



Nú er liðugt við ampanum ella at verða tikin so ofta úr skúlanum, áðrenn tey áttu at fáa fri. Ella at verða stúvað í persónbilar, tá ið bussurin ikki hættaði sær um Hestín. Skúlabørnini í Sumba eru tey, sum í løtuni fáa størstu nyttuna av bergholinum. Tíverri er so lítið arbeiði, at tey eru fá, sum fara av bygðini til arbeiðis. Vit avmyndaðu nøkur skúlabørn ein dagin, vit fingur tey úr bussinum í tunniskjafin, sumbiarmegin.

Fara ikki av bygð at keypa



Inni Á Ólafstøtt í Sumba. Hvørki hesin handilin, ella hin, hava mist nakað, síðani tunnelin kom. Men hin handilsmaðurin, Leivur Kjarbo, heldur, at politikararnir hava start seg so blindar uppá bankakanningina, at teir hava gloymt at ført dagligan politikk.

ÁKI BERTHOLDSEN

Tað, sum øll útjaðarapláss stúra fyri, tá ið sambandið við „umheimin“ batnar, er, at tað sındri av virksemd, sum er, verður flutt á tey størri plássini.

Men soleiðis verður neyván í Sumba fyri tað um tey nú hava fingið tunnel.

Ónki framleiðsluvirkið er í bygðini. Og at kalla einasta vinnulív, sum er, eru tveir handlar.

Men hvørki av handils-fólkunum stúrir fyri, at sumbingar fara til Vágs at keypa, nú tað er blivið laga-ligari at koyra.

Elna Poulsen, sum hevur handilin Á Ólafstøtt, heldur ikki, at sølan er minkað nak-að síðani tunnelin læt upp.

– Tað er ongin broyting í tí, heldur hon.

Hon heldur ikki, at sum-bingar fara til Vágs at keypa, útán so at teir skulu hava okkurt útum tað vanligu, sum, sum ikki fæst í bygðini.

– Men í eini bygð sum Sumba er nógv fólk, sum ikki hava bil, ikki minst eldri fólk. Og tey hava so ongar møguleikar útán teir, sum eru í bygðini, heldur ikki at keypa.

Skuldu heldur útvega arbeiði

Heldur ikki hin handilsmaðurin. Leivur Kjarbo hevur lagt merki til minkandi um-setning síðani tunnelin kom.

– Vit eru limir í Samkeyp og hava tí góð tilboð árið runt. So tað er eingin munur

á, hvar fólk keypa.

Teir fyrstu dagarnar, tunnelin var opin, legði hann hevur tvørturímóti merki til, at uttanbiggja fólk, sum vóru komin íggjnum tunnelin at forvitnast, stukkðu inn á gólvíð í handlinum.

Annars heldur hann, at tað, sum hevur størri týð-ing fyri handilslívið, og trivnaðin sum heild, er, at fleiri arbeiðsplás verða skapt.

– Arbeiðsloysið er stórt.

– Í Sumba er ónki arbeiðspláss. Og nógvir mans mistu arbeiði, tá ið tunnelin var liðugur.

– Tað manglar eitt stórt, stóðugt, arbeiðsplás í syðru helvt í Suðuroy.

Hann sigur, at tey, smáa virkini, sum eru, muna ov

lítið.

– Kemur ikki okkurt stórt arbeiðspláss í hesum ári-num, vænti eg, at tað verður heilt galið.

– Ikki minst tí at fólk av álvara eru við at missa stuð-ulin úr ALS, tí tey hava ver-ið so leingi í skipanini.

– Og fólkid flytir av plássum, har ið ongin trivn-aður er, tí har er ikki ver-andi.

– So eg eri eitt sindur spentur uppá, hvussu alt fer at ganga hesi nærmastu ár-ini.

Leivur Kjarbo heldur, at tað vísir seg ikki sum um teir privatu hava dirvið, ella møguleika at fara undir nak-að stórvegis.

– Tí haldi eg, at politikar-arnir skuldu vent kikanum ímóti syðru helvt í Suðuroy og roynt at skapt okkurt.

– So finst ikki ein politisk loysn á trupulleikunum vænti eg ikki, at nakað hendir

Hann heldur, at nú í ov langa tíð hava politikarar mestsum gloymt tann dag-liga politikkinn, sum fær samfelagið at virka, tí øll hugsa bara um bankakann-ingina.

– Samfelagið skal ganga víðari. Og fólkid má fáa møguleika at klára seg. Og tað førir onga leið, bara at stara seg blindu uppá eina bankakanning, sum kanska ónki gevur í síðsta enda.

Men annars heldur hann ikki, at tað hevði verið so galið um vit fingi eitt sind-ur avskrivnað av uttanlands-skuldini so betri møguleikar vóru at ført ein politikk, sum bygdi nakað upp.

inum, at tað ber ikki til, at nakað leyst skal vera eftir, heldur hann.

Yvir 60 ára gamal

Tunnelin ímillum Lopra og Sumba kemur ístaðin fyri vegin, sum varð gjørdur fyri góðum 60 árum síðani.

Gamli sumbiarvegurin varð gjørdur í 1929-33.

Hann er triggjar metrar breiður og møtipláss eru fyri hvørjar umleið 200 metrar.

Tann 11 kilometra langi vegurin varð allur gjørdur við hond. Brúgvarnar vóru níggu í tali og tvørrenn-urnar 137.

Vegurin varð boðin út í fáum 100 metra longum strekkjum. Tílfarið er tað, sum varð hondina - leitur, áarsandur og grót, umframt eitt sindur av sementi.

Tílsamsans kostaði veg-urin 96.000 krónur.

Tað eru knappar 9.000 fyri meturin. Síðani vegurin varð gjørdur, hava ábøtur verið gjørdar javnan. Eitt nú er hann asfalteraður.

Men nú varð tíðin komin at gera okkurt munagott við alt strekkið. Og har vóru tvinnir kostir ið at velja:

Antin varð allur vegurin breiðkaður, ella var tunnel gjørdur. Í 1985 var avgerð tikin um at gera tunnelin.

Tað stytur vegin munandi, men hevði nógvar jarðfrøð-iligar trupulleikar við sær. Men nú slepst so afturfyrí undan teimum ampum, tann gamli vegurin hevði við sær. Og hann fer nú bara at verða brúktur, tá ið fólk fara útferð út í náttúruna, sum er rættiliga sjáldsom har á leiðini.

Tøl um tunnelin

Vegirnir

Lopransmegin:

Nýgerð: Byrjaði 7. apríl 1986.

Longd: 1500 metrar

Kostnaður: 15 milliónir

Sumbiarmegin:

Nýgerð: Byrjaði 2. november 1988

Longd: 1.300 metrar

Kostnaður: 15 milliónir

Tunnelin

Arbeiðið: Byrjaði 7. apríl 1986

Útsprenging: 25/2 1987 - 24/1 1991

Longd:	3.240 metrar
Breidd á koyribreyt:	5,5 metrar
Fri hædd:	4,3 metrar
Breidd á vegakslum:	1,1 metur
Vidd á tunni:	43 kubikkmetrar
Borað longd:	330.030 metrar
Sprengievni:	356 tons
Sprengingar:	756
Útsprongt:	555.315 tons
Innsprænt í fjall:	654 tons av sementvatni
Fjallboltar:	17.000
Fjallboltar og net:	160 fermetrar
Sproytibetong:	810 kubikkmetrar
Stoypt:	289 metrar av tunni
Stoypt framvið tunnilsveginum:	270 fermetrar
Takt við aluminiumsplátum:	6.500 fermetrar
Takt við PE-skúm máttum:	65 fermetrar
Drening og kloakkrør:	5.800 m. og 3.350 m.
Vatnsleiðingsrør:	1.900 metrar
Avmerking:	9.700 m. av málalum strípum

Arbejdstimar:	430.000
Kostnaður:	170 milliónir
Tikin í brúk:	18/12 1997
Arbejdsanari:	Føroya Landsstýri
Gjørt hana hevur:	landsverk-frøðingurin

Projekt og Eftirlit:

Jarðfrøðilig ráðgeving:

Onnur ráðgeving:

Jóannes Rasmussen, Martin Heinesen, Taughøl & Øverland og Geomap Hordaland Veg-kontor, SEV, Almo Nord og Selmer Furuholmen