NÓLSOYARLEIÐIN

Fáa tvey fyri eitt

Ternan hevur áður roynt at leggja at í Nólsoy, m.a. í samband við árligu Ovastevnuna. Áðrenn hon nú verður sett í regluliga sigling er neyðugt at gera ávísar ábøtur á havnalagið í Nólsoy

Mynd: Jens Kristian Vang

Bæði nólsoyingar, svínoyingar og fugloyingar hava tørv á betri farleiðum sjóvegis og betri komforti umborð. Ein gomul ætlan at loysa bæði málini í einum, verður nú veruleiki

SAMFERÐSLA
Snorri Brend
snorri@sosialurin.fo
Myndir: Jens Kristian Vang

Nólsoy/Norðoyggjar: Í longri tíð hevur verið arbeitt við eini loysn á báðum málunum, sum á mangar mátar eru tvinnað saman.

Leingi hevur ligið á ljóði, at ein nýggj ferja skuldi byggjast til Nóloyarleiðina, samstundis sum ein frætti um ætlanin at keypa eitt annað skip til Fugloyarleiðina.

Bakgrundin fyri báðum ætlanum er, at skipini ið røkja siglingina eru bæði gomul, ótíðarhóskandi og hava lítlan komfort at bjóða teimum ferðandi.

Bæði politikkarar, nólsoyingar og umboð fyri Strandferðsluna hava verið frammi við sínum hugsanum um, hvussu ein kundi loysa hetta málið á besta hátt.

Fólk hjá Landsverki hava somuleiðis gjørt sína hugsan galdandi í eini heildarætlan fyri árini 2008 til 2020 um umstøður og framtíð hjá nólsoyarleiðini.

Í hesum parti taka vit eitt sindur aftur í tey bæði tilmælini frá Landsverki og frá Strandferðslustjóranum.

Øktur tørvur

Sambært hesi heildarætlanini er ætlanin at byggjast skal ein nýggj ferja skjótast gjørligt.

Sagt verður í grundgevingunum, at Ritan riggar væl til farleiðina, tí talan er um eitt sjógott skip, eins og skiparin Mortan Mortensen vísti á í Sosialinum í gjár. Hinvegin er aldurin rættiliga høgur og komforturin umborð avmarkaður.

Ferjan er heldur ikki egnað til rørslutarnað fólk, og siglingarferðin átti at verið munandi hægri enn 10,5 sjómíl. Víst verður somuleiðis á, at ein nýggj og skjóttgangandi ferja eigur at kunna taka eitt stórt akfar ella 4-5 vanlig akfør.

Tað hevur av hesi orsøk eisini verið neyðugt at gera eykatúrar við Sam, tá ið størri akfør ella tungur farmur skuldi flytast um Nólsoyarfjørð.

Í samferðsluætlanini varð víst á, at Ritan um hetta mundið flutti eini 60.000 ferðafólk um árið. Roknast kundi tá kortini við, at útstykkingar og bygging av nýggjum húsum í Nólsoy fór at hava øktan flutningstørv á leiðini.

Átrokandi loysn

Stjórin á Strandferðsluni, Bogi Mortensen hevur í einum skrivi frá apríl mánaði í fjør – og sum varð umrøtt á Vágaportalinum stutt eftir – sagt sína hugsan um ætlanirnar við Rituni.

Her vísir hann á, at arbeitt hevur í longri tíð verið við at finna eitt hóskandi ella nýtt skip fyri Másan, ið røkir siglingina til Svínoyar og Fugloyar, samstundis sum arbeitt var við at finna eina bilferju til Nólsoyarsiglingina.

> *Víst varð á, at løgujáttan var ikki til at byggja nýggj skip. Skipið til Nólsoyarleiðina fór at kosta einar 50 mió krónur og til Fugloyarleiðina einar 20 mió krónur*

Víst varð á, at løgujáttan var ikki til at byggja nýggj skip. Skipið til Nólsoyarleiðina fór at kosta einar 50 mió krónur og til Fugloyarleiðina einar 20 mió krónur.

Hetta var eisini ov lítil upphædd til at keypa og seta í stand eitt brúkt skip. Tí vórðu kanningar gjørdar um verandi skipaflotin hjá Strandferðsluni kundi nøkta tørvin við at seta Ternuna, sum í dag liggur á Tvøroyri, í fasta sigling aftur.

Fyri Boga Mortensen var átrokandi neyðugt at finna eina loysn fyri Másan, og í frágreiðing síni kundi hann staðfesta og mæla til, at Ritan fór at røkja Svínoyarleiðina fyri Másan, og at bilferjan Ternan verður sett inn í siglingina fyri Rituna.

Áðrenn ætlanin kundi setast í verk var neyðug at Ternan fekk umfatandi ábøtur. Hon hevur ikki verið í fastari rutusigling og bert brúkt sum eykaskip seinastu árini.

Neyðugt er at skipið verður sandblást, metalliserað og málað, um tað framhaldandi skal verða í flotanum. Krøv eru eisini um eina lyftu til ferðafólkini og sanitet umborð, eins og neyðugt er við rullutangum og slengrikjøli til tess at Ternan skal kunna hóska til Nólsoyarleiðina.

Í sigling

Ritan hevur roynst væl bæði í siglingini til Fugloy og Svínoy í royndunum sum vórðu gjørdar á vári í fjør, og afturmeldingar frá skipara og ferðafólki hava eisini verið jaligar.

Neyðugt verður tó við eini síðuskrúvu, eins og broytingar mugu gerast á lúnning og síðu, so atkomuviðurskiftini umborð hóska til atløguplássini í Svínoy og Fugloy.

Hækkingin í árliga rakstrarkostnaðinum, við at seta Ternuna í fasta rutusigling og taka Másan úr sigling, varð tá mettur umleið 5 mió krónur.

Í Nólsoy er ynski um at gera eina ferjulegu inni á havnalagnum við eini rampu, so bilar kunna koyra í land í øllum líkindum. Stig verða tikin til at fáa hetta í lag við myndugleikarnar sum varða av Nólsoyar Havn.

- Um neyðuga upphæddin verður játtað innan sum-marfrítíðina 2009 kunnu ábøturnar gerast á Ternuna og Rituna. So kunnu skipini setast í fasta sigling í seinasta lagi til vetrarsiglingina, skrivaði altso Bogi Mortensen í frágreiðing síni á vári í fjør.

Nólsoyarleiðin framyvir

Í fleiri bløðum hava vit viðgjørt umstøðurnar hjá nólsoyingum at ferðast fram og aftur til meginøkið.

Vit hava havt samrøðu við ferðafólk umborð, skiparan og nú taka vit samanum og lýsa málið við tí, sum Strandferðslan hevur at siga og eitt forkunnugt uppskot sum tingmaðurin og fyrrverandi landsstýrismaðurin, Bjarni Djurholm legði fram á sinni. Ein arbeiðsbólkur í Nólsoy situr eisini og viðger hetta málið.

Við verandi játtan á fíggjarlógini kemur einki nýtt Nólsoyarskip á hesum sinni, men tey fáa eina aðra loysn bjóðaða.

So kunnu vit venda aftur til málið, tá Ternan fer í rutu á Nólsoyarleiðini, og Ritan byrjar at sigla um Svínoyarfjørð.

Neyvan man nakar vera í iva um, at best hevði verið við tveimum heilt nýggjum skipum til báðar farleiðirnar.