Hoyringsskriv viðv. Suðuroyartunnlinum.

Viðv. gegnið hjá stjóranum Hr. Teitur Samuelsen og nevndarformanninum Hr. Bergur Poulsen í

p/f Suðuroyartunnil.

Tað hevur verið frammi í miðlunum, at Teitur Samuelsen í loyndum arbeiddi fyri p/f Bakkafrost, eftirsum at hann hevur verið so altráður, at fáa eitt gott vegasamband frá Traðardalinum og niðan á Brekkuna Stóru, sum ikki er stytstu leið ella lægsti hálsur til tunnilsmunnan í Djúpadali.

Stjórin í p/f Bakkafrost, Regin Jacobsen, hevur í miðlunum avnoktað, at hann hevur havt nakra ávirkan á vegaføringina á Sandoynni í sambandi við einum tunnli úr Djúpadali.

Nú er tað so, at **Teitur Samuelsen** hevur áður verið roknskaparleiðari í **p/f Bakkafrost**, og er framvegis

nevndarlimur í felagnum, og **Bergur Poulsen** hevur verið **stjóri** í **p/f Bakkafrost**.

Teir hava tí báðir fingið – og lættari hava kunna keypt – partabrøv í P/F Bakkafrost undir góðum treytum, og tað hevur – fyrr – verið frammi, at teir báðir eiga ikki sørst av partapeningi í felagnum.

Reglurnar um gegni eru soleiðis, at um ein administrativur (fyrisitingarligur - CEO) stjóri stendur fyri at skulla taka avgerðir, sum kann hava (positivar) avleiðingar fyri einum felagi har hann er nevndarlimur, ella fyri hann sjálvan, í einum felagi har hann eigur partapening, so skal hann venda sær til nevndarformann sín, og lata hesin taka formella avgerðin úteftir.

Hvørki Teitur Samuelsen ella Bergur Poulsen kunnu taka avgerðir har tað innlýsandi kann vera til fyrimuns fyri p/f Bakkafrost.

<u>Teitur og Bergur eru báðir ógegnigir.</u>

Í hesum førinum eiga teir báðir partapening, og tann eini - Teitur Samuelsen - er samstundis eisini nevndarlimur í p/f

Bakkafrost, og tá noyðast báðir at venda sær til partaeigararnar, sum er Føroya Løgting, at fáa góðkenning frá teimum.

Váttan um gegni manglar.

Ein slík váttan er ikki framløgd í tí tilfarinum, sum Løgtingið hevur fingið, og ei heldur frá Løgmanni sjálvum, sum hevur tikið sær hetta málsøki undir honds.

Tað átti tað sjálvsagt at verið.

Í niðurstøðu teirra til Løgtingið, hava teir báðir hinvegin kravt – og sum Løgmaður tekur undir við - at um Løgtingið velur tunnilslinjuna hjá Tunnilsbólkinum, so skal ein onnur verkætlan - at føra vegin undir Sandarlíð niðan á Brekkuna Stóru - bæði útreiðsluførast projekteringskostnaðin og bjóðast í útboð, hóast tað ikki er ein partur av samlaða verkætlanini hjá Tunnilsbólkinum ella er neyðug, um tunnilsmunnan liggur við Múlan.

Hetta er sostatt EINANS nakað sum skal javnast aftur bygdin har p/f Bakkafrost liggur, og endurrindast teimum, hendan missin, sum teimum var tilatlað verkætlanin hjá tunnilsfelagnum.

Í hesum sambandi skal nevnast, at løgtingið hevur longu fyri fleiri árum síðani játtað, at ein partur av hesum strekkið skal gerast, men vegna dýra kostnaðin, eru pengar enn ikki sett av til hetta endamálið.

Her kan tí neyvan vera talan um annað enn korruptión/mutur og ella nebotisma ("vinartænastur").

Tunnilsfelagið krevur at brúkarar av Suðuroyartunnilin skulu koyra 34 m. hægri niðan og oman aftur, til tess at Skálavík kann fáa betri betri vegasamband og sum Tunnilsfelagið vil gjalda fyri.

Tað er púra burturvið, at Tunnilsfelagið velur at betra vegin til Skálavík, sum SAMSTUNDIS vil vera til stórst ógangs fyri tey sum skulu nýta suðuroyartunnilin hjá "teimum sjálvum" í Djúpadali.

Í málinum sum bleiv borið í tingið í vár, liggur hoyringsskriv frá mær, har vegaføringin frá Sandarlíð móti tunnilsmunnan í Djúpadali gongur tvørtur um Líðargjógv allarovast í Líðargjógv, og har fyriliggur detailtekning frá Landsverk, har hesin sami vegurin eisini gongur tvørturum Líðargjógv á sama stað í kotu uml. 60m..

Hinvegin krevur Tunnilsfelagið at vegurin skal ganga meira niðan á, og gjøgnum tunnil niðan á Brekkuna Stóru, niðan í eini hædd uppá 104 m. í rættning ímóti Skálavík, áðrenn at sneitt verður oman aftur ímóti Djúpadali meðan vegaføringarnar hjá mær og Landsverki ongantíð fara hægri enn 70 m. og so oman á uml. 32 m. í Djúpidali.

Kravið hjá Teitur, Bergur og Løgmanni er sostatt ein mundandi versnan av einari vegaføring, sum kundi ligið væl betri, og er nú einans til fyrimuns fyri bygdina har p/f Bakkafrost er.

Vegaføringin hjá Tunnilsfelagnum er bara slett ikki til at fata.

Tað framgongur haraftrat í tilfarinum hjá Tunnilsfelagnum, at hallið á vegnum frá Brekkuni Stóru og oman ímóti Djúpadali, fer væl upp um tað sum ráðiligt er á einum landsvegi, tí farið verður frá kotu 104 m., og oman á kotu 32 m., á einum sera stuttum vegastrekki uppá góðar 600 metrum.

Sum gevur eitt hall uppá nærum 10 %.

Slík vegaføring og hall er púra vitleyst og uttan høpi.

Er avgerð Løgmanns tikin, tí hann metir at Teitur og Bergur eru ógegnigir.

Løgmaður sjálvur krevur eisini – vegna Tunnilsfelagnum - at hesin vegurin sum kostar eini 200-300 mill. at gera, undir øllum umstøðum skal gerast, sjálvt um Løgtingið velur aðra loysn enn tann sum Tunnilsfelagið hevur valgt, men hann boðar ikki Løgtinginum frá, at avgerð hansara – kanska - er tikin vegna tað at Teitur Samuelsen og Bergur Poulsen báðir er ógegnigir at taka avgerð.

Her er á ongan hátt rætt framfarið.

Og hetta líkist korrupotión og mutur til frama fyri stjóra og nevndarformanninum, at ganga teirra egnu áhugamálum á møti.

At løgmaður nú hevur sett hetta sum treyt, at hetta skal takast við í verkætlanini hjá Tunnilsbólkinum, hóðast at vegastrekkið úr Líðarenda niðan í Brekkuni Stóru, ALS ONKI hevur við ein Suðuroyartunnil at gera, hvørki í verkætlanini hjá p/f Suðuroyartunnilsfelagnum sjálvum, ella – og sjálvsagt – enn minni í einari verkætlan har vegastekkið ALS ikki kemur uppá tal.

Hvat beinleiðs marghátttligt er, er at Tunnilsfelagið í vegaprojektering sínari, áleggur suðuringum fyrst at koyra úr 60 m. hædd niðanum á Líðarenda, og so heilt niðan í 104 m. hædd á Brekkuni Stóru, áðrenn tey “fáa loyvi”, at koyra oman aftur í kotu 32 m., og við einum halli uppá nærum 10 %, sjálvt um tey kundi eins væl koyrt beinleiðis frá kotu 60 m., undir Líðarenda niðan í kotu 70 m., og so oman aftur í kotu 32 m. , soleiðis sum eg og Landsverk hava lagt tilfar inn til Løgtingið um.

Hetta einans við tí endamáli at vegurin til Skálavík har p/f Bakkafrost liggur, skal fáa eitt sindur breiðari veg á einum stytri strekki, men sum er sera kostnaðarmikið at gera, men sum - longu nú í dag - ikki er so smalur.

Hetta fer langt útum tað marghättliga, og tað er ikki gjørt tí at Tunnisfelagið manglar tøkt tunnilsgrót til vegagerð.

Gegnisváttan.

Teitur og Bergur átti áðrenn teir tóku við Stjóra- og nevndarformansstarvinum, at undirskriva eina váttan um at hvørgin teirra vildi í arbeiði sínum koma í eina gegnistvístøðu, har teir kundi blivið ógegnigir.

Ein slík váttan liggur ikki í tilfarinum, sum er latin Løgtinginum.

Løgtingsforkvinnan

Tí eigur uppskot teirra at vera tikið aftur – møguliga avvíst av Løgtingsforkvinnuni sjálvari - til greiðu er fingin á gegnið hjá teimum báðum.

Sum eg síggi tað, so eru báðir ógegnigir at vera stjóri og nevndarformaður í Tunnilsfelagnum har veglinjuføringar kunnu vera til fyrimuns fyri tí felagnum har Teitur er nevndarlim, og sum hann tískil hevur eina álagda skylda yvurfyri, at vera loyalur, og í øðrum høpi EINANS at taka avgerðir, sum IKKI eru til ampa fyri p/f Bakkafrost, og at teir báðir eiga ikki sørt av partapengi í felagnum, sum pr. definition gerða teimum ógegniar.

Avgerðir eiga at vera endurskoðair vegna ógegni.

Teir vera tí báðir noyddir at siga seg úr stjóra- og nevndarformansstørvum sínum í p/f Suðuroyartunnil, og tær avgerðir teir longu hava tikið um vegaføringar, eiga at vera endurskoðaðar av fólki sum eru gegnigir til tess.

Løgmaður hevur tíverri eisini fingið sær ein gegnistrupulleika.

Vinaliga

Jóannes í Dali

Framløga 1.

Av einari verkætlan um hvussu sjálvt umskiftið skal fremjast frá fergu- og tyrlusamband til fast samband í byggi- og skiftistíðini

og sum vil geva bæði betringar, inntøkur og sparingar áðrenn byrjað verður at bora.

Og har fasta sambandið kann gerast liðugt uppá minni enn hálva tíð, av tíðini Tunnilsfelagið ætlaði at nýta.

Størsti denturin skal leggjast á likviditetin í byggitíðini, so haldførið ávirkast sum minst.

Setið spurningar so hvørt!

Framløga 2.

At nýta tunnilsgrótið til fullnar, sum higartil hevur kosta pengar at koyra burtur og tyrva, og at nýta tunnilsgrót, sum liggur "á goymslu".

At taka hædd fyri komandi verkætlanum, bæði viðv. samskiftiskervinum, viðv. bygdum, viðv. vinnum, og samskiftið við útheimin, bæði sjó- og loftvegis.

Seta í verk motortrafikvegir í føroyska vegakervinum.

Framløgan nemur ikki við innheinting av loyvum frá myndugleikum, sum skal fáast í lag sum skjótast, og sannlíkindini fyri góðkenning – so sum verkætlanin er gjørd – sýnist at vera til staðar.

Framløga 3.

Miðað verður ímóti at tær einkultu enteprisurnar kunnu bjóðast út til ein so stóran skara sum gjørligt, fyri at skapa kapping, og at hvønn enteprisan sær tekur stytst møguliga tíð, so ágóðin kann koma skjótast gjørligt.

Tað ber í sær, at sjálv boringin av "Suðuroyartunnlinum" verður framd við tveimum tunnlum, tí tað vil – mest av øllum – minka um byggiváðan, og tí minka um kostnaðin, og stytta munandi um tað arbeiðið, sum uppá seg kostar mest, og tekur longst tíð.

Tað vil eisini gera tað møguligt, at smærri fyritøkur kunnu bjóða, og at føroyskar fyritøkur kunnu luttaka.

Framløga 4.

Áðrenn at sent verður í útboð, skulu allar neyðugar fyritreytir, sum krevjast til at byrja tey einstøku arbeiðini vera gjørdar, so sum fergusamband, vegir, planering av byggiplássi, uppsetan av el-installatiónum o.s.f., soleiðis at arbeiðstakarin ikki hevur fyri neyðini at leggja uppfyri vegna óvissur og seinkingar.
Hetta krevur at serkønir eftirkannar allar gjørdar deilverkætlanir, og setur tey neyðu forarbeiðini í gongd, áðrenn boðið verður út í almennari kapping.

Tað skal setast kravreglur, um at hvør entreprisan er so atkomilig fyri arbeiðstakaran sum gjørligt, soleiðs at einki er óvist fyri arbeiðstakaran.

Framløga 5.

Til tess at menna vitanina og førleikarnar viðv. undirstøðukervum, eigur Setrið, Glasir og Landsverk at vera tey sum leggja verkætlanina til rættis, við ábyrgd yvirfyri Samferðslumálaráði, Fíggjarmálaráði og Løgmannsskrivstovuni.

Stóvnar undir landinum skulu luttaka hvør á sínum øki, og vera kunnaðir í øllum, so sum Landsbankin, Strandferðslan, Jarðfangi Tjóðsavni og Umhvørvisstovu.

Deilverkætlanir vera í stórst møguligan mun lagdar út til tey lesandi á Setrinum og á Glasir, (savna inn upplýsingar og gera berokningar, og har lærarakreftirnar borgar fyri góðsku).

Síðani skulu hesar deilverkætlanir bjóðast tú til verkfrøðingafeløg at projektera.

Hjem > Prosjekter > Eysturøytunnelen og Sandøyatunnelen

Eysturøytunnelen og Sandøyatunnelen

Brannsikkerhet | Bygg og eiendom | Industri

Norconsult har bidratt med tunnelkompetanse på Eysturoyartunnilin og Sandoyartunnilin to undersjøiske tunneler på Færøyene.

Prosjektnavn
Eystur- og Sandoyartunlar

Periode
2017 til 2023

Kunde
EST Færøyene

Sted
Europa

Last ned prosjektark

Oppdraget

2 milliarder

Vi har prosjektert to undersjøiske tunneler på Færøeyene. Det er Eysturoyartunnilin og Sandoyartunnilin som er ca. 10 km lange begge to.

Tunnelene er meget viktig for Færøeyene som veilenker for å medvirke til et felles bo- og arbeidsmarked mellom øyene på Færøyene. Reisetiden fra Klaksvik og den nordlige delen reduseres med 45 minutter. Prosjektet har en anleggskostnad på ca. 2 milliarder og er meget stort for de ca. 50.000 innbyggerne på Færøyene.

Norconsult vant prosjekteringsoppdraget for prosjektet og utførte forprosjekt med tilhørende konkurransegrunnlag for bygging av tunnelene. Nå har vi oppfølging av byggearbeidene i anleggsfasen for alle fag. Eysturoyartunnilin åpnet i 2020 og Sandoyartunnilin åpner i 2023.

Løsningen

Norconsult har komplett byggeplanprosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for alle fag, innkludert elektro/ styring, regulering, overvåking (SRO). Prosjektering er i hovedsak utført i 3D med noe Building Information Modelling (BIM) og tegninger.

I utførelsesfasen bistår Norconsult med oppfølgning og tilpasning av løsninger til utførelsen.

Resultatet

Prosjektet er meget viktig for å binde sammen enda flere øyer på Færøyene med undersjøiske tunneler. Prosjektet består av to undersjøiske tunneler Eysturoyartunnilin på 11 km og Sandoyartunnilin på 10 km.



Kontaktpersoner

Bjørn Anton Kleppestø
Senior Prosjektleder
Kontakt Bjørn

Jens Petter Henriksen
Avdelingsleder
Kontakt Jens

ılt har prosjektert fire undersjøiske tunneler på Færøyene. Illustrasjon: Norconsult.

Hjem > Aktuelt > Undersjøiske tunneler i 3D på Færøyene

Undersjøiske tunneler i 3D på Færøyene

Norconsult har prosjektert fire undersjøiske tunneler på Færøyene. Tunnelene binder Færøyene sammen, og vil redusere reisetiden med inntil 45 minutter for trafikantene.

Publisert 08.01.2018

Norconsult startet prosjekteringen av de to første tunnelene, Vágatunnilin og Norðoyatunnilin, på 2000-tallet. Sommeren 2015 startet Norconsult opp arbeidet med detaljprosjektering av ytterligere to nye undersjøiske tunnelene, Eysturoytunnelen og Sandoytunnelen. Norconsult befester med det sin posisjon som ledende i Norden innen prosjektering av undersjøiske veitunneler. Norconsult har nå også prosjekteringen av de undersjøiske tunnelene for Ryfast (14 km) og Rogfast (27 km).

3D-prosjektering gir lavere bompengeavgift

2,7 milliarder (NOK)

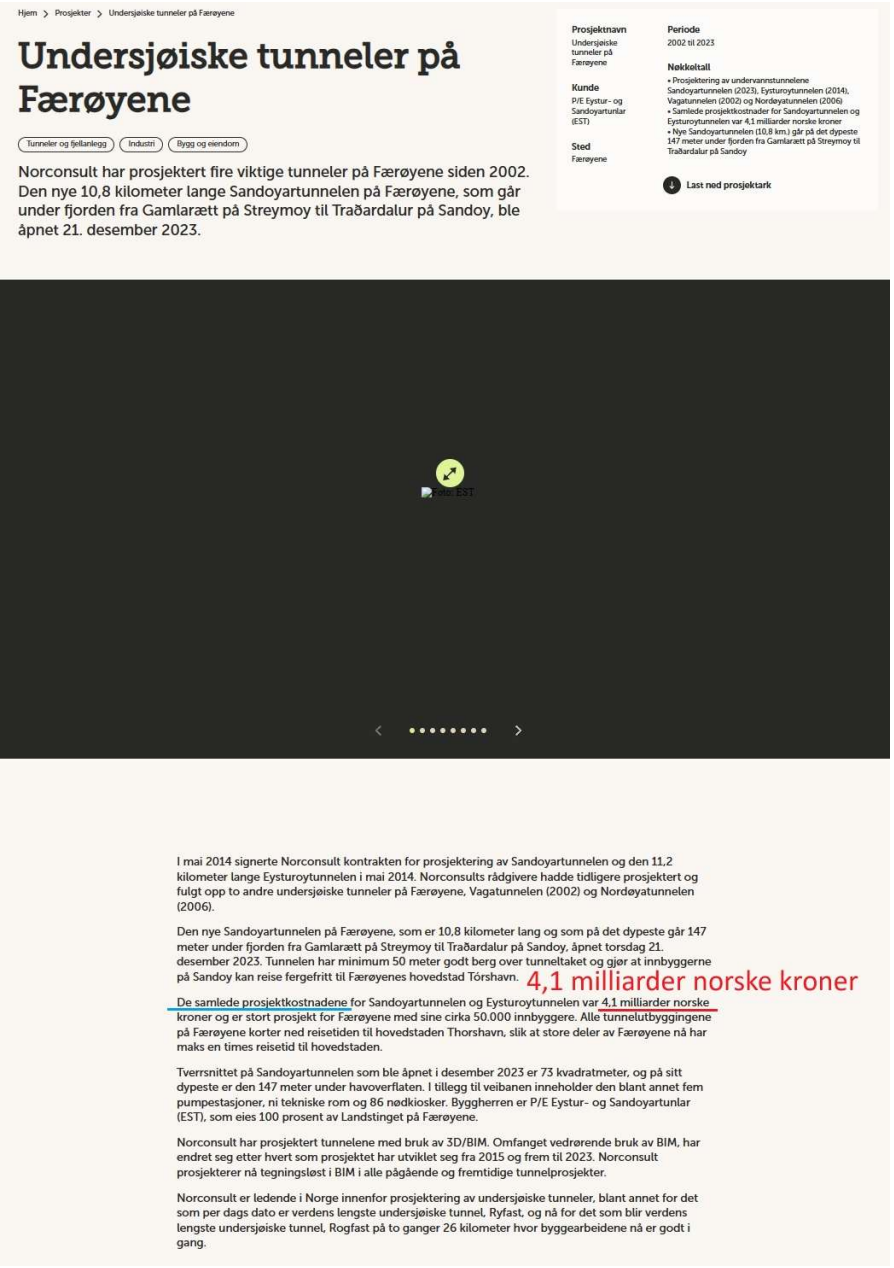
NCC er entreprenør for prosjektet, og samlet kontraktssum for de bygningsmessige arbeidene utgjør rundt 2,7 milliarder (NOK). Tunnelene er prosjektert i 3D og har et fullt ut modellbasert arbeidsgrunnlag som gir lavere byggekostnader. I tillegg har optimalisering i prosjekteringen blant annet bidratt til reduserte byggekostander, og dermed også lavere bompengeavgift for trafikantene på Færøyene. Optimalisering av veigeometrien bidro i tillegg til en reduksjon fra tre til to kjørefelt i stigningene mot land. En sentral faktor for reduserte byggekostnader og en forbedring for trafikanter ved kun fem prosent stigning opp mot land på begge sider.

Undersjøisk rundkjøring

Eysturoytunnelen går under Tangafjørður og Skálafjørður, og vil binde Streymoy og Tórshavn sammen med søndre del av Eysturoy. Tunnelen har tre armer som kobles sammen i en undersjøisk rundkjøring. På det dypeste går tunnelen ned til -187 meter under havnivå og blir dermed den dypeste av de undersjøiske tunnelene på Færøyene. Når Eysturoytunnelen står ferdig vil reisetiden fra de mest befolkede områdene på Eysturoy til Torshavn, bli redusert med hele 45 minutter. Sandoytunnelen, som er den andre av tunnelene, vil binde Sandoy sammen med Streymoy, og koble denne øyen direkte til det resterende vegsystemet på Færøyene. Tunnelene vil i tillegg til å forkorte reisetiden, og føre til økt mobilitet for trafikanter og offentlig forvaltning på Færøyene.

Arbeidet med Eysturoytunnelen, har pågått i ett år og ca 1/3 av tunellen er nå ferdig sprengt. Denne nye 11 kilometer lange Eysturoytunnelen skal etter planen stå ferdig i 2020. Sandoytunnelen på 10,5 kilometer, skal etter planen starte opp ved årsskifte 2018/19 og stå ferdig i 2023.

Se video av prosjektet her.



Hjem > Prosjekter > Undersjøiske tunneler på Færøyene

Undersjøiske tunneler på Færøyene

Tunneler og fjellanlegg | Industri | Bygg og eiendom

Norconsult har prosjektert fire viktige tunneler på Færøyene siden 2002. Den nye 10,8 kilometer lange Sandoyartunnelen på Færøyene, som går under fjorden fra Gamlarætt på Streymoy til Traðardalur på Sandoy, ble åpnet 21. desember 2023.

Prosjektnavn
Undersjøiske tunneler på Færøyene

Kunde
P/E Eystur- og Sandoyartunlar (EST)

Sted
Færøyene

Periode
2002 til 2023

Nøkkeltall
- Prosjektering av undervannstunnelene Sandoyartunnelen (2023), Eysturoytunnelen (2014), Vagatunnelen (2002) og Nordøyatunnelen (2006)
- Samlede prosjektkostnader for Sandoyartunnelen og Eysturoytunnelen var 4,1 milliarder norske kroner
- Nye Sandoyartunnelen (10,8 km.) går på det dypeste 147 meter under fjorden fra Gamlarætt på Streymoy til Traðardalur på Sandoy

Last ned prosjektark

I mai 2014 signerte Norconsult kontrakten for prosjektering av Sandoyartunnelen og den 11,2 kilometer lange Eysturoytunnelen i mai 2014. Norconsults rådgivere hadde tidligere prosjektert og fulgt opp to andre undersjøiske tunneler på Færøyene, Vagatunnelen (2002) og Nordøyatunnelen (2006).

Den nye Sandoyartunnelen på Færøyene, som er 10,8 kilometer lang og som på det dypeste går 147 meter under fjorden fra Gamlarætt på Streymoy til Traðardalur på Sandoy, åpnet torsdag 21. desember 2023. Tunnelen har minimum 50 meter godt berg over tunneltaket og gjør at innbyggerne på Sandoy kan reise fergefritt til Færøyenes hovedstad Tórshavn. 4,1 milliarder norske kroner

De samlede prosjektkostnadene for Sandoyartunnelen og Eysturoytunnelen var 4,1 milliarder norske kroner og er stort prosjekt for Færøyene med sine cirka 50.000 innbyggere. Alle tunnelutbyggingene på Færøyene korter ned reisetiden til hovedstaden Thorshavn, slik at store deler av Færøyene nå har maks en times reisetid til hovedstaden.

Tverrsnittet på Sandoyartunnelen som ble åpnet i desember 2023 er 73 kvadratmeter, og på sitt dypeste er den 147 meter under havoverflaten. I tillegg til veibanen inneholder den blant annet fem pumpestasjoner, ni tekniske rom og 86 nødkiosker. Byggherren er P/E Eystur- og Sandoyartunlar (EST), som eies 100 prosent av Landstinget på Færøyene.

Norconsult har prosjektert tunnelene med bruk av 3D/BIM. Omfanget vedrørende bruk av BIM, har endret seg etter hvert som prosjektet har utviklet seg fra 2015 og frem til 2023. Norconsult prosjekterer nå tegningsløst i BIM i alle pågående og fremtidige tunnelprosjekter.

Norconsult er ledende i Norge innenfor prosjektering av undersjøiske tunneler, blant annet for det som per dags dato er verdens lengste undersjøiske tunnel, Ryfast, og nå for det som blir verdens lengste undersjøiske tunnel, Rogfast på to ganger 26 kilometer hvor byggearbeidene nå er godt i gang.

Norconsult

Í dag skrivar Norconsult at

E-S verkætlanin kostar

4,1 milliard NKR

svarandi til

2,6 milliard DKK

ES – tunnlarnar, sum Norconsult projekteraði.

Eysturøytunnelen og Sandøyatunnelen - Norconsult

Her skrivar Norconsult at ES tunlarnir kostar 2 Mia. norskar kr., **ella 1,297,008.14 DKR.**

Teitur Samuelsen sigur at ES verkætlanin íalt kostar 2.6 Mia. Kr.

Eg havi fyrr (fyri uml. 5-6 ár síðani) skrivað til tykkum, at kostnaðurin var alt alt ov høgur.

Norconsult projekteraði eisini Vágatunnilin og Norðoyartunnilin.

Undersjøiske tunneler i 3D på Færøyene - Norconsult

Har verður skrivað at NCC ger arbeiðið fyri 2.7 NOK Mia., **ella 1.757.600,67 Danish Kroner.**

Altso uml. 850 Mill. minni, enn tað Teitur Samuelsen upplýsir.

Sjálvsagt eru útreiðslur til projektering til Norconsult, keyp av lendi, nevndarsamsýningar og lønir, men teir hava m.a. eisini selt grót til Runavíkar kommunu.

Á heimasíðuni hjá

Norconsult

stóð at lesa:

ES tunnlarnar eru projektarað at kosta 1.297.008,14 DKR.

NCC hevur fingið arbeiðið fyri 1.757.600,67 DKR.

Hvar eru tær 850 Mill. ?

Landsverk, Hvalbiar- og Tvøroyar kommunu klandraðust í 5-10 ár um linjuføring.

Tað var syrgiligt at hoyra alt vrøvlið, so eg sendi inn uppskot til Landsverk, sum bleiv brúkt.







Leynavatn

Her er samanbinding av E-V og N-S Vestmanna verður inkluderað og centrerað.

Hetta hevði verið betri enn ein Eysturoyartunnil fyri teimum flestu, og nógv betri fyri Tjørnuvík og Eiði.



Skopun og afturvendandi brimskaðar.

Soleiðis sá út í 2009



Skopun

og

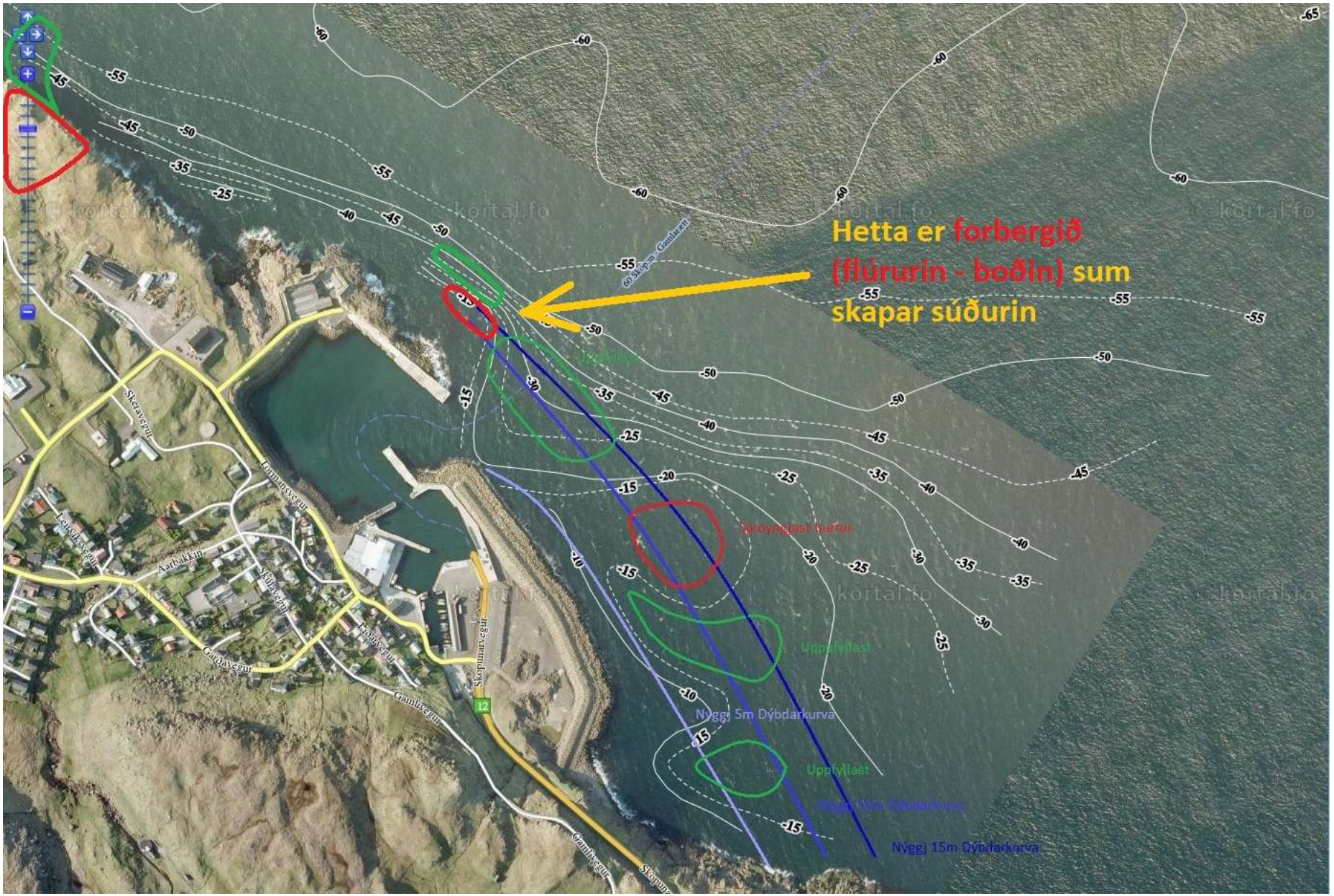
afturvendandi brimskaðar.

Soleiðis sá út í 2022



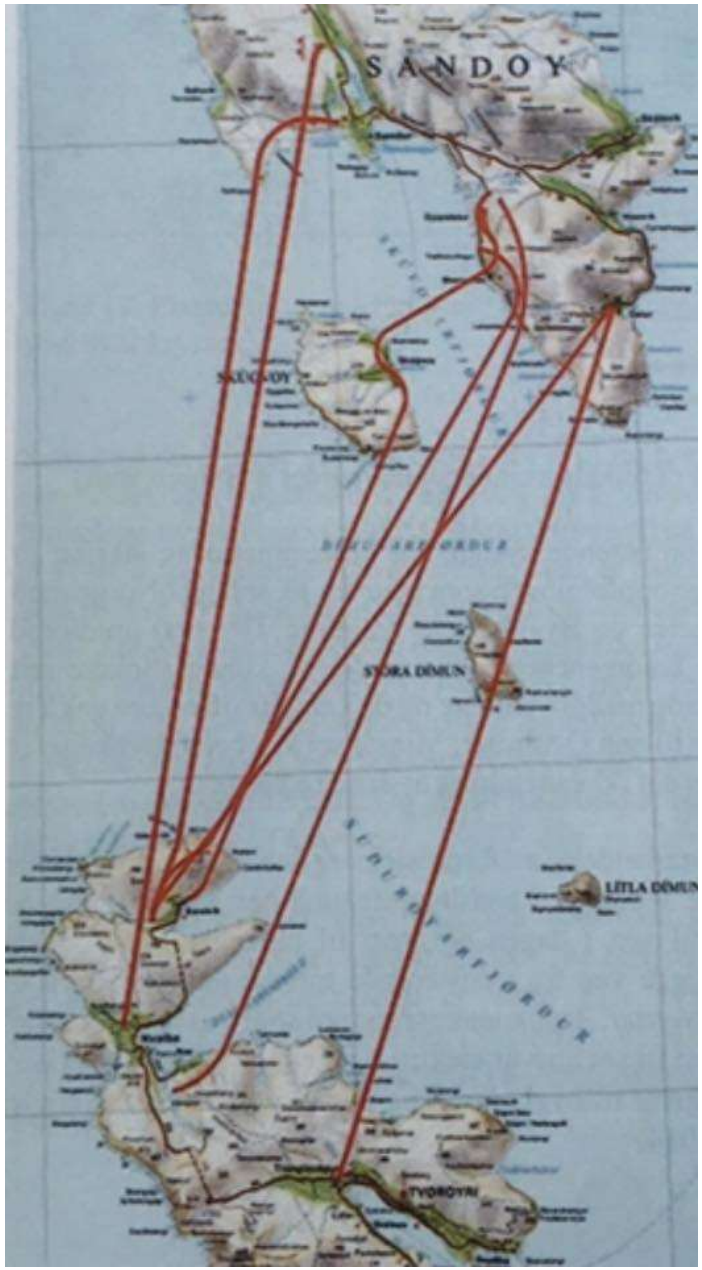
Skopun

5 m.
dýbdarkurvar



Skopun

Soleiðis verður tað loyst.



Suðurøkið

Suðurøkið skal mennast og bindast saman.

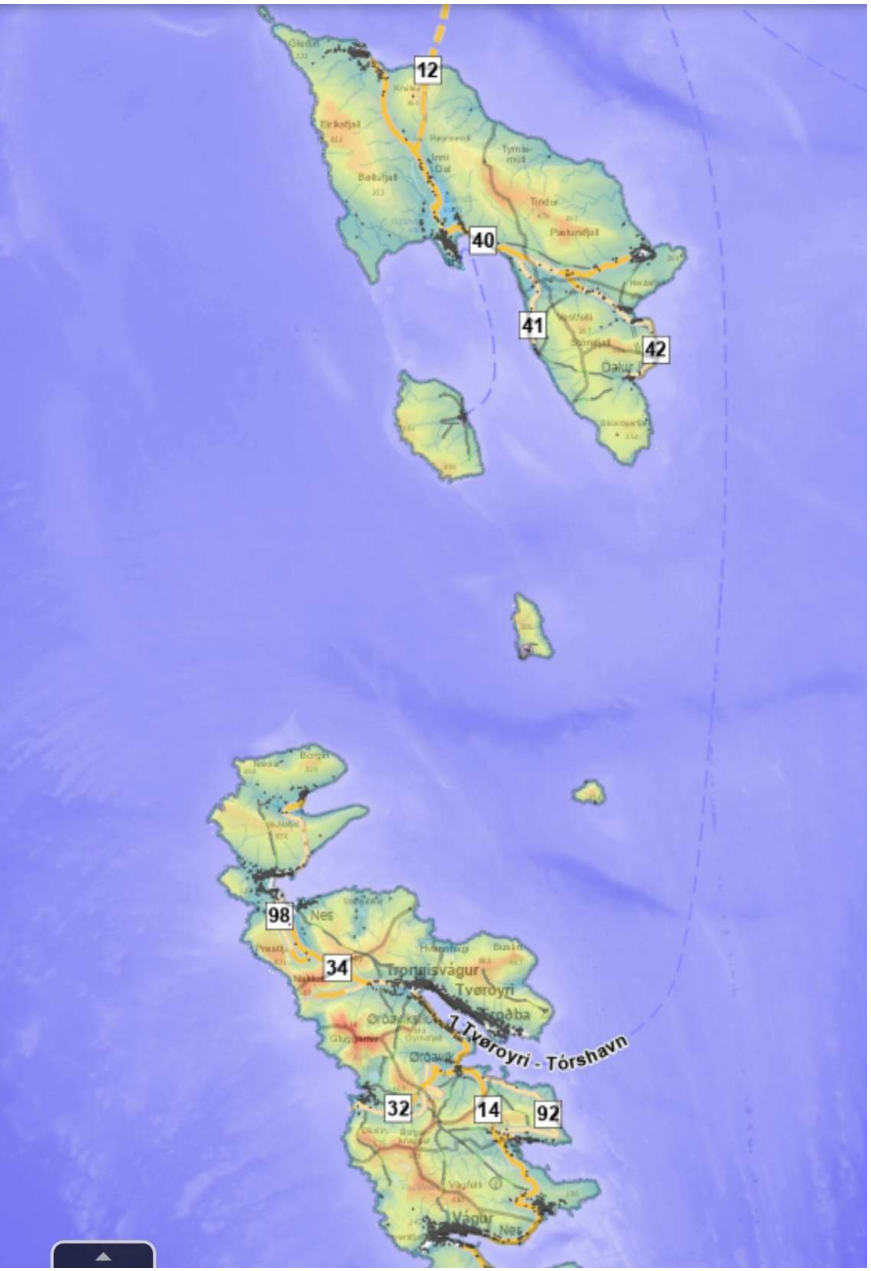
– og ikki sundurliðast - fyri 4-5 milliardir.

Høvuðsendamálið skal ikki vera, at starvsstaðið kann vera í Havn, men í suðurøkinum, tí betri samband hjá øllum í økinum gevur betri vinnumøguleikar.

Samvirkanarárin - Synergieffekt

Við áherðslu á burðardygd, stuttflutt og endurnýtt.

Tí er tað betri fyri allar partar, um Íleggingargrunnurin – umframt at lána pengar til "Suðuroyartunnilin" - lænti pengar til ger av brimgarði og fergulegu á Skarvanesi, og at dekkgrótið – umframt við Sandarlíð og á Skarvanesi - bleiv sprongt har komandi flogvøllurin skal byggjast.



Suðurøkið

Ferðasambandið skal betrast frá degi eitt.

Og ikki fyrst aftaná at borurin er settur í, og fyrst frá tá av at rokna, um eini 10-12 ár, og aftaná at nýttar eru 4-5 milliardir.

Tí má sambandið betrast meðan vit bíða eftir borinum, sum fer at bora sjálvan tunnilin til Suðuroynna.

Ein ferga millum Sand og Hvalba gevur minst 4 eyka møguleikar at koma yvurum Suðuroyarfjørð hvønn dagin, og vil minka munandi um fíggjarliga hallinum á Sandoyartunnilin, umframt at avlasta Smyril.

2024	7 - Suðuroyarleiðin	
	Ferðafólk	Akfør
Januar	15.616	6.906
Februar	16.645	7.197
Mars	22.547	9.643
Apríl	22.777	9.359
Mai	26.270	11.291
Juni	29.983	11.709
Juli	30.742	11.199
August	27.537	10.636
September	23.375	9.435
Oktober	21.887	9.192
November	16.081	7.164
Desember	19.884	8.756
Ialt	**273.344**	**112.487**

Hagtøl fyri SMYRIL

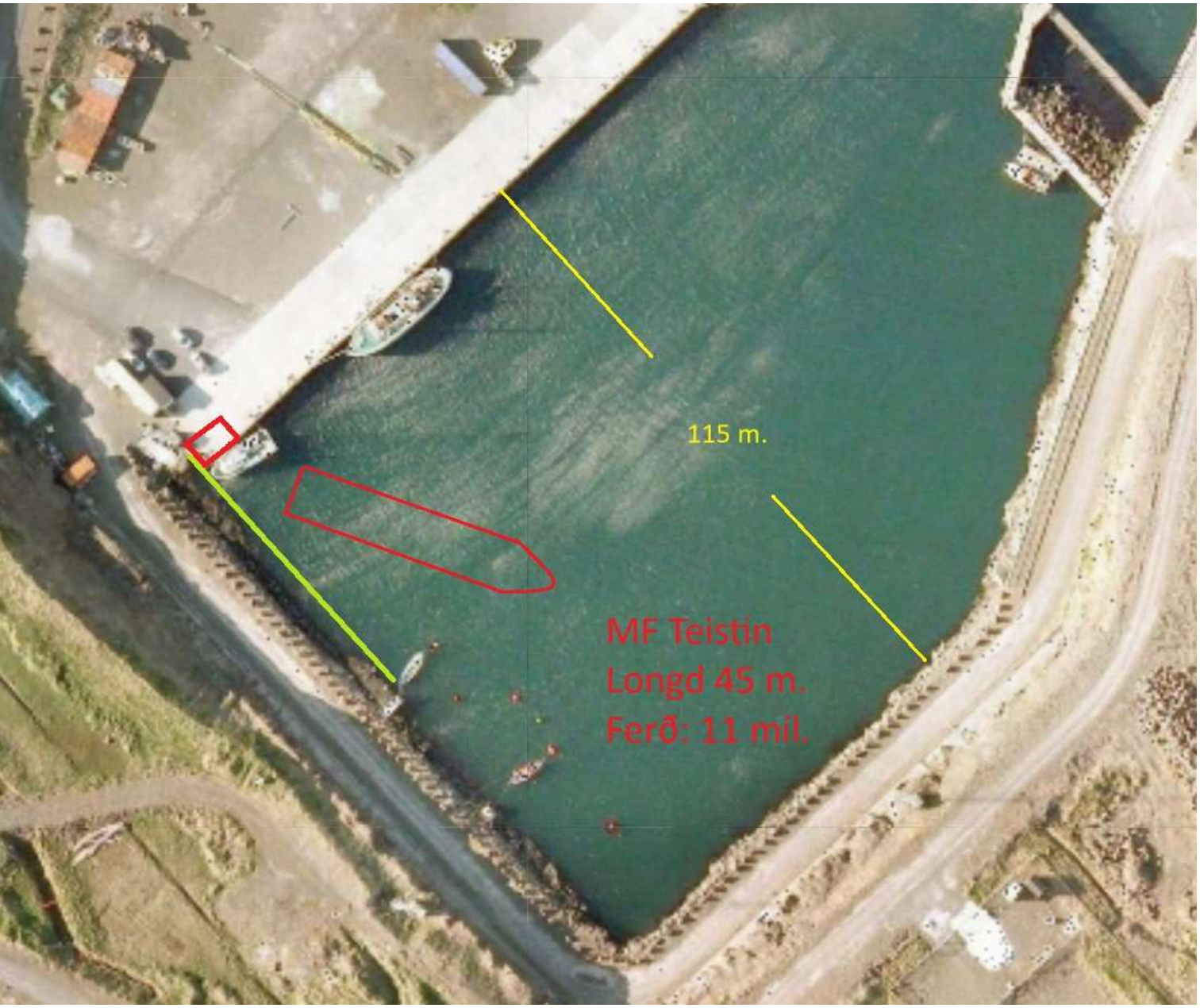
Trýstið á Smyril er dupult so stórt um **summarið.** (tá veðrið er gott)

Tí gevur tað meining við eini eyka minni fergu millum Sand og Hvalba (Sandvík) serliga um summarið.



Sands havn

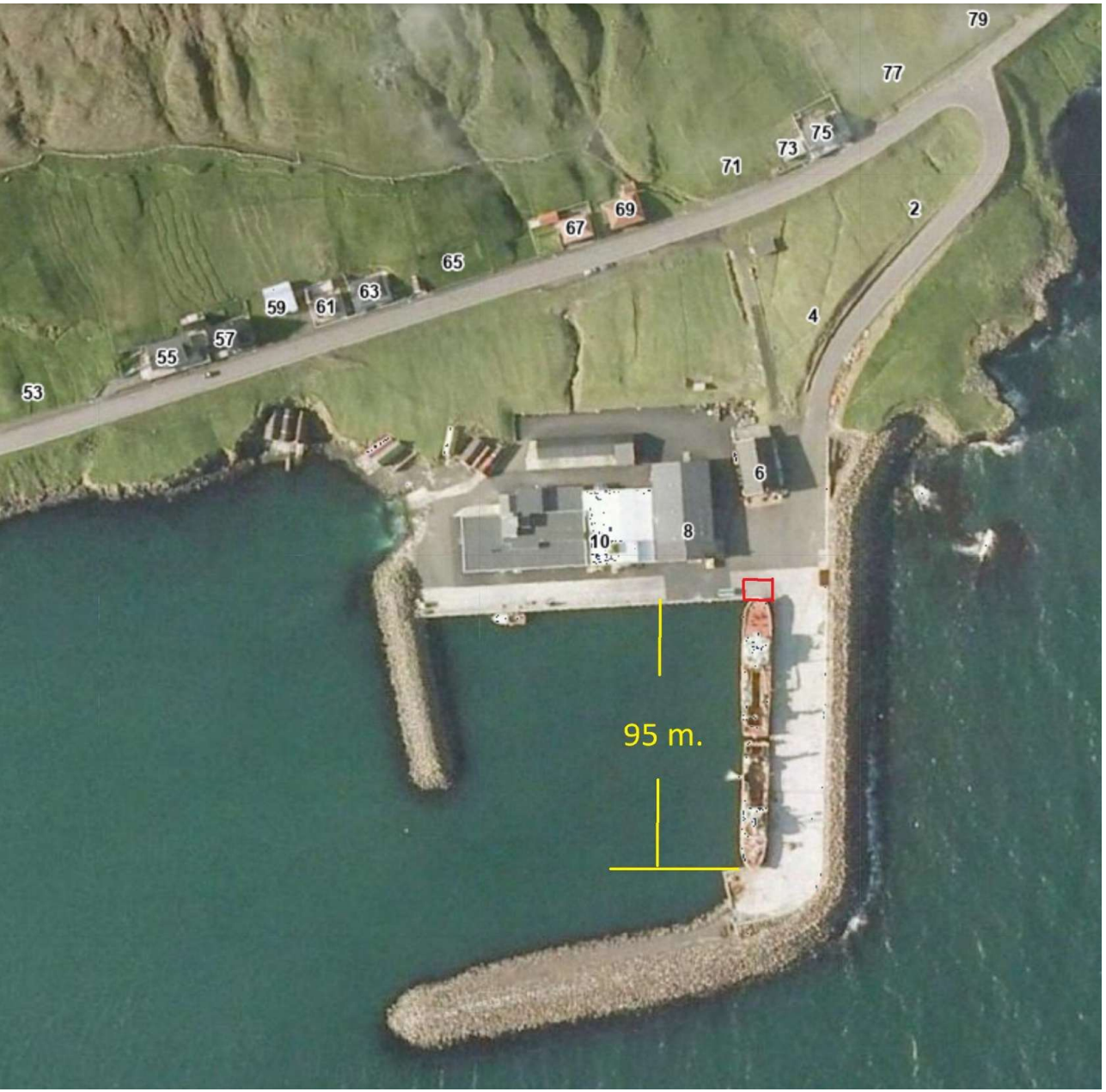
Bæði meðan bygd verður og seinni, er neyðugt at fergulegur eru tætt við tunnilsmunnarnar, so smærri skip kunnu setast inn, um óhapp henda.



Sands havn

Tað slepst lættliga inn og út úr Sands havn, og har skal einans gerast ein skrái og stúttur at leggja skipið at ímóti.

Bygdaleiðir steðgar á kaiini tætt við.



Hvalba

Sand - Hvalba :	**30 km., 16 míl.**
Skarvanes - Hvalba:	**25 km., 13 míl.**
Skarvanes – Sandvík:	**20 km., 11 míl.**

Teistin gongur 11 míl.:

Sand – Hvalba:	**1,30 tíma.**
Skarvanes – Hvalba:	**1,10 tima.**
Skarvanes – Sandvík:	**1,00 tíma.**

Skip gongur 16 míl.:

Sand – Hvalba:	**1.00 tíma.**
Skarvanes – Hvalba:	**0,80 tíma.**
Skarvanes – Sandvík:	**0,70 tíma.**

Tað skal bara skerast ein skrái í kaikantin.

Bygdaleiðir steðgar við kaiina.



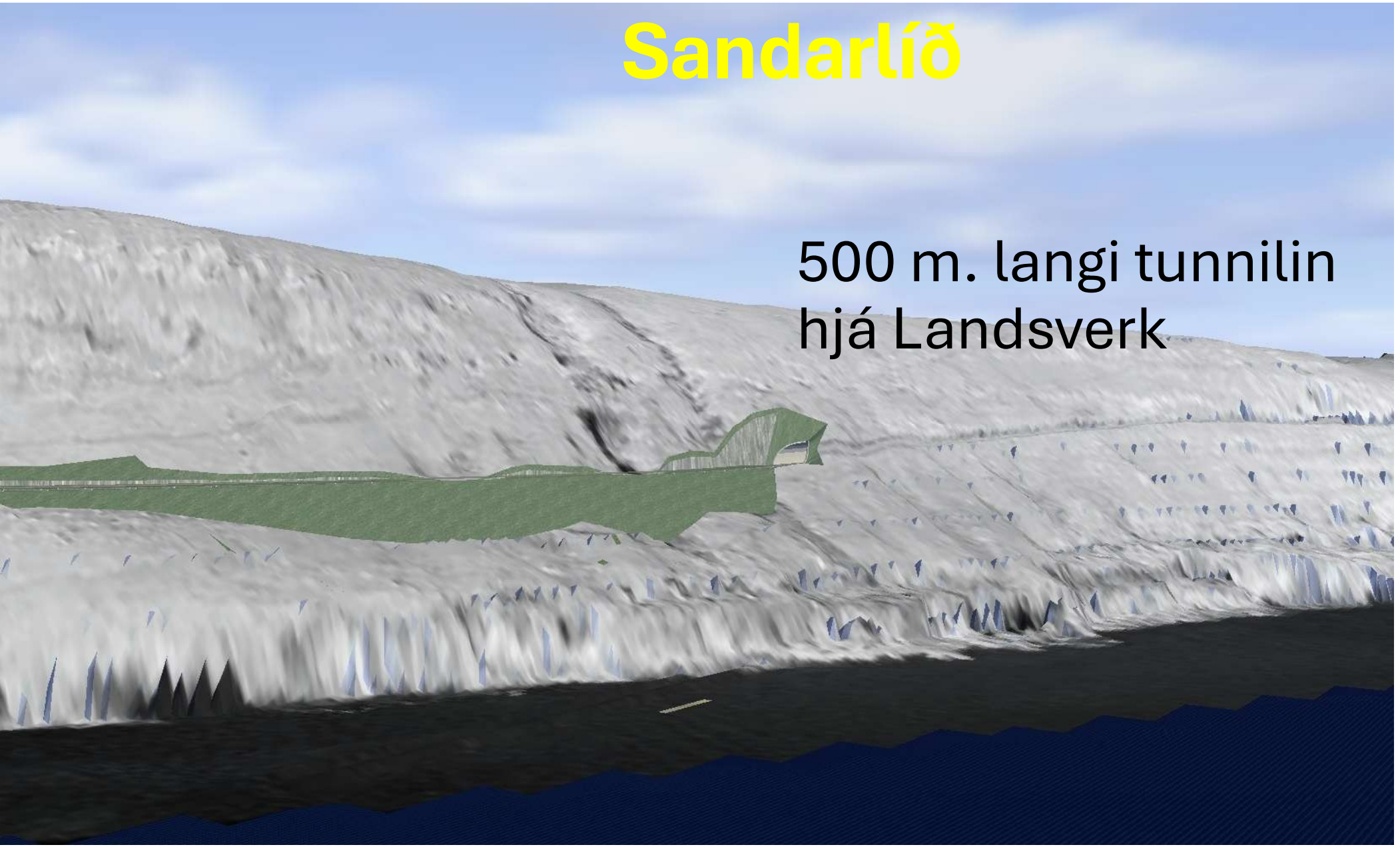
Mynd 6.31: Reyð linja er dagføring av verandi vegi íGjøgnum Sandarlíð, lilla brotalinjan er tunnil, og lilla heila linjan nýggjur vegateinur

Sandarlíð

Lilla brotlinjan er 500 m. langi Landsverk tunnilin.

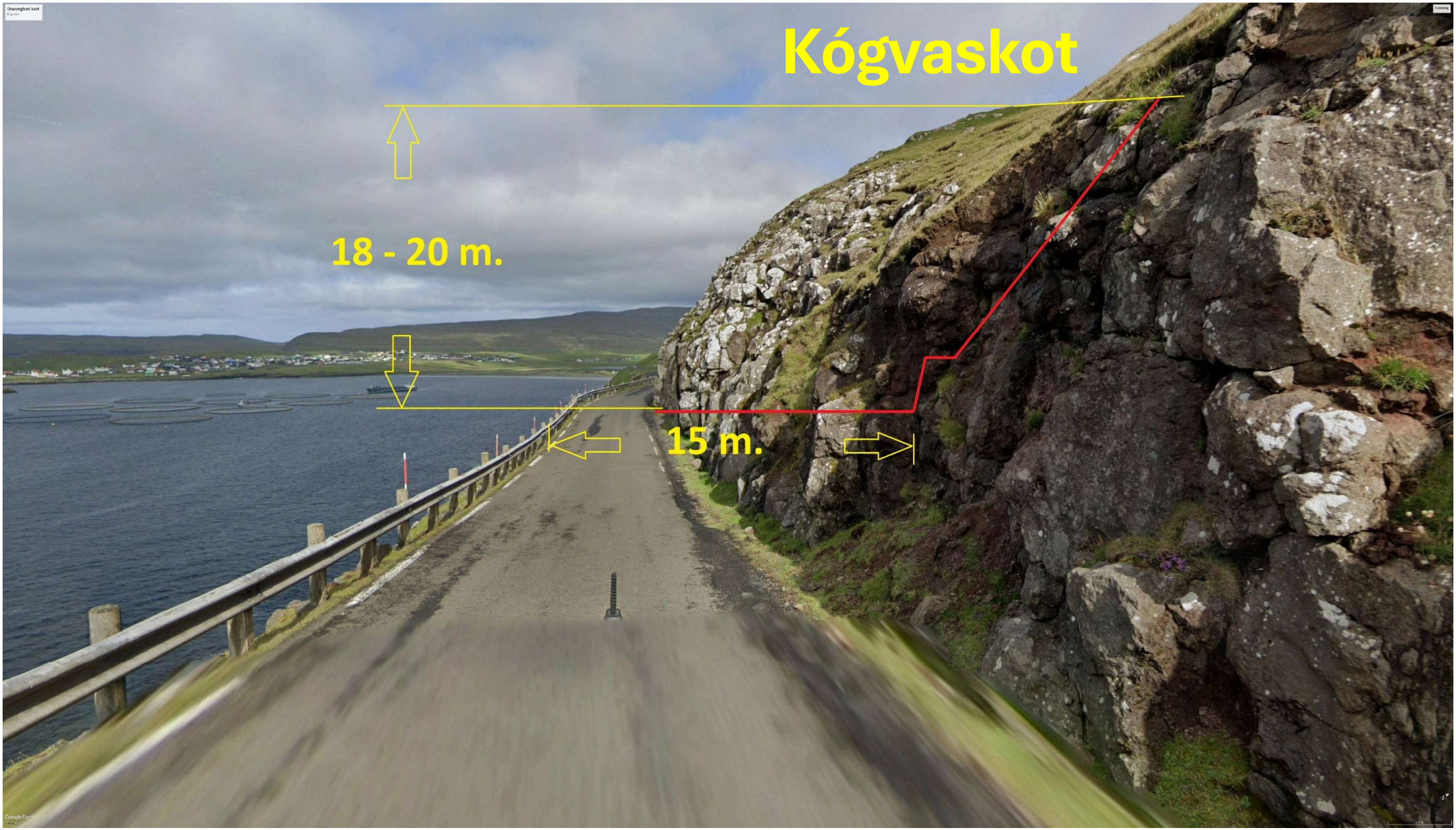

Finn matrikul, adressu, stað
Babbastiggjur
Kráarbakki
Fossurin
Oksafløttur
Kógvaskot
Líðarendi
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
Sandarlíð
500 m. langi LV
tunnilin í Kógvaskot
60m

Sandarlíð




Sandarlíð
500 m. langi tunnilin hjá Landsverk

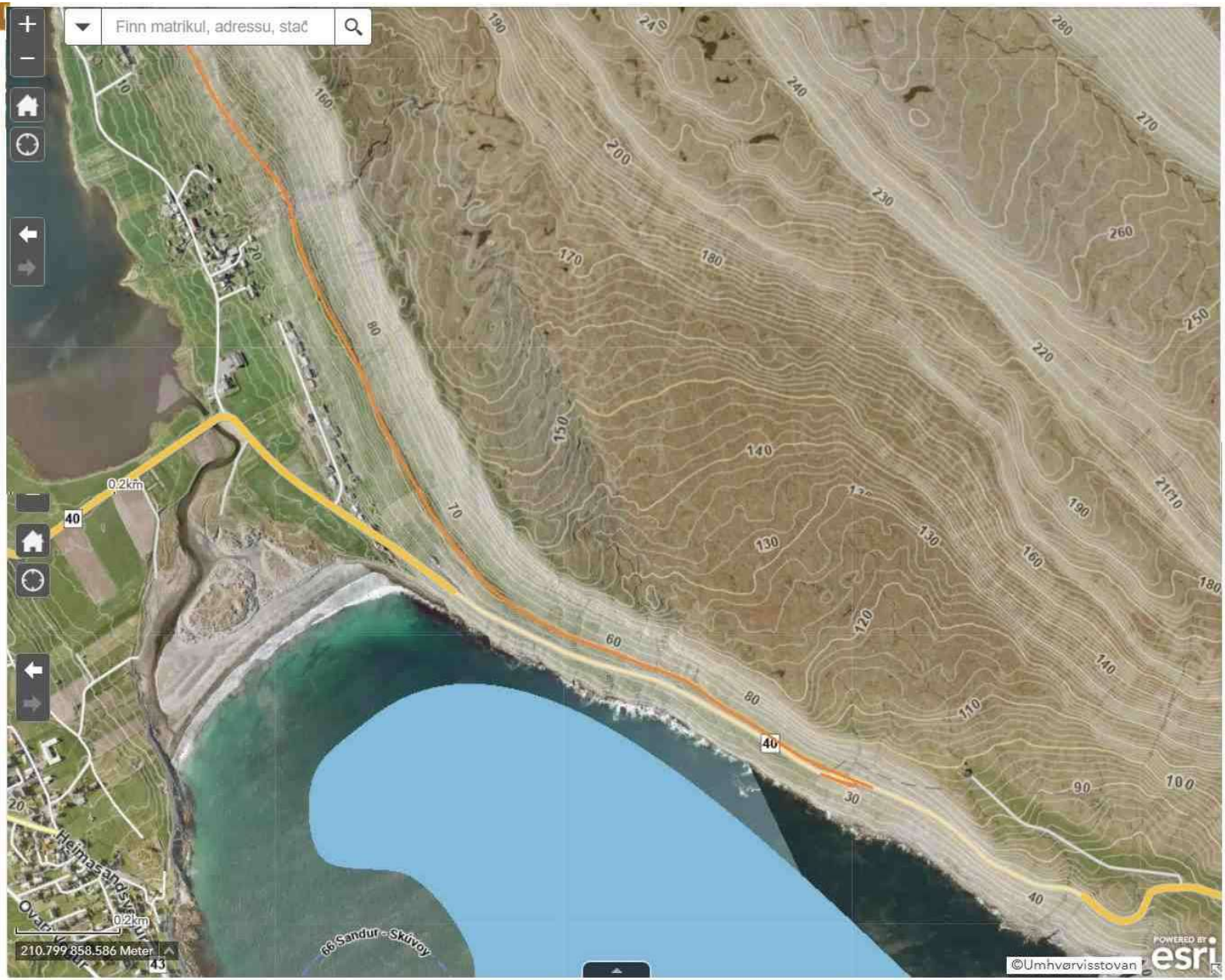

Unavngivet kort
Skriv en beskrivelse til dit kort.
Forklaring
Tað myrkagrøna allaraftast er Kógvaskot og her aftanfyri til høgru er Líðarendi.
Her er nærum onki hall
8-10 m.
Google Earth
4.77 m


Kógvaskot
18 - 20 m.
15 m.



Sandarlíð: Landsvegur av Skarvanesi til Traðardal.


Í Trøðum
Landsvegur framvið
bøgarðarnar
nn matrikul, adressu, stað
Heimasandsvegur
Ovari Vegur
40
43
20
10
80
90
130
150
170
180
220
260
270
140
100
70
60
110
-5
-10
-15
2 Meters
©Umhvørvisstovan | ©Pleiades Neo - Airbus



Í Trøðum og í Sandarlíð.

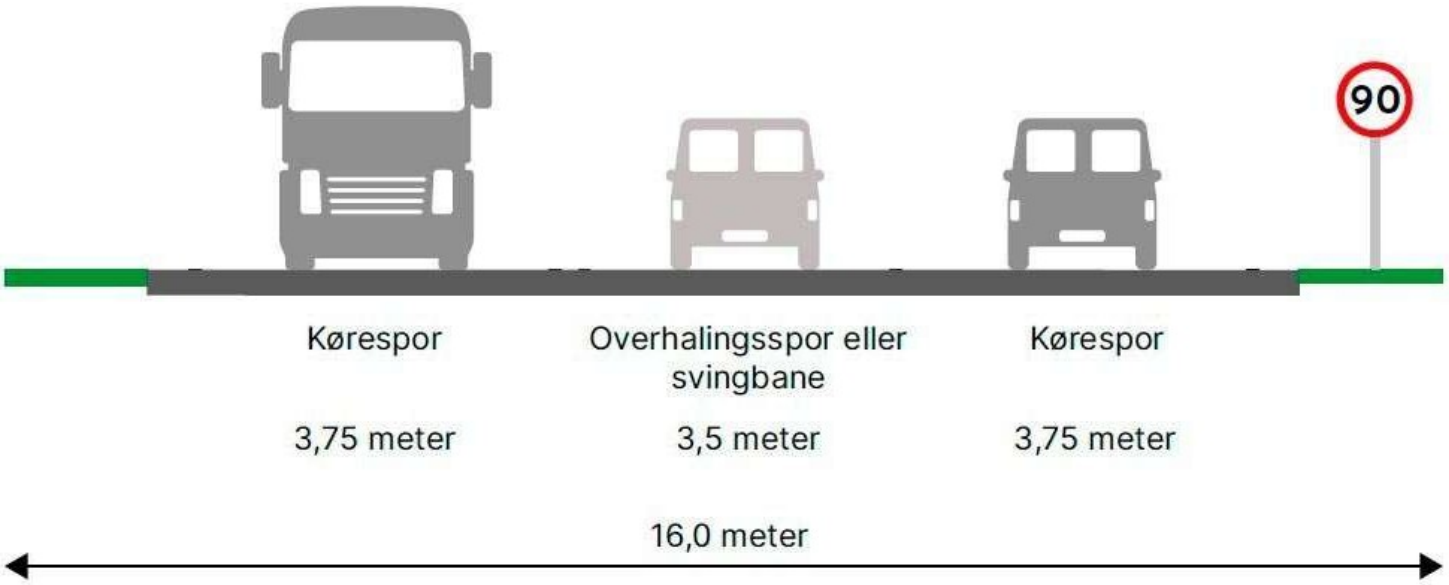
Omanfyri í Trøðum skal gerast ein volli ímóti bygdini fyri at verja ímóti ljósi og ljóði frá bilunum.

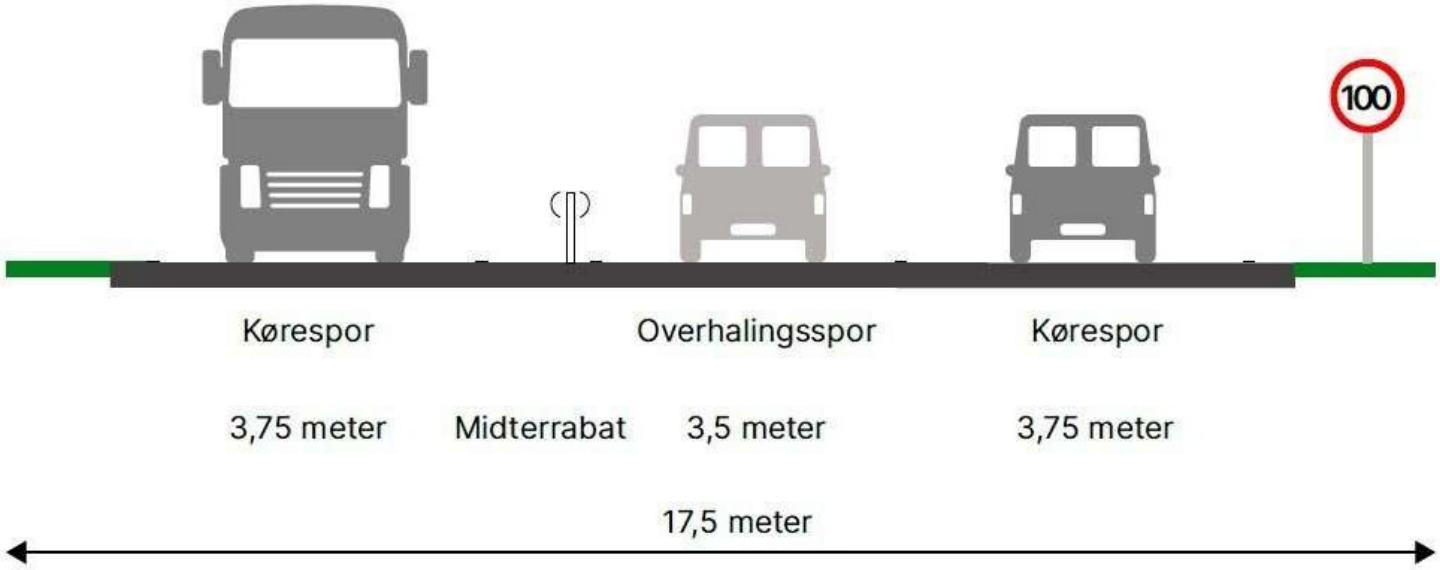
Tað er nógv breitt til ein trýsporaðan veg, umframt ein veit ímóti berginum.



Sandarlíð

Heldur enn at fara niðaná í “Brekkuni stóru” í 112 m. hædd, er betri at fara suður til ruskplássið í 70 m. hædd, tí íbindingin til Húsavík liggur í 80 m. hædd.

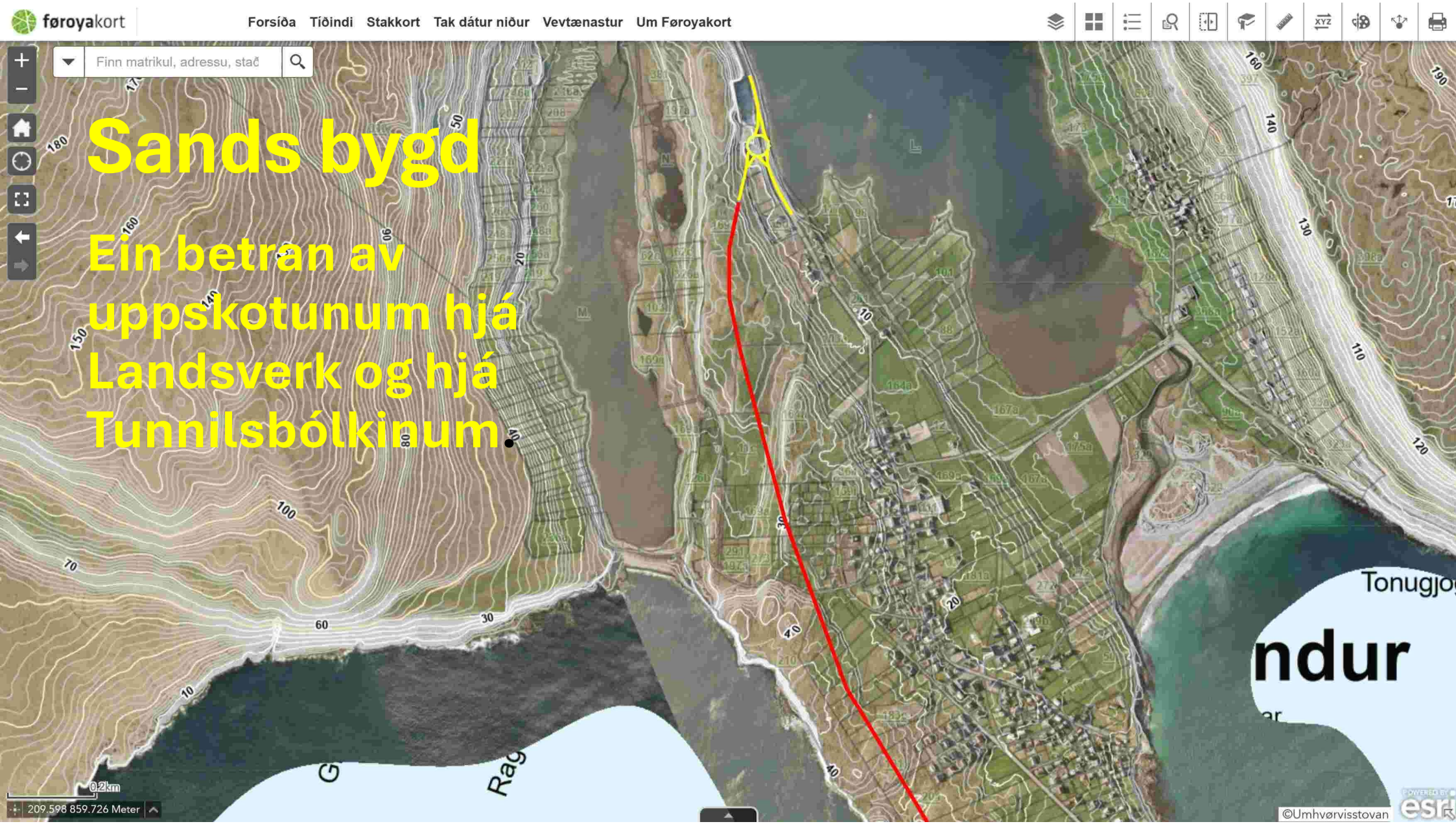


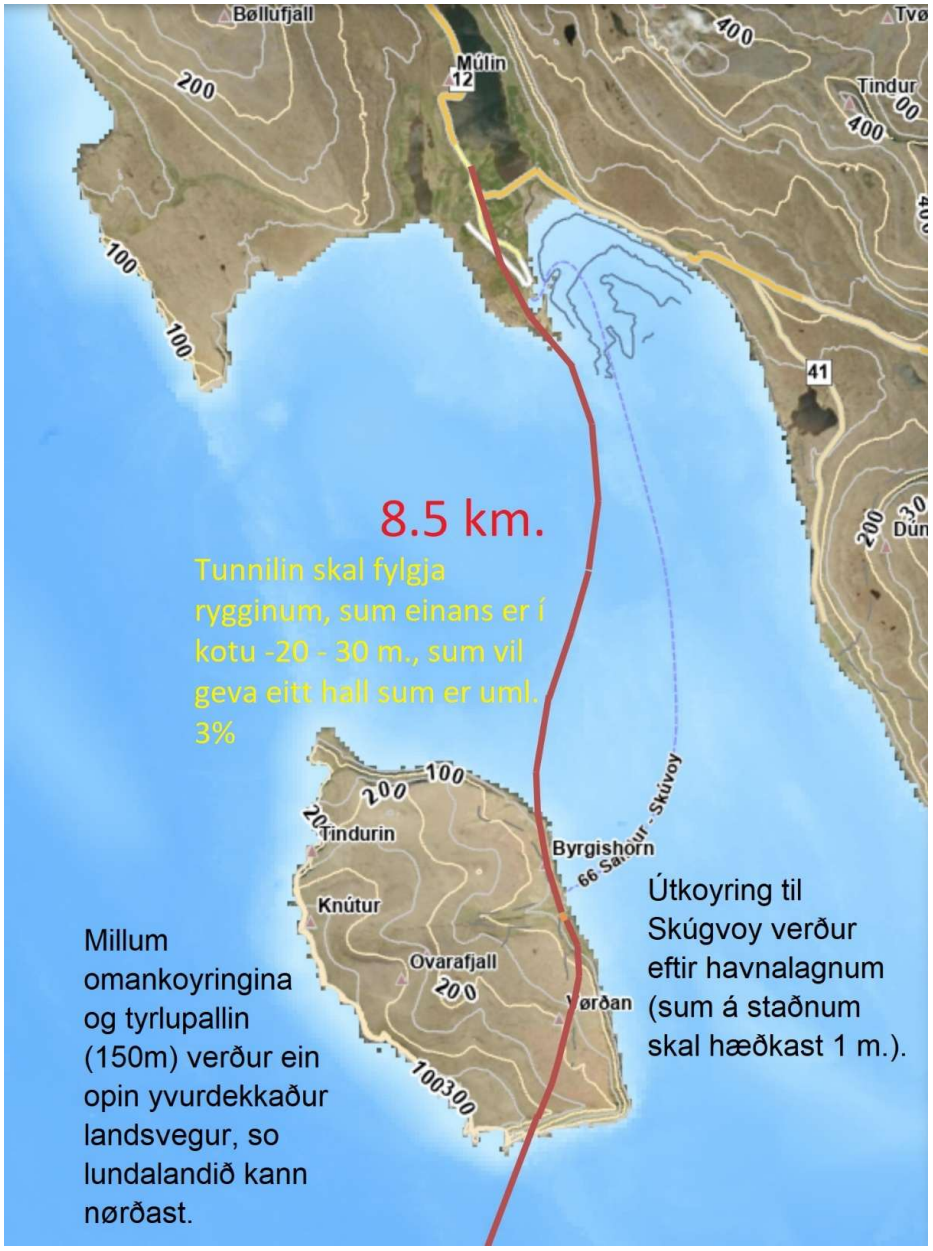


Motor-trafikvegur
90 -100 km./t

Her er gjørligt at yvurhála uttan at møta mótkoyrandi ferðslu.

Trygdin er munandi betri, og teir 15 km. tekur tá ikki 7 min., men 5 min., at koyra.


føroyakort
Forsíða
Tíðindi
Stakkort
Tak dátur niður
Vevtænastur
Um Føroyakort
Finn matrikul, adressu, stað
Sands bygd
Ein betran av uppskotunum hjá Landsverk og hjá Tunnilsbólkinum
0.2km
209.598 859.726 Meter
©Umhvørvisstovan

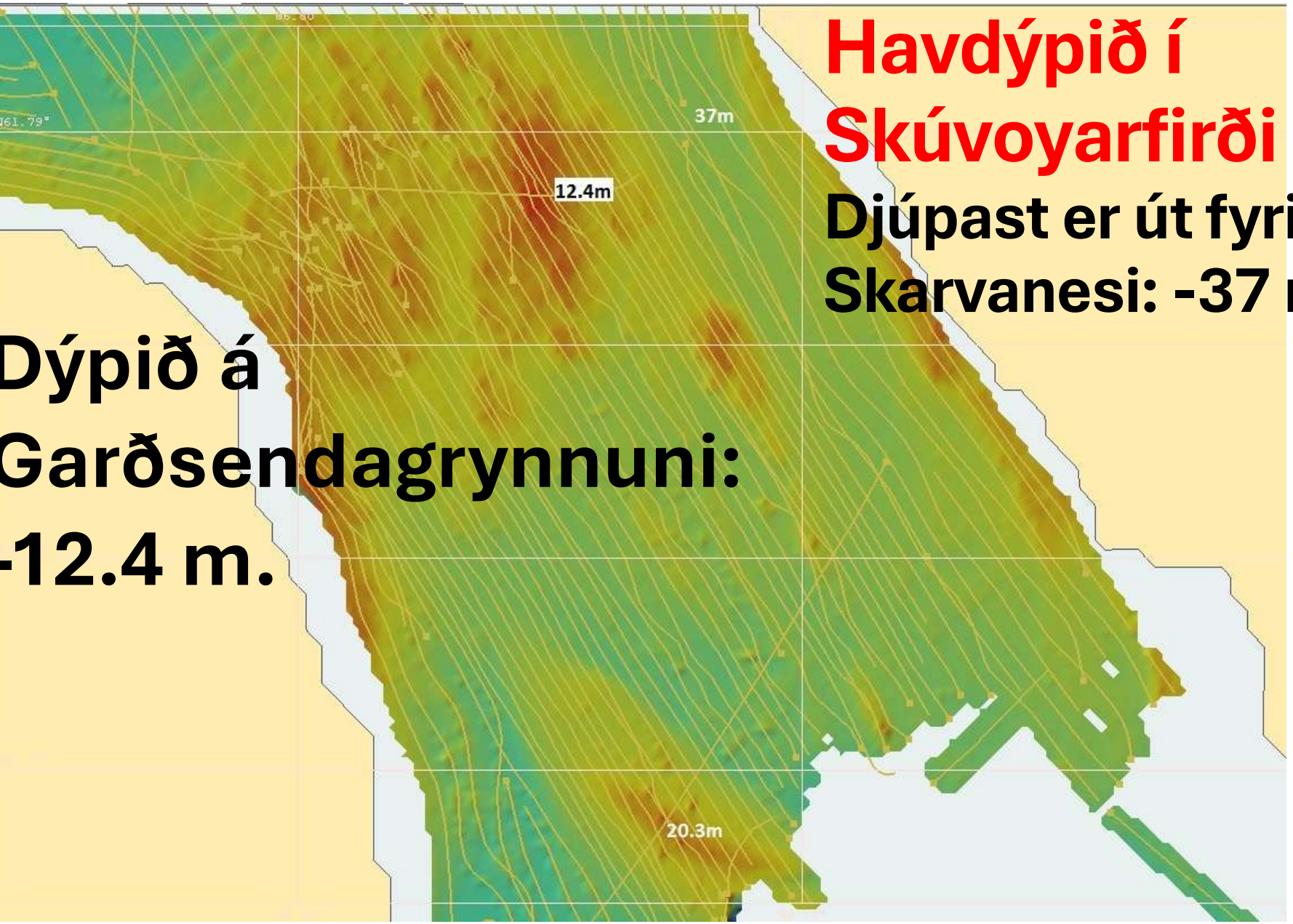


Ein betran av uppskotunum hjá Landsverk og hjá Tunnilsbólkinum.

Tunnilin fer av Sandsvatni sunnanfyri Múlan eftir Boðatanga og eftir grynnuni móti Garðsendagrynnunni. Hallið verður uml. 2 %

Inn- og útkoyringin í Skúgvi er í kotu +2-3 m., so hallið verður uml. 4%

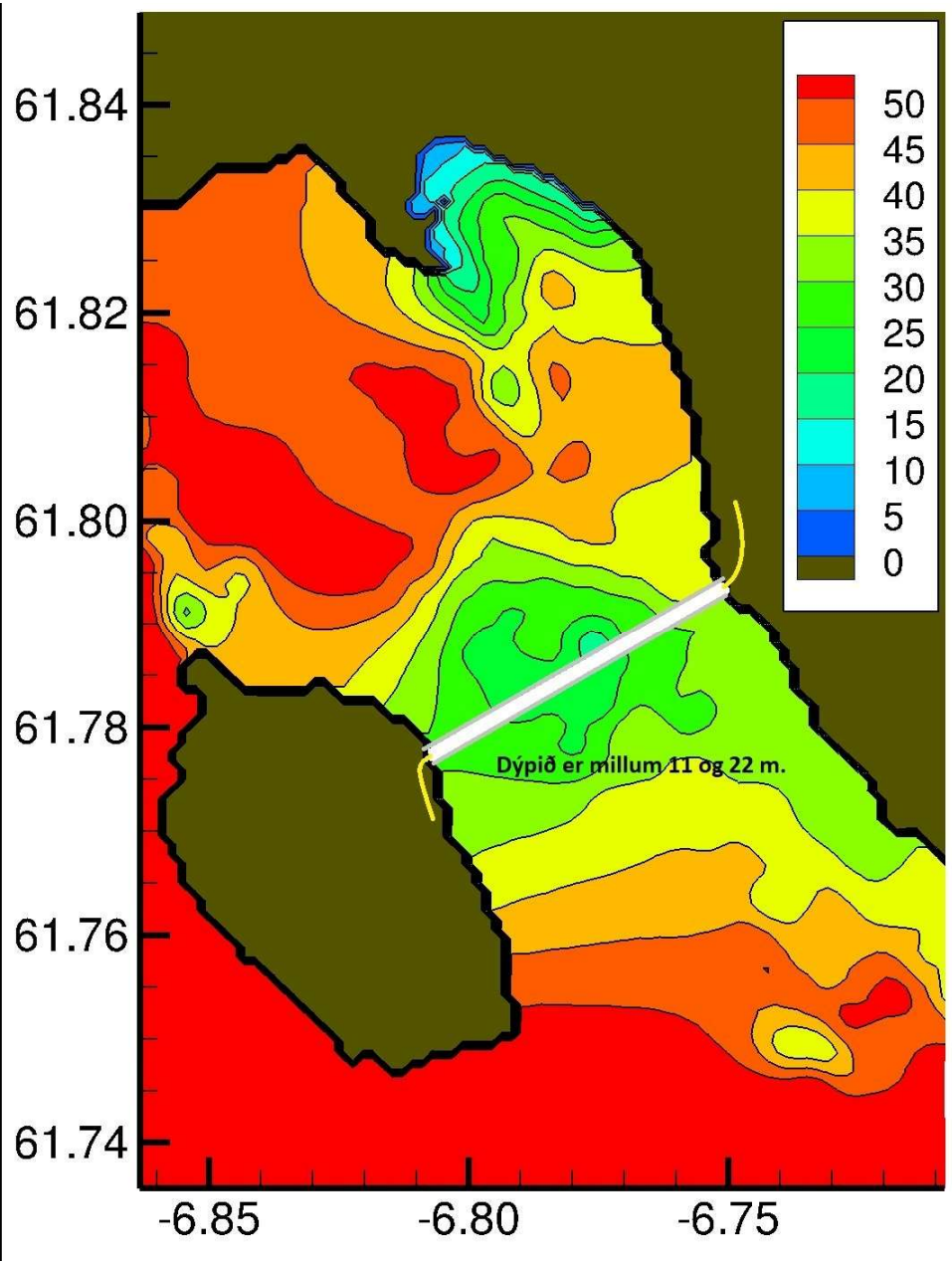
Coanda-ventilatión rýmingar-leiðir verða á Boðatanga og á Skarvatanga í Skúgvi.



Havdýpið í Skúvoyarfirði

Djúpast er út fyri Skarvanesi: -37 m.

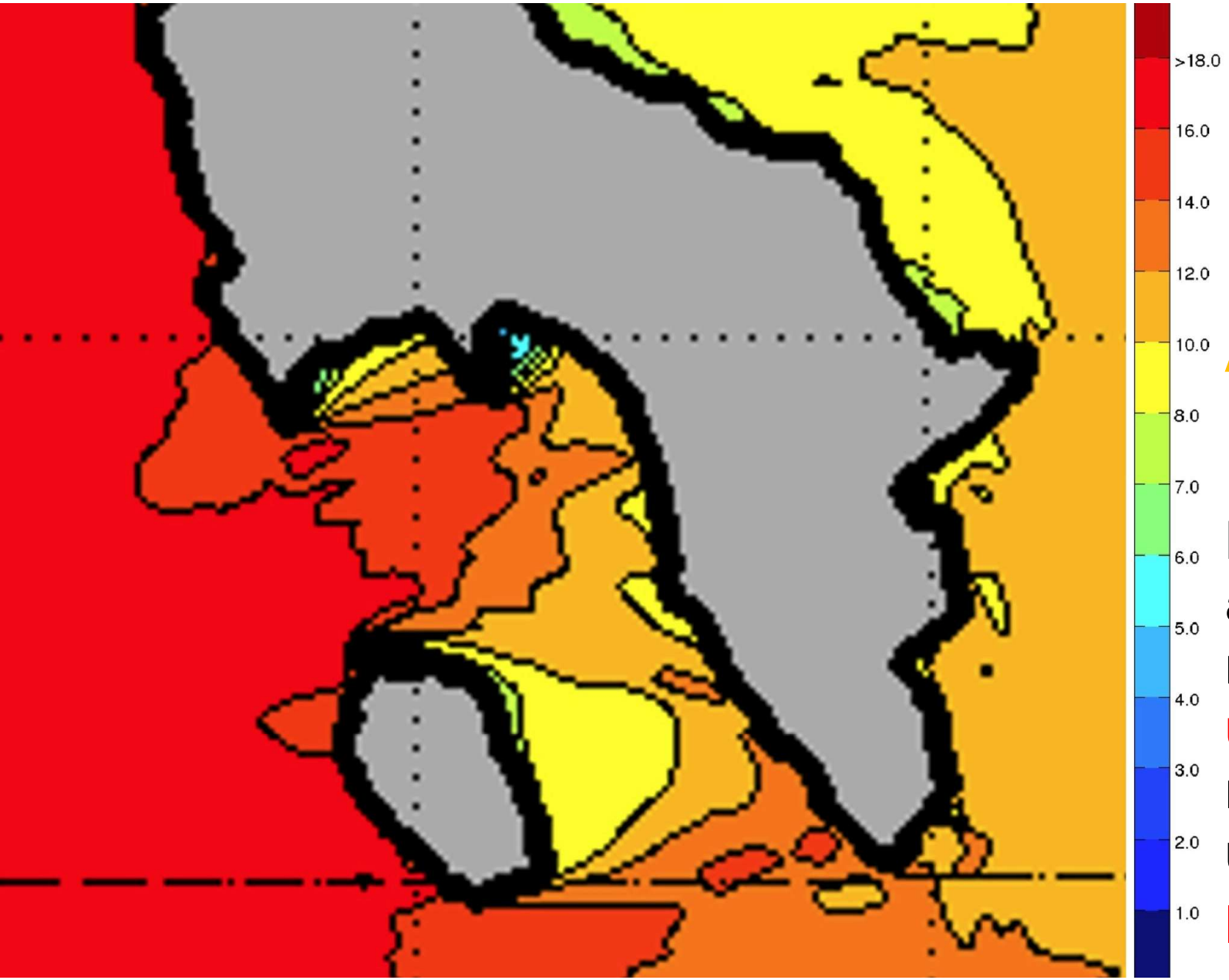
Dýpið á Garðsendagrynnuni: -12.4 m.



Garðsendagrynnan

Her er annar av løgusteinunum, sum ger tað gjørligt at koma turrskøddur til Suðuroyar.

Hendan grynnan ger tað gjørligt at gera byrging yvirum, og so kann tunnilsgrótið endurnýtast í somu verkætlan, og skal tí ikki koyrast langt og tyrvast.



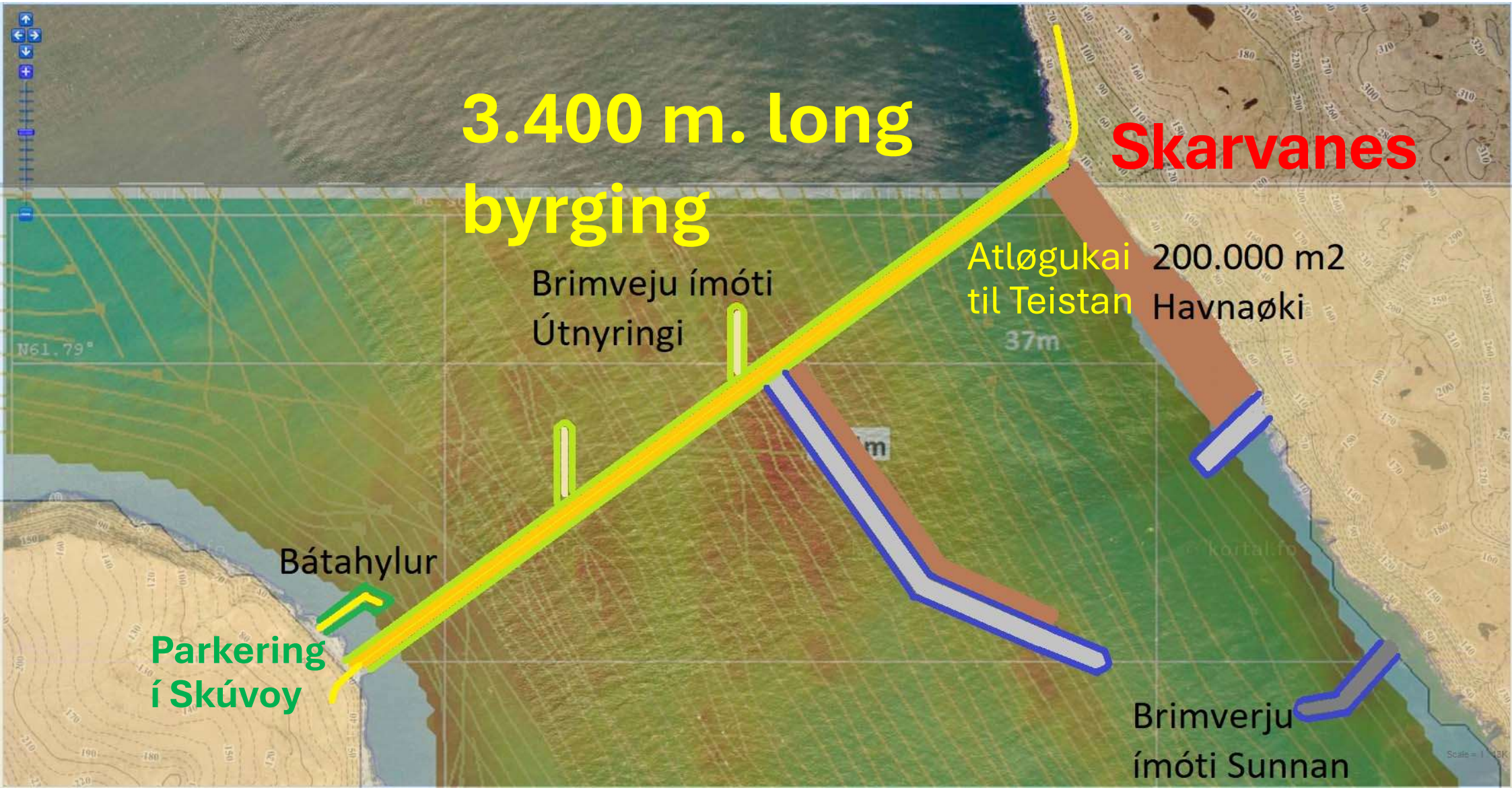
Mett 10 ára maksimum alduhædd.

Appelsingult er 10-12 m. alduhædd

Byrgingin ger, at aldurnar vera væl minni, og uppgangurin sum nú er, tá tað rekur upp ímóti ættini er púra burtur.


Skúvoy
Skúvoy
Dýpið er einans 11-22 m. djúpt
3.400 m. byrging frá Skarvanes til Skúvoy
Skarvanes
Skarvanes


Video
Soleiðis verður tað, tá stormur er av útsynningi, men aldurnar fara ikki uppum.


3.400 m. long byrging
Skarvanes
Atløgukai til Teistan
200.000 m2 Havnaøki
Brimveju ímóti Útnyringi
Bátahylur
Parkering í Skúvoy
Brimverju ímóti Sunnan



Úr tunnlunum koma meira enn 3,3 mill. m3 av gróti

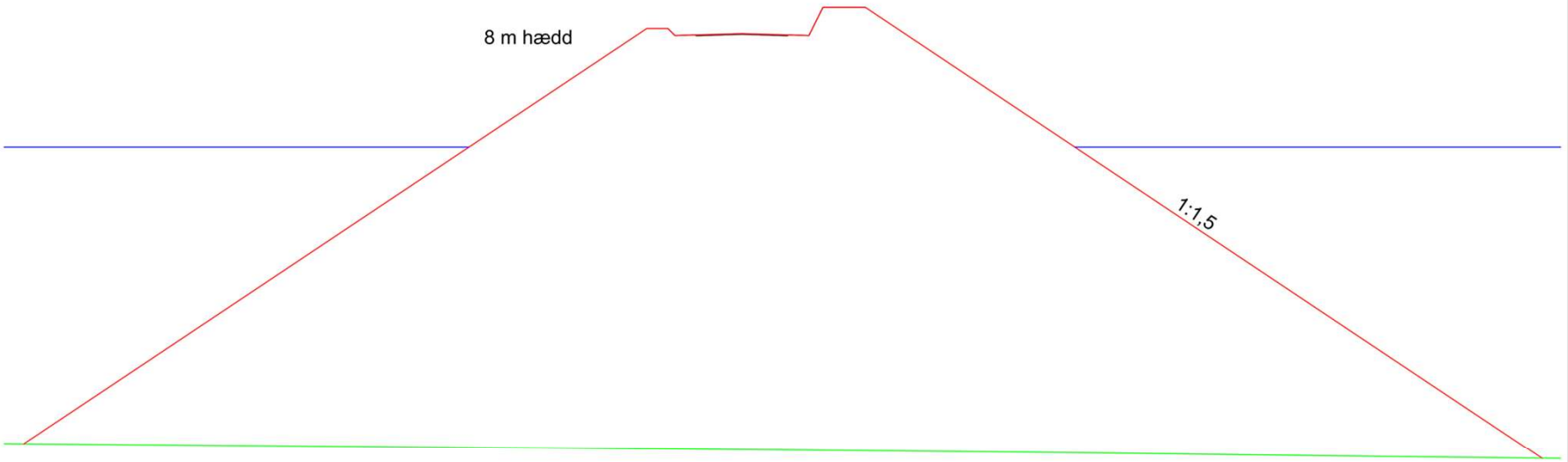
Tekning av byrging gjørd av Landsverk

Tá eg sendi verkætlanina hjá mær til Landsverk í 2014, koyrdu tey tekningarnar í eitt telduforrit, men tey søgdu at tað skuldi nýtast 8-10 mill. m3 av gróti.

TAÐ VAR ÓSATT

Eitt størri parkeringsplóss má gerast við Skarvatanga í Skúgvi, tí um veðrið ikki loyvir koyring eftir byrgingini, so má tað fyribyrgjast at bilar hópa seg upp inni í tunnlinum.

Landsverk roknar við 35 gradir hall



Tað er betri at rokna við einum minni halli uppá 25 gradir.

LANDSVERK
Tinghúsvegu 5
P.O. Box 78 110 Tórshav

Byrging millum Sandoy og Skúgvoy
Prinsipskurðu

Mát:		Mál nr.:
Rættað: 18/09-2017	Teknað: FH	Tekn. nr.:

Interpoleringsútrokning av tunnilsgrótsnøgdunum – í m3 - sum krevjast til byrgingina um Skúvoyarfjørð.

0 er við norðaru lendingina og 3400 er við Skarvanes.

Tvørmálið er 15 m. frá skráa til skráa í +8 m. hædd.

Í sjóvarmálanum verður breiddin á byrgingskjarnanum sostatt 8 x 1,5 x 2 + 15 = 39 m

400 x 10 x 15 =	60.000	400 x 10 x 39 = 156.000	
600 x 20 x 30 =	360.000	600 x 20 x 39 = 468.000	
700 x 25 x 37,5 =	656.250	700 x 25 x 39 = 682.500	
500 x 15 x 22,5 =	168.750	500 x 15 x 39 = 292.500	
200 x 25 x 37,5 =	187.500	200 x 25 x 39 = 195.000	
200 x 30 x 45 =	270.000	200 x 30 x 39 = 234.000	
600 x 35 52,5 =	1.102.500	600 x 35 x 39 = 702.000	
200 x 15 x 22,5 =	67.500	200 x 15 x 39 = 117.000	
	2.872.500	2.847.000	5.719.500

Omanfyri sjóvarmálanun er tvørmálið á kjarnanum:

8 x (39 + 15) /2 = 216 m2	x 3400 =	734.400
		6.453.900

Fyri at finna kravdu nøgdirnar av tunnilsgróti, mugu nøgdirnar av dekkgróti dragast frá.

Sigur man at dekkgrótið er 2 m tjúkt og 2 x 25 m. breit, verður tað: 340.000

Mongdin av tunnilsgróti sum krevst verður sostatt íalt: **6.113.900**

Á goymslu í Traðadali eru uml.	900.000
Á Goymslu á Velbastað eru uml.	600.000
Á goymslu úr Dalstunnilin eru uml.	200.000

Útrokning av grótmongd til byrgingina.

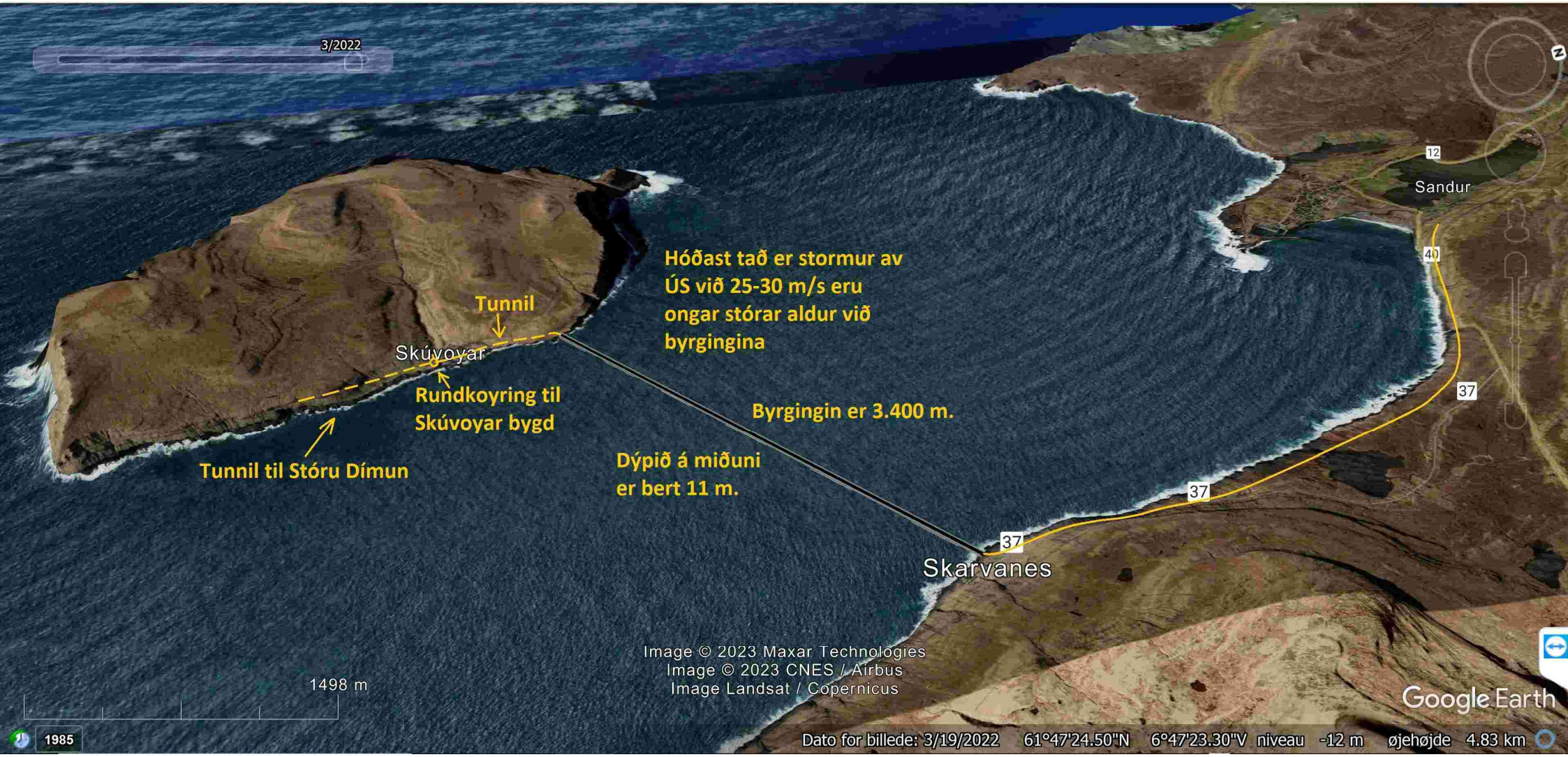
Landsverk hevur leingi pástaðið, at tað skuldi nýtast ov nógv grót til byrging til Skúvoyar.

Teir søgdu eini 8-10 mill m3.

So eg interpoleraði byrgingina ávís støð, og fekk at tað einans skuldi nýtast uml. 6 mill. m3 av tunnilsgróti, umframt uml. 340.000 m3 av stórum dekkgróti.

Landsverk hevur nú sagt at grótnøgdirnar vera 6 mill. m3.


Forklaring
Her eru aldurnar 250 m. langar.
Skúvoyarfjørður í stormi,
men har er eingin streymur av týdningi
Skúvoyarfjørður
Skarvanes
Tað fara uml. 1½
Skansabrúgv í
Skúvoyarbyrgingina
Nýtt Aliøki
Nýtt Aliøki
Dýpið er bert
11 m. á miðuna.
Hóast tað er stormur av ÚS
við 25-30 m/s, eru ongar
stórar aldur við byrgingina
Sandur skal heintast og
pumpast inn ímóti
syðru síðuni, fyri at
minka um trýstið á
byrgingina.
Skúvoyar
Tað er harði streymurin
sum ger uppgangin í
Skúgvi og á Skarvanesi.
N
800 m



Skúvoyarfjørður: Stormur av útsynningi. 25-30 m/s



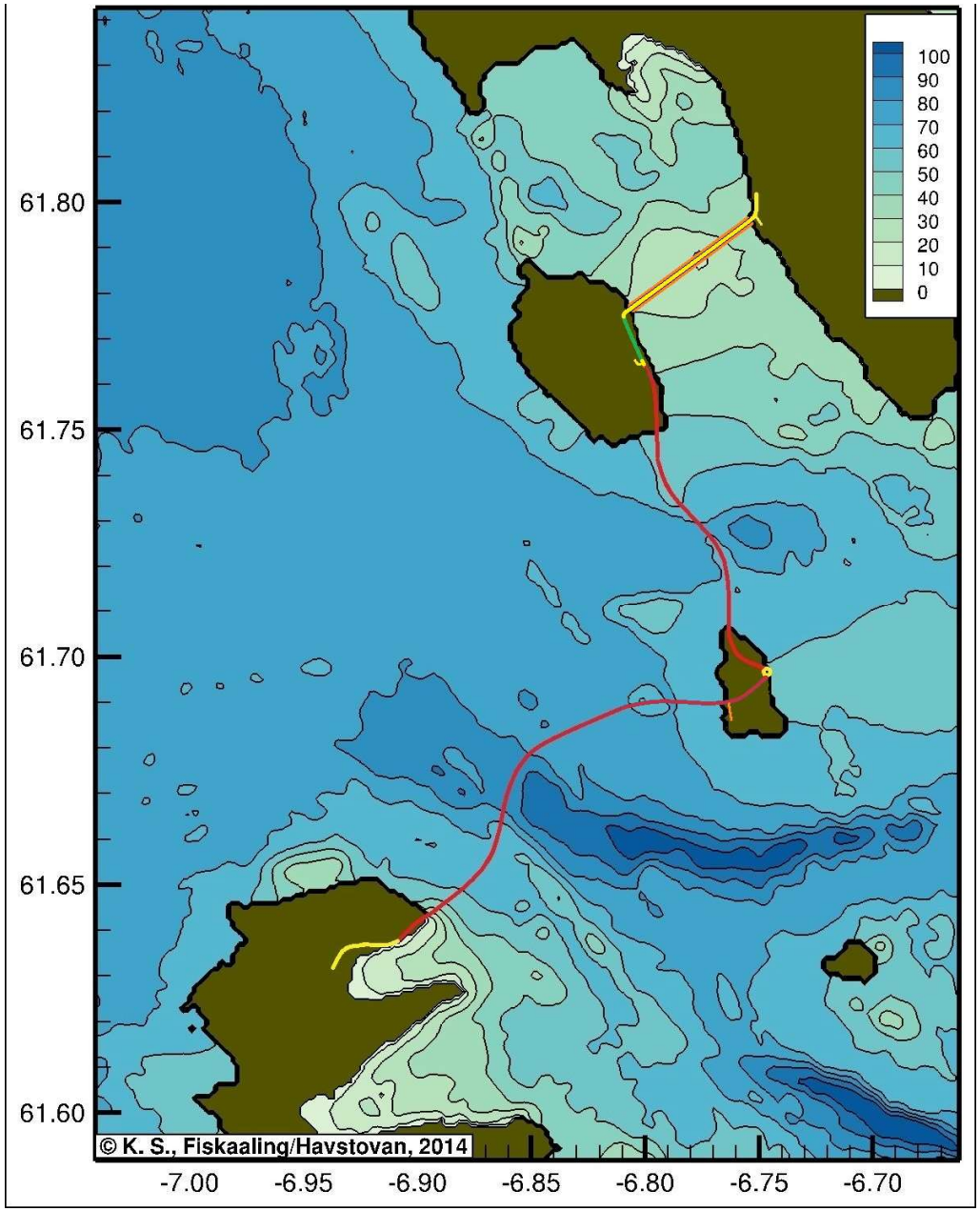
Skúvoyar bygd.

Tunnilin er opin út ímóti sjónum, deils vegna at tað er “Ramsarøki” og so at tað aftur kann gerast lundaland, og deils at tunnlarnir kunnu vera atskildir vegna eld- og roykvanda.



Skúvoy

Byrgingin ger, at tað verður minni brim, tí uppgangur er ringast tá tað rekur ímóti ættini.



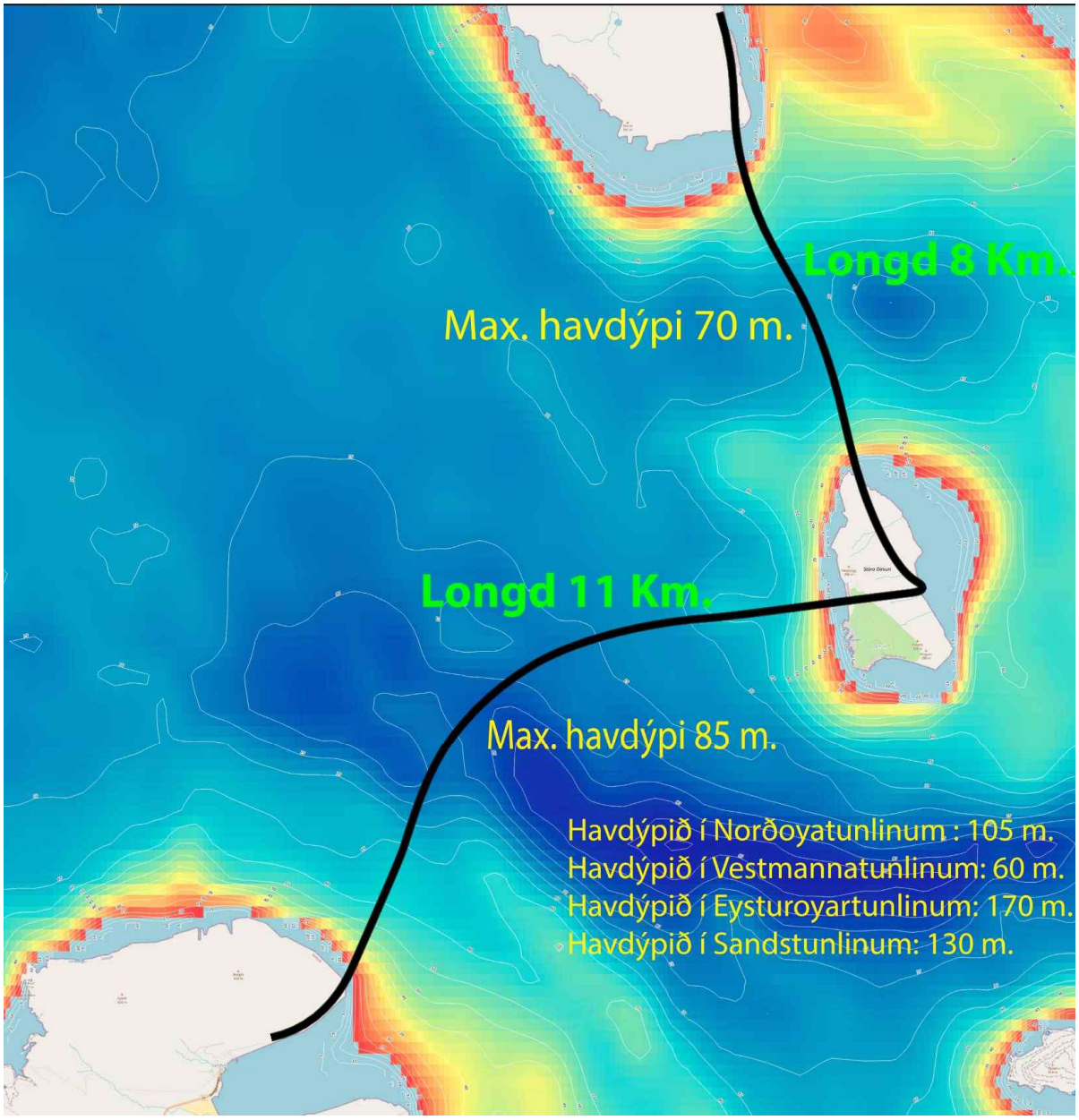
Suðurøkið

og

linjuføring til Suðuroy

Við tveimum tunnlum verður **byggitíðin bert ein triðing,** Byggivágin gert minni, og kostnaðurin NÓGV minni – og fleiri kunnu bjóða.

Íroknað verkætlanini eigur at vera 2-3 vindmyllur, sum nøkta orkunýtsluna til ljós, luft og vatn.



Havdýpið

til samanberingar við aðrar tunnlar


Skúvoy
Á hellunum í Skúvoy kunnu gerast Coanda
ventilatión og rýmingarleiðir.


Sunnast í Skúgvi
Á hellunum í Skúvoy kunnu gerast Coanda-ventilatión og rýmingarleiðir.
1:40 / 2:45

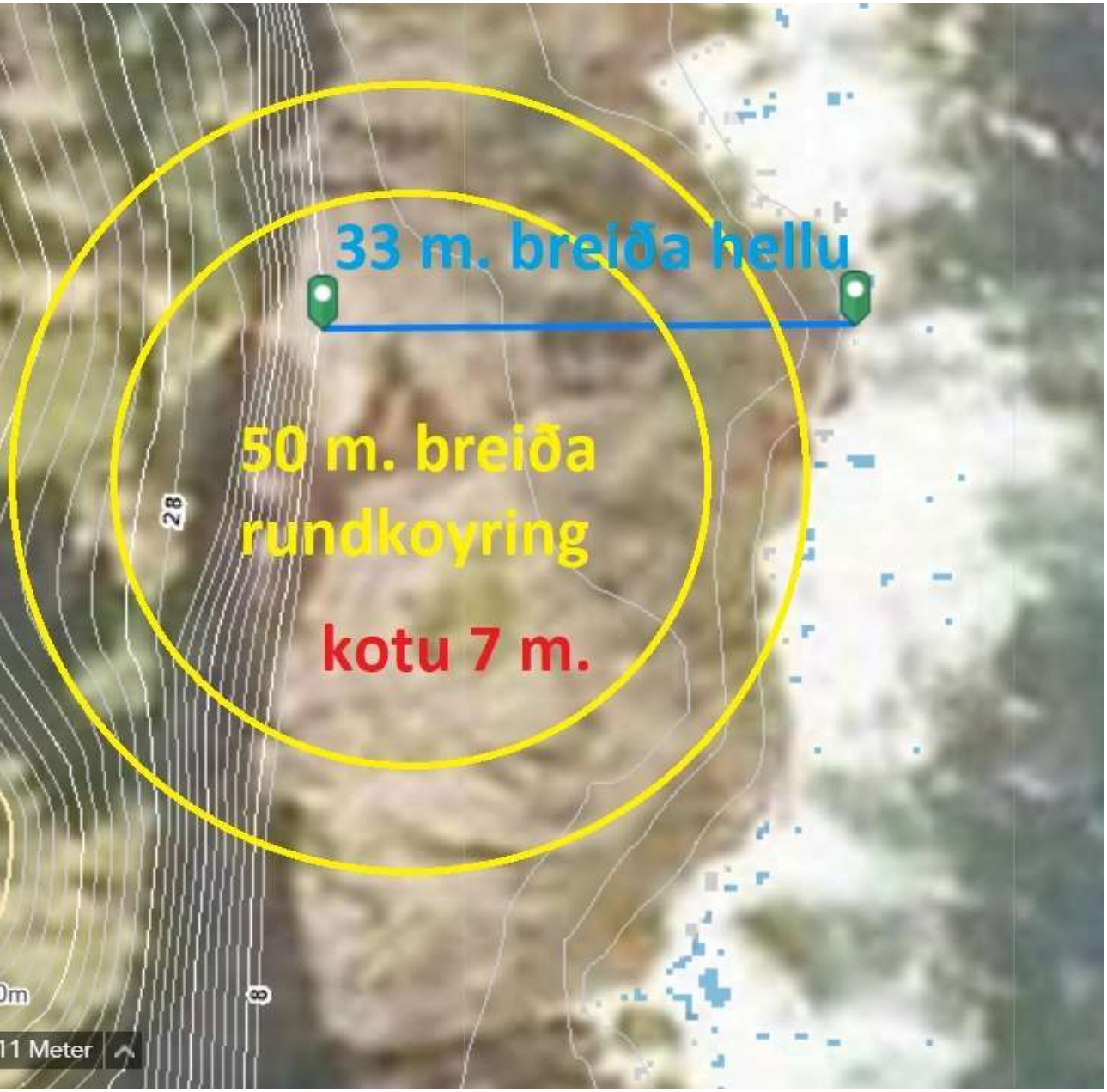

Video
Á hellunum í Skúvoy kunnu gerast
Coandaventilatión og rýmingarleiðir

Stóra Dímun er løgusteinur til Suðuroynna



35 m. breiða og 700 m. langa hellan á eystursíðuni ger tað gjørligt at koma upp og niður á Stóra Dímun við einum halli minni enn 4 %

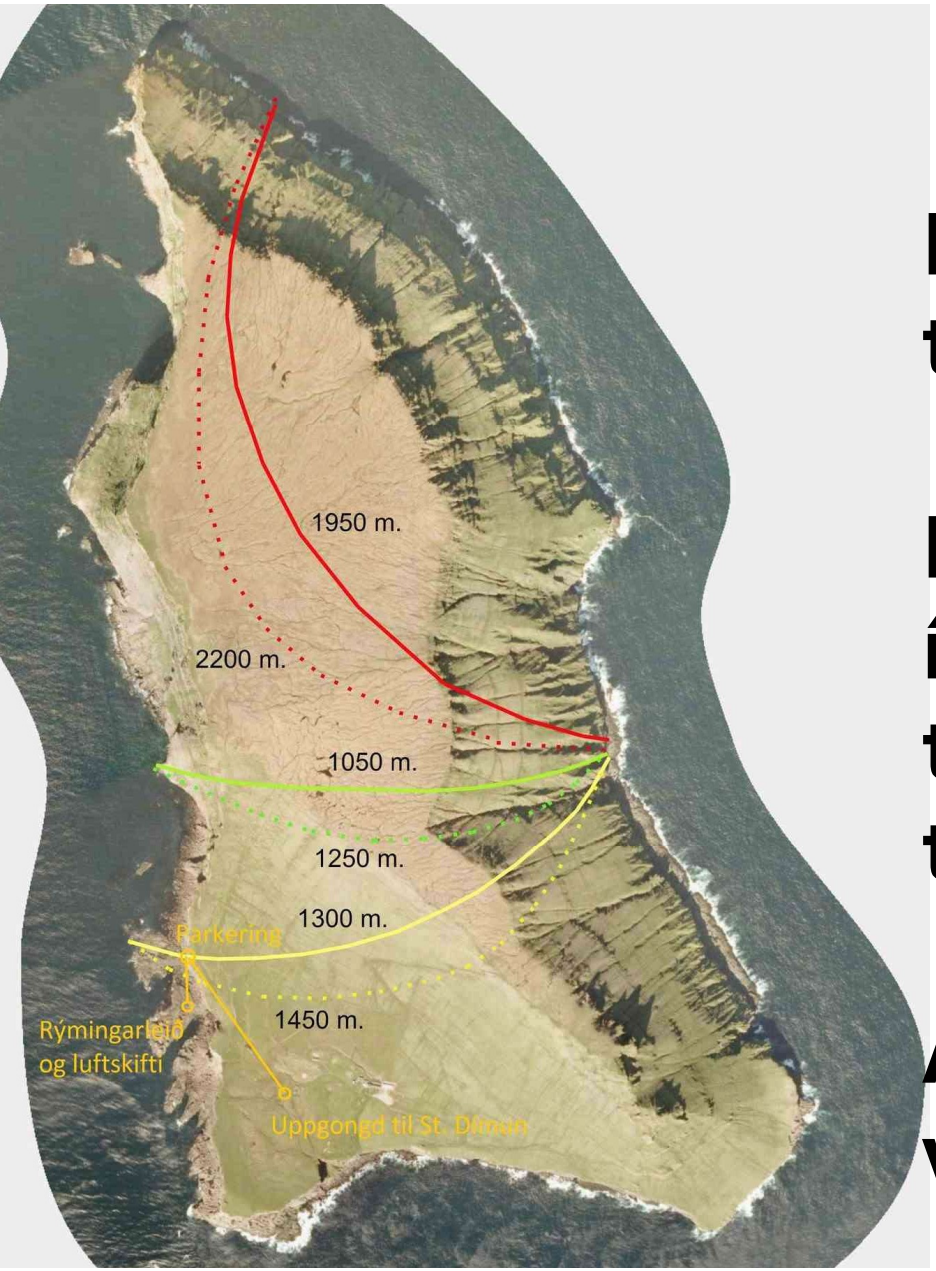

Ein slættur og javnt hellandi sandbotnur ger at eingin uppgangur er.
Til Skúvoy 8 Km
Til Sandvík 11 Km
Til húsini á Stóru Dímun 2 Km
Stóru Dímun fyri eystan



Stóra Dímun

Hellan har tunnilin úr Skúgvi og Sandvík møtast.

Betongmúrur skal stoypast ímóti sjónum.



Stóra Dímun

Hallið kann gerast minni, um tunnilsbogin gerst størri.

Fyri vestan verður parkering inni í tunnlinum til bilar, og tunnilsskakt við skinnarum og trappur upp á oynni.

Á hellunum vera coanda-ventilatión og rýmingarleiðir.

Video

Eystanvert Stóru Dímun




Stóra Dímun
Lítla Dímun
Trappa og
skinnaravognur niðana
luft
Tunnil
Parkering
Rýmingarleið
Coandaventilatión
og rýmingarleið á
Stóru Dímun



Sandvík: **ein 700 m. langur tunnil verður undir bygdini.**



Av molanum og út á Sandvíksfles er einans 1.800 m.

Tí má portalurin liggja ájavnt sjóvarmálanum, tí portalurin má eisini liggja eini 500 m. frá bygdini.

Vegurin verður vardur av einum betongmúri ovast á klettunum.

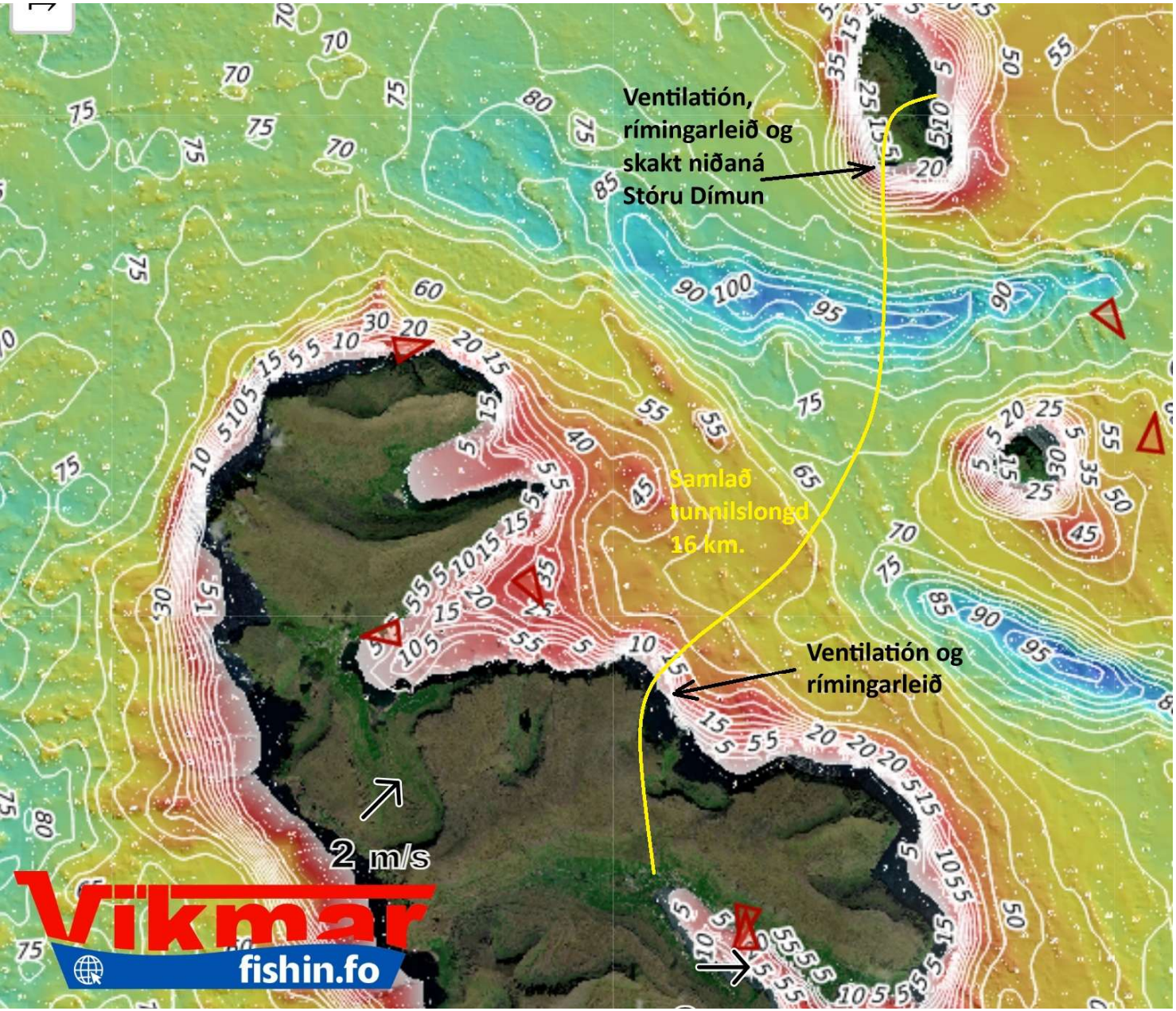
Tí verður tað her at tað størsta hallið verður, men tó ikki yvir 4 %



Hvalba

Her er til- og frákoyring til landsvegin teknað við rundkoyring, og tí má koyrast við minni ferð.


Til Sandvík
Kote 0,20 m.
Portal.
6,00 m.
Kote 0,20 m.
Skálavegur
Sandavegur
Hvalba
Principtekning fyri motortrafikveg við frákoyringar- og tilkoyringarbanum.
Skálavegur liggur í kotu +4 m. og kann hækkast 1,5 – 2 m.
©Umhvørvisstovan | ©Pleiades Neo - Airbus



Stóra Dímun – Trongisvágur

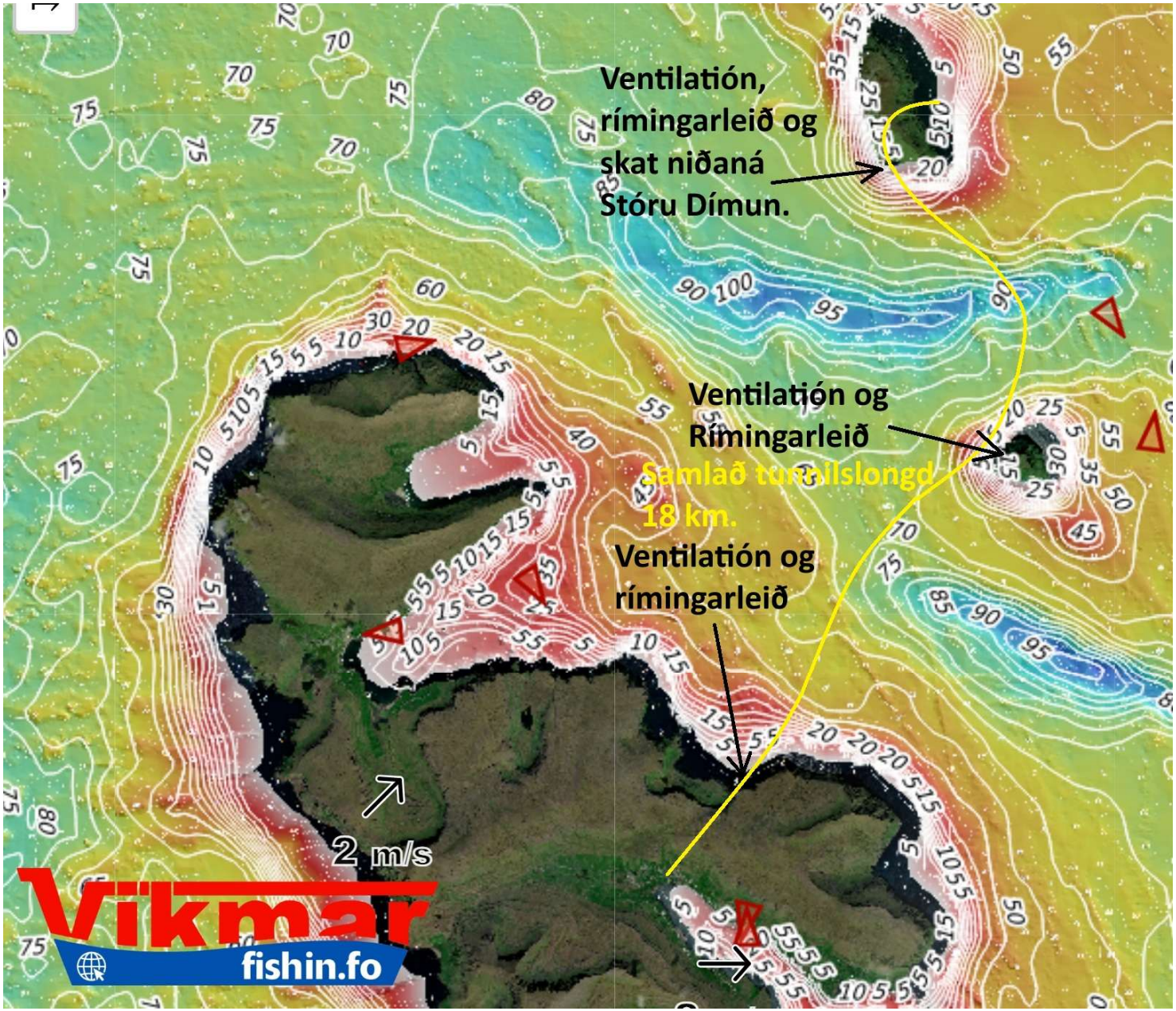
Tunnilslongd: **16 km.**

Avstand millum rýmingarleiðir: **11 km.**

Coandaventilatión og rýmingarleið á Stóru Dímun: **Nøvan.**

Coandaventilatión og rýmingarleið á Suðuroy: **Urðin undir Nevinum**

(Lýkur IKKI krøvini í N500)



Stóra Dímun – Lítla Dímun - Trongisvágur

Tunnilslongd: **18 km.**

Coandaventilatión og rýmingarleið á Stóra Dímun: **Nøvan.**

Frástøður millum rýmingarleiðir:

Millum Stóru Dímun og Lítla Dímun: **6.5 km.**

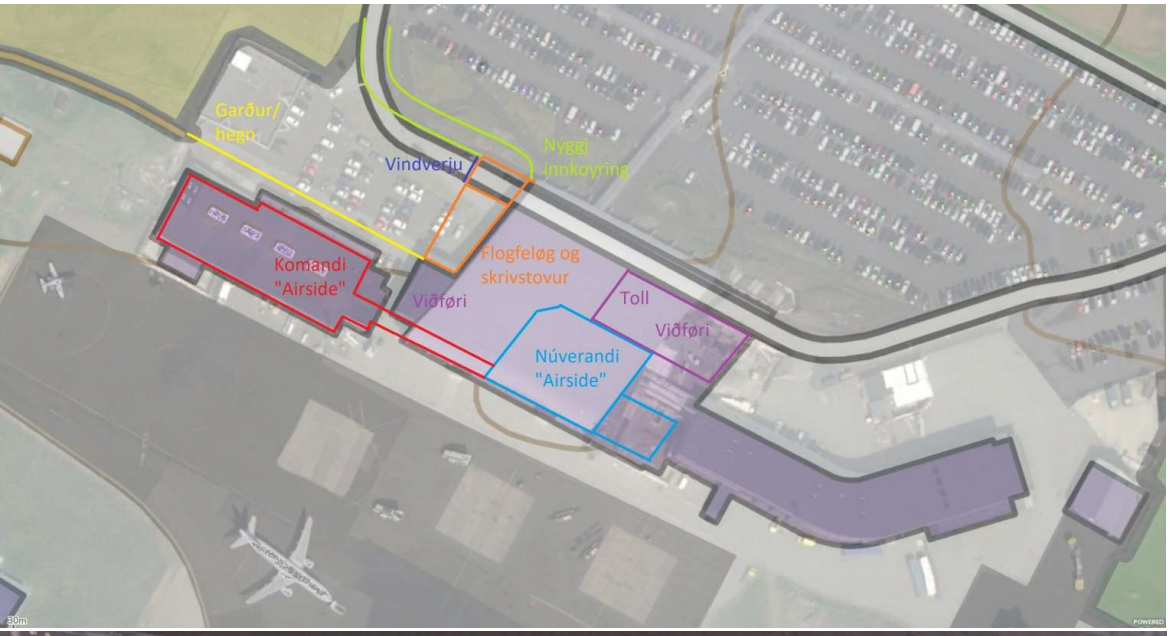
Millum Lítla Dímun og Trongisvágur: **8 km.**

Coandaventilatión og rýmingarleið á Litla Dímun: **Garðstangi / Tangin á Gjógv.**

Coandaventilatión og rýmingarleið í Suðuroy: **Tangin á Bergið.**

(Lýkur krøvini í N500)

Via Sandvík 23 km. Via L. D. 18 km.





Vágar floghavn

Gamli terminalurin er í góðum standi, og verður ein glasveggur settur upp í cafeteria-økinum á “groundside”, har tú letur viðførið á band, verður samband við núverandi “Airside” terminalin.

Við hesum er “Airside” meira enn tvífaldað.

Vinnandi projektið hevur nógv lýti, sum roynt verður at fjala, við at flyta fokus.

Víst var á hvussu rúmligt tað var, tá man kom innar, men bygningarnir frá 2013 kunnu á ongan hátt rúma eina eyka hædd undir sama taki, har “flybrýr” kunnu setast upp.

Myndin vísur at “flybúgvin” er uppi millum sperrurnar, og tá hall er á takinum “skeiva vegin”, er hetta als ikki gjørligt.

Hetta er nevndin sjálvsagt væl vitandi um, og at bygningurin ikki kann víðkast, men má takast niður.

(Tí legði forkvinnan dent á, at verkætlanin ikki fór at órógva ferðsluna).



Sandoy, og komandi **Sandoy Airport**

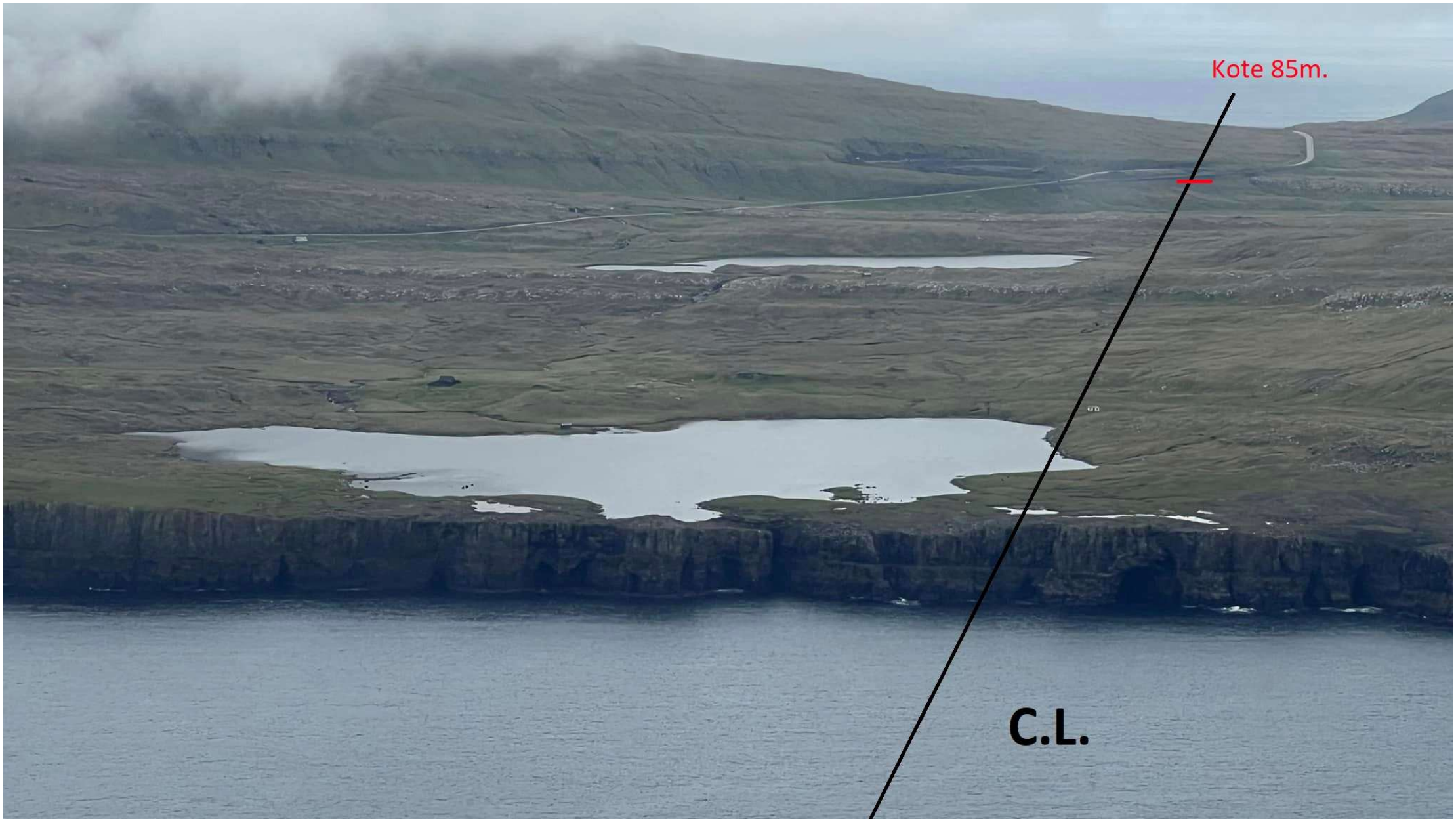


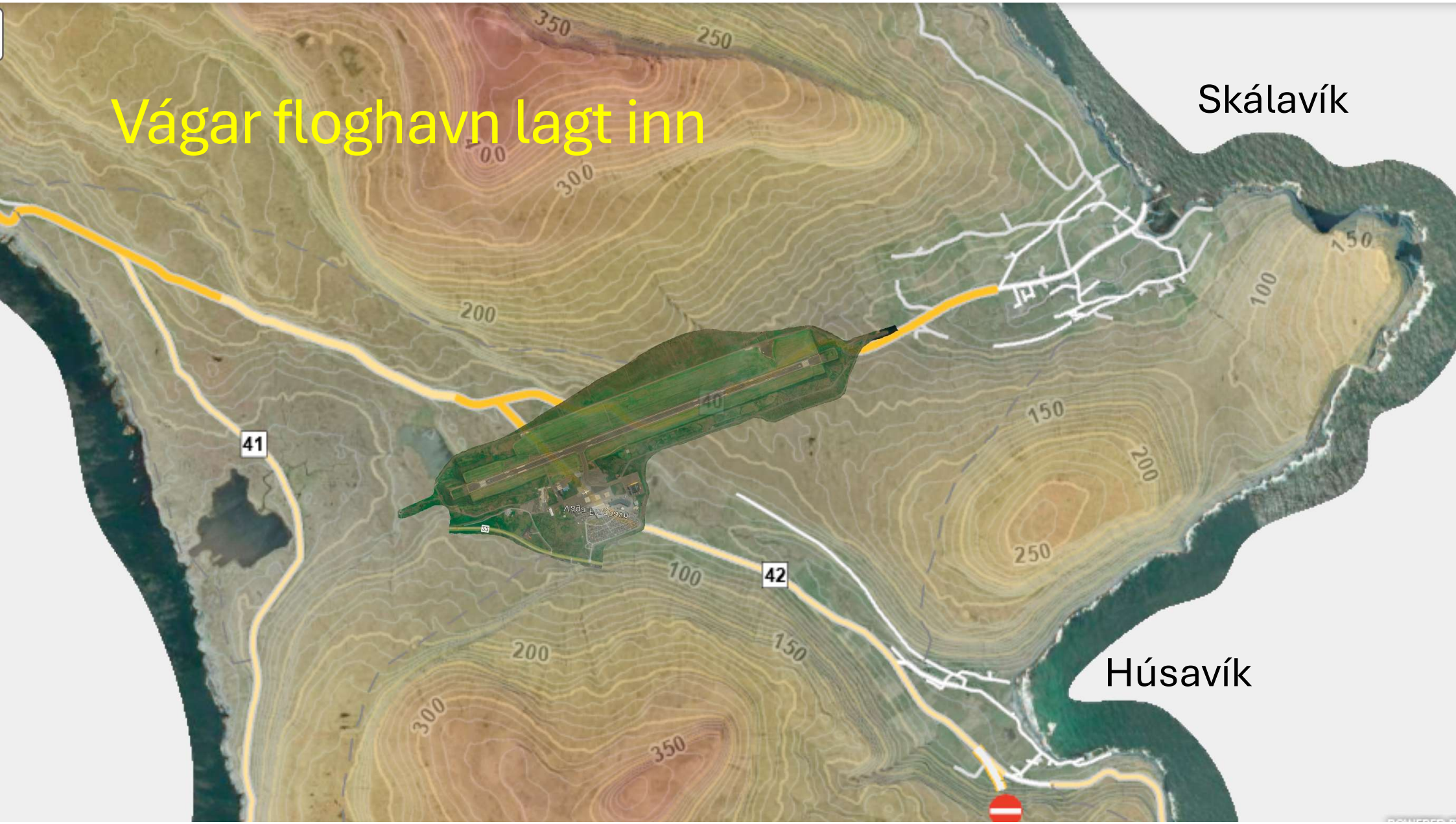
Innflúgving til internationala **Pit stop** og **Hub** floghavnin

Sandoy Airport

Floghavnin kann taka størri flogfør enn Kastrup lufthavn.

Liggur geografiskt sera væl fyri sum **“Pit stop”** airport fyri **”refuelling”** av fragtflogførum, og sum internationalan **“Hub”.**


Kote 85m.
C.L.


Vágar floghavn lagt inn
Skálavík
Húsavík
41
42
350
250
300
200
150
100
40



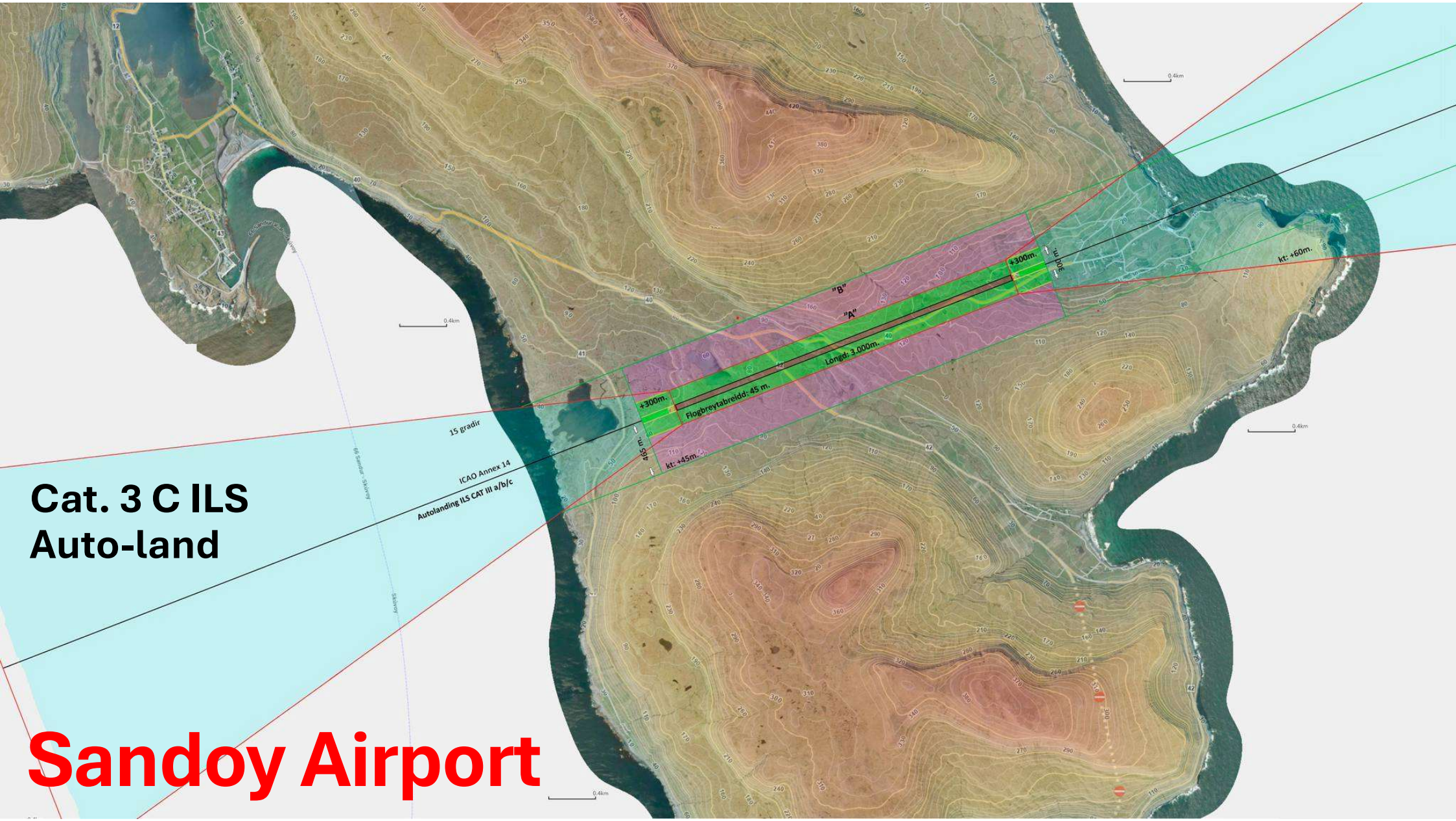
Her er lagt inn

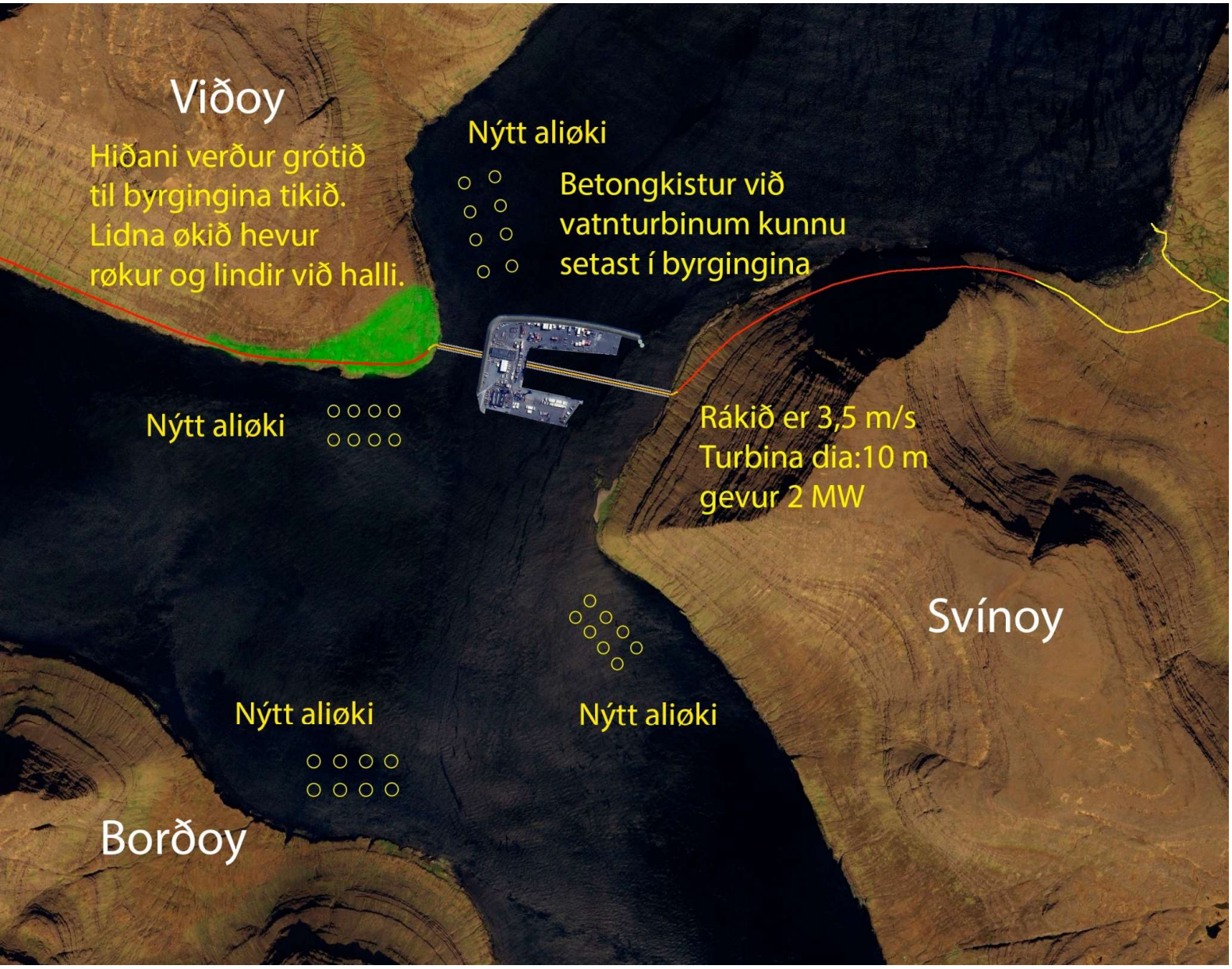
Billund lufthavn

2.800 m.

+ 2 x 900 m.

ljósrekkjur í endunum.

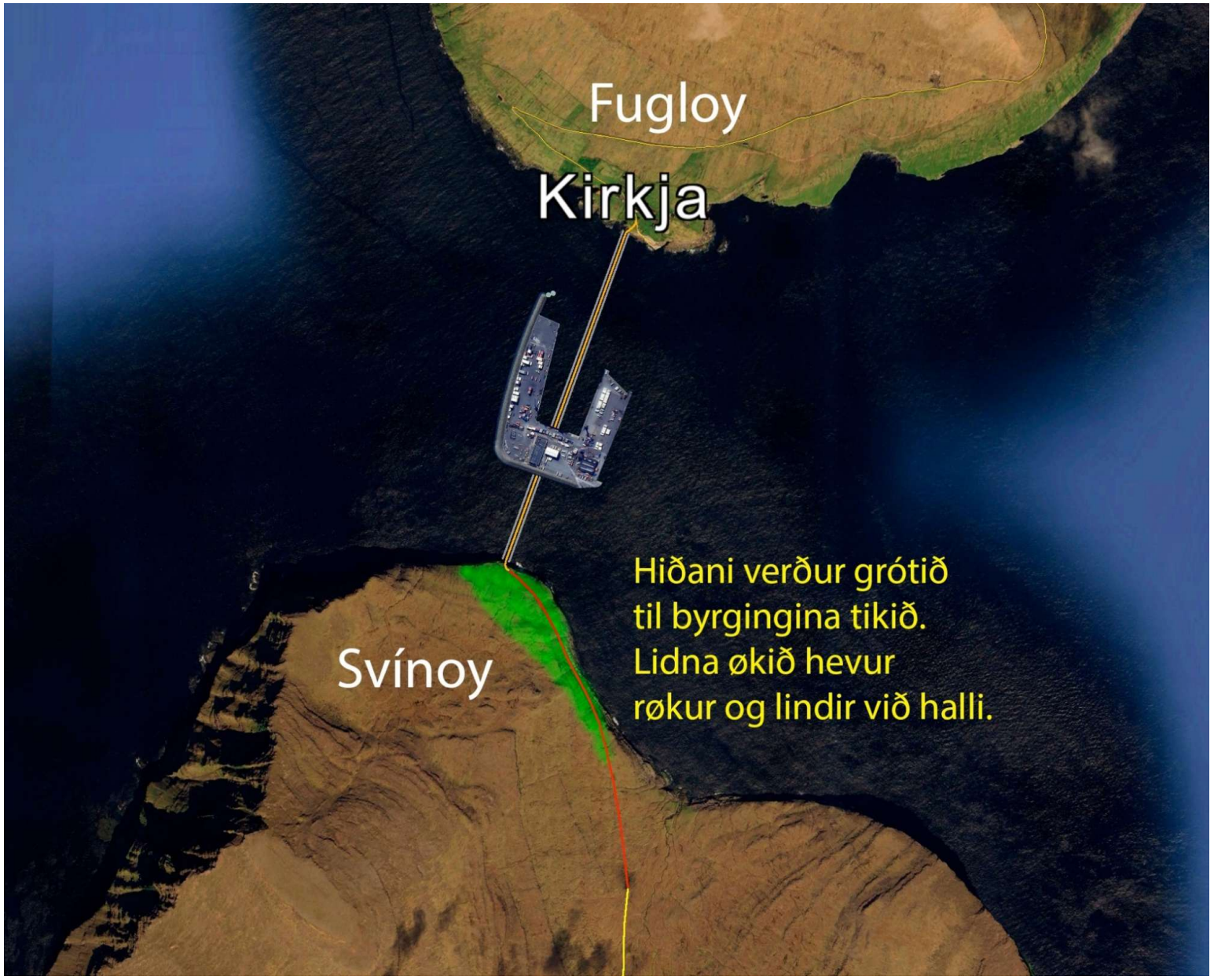

Cat. 3 C ILS
Auto-land
Sandoy Airport
15 gradir
ICAO Annex 14
Autolanding ILS CAT III a/b/c
"B"
"A"
+300m.
+300m.
Longd: 3.000m.
Flogbreytabreidd: 45 m.
kt: +45m.
kt: +60m.
0.4km



Svínoyarfjørður

Har nýtast ongir lastbilar, men einans heilt stórar maskinur, tí grótið skal flytast so stutt.

Tey nýggju aliøkini vilja økja munandi um útflutningin, so íløgan verður eitt íkast til landsbúðskapin eftir fáum árum.



Fugloyarfjørður

Har nýtast ongir lastbilar, men einans heilt stórar maskinur, tí grótið skal flytast so stutt.

Ein byrging vil gera tað heilt óneyðugt við skipum og tyrlum til Norðoyggjar, og sostatt spara landinum fyri 25-30 mill. um árið.

Hetta var tað – fyri fyrst og í stuttum.

- og so er at spyrja.....

Til Løgmansskrivstovuna.

Hoyringsskriv

- uttan og áðrenn, landsins stóvnar á økinum hava tikið lut í ætlaðu samferðsluumskipanina.

Eg mótmali, at Landsstýrið hevur hildið ætlanirnar loyniligar, og at stóvnar og borgarir einans fingu 14 dagars hoyringsfreist, sum bleiv longd eina viku.

Hetta í einari verkætlan sum - sambart Tunnilsfelagnum - tekur 10 ár at fremja.

Á fundunum legði Tunnilsfelagið fram nøkur elligomul uppskot um vegaføringar hjá Landsverk, har tey sjálvsagt ikki høvdu tikið hædd fyri einum komandi Suðuroyartunnli, og áhoyrarin hevði tískil ikki møguleika at taka støðu til eina ætlan um vegaføring, tí har var eingin ætlan.

Eg kann ikki annað enn øtast um mannagongdina hjá Tunnilsfelagnum, men eisini hjá Løgmanni, sum varar av.

Eg havi sjálvur síðani uml. 2014 arbeitt við einum samskipaðari ætlan um hvussu ein "motortrafikkvegur" kundi gerast til syðru oyggjarnar, og í tí ætlanini havi eg úttonkt eina vegaføring í Sandur - í Trøðum økinum, sum er til minstan ampa fyri umhvørvið, og til frama fyri einari skjótari og tryggari ferðslu á Landsvegnum.

Latið meg at enda gera vart við, at eg frámali einum tunnli úr Djúpadali, sum eg einans kann skýra sum ørðskapur, tá har eru aðrar og betri loysnir, og eg vil viðmala ein byrging frá Skarvanes til Skúvoyar.

Við tí í huga, vil eg leggja fram fylgjandi:

Snarlandsvegurin millum Líðarenda og Traðardal.

Á hoyringsfundunum hoyrdist, at nú var tað upp til Landsverk at binda báðar tunnilsmunnarnar saman.

Tunnilsfelagið hevði - enn einaferð - fastlagt hvar eitt hol skuldi vera, og so var var tað upp til "hini" at loysa sambindingina, og vísti til nakrar elligamlar tekningar hjá Landsverk, har Landsverk hevði lagt landsvegin gjøgnum landbúnaðarjørð og tætt upp at friðaðu Mølheyggjunum, ella fram við Sandsvatni, tí at fara niðan á hamarin, sum liggur í 200 meturs hædd var ov ógvusligt, segði Landsverk.

Ein "undaligur" pástandur, tá tað var Landsverk sjálvt sum upprunaliga noyddu sandingar uppum Velbastaðháls, sum liggur hægri, tí tá hevði tað verið best, um farið var av Argjum við einum tunnli til Hest, og síðani til Skopun, í hægst 50 metrar hædd.

Sjá FB-vangan hjá mær.

Men Landsverk vildu ikki hava Hestoynna við inn í nútíðina.

Her er ein "loysn" sum ger, at Sandur/í Trøðum er púra fríur fyri landsvegaferðslu, og sum eisini tekur hædd fyri óljóði og ljósglæmu frá ferðsluni.

Tað ber (nokk so væl) til, at leggja ein nýggjan landsveg frá landsvegnum við Fossin í Sandalíð, sum liggur í 44 m. hædd, og so á skák niðan til eina hædd uppá uml. 50 m., og so framvið bøgarðarnar í umleið somu hædd, líka fram til tunnilsmunnan í Traðadali - sjá mynd.

Um so ein volla av mold og tunnilsgróti bleiv gjørd framvið landsvegnum, so hevði ferðslan nærum ongin neilig ávirkan havt á umhvørvið.

Við Fossin í Sandalíð er so mikið rúmsátt, at ein T-samanbinding kann gerast til Sands og í Trøðum.

Vinaliga

Jóannes í Dali



Til Løgmansskrivstovuna.

Hoyringsskriv nr. 2

- til hoyringsfundirnar um Suðuroyartunnilin.

Eg taki frástøðu frá tí mannagong sum Landsstýrið (og Løgtingið) hava stungið út í kortið, at lata upp í hendurnar á einum partafelag, at skipa fyri á hvønn hátt samferðslukervið skal mennast í Føroyum.

Hettar er avleiðingin av at Landsstýrið nú biður Løgtingið um at lóggeva hvar tvey hol skulu borast á ávikavist Sandoynni og í Suðuroynni.

- uttan og áðrenn, landsins stóvnar á økinum hava tikið lut í ætlaðu samferðsluumskipanini.

Eg mótmali, at Landsstýrið hevur hildið ætlanirnar loyniligar, og at stóvnar og borgarir einans fingu 14 dagars hoyringsfreist, sum bleiv longd eina viku.

Hetta í einari verkætlan sum - sambart Tunnilsfelagnum - tekur 10 ár at fremja.

Á fundunum legði Tunnilsfelagið fram nøkur elligomul uppskot um vegaføringar hjá Landsverk, har tey sjálvsagt ikki høvdu tikið hædd fyri einum komandi Suðuroyartunnli, og áhoyrarin hevði tískil ikki møguleika at taka støðu til eina ætlan um vegaføring, tí har var eingin ætlan.

Eg kann ikki annað enn øtast um mannagongdina hjá Tunnilsfelagnum, men eisini hjá Løgmanni, sum varar av.

Landsverk hevur síðani aldarskiftið - saman við samferðslumálráðnum - lagt fram ætlanir um hvussu samferðsluviðuskiftini kundi betrast í Sandalíð og á Líðarenda, og hevur í uppskoti ymsar - ovurdýrar - tunnilsloysnir.

Nú kemur so Tunnilsfelagið og leggur fram forprojekt gjørt av LBF, sum bindur tunnilsmunnan í Djúpadali í Skálavíkarvegin omaná har gamli Skarvanesvegurin er.

Men LBF staðfestur m.a.:

"Frávik frá H1 standardi

Í einum strekkið á 450 við entreprisumartk á Líðarenda er longdarhallið 6,5 %. Hetta er

størri enn markviðrið á 6% fyri H1 vegir.

Sama er galdandi fyri eitt stutt við st 37.000 har longdarhallið eisini er 6,5 %".

Tá eitt stórst verkfrøðingarfelag má staðfesta, at normarnir vera brotnir, so er at fara at kanna, um tað finnast aðrar loysnir, men tað verðu ikki gjørt.

Tað meinar Tunnilsfelagið eyðsýnt er upp til politikarar at góðtaka, at mormarnar **VERA** brotnar.

Men soleiðis eigur tað ikki at vera.

Ein verkætlan skal vera so lítaleys sum gjørligt.

Í míni heildarverkætlan fyri ein komandi suðurfarleið, sum eg m.a. sendi til Landsverk og Ferðslumálaráðið í uml. 2014, og eisini seinni, har ein byrging skuldi gerast av Skarvanesi til Skúvoy, var tað eyðsýnt at høvuðsfarleiðin ikki fyrst kundi ganga niðan í 122 m. hædd, fyri síðani aftur - og sera bratt: 6,5 % - oman aftur í somu hædd.

Ein slík høvuðsfarleið gevur onga meining - í mínum hugaheimi.

Tá so tann av Landsverk ætlaði tunnil við Líðarenda mátti vera sera brøtt, so kann hetta einans samanberast við rusjibanan í Tivoli.

Men LBF hevur so einans sær fyri sær, at gamli Skarvanesvegurin skuldi breiðkast.

Eg havi tí skrivað viðløgdu viðmerkingar til ætlanina hjá Tunnilsfelagnum og LBF, sum eg vil skýra sum verandi undir alt lámark hjá sjálvt einum skúlapraktikanti, at leggja fram.

SKOM, og aftur SKOM.

Latið meg at enda gera vart við, at eg frámali einum tunnli úr Djúpadali, sum einans kann skýrast sum ørðskapur, tá har eru aðrar og betri loysnir, og eg vil viðmala eina byrging frá Skarvanesi til Skúvoyar.

Við tí í huga, vil eg leggja fram fylgjandi:

Nýggir landsvegir, og íbindingar til bygdir, á Sandoynni.

Onki er at taka seg aftur í, at tað var nakað - elligamalt - MAKKVERK hjá LANDSVERK, sum Tunnilsfelagið legði fram á hoyringsfundunum.

Landsverk skal halda fingrarnar LANGT vekk, heldur suðuroyartingmaður, sum er limur í politisku fylgibólkinum, og tá er tað óunniligt, at eingin annar átalaði hansara bomastisku krøvum.

Men so verður skilið - ella ÓSKILIÐ - hareftir.

Líka so óskiljandi er tað, at Landsverk - gjøgnum árini mong - onki betri hevur at bjóða, enn at bora styttri og longri tunnlar frá vegnum á Líðarenda, sum liggur í 70 m. hædd, fyri at sleppa

niðaná, á Brekkuni Stóru, sum liggur í 122 m. hædd, tá samankomingin til Húsavíkar og Dal liggur í 80 m. hædd.

Samankomingin til Skarvanes liggur í 103 m. hædd og gongur bratt oman ímóti Stóravatn, har vegurin liggur í 32 m. hædd.

Men fram við vegnum til Skarvanes er eitt endurnýtslu- og tyrvingarpláss í 70 m. hædd.

Tí er tað eyðsæð, at heldur enn at snara knapt niðaná við Líðarenda, so er at leggja nýggja landsvegin í somu hædd millum vegirnar við Líðarenda og tyrvingarplássið, og at vegurin heldur sær eitt sindur niðanfrá við Líðargjógv, og tað er væl gjørligt.

Síðani kan nýggi landsvegurin ganga í einum bleytum boga niðan móti samankomingini til Húsavíkar og Dal, sum tá einans liggur 10 m. hægri. Sjá mynd.

Sparingin í brennievni og CO2, hevði goldið fyri umleggingina eftir fáum árum.

Men tað ger onki, man onkur helst hava hildið, tí tað eru "bara" Sandoyarfólk og náttúran, sum higartil - í hálva øld - hava goldið tað "gildið".

Vinaliga

Jóannes í Dali


Finn matrikul, adressu, stað
0.4km
0.4km
212.316 857.241 Meter
©Umhvørvisstovan
POWERED BY esri

Til Løgmannsskrivstovuna.

Góða Doris.

Eg ætli mær í hoyringsskrivum:

1. at "mótmæla" dumpingin av tunnilsgróti í Sandvík.

2. at senda uppskot sambart tí sum liggur á Facebook vanganum hjá mær.

Eg havi tíverri enn ikki fingið innlit í tey skjøl sum Landsverk hevur viðvíkjandi dátum sum eru viðkomandi í einari neyvari framlegging.

3. at seta upp ein handlingsplan, sum vísur ræðfylgjuna tey ymsu umleggingartiltøkini, byggitiltøk og atliggjandi tiltøk skulu setast í verk, tá farið verður undir broytingina frá skipa- og tyrlusambandi til vegasamband, via einum fergusambandi Hvalba – Sandoy í byggitíðini.

4. sum vit tosaðu um – at tilmala, at Landsstýrið setur eina kommissión, sum fær til uppgávu at savna og útgreina hvat suðurøkið tørvar mest, og í hvørjari prioritet, m.a. í tráð við tí sum Sámal Matras Kristiansen nevnir í grein síni:

https://jn.fo/sandoyggin-ma-stadfesta-og-verja-sini-aktiv

Tað má viðurkennast, at eitt hol ikki “bjargar” Suðuroynni, tí strekkið er alt ov langt til at arbeiðast kann í Havn, meðan Sandoyggin hevur júst tey potentialir sum skulu til, fyri at alt suðurøkið kann mennast.

Harundir hoyrir eisini tann flogvalla- og (brennievnis-) fríhavnsverkætlan sum eg havi lagt á FB-vangan hjá mær, og sum bygdaráðið í Skálavík er sera jaligur um, og sum er viðurkendur av Luftfartsstyrelsen.

Ein 3.000 m. langur altjóða flogvøllur á Sandoynni hevur eyðsýnd potentiali at kunna gerast eitt altjóða “flog-hub”, har flogfør lenda og bunkra, so transit-farmurin kann økjast.

Hetta kann EINANS realiserast um ein byrging kemur, so eitt havnalag kann gerast, og ein oljuterminalur kann koma.

Tá eitt samfelag samtykkir at nýta t.d. 5 milliardir uppá at broyta eina farleið, so er tað avgerandi neyðugt at byggitíðin verður so stutt sum gjørlig, og tað kann gerast við at hava Skúvoy og Stóru Dímun sum "løgusteinar", so borast kann frá fýra portalum, so ágóðin byrjar at síggjast sum skjótast – í byggitíðini – og ikki fyrst tá tann samlaða verkætlanin er liðug.

Tað er júst tað sum hendir, um tað einans verður fokuserað uppá eitt meira enn dupult so langt hol frá A til B, og sum tekur 10-12 ár at fremja.

Tað er átrokandi neyðugt, at partar av verkætlanini kemur til nyttu í høvuðsverkætlanatíðini, so sum t.d. fergusambandið Hvalba – Sandoy, ein byrging við verandi tunnilsgróti á goymslu á landi til víðkan av aliøki, og seinni til fergulegu á Skarvanesi, so siglingstíðin Hvalba - Sandoy kann styttast, og ferðslan leiðast burtur úr Sands bygd, og at byrjað verður at planera fyri flogvøll – í tann mun byrgingin og havnalag tørvar dekkgrót.

Eisini eigur at vera umhugsað tað sum Zakarias Wang viðmælir, at bjóða verður til hugskotskapping:

https://www.vp.fo/news/suduroyarvegurin-1

Orsøkin til hesi hoyringsskriv er, at nú hevur Tunnilsfelagið “arbeitt” við ætlanini um eitt LANGT hol í uml. 2 ár, har tað so eftirfylgjandi visir seg, at teir als ikki hava hugsað um annað enn hetta langa holið, og hóast at ein arbeiðsbólkur bleiv settur at umhugsa hvar tunnilsgrótið kundi gera nyttu, so kom man til tað úrslit sum tann starblinda moldvørpan hevði valt sær, nemliga at leggja tað rundanum sít moldvørpuhol.

Tunnilsfelagið hevur í verki víst, at teir arbeiða og hugsa sum ein moldvørp, og ikki megnar uppgávuna, og fyri tað um Løgtingið ikki hevur ov høgar tankar um Landsverk, so hava vit nú fingið sjón fyri søgn, at aðrar kreftir kunnu vera munin verri og gerast enn størri snávingarsteinar fyri framburði og mennan.

Suðringar hava nú – til onga nyttu – bíðað eftir føstum sambandið í tvey ár, tí A-B verkætlanin bleiv vrakað við einum braki, tí man – í sínari magtgirnd – onki legði í at hoyra, hvat tey sum skuldi leggja lendi til høvdu at siga, og tí má byrjast av nýggjum og leggjast á rættan bógv.

Vónandi fái eg hetta avgreitt innan næstu viku.

Vinaliga

Jóannes í Dali



Til Løgmannsskrivstovuna.

Góða Doris.

Eg ætli mær í

hoyringsskrivum:

1. at "mótmæla" dumpingin av tunnilsgróti í Sandvík.

2. at senda uppskot sambart tí sum liggur á Facebook vanganum hjá mær.

Eg havi tíverri enn ikki fingið innlit í tey skjøl sum Landsverk hevur viðvíkjandi dátum sum eru viðkomandi í einari neyvari framlegging.

3. at seta upp ein handlingsplan, sum vísur ræðfylgjuna tey ymsu umleggingartiltøkini, byggitiltøk og atliggjandi tiltøk skulu setast í verk, tá farið verður undir broytingina frá skipa- og tyrlusambandi til vegasamband, via einum fergusambandi Hvalba – Sandoy í byggitíðini.

4. sum vit tosaðu um – at tilmala, at Landsstýrið setur eina kommissión, sum fær til uppgávu at savna og útgreina hvat suðurøkið tørvar mest, og í hvørjari prioritet, m.a. í tráð við tí sum Sámal Matras Kristiansen nevnir í grein síni:

https://jn.fo/sandoyggin-ma-stadfesta-og-verja-sini-aktiv

Tað má viðurkennast, at eitt hol ikki “bjargar” Suðuroynni, tí strekkið er alt ov langt til at arbeiðast kann í Havn, meðan Sandoyggin hevur júst tey potentialir sum skulu til, fyri at alt suðurøkið kann mennast.

Harundir hoyrir eisini tann flogvalla- og (brennievnis-) fríhavnsverkætlan sum eg havi lagt á FB-vangan hjá mær, og sum bygdaráðið í Skálavík er sera jaligur um, og sum er viðurkendur av Luftfartsstyrelsen.

Ein 3.000 m. langur altjóða flogvøllur á Sandoynni hevur eyðsýnd potentiali at kunna gerast eitt altjóða “flog-hub”, har flogfør lenda og bunkra, so transit-farmurin kann økjast.

Hetta kann EINANS realiserast um ein byrging kemur, so eitt havnalag kann gerast, og ein oljuterminalur kann koma.

Tá eitt samfelag samtykkir at nýta t.d. 5 milliardir uppá at broyta eina farleið, so er tað avgerandi neyðugt at byggitíðin verður so stutt sum gjørlig, og tað kann gerast við at hava Skúvoy og Stóru Dímun sum "løgusteinar", so borast kann frá fýra portalum, so ágóðin byrjar at síggjast sum skjótast – í byggitíðini – og ikki fyrst tá tann samlaða verkætlanin er liðug.

Tað er júst tað sum hendir, um tað einans verður fokuserað uppá eitt meira enn dupult so langt hol frá A til B, og sum tekur 10-12 ár at fremja.

Tað er átrokandi neyðugt, at partar av verkætlanini kemur til nyttu í høvuðsverkætlanatíðini, so sum t.d. fergusambandið Hvalba – Sandoy, ein byrging við verandi tunnilsgróti á goymslu á landi til víðkan av aliøki, og seinni til fergulegu á Skarvanesi, so siglingstíðin Hvalba - Sandoy kann styttast, og ferðslan leiðast burtur úr Sands bygd, og at byrjað verður at planera fyri flogvøll – í tann mun byrgingin og havnalag tørvar dekkgrót.

Eisini eigur at vera umhugsað tað sum Zakarias Wang viðmælir, at bjóða verður til hugskotskapping:

https://www.vp.fo/news/suduroyarvegurin-1

Orsøkin til hesi hoyringsskriv er, at nú hevur Tunnilsfelagið “arbeitt” við ætlanini um eitt LANGT hol í uml. 2 ár, har tað so eftirfylgjandi visir seg, at teir als ikki hava hugsað um annað enn hetta langa holið, og hóast at ein arbeiðsbólkur bleiv settur at umhugsa hvar tunnilsgrótið kundi gera nyttu, so kom man til tað úrslit sum tann starblinda moldvørpan hevði valt sær, nemliga at leggja tað rundanum sít moldvørpuhol.

Tunnilsfelagið hevur í verki víst, at teir arbeiða og hugsa sum ein moldvørp, og ikki megnar uppgávuna, og fyri tað um Løgtingið ikki hevur ov høgar tankar um Landsverk, so hava vit nú fingið sjón fyri søgn, at aðrar kreftir kunnu vera munin verri og gerast enn størri snávingarsteinar fyri framburði og mennan.

Suðringar hava nú – til onga nyttu – bíðað eftir føstum sambandið í tvey ár, tí A-B verkætlanin bleiv vrakað við einum braki, tí man – í sínari magtgirnd – onki legði í at hoyra, hvat tey sum skuldi leggja lendi til høvdu at siga, og tí má byrjast av nýggjum og leggjast á rættan bógv.

Vónandi fái eg hetta avgreitt innan næstu viku.

Vinaliga

Jóannes í Dali



Til Løgmansskrivstovuna.

Góða Doris.

Vegna tíðarneyð í mun til hoyringsfreistina tann 12.12.2024, so vil eg biða um at fáa tær teldupostarnar eg havi sent tykkum, at innganga sum biløg í hoyringsskrivum mínum.

Eg vil enn einaferð gera vart við at Landsverk og Landsbyggifelagið sigur ósatt hvat viðvíkur tunnilsgrót.

Tað gjørdi ein bygdaráðslimur í Húsavík eisini vart við í ÚV í dag.

Aftaná at tunnilsgrótið er sprongt fyllir tað uml. 1,5 -1,7 ferðir so nógv, og teir uppgeva - enntá eitt minni tal - enn áðrenn grótið er sprongt.

Hetta gera teir deils fyri at tað ikki skal virka so ógvursligt, og deils tí at Landsverk fyrr hevur sagt, at ein byrging krevur 6-8 ferðir so nógv grót sum ein Suðuroyartunnil kan framleiða, men nú hava teir viðgingið at har einans skal nýtast uml. 6 mill. m3, so tilsamans við tí tunnilsgróti sum liggur á landi, er nokk til eina byrging.

Eg viðleggi talvuna sum Landsverk hevur gjørt.

Har framgongur tað at Suðuroyartunnilin og Sandvíkartunnilin tilsamans framleiða 3.300 mill.

+ 0.350 mill. m3 = 3.650 mill. m3 av tilfari.

Vinaliga

Jóannes í Dali

6. MØGULEIKAR VIÐ TUNNILSGRÓTINUM ÚR SUÐUROYARTUNLINUM

TALVA 19: MONGD AV LEYSUM TUNNILSGRÓTI, SUM VERÐUR ÚTVEGAÐ VIÐ YMISKUM VEGLINJUM OG ARBEIÐSHÁTTUM

	Møguleiki 1 Skarvanes ↔ Sandvík	Møguleiki 2 Sandur ↔ Sandvík	Møguleiki 3 Sandur ↔ Skúgvoy ↔ Sandvík	Nýggjur Sandvíkartunnil
Drill and blast (D&B)	3.300.000 m^3	3.600.000 m^3	3.800.000 m^3	350.000 m^3