

Váгатunnilin

Jens Erik Magnussen

Eftir at hava pendlað dagliga millum Miðvág og Havnina seinastu umleið ellivu árin, og harvið sjálvandi eygleitt ferðslumynstrið á farleiðini, havi eg hug til at koma við einum ikasti til orðaskiftið, nú stutt áðrenn Váгатunnilin eftir ætlan skal lata upp. Fyri okkum skal týðandi avgerð takast um kostnaðin at ferðast, og er náttúrligt tað kjakið mest hevur snúð seg um.

Prinsipiæl avgerð

Heilt stutt: Tá lögtingið fyri nøkrum árum síðani stovnaði partafelag at byggja og reka tunnilin um Vestmannasund, varð samstundis tikin ein rættuliga prinsipiell avgerð á samferðsluøkinum. Burtursæð frá at játtað eina ávísarliga upphædd í nøkur ár, lat politiska skipanin upp í hendurnar á partafelagsleiðsluni at yvirtakað ein part av samferðsluni í landinum. Hetta er ein stór uppgáva.

Leiðslan í partafelagnum hevur, umframt at standa fyri øllum tí sum hevur við byggingina at gerða, somuleiðis til uppgávu, at rekað tunnilin handilsliga forsvarlga. Raksturin skal í minsta lagi skal hvíla í sær sjálvum, og ikki bert fyrsta árið.

Leiðslan skal syrgja fyri, at felagið er konsliderað



soleiðis, at um óvæntaðar útreiðslur stinga seg upp, so skal felagið sjálvt klára hesar. Hetta er m.a. uppgávan teir hava fingið frá mynduleikunum.

Samdur ella ikki samdur, men soleiðis eru fyrirteytnar, og eru hesar galdandi til annað verður samtykt.

Ferðslumynstri

Í skrivandi løtu kennir almenningurin ikki bummgjaldið. Nógv hava sett seg við excel-rokniarkíð fyri at finna útav gátuni. Justerað verður upp á tal av akførum og krónum, so at rokniestykkið gevur tær umleið 20 mió í kassan, sum tørvur sigst verða á.

Og hetta hongur alt rættuliga tætt saman. Verður kostnaðurin ov høgur, verður talið av akførum væntandi lægri. Í hvussu so er ein ella onnur "smertigrensa". Men hesar 20 mio skulu so í kassan, annars hevur p/f ein trupulleika.

Tá bert akfór skulu gjalda, skal eisini finnast útav, hvussu fatur fæst á tí ikastinum til raksturin, sum

ferðafólkið um flogvøllin sum er gjalda um Vestmannasund.

Hvat er so tað "rætta" talið av akførum sum koma at nýta tunnilin, og sum skal verða grundarlag fyri hvat leiðslan í p/f setur gjøldini til? Hetta er tann góði spurningurin.

Landsverkfrøðingurin hevur fyri kortum latið úr hondum frágreiðing um ferðslu 2001. Ein góður og upplýsandi bókingur, sum verður givin út á hvørjum ári.

Har eru m.a. ferðsluteljingar á vegastrekkjunum við Vestmanna og á Oyragjárvegnum. Hesar vísa, at á Vestmannavegnum koyrdu 1.220 akfór í miðal pr. dag, og á Oyragjárvegnum 640.

Eingi neyv almenn hagtøl eru fyri, hvussu nógvir av hesum akførum fara um Sundið, men miðaltalið man helst liggja millum 350 - 400 pr. dag.

Hvat gera so hinir útið 200 - 300 bilarnir á Oyragjógv hvønn dag. Allir fara so ikki á seiðaberg.

Vit sum tvær ferðir um dagin ferðast um Sundið siggja, at stórum partur av hesum akførum koyra ferðafólk til ferjuna. Hesi ferðafólk hava so annan flutning úr Vestmanna.

Sama er galdandi í Vestmanna. Siga vit, at vestmenningar koyra 500 teimum 1.250 teljingunum, eru um 400 sum ikki fara við ferjuní. Stórum partur av

hesum eru akfór sum flyta flogferðafólk til ferjuna, ella heinta ferðafólk frá flogfórunum, umframt til tey nógvu akførini sum standa parkerað við ferjulegunar hvørja nátt.

Tey sum hava akførini standandi báðumegin Sundið, og tey sum koyra fólk til og frá ferjuní sum koma/fara um flogvøllin, fara allarhelst at koyra beinleiðis í tunnilin.

Um vit ganga útfrá at 350 akfór ferðast um Sundið miðal pr. dag, so kunnu í øllum fórum helst leggja 200 omaná, ella umleið 550 einkultferðir tilsamans pr. dag. Hetta svarar til uml. 200.000 akfór pr. ár.

Hitt er so býtið millum persónsakfór og tey stórru akførini, sum hevur stóran týðning tá útroknast skal, tí prisurin er so ymiskur.

Eykakostnaðurin

Umframt sjálva tunnilsgerðina hevur p/f eisini til uppgávu at bygga veginar til tunnilin, brúnna í Leynum, og sum eg havi skilt tað, skal p/f somuleiðis berða raksturin av hesum, so sum viðlíkahald, el, kavarudding o.a.

Hetta er eisini spildurnýtt, og ein rættuliga prinsipiell politisk avgerð.

Strandferðslan, sum røkir samferðsluna um firðir og sund, hevur hvørki ábyrgðina av bygging ella rakstri av vegakervinum, ferjulegum v.m. sum gerða ta møguligt at koma til ferj-

unar, og fyri soviðt heldur ikki útreiðslurnar av iløg-unum í skip.

Tað er ein almenn uppgáva er sagt.

Men hetta nýggja fyribrigðið hevur stórar eykaútreiðslur við sær fyri p/f. Sjálvur kenni eg ikki kostnaðin av tunnilsprojektinum, men tøl sum 250 mió hava verið nevnd.

Sigað vit, at 50 mió av byggikostnaðinum fara til tað sum liggur utanfyri sjálvan tunnilin, man tað verða áleið.

Rentútreiðslur, rakstur og avdráttir av hesum 50 mió fara helst at liggja um einar 6 - 7 mió av teimum 20 mió sum frættist at p/f skal hava inn í bummpeningi. T.v.s., at 1/3 av bummpeninginum fer til tað sum liggur utanfyri sjálvan tunnilin.

Spurningurin um hetta var tað politiski myndugleikin vildi, og um sami myndugleiki ætlar at standa fast við hesa avgerð.

Øll eru greið yvir, at fyrirteytin fyri føstum sambandi um Vestmannasund, og fyri soviðt eisini til Norðoyar, var og er at brúkarin skal gjalda ávisan part.

Nú skjótíl skjótt skal setast á Norðoyartunnilin, er rætt at fáða uppá pláss frammanundan, hvat tað er sum hetta partafelagið skal figgjað. Hongur tilkoyringina undir ella omanfyri Leirvíksbygd t.d. við í projektinum?

Um ikki so langa tíð fáa

vit so at vita hvat vit skulu gjalda í bummpeningi. Fyri okkum sum dagliga ferðast til og frá arbeiðið hevur hetta sjálvandi alstóran tíðning. Somuleiðis hevur tað stóran tíðning at fáa at vita hvussu Strandferslan ætlar at røkja nýggja sambandi, og hvat bussferðaseðilin fer at kostað. Sum er hongur alt í óvissu.

Vit roknað við, og vóna í øllum fórum, at hetta alt er í góðum hondum.

Tøkk

Til seinast vil eg senda eina hjartans tøkk til tykkum, sum so trúliga og samviskufult hava røkt farleiðina um Vestmannasund øll hesi árin. Tað hevur havt sína sjarmu at ferðast við Sam og í seinastuni við Ternuni, sjálvt um tað ikki atltíð hevur verið líka hugaligt, men tykkara partur hevur so ikki ligið eftir.

Tann serliga atmosferan er á veg í søguna, men samstundis fara teir mongu biðitímarnir á Oyragjógv og í Vestmanna í søguna. Um stutta tíð verður metta bert minnir.

Øll tit, sum á ein hvønn hátt hava havt ein fingur við í arbeiðinum at fáa hesa nýggju lívsæðrina útinnra, eiga somuleiðis at fáa eina stóra tøkk. Tunnilin fer at hava ómetaliga stóran týðning, ikki bara fyri Vágafólk, men fyri restina av landinum eisini.

Menn og kvinnur stíma til Vestmanna í mai 2003

TÍÐINDASKRIV

Frá Vestmanna Kirkjukóri og VÍF

»Tað var festligt í Vestmanna í Mai 2003«, soleiðis ætla vit at fólk skulu

hugsar tá majmanaði 2003 er at enda komin. Tí eftir ætlan verður nógv virksemin í Vestmanna tá, har Kirkjukórið og VÍF fara at skipa fyri ymsum tiltøkum. Kirkjukórið hevur ætlan-

ir um at fara uttanlands á konsertferð, eftir væleydnaðu konsertferiðina í Íslandi seinast summer. Hesaferð gongur leiðin til Álands við uml. 70 fólku*m* í ferðalagnum.

Felags fyri Kirkjukórið og VÍF er, at tey umboða Vestmanna bygd ógvuliga væl. Kirkjukórið, ið er mannað við konufólki, hevur verið ógvuliga aktivt seinastu árin*i* og áhugin fyri at syngja í kórinum er stórur. Einar 40 konur og gentur mannað kórið, ið er stjórnað av Erlu Olsen.

VÍF er eitt av stóru ítróttarfeløgnum í landinum VÍF hevur lið við í mestsum øllum hondbóltsdeildunum, umframt at barna deildirnar í badminton eru væl mannaðar. Herafturat kemur so kappróðurin, har VÍF hevur 3 bátar - 10-, 6- og 4 mannafar. Ætlanin er at fáa nýtt 4-manna*far* til komandi kappingarár. VÍF er eisini í ferð við at byggja nýtt kappróðarneyst, ið varð innilokað í summer.

Keyps- og sölustevnu (relaterað til børn, ung og kvinnur)

Fyri at reka felagasskapir sum okkara figgjárliga, er neyðugt at skipa fyri tiltøkum, ið kunnu kasta eitt sindur av sær. Í hesum sambandi verður farið undir keyps- og sölustevnu í Ítróttarhøllini í Vestmanna, víkuskiptið 2 - 4 maj 2003. Hendan keyps- og sölustevnan er ætla at verða eitt sindur óðrvísi enn aðrar sölustevnur, við tað at hon skal relaterað til børn, ung og kvinnur, soleiðis at framsýnararnir fyri stórstan partin verða teir, ið selja barna- og vónarklæðir, barnaútergøð, leikur, o.l., umframt at peningastovnar og tryggingar kunnu upplýsan um barna- og ungðómsuppsparingar/tryggingar. Eisini er ætl-



anin at skipa fyri tombola og matsølu v.m. hesar dagar.

Longu stórir áhugi fyri keyps- og sölustevnuni.

Í samband við keyps- og sölustevnuna, er longu stórir áhugi, men í næstum verður fari at senda handlum og fyritøkum innbjóðing at verða við og kostnað fyri ferðometurin, men av tí, at vit neyvan fara at finna øll, ið kundu hugsar sær at veri við, kunnu áhugaði, longu nú, boða frá luttøku, við at ringja til Jógvan Sigurd Poulsen 26.45.39 ella Birgir Waag Høgnesen á tlf. ella 22.15.77

Bátastevnuni "Kjalarvatn"

Um hálfan maj verður so

skipað fyri Bátastevnuni "Kjalarvatn" og Country dansi, ið eftir ætlan skal verða eitt árligt afturvendandi tiltak. Hendan stevnan sum "Undirhúsið" skipaði fyri, saman við VÍF, varð roynd fyrstu ferð í maj í ár og var hon sera væl eydnað.

Nógvar áheitanir eru komnar um at royna tiltakið aftur komandi ár og er ætlanin at gerða meira burturúr hesafer, við at skipa fyri fleiri tiltøkum, soleiðis at tiltakið kemur at berða brá av eini bygdastevnu, ið skal verða fyri øll, bæði bátaáhugaði og onnur.

Meira verður at frætta um Bátastevnuni "Kjalarvatn" seinri.

Summardekk/vetrardekk – 2. partur

Bjarni Reynagarð

Sum eg nevndi í tí fyrra partinum, havi eg sera gott álit á lamelldekkum til vetrarkoyring, og tí skal eg greiða eitt sindur nærri frá, hvat hesi í veruleikanum eru, og eisini um fyriminir og vansar. Hetta fyri at frágreiða, hvi eg meti lamelldekk ta skilabestu loysina.

Tað at hava lamelldekk ella onnur vetrardekk undir bilinum er onki garanti fyri, at vinnast kann á øllum vetrarveðri. So einfalt er tað ikki! Val av dekkum til vetrarkoyring er altíð eitt kompromis, og tað finst als einki dekk, sum er ført fyri at klára alt slag av vetrarveðri eins væl samstundis. Eitt og hvørt dekk hevur veikar og sterkar eginleikar; til dømis kann eitt dekk hava góðar eginleikar í kava, meðan tað kann hava

minni góðar eginleikar á onkrum øðrum øki, og øll dekk eru als ikki eins. Og tess smali*r* og hægri eitt dekk er, tess lættari er at koma fram í kava, tí móstøðan gerst minni.

Fyrst og fremst er tað umráðandi at finna tað rætta dekkið, sum hevur teir bestu eginleikarnar til egnan tørv. Men um eitt dekk var best eignað á øllum økjum í fjør, er tað neyvan galdandi í ár, tí menningin av nýggjum og betri dekkum gongur við rúkandi ferð. Av hesari orsøk verða hvørki merki ella sløg nevnd, men verða tey altíð lögð undir eitt heiti: Lamelldekk.

Eg vil eisini vísa til greinina »Vinterdæk í test« í blaðnum Motor nr. 11, november 2002. Hendan gevur eina áhugaverða og frálíka mynd av lamelldekkum.

Eitt nýmótans lamell-

dekk er framleitt av eini gummiblanding, sum varðveitir sína smidligheit sjálvt um tað gerst sera kalt. Serliga gummiblandingin ger tað, at dekkið næstan klistrar seg á vegbreytina, og sjálvt á spegilsblankum ísi roynast tey rættiliga væl, men ikki eins væl og pikadekk.

Slitbanamynstrið er uppbyggt av smáum klossum, sum síðani eru sundirlutaðir í eina røð av finum lamellum; klossarnir í slitbanamynstrinum flyta seg í mun til hvønnannan, og ávirkar, at mynstrið gerst sjálvreinsandi fyri kava ella ís. Hetta er ein umráðandi eginleiki í hálkukoyring, tí hetta ger tað gjørligt, at flyta mest møguligt av stýri- og bremsukreftum frá hjólunum til vegin, og varðveita gott samband við vegbreytina – hóast háلكu! Tey eru merkt M+S, Mud + Snow (runa og kavi).

Tá ið dekk verða roynd út í æsir av serkønum fólki, verða tey vanliga bólkad í seks ymiskar greinar: turrvegur, vátur vegur, kavi, ísur, slitstyrki og komfort. Tey fáa síðani 1-5 stig í hvørjari grein, alt eftir hvussu tey klára seg. Tað er teoretiskt møguligt at fáa tilsaman 30 stig; tað er helst ongantið komið fyri, men okkurt dekk hevur tó megnað 25 stig í ár. Og eg loyvi mær at ivast í, at nakað pikadekk hevur møguleika, at fáa eins gott skoðsmál!

Tað kann kanska tykjast lógið, men eitt og sama dekk frá sama framleiðara kann fáa heilt ymiskt skoðsmál, alt eftir hvat stóð dekkið er. Til dømis kann eitt 15 tumma dekk fáa 25 stig, meðan eitt 13 tumma dekk fær 23 ella øvugt. Eisini kann tað vera ser dekkið alt ov vandamikið. Tað er nógv betri at

Men fyri brúkaran er tað skilagott at kanna, hvussu úrslitini frá slíkum royndum kunnu flytast til feroysk víðurskipti. Greinirnar kavi og ísur eru mest umráðandi til okkara brúk, og er eitt dekk samstundis gott á turrum sum vátum asfalti, er tað bert at frøast um, meðan komfort helst hevur minni týðning og slitstyrki heldur ikki er nær so umráðandi sum tey fyrst nevndu.

Eitt vetrardekk hevur ikki eins langa livitíð og eitt summardekk, tí tað er gjørt av bleytari gummi, og eftir 3 vetrar er tað helst niðurslitið og kanska eisini vorðið hart og rivnað. Hóast ferðslulógin sigur, at slitbanin skal vera í minsta lagi 1,6 mm, er tað ov lítið til vetrardekk, sambandið við vegin fer fyri skeytið við so lítlum slitbana og tá er dekkið alt ov vandamikið. Tað er nógv betri at

blaka dekkið burtur, tá umleið 3 mm eru eftir – áðrenn skaðin er hendur!

Tað feroyska vetrarveðrið er mangan sera ófantaligt, men ringast er, tá svartakáلك er á vegnum, tí ofta varnast ein tað ikki, fyrr enn tað er næstan ov seint. Koyrir ein bert eitt lítið vet skjótari í háلكu, enn umstøðurnar loyva, er tað skjótt at missa tamarhaldið á bilinum, og tá er tað næstan líkamikið, hvat slag av dekkum tú brúkar.

Ófta hoyra vit slík tíðindi í útvarpinum: »bilurin fór út av vegnum vegna háلكu«. Hetta er tvælt. Ein bilur fer neyvan sjálvur út av vegnum av háلكu, men heldur av vantandi umhugsni og ansni hjá bilforaranum, loyvi eg mær at pástanda!

Sjálvandi kann ein vera óheppin í háلكu, men ein

Framhald á s. 27

Framhald av síðu 26

meginregla er, at sum oftast eru menniskjalig mistøk atvoldin til óhapp. Eg havi mangan verið »líka við« – av berum kleyvarskapi!

Tað ger ivaleyst stóran mun, um ein koyrir ovarlaga á fjøllum, har tað er turrari, í mun til at koyra niðarlaga við sjógvin, har tað er vátari og tí nógv hálari í køldum veðri.

Tað er á oftast slíkum støðum, at óhapp henda. Og er ivamál um, hvørt ein er forur at koyra trygt í nógvari háلكu, er tað nógv klókari at lata bilin standa

og finna sær annan flutning.

Vit kunnu tilskila: »uttan trygarbelti – eingin koyring«! Hóast ferðslulógin sigur, at ein altíð skal koyra við trygdarbelti, skal ein ikki gera tað fyri lógarinnar skyld – men fyri eins egnu trygd!

Er ein óheppin í háلكu, hóast fyrirbygjandi tiltøk sum lamelldekk, til dømis, er tað kanska ein 90% møguleiki fyri, at ein ikki fær álvarsligan skaða og varandi mein av einum óhappi, meðan tað helst er 90% møguleiki fyri tí mótsatta uttan trygdarbelti.

Um tú brúkar pikadekk, hvussu nógvir pikar sita eftir í dekkunum, tá vit nærkast Grækarismessu, eftir ein langan vetur, kanska uttan nógvan kava ella frost? Liggja pikarnir kanska tá og sløðast á al-fara vegi? Nei, eg spyrji bara! Men lamelldekkini eru helst enn eins góð og fyrsta dagin.

Eg tosaði nú ein dagin við ein sera royndan og konan mann á ferðsluøkinum um háلكubreytir. Hesin skilamaður greiddi mær frá, hvussu stuttligt, spennandi og læruríkt tað hevði verið hjá fólki at sloppið at

roynt seg við egnum bili á slíkari háلكubreyt – undir tryggum umstøðuni!

Úti í ferðsluni er bert ein einasti háttur at læra háلكukoyring – ein háttur, sum bæði er ótryggur og vandamikil fyri ein sjálvan og onnur! Lærdómur kemur av royndum, men tað kann taka nógv ár, at uppbyggja neyðugar og nøktandi royndir í háلكukoyring, hvat mong prógv eru um.

Á eini háلكubreyt kanst tú royna alt tað, ið tú ikki kanst í ferðsluni, og sleppa snikkaleysur undan tínum mistøkum. Og kemur tú seinni út fyri trupulleikum í

háلكu, hevur tú kanska nøktandi royndir at bjarga tær burtur úr vandastøðuni.

Hesar seinastu dagarnar havi eg fingið fleiri viðmerkingar um ta fyrru greinina; nakrar negativar, men tó flest positivar. Tað vil siga, at fólk hava lisið greinina og tikið hana til eftirtektar, og tað var júst ætlanin við henni. At fólk so ikki eru á einum máli ásamd við meg um hetta viðkvæma evni, er púra greitt og skilligt, og soleiðis eigur tað helst at vera.

Men mín meining er júst mín meining og onki annað! Sum eg fyrr havi