fleiri

ferðir lagt at í Ánunum, tí ikki var hildið ráðiligt at fara á Havnina. Vil hetta siga, at Havnin er óegnað at sigla til? **Nei! Hetta er góður sjómansskapur!**

Norrøna hevur manga ferðina í vetur avlýst túrar, tí líkindir ikki hava verið at koma inn í ella fara úr Hanstholm. Hon hevur ligið í dagavis í m. a. Bergen, tí líkindir ikki vóru at fara haðani og líkindir heldur ikki vóru at koma í aðra havn. Hon hevur avlýst túrar til Íslands, tí líkindir ikki vóru at gera túrin. Er Norrøna óegnað at sigla? **Nei! Hetta er góður sjómansskapur!**

Skip hjá m. a. Skipafelagnum hava ligið bakk undir Hetlandi fleiri ferðir, tí líkindir ikki hava verið at sigla víðari. Eru skipini hjá Skipafelagnum óegnað at sigla? **Nei! Hetta er góður sjómansskapur!**

Eru vegirnir onkra løtu stongdir av vindi, kavaroki ella øðrum, skulu teir so vrakast sum ódugilgir? **Nei! Tað er skilagott at hava respekt fyri veðrinum og taka avgerð um, fyribils, at stongja veginar!**

Vit mugu vera takksom fyri, at tað eru fakliga væl kvalifiseraði fólk, ið taka hesar avgerðir, og ikki tilvildarligir hotelstjórar ella stjórin í Samvit, sum sipað verður til í blaðgrein í Vinnuvitan. Tey eru, uttan iva, væl kompetent, hvør á *sínum* øki.

Flestu føroyingar eru væl vitandi um, hvar geografskt og meteorologískt Føroyar liggja. Somu fólk eru fullvæl greið yvir tey truplu klimatisku viðurskiftini, ið eru galdandi á okkara leiðum, **ikki einans í Vágum!**

Tað er **skilagóð støðutakan** fyribils at steðga flúgviningi, tá tey klimatisku/meteorologisku viðurskiftini ikki longur gera tað forsvarligt at flúgvá.

Soleiðis verður gjørt **alla staðni, ikki einans í Vágum!**

Í grein í fjølmiðlunum 3. mai í ár hevði eg henda týðningarmikla spurning: ***Eru tað tey loftferðslutøkniligu viðurskiftini, ið eiga at standa ovast á breiddanum, ella hevur sannføringin hjá einstøkum persónum størri týðning?***

Tað er týðuligt, at summir politikarar aftur nú eru farnir at spæla sær við hetta, fyri føroyska samfelagið, álvarsmál. Eg eri samdur við Poul Michelsen, at kjakið um framtíðar floghavn er ikki ein lokalur spurningur í Vágum, men heldur ikki nakar lokalur spurningur aðrastaðni. Tað er fyrst og fremst føroyska

samfelagið, ið hevur ein tørv. Eg eri eisini samdur í, at frægasta staðið til floghavn eigur at verða raðfest ovast. Hetta merkir ikki, at øll krøv (hvørji tey so eru) skulu lúkast. Tað er, stutt sagt, ógjøriligt í einum oyggjasamfelag sum tí føroyska. (Sjá frágreiðingina frá Asplan 10. august 2006).

Tá hetta er sagt, fái eg ikki verði samdur við Poul Michelsen um fleiri av hansara leysu/ódokumenteraðu pástandum, hann verður endurgivin í Vinnuvitan. Tá sagt verður: *Steðgið Vága Floghavn, ... hann fer ongantið at lúka krøvini í altjóða kappingini kortini..., ...longdin á vøllinum hava størst týðning.... Málið um at fáa ein flogvøll, sum kann taka alla ferðslu...,Flogvøllurin í Vágum verður neyvan eitt nøktandi undirstøðukervi... o.s.fr.v. Her hevur Poul Michelsen longu tikið støðu uttan, at viðurskiftini annars eru kannaði. Her sakni eg tann seriøsitet, ið eg veit, at Poul Michelsen annars **kann** hava. Hetta samsvarar ikki við, at “*talvan má vaskast rein*”!*

Føroya Landsstýri hevur, gjøgnum Landsverk, biðið norska felagið Asplan kann, um tað ‘terrengmessig’ er møgult ‘hensigtsmessig’ at byggja eina floghavn. Eftir avtalu við Landsverk hava teir avmarkað kanningarnar til Eysturoy, Streymoy, Vágar og Sandoy.

Somuleiðis hevur Landsverk biðið Rambøll, Danmark A/S gera eina meting (kvalitetssikring) av frágreiðingini hjá Asplan Viak A/S, Norge.

Sum heild er Rambøll á einum máli við Asplan í teirra metingum. Rambøll sigur m.a., at líkamikið hvør loysn verður vald, verður talan um *kompromis* millum nógvir *faktorar*.

Í frágreiðingin verður sagt: *Ved systematiske undersøkelser på kartverk, i mål 1:100.000 med 25 m ekvidistanse og 1:20.000 med 10 m ekvidistanse, er det funnet 4 mulige alternativer, hvor det i utgangspunktet har syntes mulig å anlegge og bruke en flyplass. I tillegg er vi bedt om å inkorporere i rapporten et tidligere vurdert alternativt vest på Glyvursnes,.....*

1. **Alternativ 1** - Eysturoy - Toftir **Asplan:** Side 10 *Konklusion: For en bane orientert 16 – 34 vil utflyging etter moto-bortfall resultere i betydelige vektbegrensninger samt at det med all sannsynlighet vil*

være alvorlige turbulenser over Skálafjørður ved både østlige og vestlige vinder. For en bane orientert om lag 09 – 27 vil enten banelengde eller innflygingslysrekker bli for korte samt at innflyging fra vest vil bli svært bratt. Vi mener derfor at det ikke har noen hensikt å arbeide videre med alternativer lokalisert ved Toftir.

Rambøll: Side 4 *Konklusion: På baggrund af den manglende opfyldelse af kravene i ICAO Annex 14 og på grund af de veflyvningsmæssige begrænsninger er dette alternativ ikke relevant og Rambøll er dermed enig i konklusionen i “Mulighetsstudiet”.*

2. **Alternativ 2** - Glyvursnes nord **Asplan:** Side 13 *Konklusjon: Vi mener at det ikke er noen hensikt å arbeide videre med dette alternativet, hovedsakelig fordi instrumentflyging til bane 13 vil måtte få en glidebane på opp mot 50'. Dette er for bratt for de aktuelle flytyper. Det skal også anføres at det vurderte alternativ sannsynligvis vil være utsatt for turbolenser ved de fremherskende vindretninger, og endelig fordi det synes å være relativt begrensede arealer for utvikling av et hensigtsmessig ekspedisjonsområde.* **Rambøll:** Side 5 *Konklusion:På grund af den manglende opfyldelse af ICAO Annex 14 og på grund af de beflyvningsmæssige begrænsninger er dette alternativ ikke relevant og Rambøll er dermed enig i konklusionen i “Mulighetsstudiet”*

3. **Alternativ 3** - Glyvursnes syd Side 15 *Konklusion: Alternativet må ansees som flyoperativt godt egnet, men det er tre aspekter som er svært problematiske, og som er medvirkende til at vi ikke anbefaler at arbejde videre med dette alternativet:* - De meteorologiske forhold. Disse vilo etter all sannsynlighet være problematiske. Rullebanen bliver liggende svært høyt, nesten 300 m over havet. Foruten vanskelige vinterforhold, vil det sannsynligvis relativt ofte være lavt skydekke med dårlig sikt og derved med

konsekvenser for regulariteten.

- Støyaspektet. Traséene for innflyging fra nord og utflyging mot nord går rett over Torshavn sentrum. Avstand fra baneende til byen er kun 3 km, og dette vil kunne medføre støyproblemer.

- Det vil kreve svært store terrengarbeider for å etablere flyopstillingsplasser og plass for bygninger i rullebanens nivå.

Rambøll: Side 5 *Konklusion:Også her deler Rambøll konklusionen fra Asplan Viak. Placeringen er uproblematisk ud fra Annex 14 kravene (ingen hindringer for ud- og indflyvning), men på grund af den åbne placering vil der være meget alvorlige vindproblemer og sandsynligvis lavt skydekke. Begge dele vil redusere regularitet betydelig selv om der installeres ILS.*

4. **Alternativ 4** - Sandoy – Søltuvík Side 17 *Konklusion: Alternativet er flyoperativt godt egnet og det er store velegnede områder for ekspedisjonsområde. Mulig rullebanelengde er begrænset til 1800 m, idet utvidelser krever oppfyllinger av en utenkelig størrelse. Dersom siktforhold krever innflygingsrekker på eksempelvis 450 m, må landingstersklene annlegges forskjøvet 150 m inn på rullebanen, og landingslengden reduseres der ved til 1650 m. Dette burde imidlertid være tilfredsstillende for de aktuelle flytyper, og vi anbefaler derfor at dette alternativet legges til grunn for det videre arbeid.*

Rambøll: Side 6 *Konklusion: Af de 4 undersøgte alternativer er en placering på Sandoy rent flyoperationelt den mest hensigtsmæssige. Ind- og udflyvning kan ske uden problemer og det forventes, at der kan oprettes en rimelig høj regularitet ved anvendelse af ILS udstyr. Rambøll er således enig i Asplan Viaks konklusion for så vidt angår de topografiske og beflyvningsmæssige forhold.*

5. **Alternativ 5** - Glyvursnes øst Side 17 *Konklusion: Alternativet må kunne karakteriseres som en mulighet, men det er flere aspekter som er*

problematiske:

- Det er kun mulig å etablere en innflygingsrekke på høyst 300 m ved innflyging fra nord. Dette kan påvirke sikt lengder og derved regulariteten.

- Terrenget sydvest for rullebanen medfører en innflygingsvinkel på minst 4,0⁰. Dette er relativt bratt, det normale er 3,0⁰. Flyene får da lettere større landingshastighet, uten at det er mulig å forlenge rullebane for å avhjelpe dette.

- Terrenget i sydvest gjennomskjærer innflygingsflaten beskrevet i Annex 14 i betydelig grad, med hele 58 m på det verste. Dersom hindersituasjonen skal bli som anbefalt kreves betydelige masseflytninger, kanskje op mot 1½ mill. m³.

- Det vil også kreve svært store terrengarbeider både for selve rullebanen og sikkerhetsområdet og for å etablere hinderfrihet (1:/ planet) nordvest for rullebanen, i størrelsesorden 6-700.000 m³.

- Støyaspektene. Traséene for innflyging fra nord og utflyging mot nord går rett over Torshavn sentrum. Avstand fra baneende til byen er kun 3 km, og dette vil kunne medføre støyproblemer.

Rambøll: *Konklusion: Her hevur Rambøll onga konklusión. Tað sæst heldur ongin frágreiðing til, hví Rambøll ikki hevur 'kvalitets-tryggja' hetta alternativió.*

Frágreiðingarnar eru til skjals hjá Løgtingsins Fíggarnevnud og heimasíðu Løgtingsins <http://www.logting.fo/index.asp?id=5>.

Í mínum hugaheimi er **ikki** talan um nakað **alternativ**, so leingi sum ein betri loysn **ikki** er til staði. Tí vil eg enn einaferð siga, at tá tað **loftferðslutøkniliga** úrslitið fyriliggur frá møguleikum við verandi floghavn og møguligum alternativum fyriliggur, hava vit neyðuga stóði at byggja víðari á, hvar hin føroyski flogvøllurin eigur at vera.