



hefur verið á hesi rutu.

Sum fyrr sagt, so samtykti Føroya Løgting tann 5. mai 1988 við 31 atkvøðum fyri og ongari ímóti at taka upp lán til gerð av tunnli undir Vestmannasund. Neyðug amboð vórðu fingin til veða og fyrireikingarnar vóru komnar so langt áleiðis, at klárt var at skjóta tað fyrsta skotið.

Aftaná valið í 1988 avgjörði samgongan at stöðga við arbeiðnum til í byrjanina av 1992.

Nú hevur so sitandi landsstýri samtykt, at um ársskiiftið verður stöðga tikið til nær arbeiðið skal byrja aftur.

Samstundis hevur landsstýrið heitt á felagið Fureholmen um at gera eina so neyv kostnaðarmeting, sum gjørligt er, av hesi ætlan, so at fyri tað fyrsta ein meting kann gerast, um tunnlsgerðin kann verða sjálffiggjað við bumppeningi, eins og hvønn týðning tað

kemur at hava landsbúskaparlaga.

Eg skal vera tann fyrsti til at ásanna, at figgjarglaga er hetta kanska ikki tann rætta tíðin at tosa um stórar iløgur. Men samstundis mega vit ásanna, at innan samferðslu, so er samfelagið nú so væl útbyggt, at ikki skuldi verið neyðugt við øðrum stóri iløgum tey komandi árin.

Skal alternativ við tað fasta sambandið gerast ein ferja fyri einar 50–60 mill., so má eisini nýggj ferjulega gerast á Oyragjógv.

Sostatt kemur henda iløga at tákna út ímóti 100 mill. krónum.

Nú eru vit vágafólk eitt sera tolið fólkaslag, so vit biða fegin til tær kann-ingarnar, sum nú eru í umbúna, eru at enda komnar.

Men í tí sambandinum vil eg heita á landsstýrið um at gera sitt til, at ein avgerð verður tikið, tá

hesar kannignar eru lidnar. Hvat tað kostar at vera tolin, kunnu vit í hesum sambandi vísa á prisin hjá gáðadalsfólki og tann eyðmýkjandi viðferð, hesi fólk hava fingið frá okkara politikarum, er teimum, sum hava sitið á Føroya



ligt.

Ein tinglimur sigur, at henda ætlan heilt kemur at beina fyri okkara kreditvirði.

Í sama andadrátti ger hann seg til talsmann fyri at gera nýggjan flogvøll, sum kanska kemur at kosta millum eina og tvær milliardir.

Taka vit so allan tann pening, sum er nýttur til at útbyggja flogvøllin í Vágum, bygningar, innflúgvartól o.a., sum hevur tilknýti til flogvøllin, so kann ein og hvør meta um hvar okkara so nógv umrødda kreditvirði liggur, um hetta gerst veruleiki.

Tær menniskjaligu vanlagnurnar orsakað av hesum skal eg lata liggja hesaferð.

Grundgevingarnar, sum fyrr vórðu brúktar til niðurlægging av flogvøllinum, vóru vánalig ferðaviðurskipti til miðstaðarøkið.

Nú tá ið tað nærkast eini loysn, hvar tað bert kemur at taka góðan hálvan tíma at koyra til og frá flogvøllinum til meginøki, er lagt á ein heilt annan bóg, tí nú skal alt, sum hevur við Vágur at gera, blokerast.

Men Vágoyggin er annað enn flogvøllurin. Vit hava eitt fjøltáttá vinnuliv, m.a. tvey flakavirki, eitt rognavirki, eitt rækjuvirki, sum byrjar at framleiða aftur um ikki so leingi.

Vit hava vindeygavirki, snikkaravirki, skinnvirki og ikki at forgloyma J.K.J. maskinverkstaðin, sum nú eisini hevur skipasmíðjuna Føroyar á Skála.

Hvør feroyingur kennir ikki hesa myndina, at standa á Oyragjógv aftastur í eini røð av 30–40, ja, upp til 50 bilum.

Hetta eru tey víðurskifti, sum vinnulivið í Vágum hevur fingið til lútað og sum arbeiðið hevur verið undir líka síðani Samhv. aði at sigla

Jú, vist er tað takksamt hjá háttvirda tinglimir F. Arge í stórt uppsettari grein í Dimmalætting, og nú aftur frá tingsins røðarapalli, at skira ætlanina um fast samband um Vestmannasund fyri eitt prestisjuprosjekt.

Man F. Arge og annars tey, sum stuðla honum og hansara metingum, yvirhøvur geva sær far um, undir hvørjum umstøðum vinnulivið í Vágum hevur knógvað fram til í dag vit skriva 1991.

At stórir lastbilar við vørur frá virkjum í Vágum eru noyddir at standa í tímar fyri at koma tvørtur um Vestmannasund, so sanniliga ikki bara úr Vágum, men eisini tá somu bilar koma vestur aftur. Er hetta kapping á jøvnum fæti við miðstaðarøkið. Tit liva jú í eini heilt aðrari verð í mun til okkum, ið búleikast í útjaðarøkinum, allar almennar stovnar hava tit við hondina, tænastrufyrirtekur, sjúkrahús, eins og tit so gott sum hava alt skúlaverkkið til víðari lesnað í miðstaðarøkinum.

Kunnu tit geva tykkum far um hvørjar treytir ungdómurin í Vágum hevur til víðari lesnað í mun til tey ungu hjá tykkum. Eg ivist.

Í tey 2–3 árin, tey lesandi í Vágum skulu útbúgva seg, skal gjaldast nógv um mánaðin fyri mat og tak yvir hendið, eins og ferðautreiðslur hvørja viku.

Afturat hesum er felagslivið eins og iðrøttarvirkssemi nógv skert orsakað av at hesin ungdómur bert kemur heim í vikuskiftinum.

So kunnu vit spyrja, hvat hevur Vágoyggin fingið burtur úr hesum iløgum innan skúla- og samferðsluøkið. Null skúlar og eina ferjulega, sum varð gjørd miðskeiðis í trýssunum, eins og vit

hava havt eina ferju siglandi, sum frá fyrsta túri av var ov litil og sum sostatt als ikki hevur kunnað noktað tann tørv, ið



Vágafólk vilja lutfalsliga hava tað sama fyri skattapengarnar, sum onnur øki í landinum



løgtingi til litlan sóma.

Nógv av teimum fólkum, sum upp íggjnum árin hava sett sín kross í tí trúgv, at bergholið bleiv veruleiki, liggja nú undir grønu torvu.

Tað harmar meg, at hoyra samgongumenn bera hótanir fram alment, bara tí at vágafólk lutfalsliga vilja hava tað sama fyri teir skattapengar, tey lata, í mun til onnur øki í landinum.

Tá ið tann tíð kemur, at stöðga av álvara skal takast til fast samband um Vestmannasund, vóni eg at samgongan fer at taka stöðu út frá teimum ótolandi viðurskiptum, sum fyrst og fremst vinnulivið í Vágum hevur knógvað undir.

Eisini vænti eg at endstøðan fer at vera positiv fyri at geva vinnulivinum eins og ungdómnum í Vágum og vágafólki í síni heild líka góð kor at búleikast undir, sum restin av landinum.