

Vandamikil vegsamankoming



Lastvognsførarar, sum regluliga koyra eftir Oyrargjáarvegnum, halda, at samankomingin millum gamla vegin og nýggja tunnilsvegin er vandamikil, tí so nógv sving eru á. Leiðslan fyri Vágatunlinum sigur, at tað er neyðugt at gera soleiðis, meðan arbeiðt verður, og at hetta er endaliga vegføringin um arbeiðsplássid, eins og ferðsluljósini eisini verða standandi, til alt er liðugt

Mynd: Edvard Joensen

Lastbilførarar, sum dagliga koyra til og frá ferjuleguni við Oyrargjógv, siga nýggju samankomingina í stóra tunnilsvinginum vera beinleiðis vandafulla. Men verandi vegføring verður sum hon er, til alt arbeiðið er endaliga liðugt, sigur stjórin í partafelagnum Vágatunlinum

SAMFERÐSLA

Edvard Joensen

á Fúta-klett: Íbindingin av vegnum frá ferjuleguni við Oyrargjógv í nýggja tunnilsvegin á Fúta-kletti er

rættiliga hættislig fyri tungu ferðsluna, siga lastbilførarar, sum dagliga koyra tann vegin.

Í samband við vegagerðina til undirsjóvartunnlin verður eitt rættiliga stórt sving gjørt oman fyri Fúta-klett, har nýggi vegurin verður bundin í tann gamla vegin.

Hetta svingið er fyllt upp av gróti úr tunlinum og er vorðið rættiliga høgt. Fyri at gera tað møgult at koyra norður á ferjuleguna, er ein íbinding gjord í ytra

kant av svinginum, soleiðis at øll ferðslan má beinast um hetta byggiplássid. Ferðslan verður stýrd við ferðsluljósum báðumegin.

Men av tí, at hetta stóra svingið er vorðið so høgt, hava stóru lastbilararnir við viðfestivognunum stórar trupulleikar av at vinna niðan frá ferjuleguni, sigur Kristian Olsen, lastbileigari í Sørvági.

Vanligt er, at alt í senn fer í óðum verkum í land av Ternuni og skundar sær frá ferjuni. Suduri móti Fúta-

kletti stendur so hetta góða ferðsluljós, og halin má ofta steðga.

Steðga á

Tá so farið verður avstað aftur, er vanligt, at teir stóru bilarnir lata persónbilarnar fara fyrst. Tá teir so sjálvir eiga tær, skulu teir fyrst fá ferð á hendan tunga flutningin og síðan hála hann upp hesa tungu brekkuna, sum er.

Men tað er ikki alt kortini, sigur Kristian Olsen. Ikki færri enn trí sving eru á vegnum í hesi tungu brekkuni, og tey eru rættiliga keðilig fyri hesar stóru bilarnar.

– Í onkrum føri hava tey verið beinleiðis vandamikil, sigur hann og greiðir frá dømi, har ein slíkur stóru viðfestivognur gleið júst sum í kava í hesi brekkuni. Og tað er ikki gamansleikur.

Hann kundi hugsað sær, sigur Kristian Olsen, at vegføringin varð lögð øðrvísi, soleiðis at vegurin um ikki annað var beinur, so øll hasi svingini ikki hindraðu ferðsluni, sum tey gera.

Um so var, hevði borið til hjá hesum stóru bilunum at steðga norðari og soeliðis fingið ferð á, áðrenn komið var til sjálva brekkuna. Á tann hátt hevði tað verið bæði lættari og tryggari at koyrt har, sigur Kristian Olsen.

So verður

Dávur Reinert Hansen, stjóri í partafelagnum Vágatunlinum, sigur, at verandi vegføring um arbeiðsplássid, er tann, sum verður verandi, til alt er liðugt, og koyrt verðu gjøgnum tunnlin og eftir nýggja vegnum. Tað einasta, sum gerast skal afturat, er leggja asfalt á alla breytina, sum almenna ferðslan brúkar.

Somuleiðis verða ferðsluljósini sandandi, líka til alt arbeiðið er liðugt, sigur hann.

– Tað er soleiðis, sigur Dávur Reinert Hansen, at neyðugt er við einsrættadari ferðslu, meðan arbeiðt verður, fyri at tarna arbeiðinum sum minst.

Og høga brekkan við svingunum er eisini neyðug, sigur hann, tí tað verður so mikið nógv tilfar lagt í nýggja svingið, at tað verður stutt og greitt ov bratt, um vegurin verður lagdur beinur fram við klettinum í ovara borði. Svingini eru gjord fyri at sleppa undan óneyðugum bratta, sigur hann.

Í ytra borði eru settir nakrir betongklossar at forða fyri, at koyrt verður útav. Teir verða standandi, til endaliga bilverjan er sett upp har, sigur Dávur Reinert Hansen.

Tað stóra svingið verður gjørt so mikið ógvulsi, sum tað verður, fyri at lætta

um ferðsluna frá undirsjóvartunlinum, tá svingað verður niðan móti Hálsinum aftur.

Øll tann ifyllan, sum verður lögð í svingið, fer at gea, at vegurin niðan á Háls verður mundani slættari og lættari at koyra á, enn hann er í dag, sigur Dávur Reinert Hansen stjóri í partafelagnum Vágatunlinum.

Tunnil til tíðina

Um arbeiðið í tunlinum annars sigur hann, at tað gongur eftir ætlan. Fyrbilsvegbreytin er tikin upp og nýggj lögð aftur, og nú verður arbeiðt við at leggja rennur og slíkt, sum leggiast skal niður í sjálva vegbreytina.

El-arbeiðið er boðið út, og tilboðini eru komin inn, sigur stjórin í Vágatunlinum. Arbeiðt verður nú við at gera sáttmálar fyri tann partin.

Dávur Reinert Hansen sigur, at onkrar broytingar eru gjordar, síðan byrjað varð, og tað ger, at kostnaðurin av el-arbeiðinum verður kanska í yvirkant av tí, sum ætlað varð, men einki merkisvert kortini, sigur hann.

So alt í alt er hann væl nøgdur við gongdina, og lovar, at til tað ásettu tíðina, sum er um hálva ferbruar komandi ár, skal tunnlin vera liðugur.

Um talan kann kann gerast um eina jólagávu, sum nevndarformaðurin í partafelagnum Vágatunlinum rak fram undir, tá skotið varð ígjøgnum í vetur, vil stjórin ikki gera nakrar viðmerkingar til.

Bryggjudansur

Leygarkvøldið 1. juni skipar Tórshavnar Bátafelag aftur fyri tí vælumtókta Bryggjudansinum í Vágsbótni við bæði føroyskum og enskum dansi.

Kaffi, sodavatn og okkurt til matna fæst til keyps



Tórshavnar Bátafelag



Bilur til sølu



Nissan Almera 1.8 Exclusive, árg. des. 2000, til sølu. Hevur koyrt 26.500 km. Bilurin hevur alla hugsandi útgerð (iroknað air-con.) og er sum nýggjur.

Ring tlf. 261723



Søkt verður eftir fólki til:
BARRINA, KLÆDNAGOYMSLUNA OG SUM AVRUDÐARAR

Hevur hetta tín áhuga, so skriva til okkara: platform@platform.fo ella ring á tel. 211819 eftir kl. 18.00

PLATFORM
d i s c o t e q u e

Sosialurin
Sosialurin



Í dag 25.05 hava vit opið frá kl. 11.00 til 17.00

Í hesum sambandið hava vit nógv góð brúktbilatilboð m.a. hesi:

Upp til 15.000 kr. í avslátri

Møguleiki er eisini fyri at royna nýggjar bilar

Vælkomin til



Ivan Johansen Bilar
www.ivan.fo

Citroen Jumper CH.
v/last
km. 120.000, árg. aug. 1998
130.000,-

Citroen Xsara
1,6i 5h
km. 30.000, árg. feb. 1998
107.000,-

Citroen Xsara
2,0 HDi Stc. 5H
km. 83.000, árg. juni 1999
140.000,-

Citroen ZX 1,9D 5H
STC
km. 89.000, árg. mars 1996
86.000,-

Mitsubishi L300
2,5D
km. 161.000, árg. juni 1994
70.000,-

Mitsubishi L300
2,5D
km. 161.000, árg. juni 1994
70.000,-

Mitsubishi Lancer
1,5 GLXi 5h
km. 145.000, árg. mai 1992
sýnaður 08'00
52.000,-

Mitsubishi Lancer
5h
km. 124.000, árg. juni 1992
sýnaður 12'01
50.000,-

Fiat Tipo
5H
km. 109.000, árg. mai 1989
sýnaður 11'01
23.000,-

Ford Escort 1,8D
CLX 4h
km. 187.000, árg. nov. 1995
sýnaður 06'01
45.000,-

Ford Sierra 2,0i CLX
4h
km. 110.000, árg. nov. 1991
45.000,-

Hyundai Accent 1,3
LS 5H
km. 65.000, árg. feb. 1999
75.000,-

Peugeot 306
D 4H
km. 150.000, árg. apr. 1995
80.000,-

Seat Cordoba 1,9SDi
STC. 5h
km. 35.500, árg. aug. 1999
115.000,-

Toyota Camry
km. 143.000, árg. jan. 1987
20.000,-



Kortið vísir, hvussu endaliga vetgferingin oman fyri Fúta-klett fer at siggja út, tá undirsjóvartunnilin er tikin í nýtslu. Hárnalssvingini norður til ferjuleguna við Oyrargjógv verða verandi

Mynd: Vágatunnilin