LM-066/2025



24/27956-11 // november 2025

MYNDUGLEIKAVIÐGERÐ AV SUÐUROYARTUNLINUM

Lýsing av myndugleikatilgongdini

LANDSVERK

INNIHALDSYVIRLIT

Innleiðing		3
1	Málstilgongdin	4
1.1	Stutt um umsóknir, kunning v.m. 2024-2025	4
1.2	Toymið handan myndugleikaviðgerðina	4
1.3	Málsgongd	4
1.4	Óheftar trygdarmetingar og góðskutrygging	9
1.5	Avkláringar og trygdargóðkenningar	9
2	Lógir, reglur og grundarlag fyri tunnilsgerð	10
2.2	EU Tunnel Direktiv	11
2.3	Norska 'Tunnelsikkerhetsforskriften'	11
2.4	N500 Tunnilsnormur v.m.	14
2.5	Rapport nr. 989 Risikovurderinger av vegtunneler	14
2.6	Rapport nr. 260 Beredskapsanalyse av vegtunneler	15
2.7	Góðkenningartilgongdin hjá Statens vegvesen	16
3	Kærumøguleiki	16
4	Viðløgd skjøl	17

Innleiðing

Hetta notat lýsir myndugleikatilgondina, ið verður galdandi fyri viðgerð og góðkenning av Suðuroyartunlinum, tá Landsverk gerst myndugleiki í verkætlanini. Greitt verður frá teimum mannagongdum, reglum og standardum, ið myndugleikaviðgerðin verður grundað á.

Komandi Suðuroyartunnilin hevur eina longd á 22–25 km, alt eftir hvør linja verður vald. Hetta ger, at tunnilin fellur uttan fyri myndugleikagóðkendar reglur og normar fyri tunnilsgerð, sum eru gjørdar til styttri tunlar undir 10 km. Longdin á Suðuroyartunlinum setur sostatt serlig krøv til myndugleikaviðgerina av verkætlanini, har neyðugt er at gera fleiri kanningar og lýsingar av teimum loysnum, ið valdar verða til tunnilin.

Notatið er skipað í 3 partar. Fyrsti partur lýsir sjálva myndugleikatilgongdina nærri, hvat hon er grunda á, umframt hvørji krøv verða sett til umsóknartilfar, kanningar v.m.. Næsti partur viðgerð hvørjar reglur og standarnir gera seg galdandi, og sum myndugleikaviðgerin er grundað á. Triðið og síðsti partur av hesum notati vísir til kærumøguleikar í sambandi við myndugleika viðgerðina.

Notatið er sent til óheftan ráðgeva, ið hevur mett um lýsingina av málsgongdini. Ongar viðmerkingar vóru til, hvussu málsgongdin er sett upp.

1 Málstilgongdin

Myndugleikatilgongdin, sum Landsverk hevur valt at fylgja í sambandi við Suðuroyartunnilin, byggir á mannagongdir, reglur og standardir hjá norska vegamyndugleikanum, Statens vegvesen. Tunnislgerð í Føroyum líkist á fleiri økjum norskum umstøðum, serliga viðvíkjandi landslagi. Tí eru norsku reglurnar mettar væl egnaðar sum grundarlag til fyrireiking, kanningar og góðkenning av verkætlanini um Suðuroyartunnilin. Norsku mannagongdirnar og standardirnir taka støði í einum ES-direktivi, sum ásetur felags krøv til tunnilstrygd fyri limalondini í evropiska samveldinum.

Niðanfyri verður tilgongdin greina nærri, og greitt verður frá, hvørjar kanningar og lýsingar skulu fylgja við umsóknini, fyri at Landsverk kann fremja eina fullfíggjaða myndugleikaviðgerð og -góðkenning av Suðuroyartunlinum.

1.1 Stutt um umsóknir, kunning v.m. 2024-2025

Ávíst samskifti hevur verið millum Landsverk og tunnilsfelagið um hvat krevst av tilfari fyri smidliga og skjóta viðgerð av Suðuroyartunlinum. Landsverk móttók í desember 2024 eina umsókn frá tunnilsfelagnum um loyvi til at gera Suðuroyatunnilin. Landsverk boðaði tá felagnum frá, at viðgerðin kundi ikki setast í gongd vegna vantandi lógarheimild. Í apríl 2025 var so fundur millum Landsverk og felagið, har Landsverk við ráðgeva hevði framløgu um myndugleikagongdina og -viðgerðina sum verður, tá lógin verður samtykt. Framløgan er hjáløgd sum Fylgiskjal 3. Fyriliggjandi notat er síðani fyrireikað, sum staðfestir myndugleikatilgongdina. Endalig góðkenning verður ikki latin fyrr enn lógarheimildin er tøk.

1.2 Toymið handan myndugleikaviðgerðina

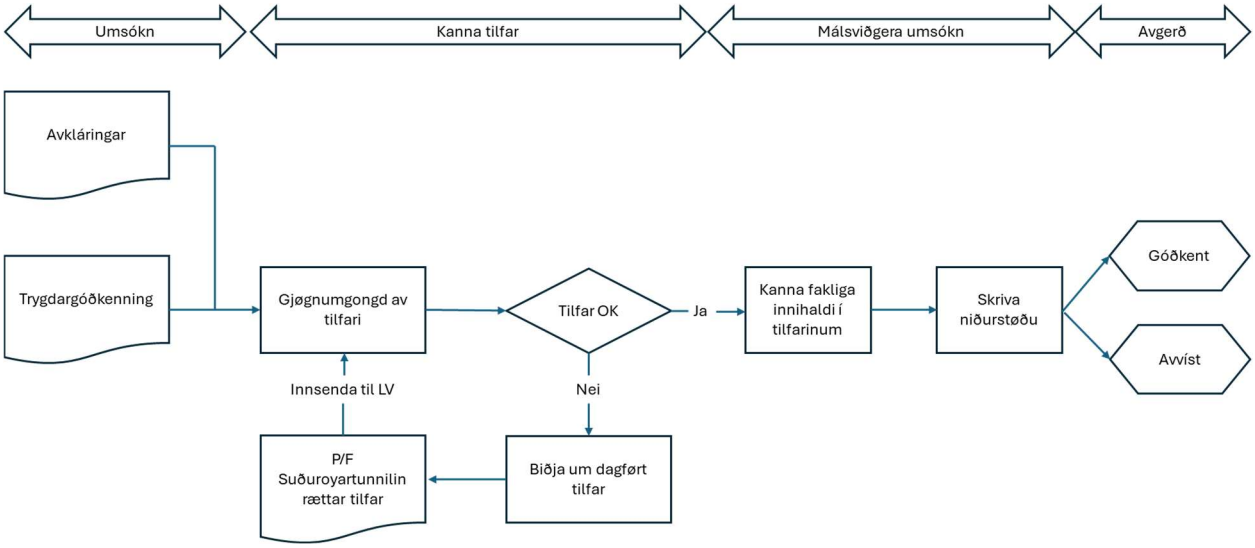
Tað verður deildin fyri Infrakervi á Landsverki, ið skal myndugleikaviðgera og – góðkenna Suðuroyartunnilin. Afturat hesum verða onnur sakkøn innanhýsis og uttanhýsis fakfólk kallaði inn eftir tørvi.

Landsverk hevur avtalað við Arild Søvik, Søvik Consulting, at virka sum uttanhýsis ráðgevi í samband við myndugleikaviðgerðina. Søvik hevur drúgvar royndir innan tunnilstrygd, og hevur m.a. verið deildarleiðari fyri tunnilsmyndugleikaviðgerð í Statens vegvesen frá 2010 og 2017. Hann hevur áður ráðgivið Landsverk í sambandi við myndugleikaviðgerð av Eystur- og Sandoyartunlinum, og verður mettur at verða ein av fremstu serfrøðingum á økinum.

Harumframt hevur Landsverk gjørt avtalu við Statens Vegvesen um, at tey kunnu veita triðjapartsmetingar av niðurstøðum umframt fakliga ráðgeving, áðrenn avgerðir verða endaliga staðfestar. Hetta er ætlað at tryggja eina óhefta og fakliga haldgóða viðgerð av verkætlanini um Suðuroyartunnilin.

1.3 Málsgongd

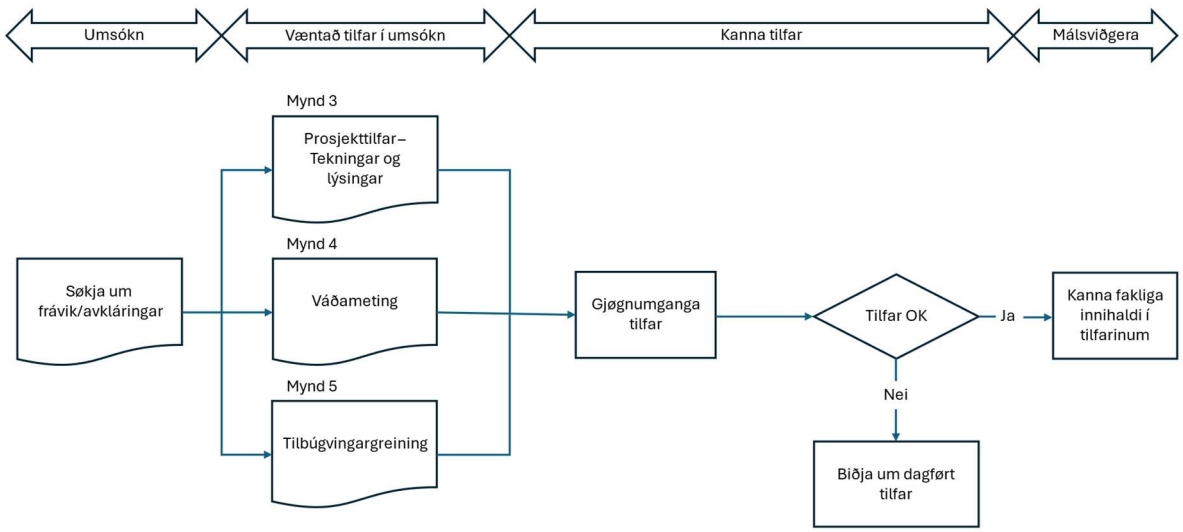
Sum nevnt er Suðuroyartunnilin so mikið langur, at tunnilin fellir uttanfyri undangóðkendar reglur og normar fyri tunnilsgerð, sum aðrir tunlar í Føroyum annars fylgja. Tískil er neyðugt hjá umsøkjaranum at skjalprógva fleiri viðurskifti fyri myndugleikanum, sum tryggja at Suðuroyartunnilin verður eins tryggur sum styttri tunlar, ið eru bygdir eftir góðkendum normum. Niðanfyri sæst málgongdin frá tí, at Landsverk móttekur umsóknina til avgerð um góðkenning ella ikki.



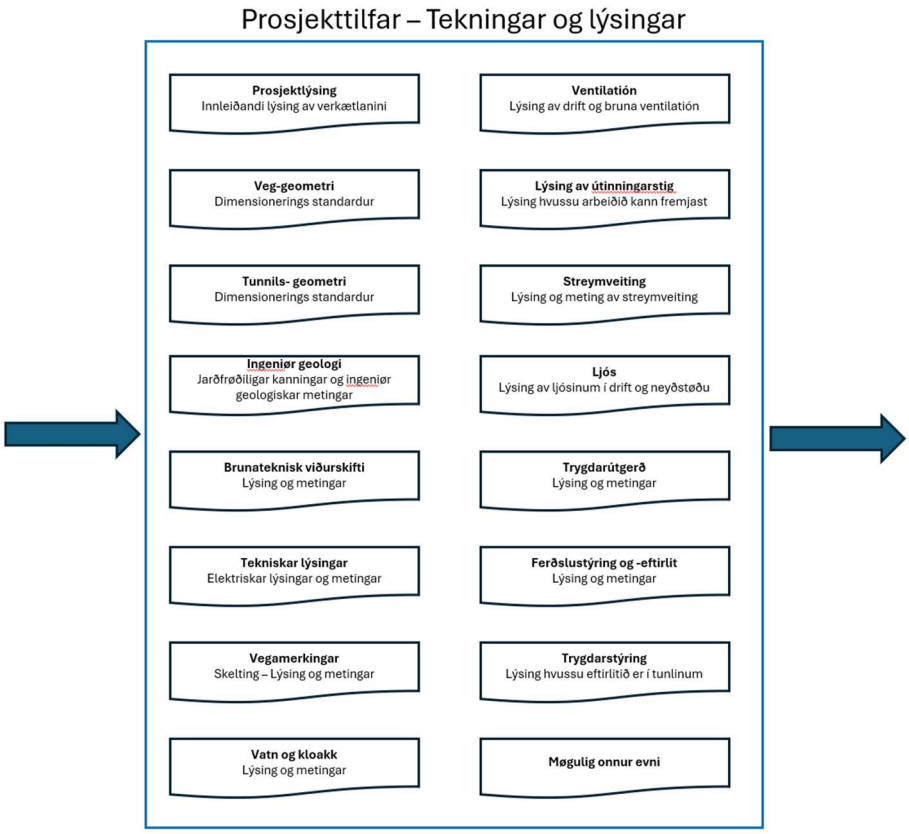
Mynd 1: Málsgongdin av eini umsókn sum kemur inn til Landsverk

Tá ið Landsverk hevur móttikið umsóknina, verður kannað um tilfarið lýkur krøvini. Tað er ábyrgd umsøkjarans at tryggja neyðugt og fullfíggjað tilfar, ið er ein fortreyt til smidliga og skjóta viðgerðartíð.

Myndirnar 2 til 5 vísa nærri, hvørji krøv verða sett til umsóknartilfarið. Mynd 2 gevur eina yvirskipaða lýsing av málsgongdini, meðan myndirnar 3 til 5 lýsa innihaldið í teimum trimum høvuðspørtunum, ið framganga á mynd 2.

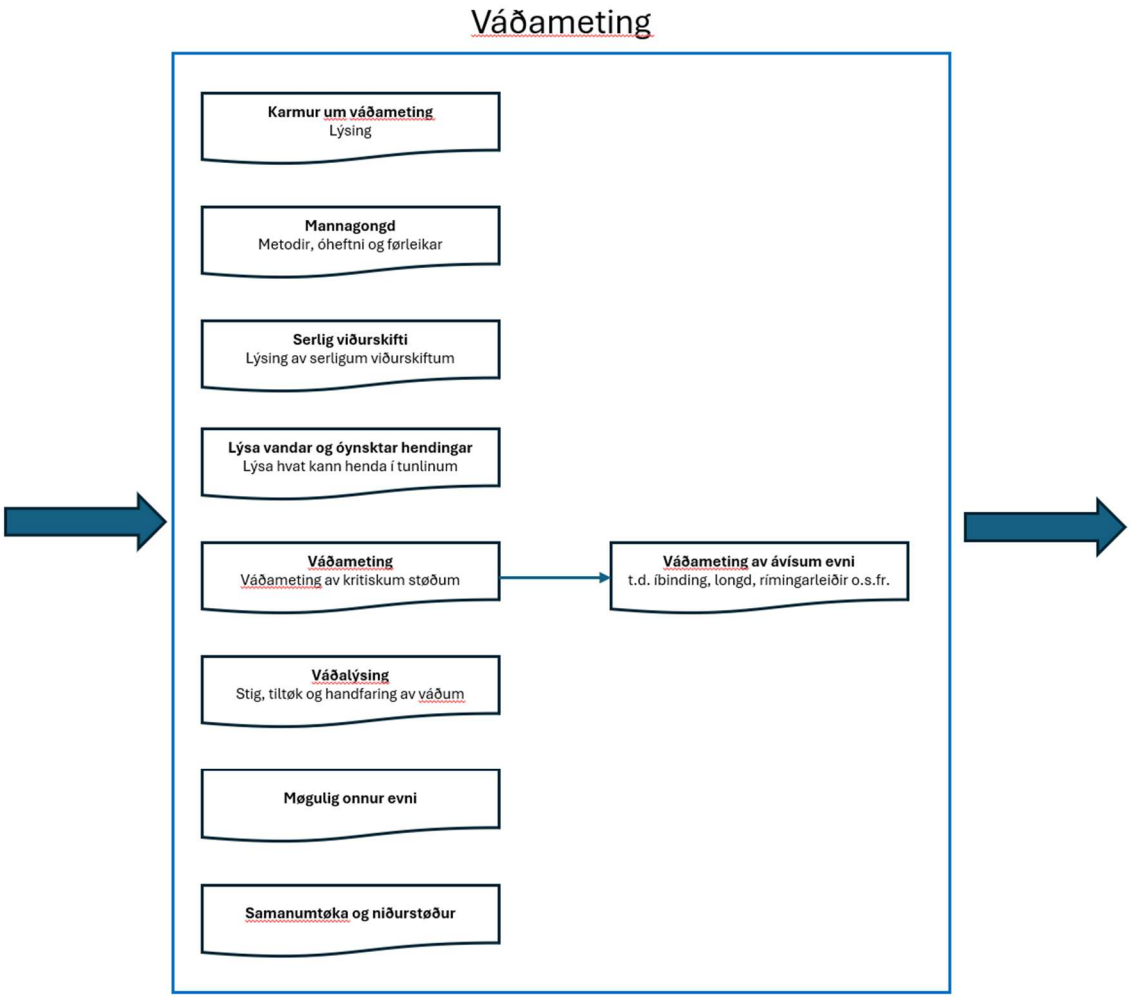


Mynd 2: Lýsing av málsgongd - Væntað tilfar er víst á Mynd 3, 4 og 5.



Mynd 3: Nærri lýsing av, hvat minst verður væntað er við í prosjekttilfarinum

Mynd 3 vísir nærri, hvat verður væntað av prosjekttilfari í umsóknini. Innleiðandi eigur umsøkjarin at lýsa, hvussu tær teknisku avbjóðingarnar verða loystar. Hetta verður í fyrstu atløgu gjørt við skrivligum lýsingum. Seinni í verkætlaninartilgongdina verða tekningar og annað tekniskt tilfar kravt. Tað hevur stóran týdning at hesar skrivligu lýsingar verða gjørdar tíðliga og so fullfíggjaðar sum gjørligt. Um prosjekteringsgrundarlagið ikki er nøktandi, kann tað elva til, at stórir partar av arbeiðinum mugu gerast umaftur. Listin av punktum á Mynd 3 er ikki endaligur, men vísur mest sjálvsøgdu viðurskiftini sum skulu lýsast í verkætlanini. Onnur evnir kunnu koma upp á tal, ið umsøkjarin skal lýsa, alt eftir hvat verkætlanin fer at innihalda.

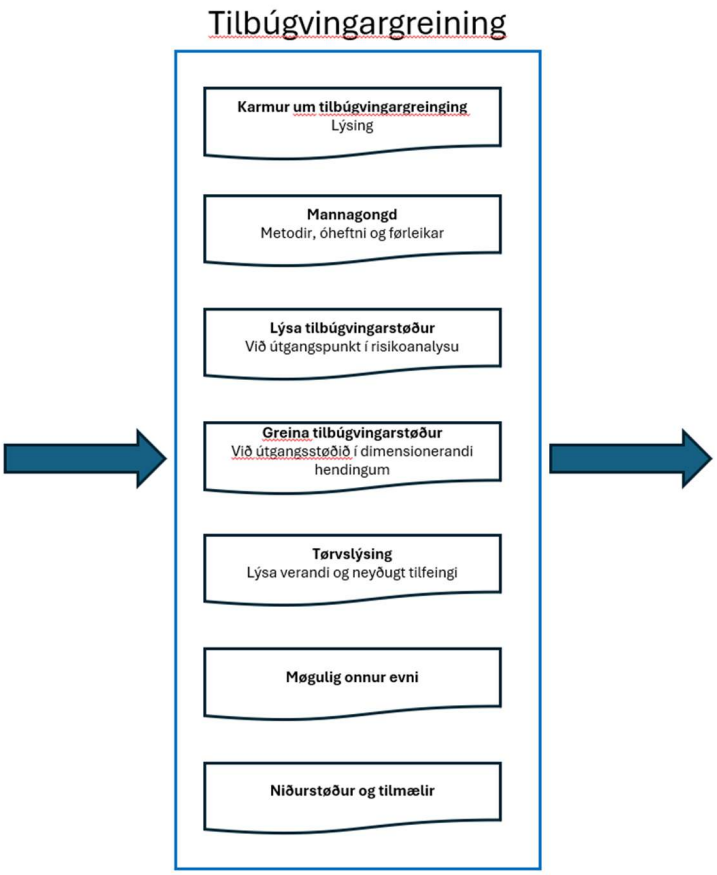


Mynd 4: Nærri lýsing av, hvat minst verður væntað er við í váðameting.

Mynd 4 vísir vegleiðing fyri, hvussu ein váðameting skal byggjast upp, og hvørji evni hon í minsta lagi skal umrøða.
Talan kann eisini verða um serlig evni, ið mugu viðgerast, alt eftir hvussu ætlanin er at gera verkætlanina, ið søkt verður um. Neyðugt er tá, at øll hesi evni verða viðgjørd í váðametingini, so at teknisku valini ikki ávirka trygdina í tunlinum.

Eisini her skal yvirlitið á Mynd 4 ikki skiljast sum endaligt, men sum ein lýsing av teimum mest sjálvsøgdu evnunum. Onnur evni kunnu koma upp á tal at lýsa nærri, alt eftir hvat verkætlanin kemur at krevja. Tað áliggur umsøkjaranum at fyrireika tilfarið nóg væl, so tað er fullfíggjað og búgvið til eina myndugleikaviðgerð.

Váðametingar verða nærri lýstar í parti 3.4.



Mynd 5: Nærri lýsing av, hvat minst verður væntað er við í eini tilbúgvingargreining

Mynd 5 vísir nærri, hvat verður væntað av eini tilbúgvingargreining. Her verður víst hvussu hon í høvuðsheitum verður bygd upp, og hvørji evni hon minst skal gjøgnumganga.

Ein tilbúgvingargreining er sera umráðandi at gera, tí ein verkætlan við einum so longum tunli, kemur at seta heilt onnur krøv til tilbúgvingina. Eisini kemur tunnilin upp í økjum, har lutfalsliga fá fólk búgva og har verandi tilbúgving ikki er nøktandi.

Lýsingarnar á Mynd 5 eru ikki ein endaligur listi, og kunnu onnur evni kunnu koma upp á tal, ið umsøkjarin er noyddur at lýsa, alt eftir hvat verkætlanin kemur at krevja. Tað áliggur umsøkjaranum at fyrireika tilfarið nóg væl, so tað er fullfíggjað og búgvið til eina myndugleikaviðgerð.

Tilbúgvingargreiningar verða nærri lýstar í tekstbroti 3.5.

1.4 Óheftar trygdarmetingar og góðskutrygging

Í umsóknini skal umsøkjarin m.a. skjalprógva fyri myndugleikanum, tað hann ætlar at gera. Hendan skjalfesting byggir á, at kanningar verða gjørdar av teimum frávikum, ið verkætlanin fevnir um, og sum ikki fylgja myndugleika góðkendu reglum og normum fyri tunlar. Tað áliggur umsøkjaranum at skjalprógva, at ætlaðu loysnir fyri tunnilin geva eina trygd, ið eru á sama støði sum krøvini í galdandi normum. Eitt høvðuskrav til hesar kanningar er, at tær verða gjørdar av óheftum pørtum. Hetta kravið byggir á ES-Direktivið um tunnilstrygd, sum verður lýst nærri í parti 3.1. Endamálið er at tryggja, at tey, sum prosjektera og menna loysnir fyri verkætlanina, ikki eisini eru tey somu, sum skulu eftirmeta og góðskutryggja teirra egna arbeiði.

Fyri Suðuroyartunnilin merkir tað m.a., at somu ráðgevar ikki bæði prosjektera, trygdarmeta og góðskutryggja verkætlanina. Metingin av trygd og góðsku skal gerast av eini fyritøku, ið er óheft bæði av tunnilsfelagnum og av teimum ráðgevum, ið tunnilsfelagið brúkar.

Krav verður eisini sett til, at fyritøkan sum skal meta um trygd og góðsku í verkætlanini er viðurkend innan økið, og megnar at loysa teir trygdarspurningarnar sum vera settir. Umsøkjarin eigur at kunna Landsverk um fyritøkuna, ið ætlanin er at brúka, so ivamál ikki eru um førleikarnar og óheftni hjá fyritøkuni, eftir at kanningin er gjørd. Hetta kann gerast við eini lýsing av fyritøkuni, ið lýsir at fyritøkan hevur røttu førleikarnar til uppgávuna.

Kanningarnar skulu gerast eftir teimum vegleiðingunum, ið eru galdandi á økinum, ið komið verður nærri inn á í parti 3.2, 3.3, 3.4 og 3.5.

1.5 Avkláringar og trygdargóðkenningar

Skilt verður millum avkláringar og trygdargóðkenningar, men sum lýst undir parti 2.3, so verða tær eins myndugleikaviðgjørdar.

Avkláringar fevna til dømis um punktini í Tunnelsikkerhetsforskriftini, ið umsøkjarin frá myndugleikanum fær loyvi til at dimensionera tunnilin eftir. Hetta verður viðgjørt í parti 3.2, og kemur av at tað ikki er loyvi at brúka N500 tunnilsnormin ókritist, ið nærri verður komið inn á í parti 3.3.

At enda verður ein endalig trygdargóðkenning gjørd, har øll viðurskifti verða tikin við í eini samlaðari meting. Ein tílík trygdargóðkenning byggir á frammanundan arbeiði, ið gjørt er, har avkláringarnar so hvørt hava skjalprógvað, at trygdin er í lagi í teimum valum gjørdar eru í prosjekteringini.

2 Lógir, reglur og grundarlag fyri tunnilsgerð

Tað eru fleiri lógir og reglar sum stýra, hvussu tunlar eiga at vera bygdir. Hesar eru tó ikki politiskt samtyktar at verða galdandi fyri Føroyar, men verða í praksis brúktar í sambandi við tunnilsgerð.
Innan eitt nú skipaferðslu finnast altjóða reglur, har semja er millum lond um felags standardir í IMO høpi , ið eru galdandi á sjónum. Eingin tilsvarandi altjóða felags regla finst fyri vega- og tunnilsgerð. Í ES er tó ein tunnilstrygdarstandard galdandi fyri limalondini, og henda hava fleiri lond uttanfyri ES eisini fylgt.

2.1.1 Norskir reglar sum grundarlag fyri føroyska myndugleikaviðgerð

Landsverk metir tað verða ráðiligt, at føroyskir tunlar lúka tey somu trygdarkrøv sum tunlar í okkara grannalondum. Av teirri orsøk eru norsku reglurnar valdar sum grundarlag fyri tunnilsgerð í Føroyum. Tær byggja á sama ES-direktiv, sum er galdandi fyri limalondini í ES.

At norsku reglarnar eru valdir kemst av, at Noreg landslagsliga líkist rættiliga nógv Føroyum. Noreg er eisini eitt land við nógvum fjøllum, har neyðugt er at gera lutfalsliga nógvar tunlar fyri at binda økir í landinum saman við vegum. Longu firðirnir á vestlandinum gera eisini, at Noreg byggir nógvar undirsjóvartunlar, ið avloysa ferjusambondini tvørtur um hesar firðir.

Noreg hevur tí roynt, at hildið reglarnar fyri tunnilsgerð á einum ikki alt ov strongum støði, so tunlarnir ikki gerast óneyðuga dýrir at gera. Arbeitt hevur verið við at funnið góðar loysnir, ið halda kostnaðin so lágan sum møguligt, samstundis sum trygdin verður hildin á høgum støði. Noreg hevur tí gjørt sær eitt undantak í ES-direktivinum fyri tunlar undir 10 km við avmarkaðari ferðslu. Hetta undantakið er tó ikki viðkomandi fyri Suðuroyartunnilin grundað tunnilslongdina. Hetta verður komið nærri inn á í part 3.2 og 3.3.

Landsverk kemur tískil at myndugleiksviðgera umsóknir eftir somu norsku reglum, sum norski vegamyndugleikin. Og eru hetta somu reglr, sum Landsverk nýtir til tunnilsgerðir.

Lógaruppskot LM-072/2024 mælti til, at Landsverk skuldi góðkenna verkætlanina eftir teimum standardum, sum vóru galdandi tá ið lógin varð samtykt, sí mynd 6 við brotið úr lógaruppskotinum.

Hetta notatið hevur serliga fokus á fyrsta stigið í tilgongdini, har umsøkjarin lýsir verkætlanina. Lógin og tilgongdin áseta annars , at Landsverk eisini hevur eftirlit við arbeiðinum, men komið verður ikki inn á tað í hesum notati.

> Landsverk er góðkenningar- og eftirlitsmyndugleiki fyri at tryggja vegateknisku og ferðslufakligu dygdina, trygdina og samskipanina við landsvegakervið annars. Tryggjast skal millum annað, at teir normar og standardir, sum Landsverk brúkar og eru galdandi á økinum, tá henda lóg er samtykt, verða fylgdir.
>
> Verkætlanin skal góðkennast av Landsverki, og Landsverk skal hava eftirlit við, at verkætlanirnar verða framdar samsvarandi góðkendum prosjektum.
>
> Landsverk skal gjøgnum hvørja fasu í prosjekteringunum hava tilfarið frá P/F Suðuroyartunlinum til góðkenningar og skal harafturat vegna landsstýrisfólkið góðkenna endaligu prosjektini.

Mynd 6: Brot úr lógaruppskotið LM-072/2024 í viðgerð treytirnar fyri myndugleikagóðkenningartilgongdini

Niðanfyri er ein meir útgreina lýsing av reglunum, ið Landsverk brúkar til tunlar, og tískil eru galdandi fyri myndugleikaviðgerðina.

2.2 EU Tunnel Direktiv

Um aldarskiftið vóru fleiri stórir eldar í tunlum í Europa, ið gjørdi at ES fór at menna ein felags trygdarleist fyri tunlar:

- Mont Blanc-tunnilin (24. mars 1999) – 39 fólk lótu lív
- Gotthard-tunnilin (24. oktober 2001) – 11 fólk lótu lív
- Kaprun Gletscherbahn (11. november 2000) – 155 fólk lótu lív

ES-Direktivið varð liðugt og samtykt av limalondunum tann 29. apríl 2004 í Strasbourg.

Direktivið er eitt minsta krav um trygdina í tunlunum, ið øll limalondini í ES samdust um. Fleiri lond hava síðani valt at seta enn strangari reglar í verk.

Danska útgávan av ES-Direktivinum er hjáløgd hesum skjali sum Fylgiskjal 1.

2.3 Norska 'Tunnelsikkerhetsforskriften'

Noreg er ikki limur í ES, men hevur kortini avgjørt at fylgja ES krøvunum nevnd omanfyri. Norska útgávan eitur Tunnelforskriften, ið eisini er hjáløgd sum Fylgiskjal 2.

Her verður komið inn á nøkur av punktunum í Tunnelsikkerhetsforskriftini, ið eru serliga viðkomandi fyri verkætlanina við Suðuroyartunlinum.

Ein munur millum ES Direktivi og norsku Tunnelsikkerhetsforskriftina eru seinastu linjurnar undir §8. Sikkerhetstiltak. Hesar eru vístar á Mynd 7. Hetta er eitt undantak, ið Noreg hevur gjørt í síni lóggávu í mun til ES Direktivi. Noreg hevur fleiri tunlar, ið eru undir 10 km langir. Hesir høvdu verðið óneyðuga kostnaðarmiklir at fingið gjørt, um undantakið ikki var gjørt. Norðmenn hava tískil gjørt sína egnu skipan fyri tunlar undir 10 km við eini ferðslu undir 4.000, har teir allýsa eitt aðalkrav, ið teir hava skjalprógva sum nøktandi. Hetta er grundarlagið undir Hondbók N500, ið vit koma nærri inn á í parti 3.3.

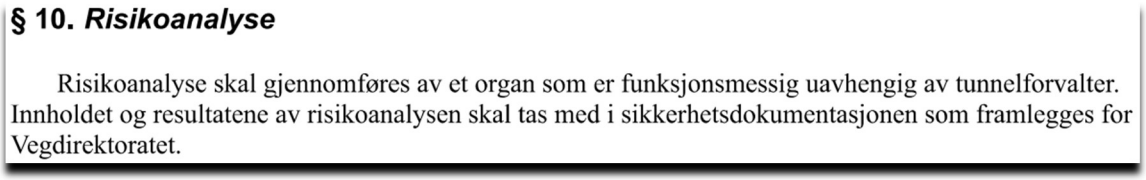
Hetta merkir so somuleiðis, at nógv í N500 "bert" er galdandi fyri tunlar, ið koma undir undantakið, t.v.s. tunlar undir 10 km og við eini ársmiðalferðslu undir 4.000 bilar um dagin.

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra krav om nødutgang for tunneler kortere enn 10 km og med en årsdøgntrafikk under 4.000 kjøretøy per kjørefelt dersom en risikoanalyse viser at tilsvarende eller bedre sikkerhet kan oppnås med alternative tiltak.

Mynd 7: Brot úr §8 í Tunnelsikkerhetsforskriften

§10 í Tunnilsforskrifen ásetur at váðametingar skulu gerast av pørtum, ið eru óheftir av tunnilseigaranum og hansara ráðgevum (sí Mynd 8).

Í Noregi er gjørd ein vegleiðing um, hvussu tílíkar váðametingar skulu gerast. Hendan eitur, Rapport 989 Risikovurderinger av vegtunneler, ið komið verður eitt sindur nærri inn á í parti 3.4. Rapportin er Fylgiskjal 5.



§ 10. *Risikoanalyse*

Risikoanalyse skal gjennomføres av et organ som er funksjonsmessig uavhengig av tunnelforvalter. Innholdet og resultatene av risikoanalysen skal tas med i sikkerhetsdokumentasjonen som framlegges for Vegdirektoratet.

Mynd 8: Brot úr §10 í Tunnelsikkerhetsforskriften

Forskriftin hevur eisini nøkur fylgiskjøl, har komið verður nærri inn á faklig viðurskifti í tunlinum. Tvey brot eru víst á Mynd 9 og 10 niðanfyri.

Mynd 9 vísir innleiðingina til Vedlegg I, har tað verður víst hvørji faklig viðurskifti í tunlinum mugu lýsast, og í pkt 1.1.3 verður sagt, at neyðugt er at gera váðametingar, um parametrarnir hava "spesielt særtrekk". Av tí at tunnilin fer út um mørkini í N500, er neyðugt at lýsa hvørji val verða gjørd, og neyðugt er at skjalprógva valini og hetta skal gerast av óheftum serfrøðingum.

Mynd 10 vísir eitt brot úr skjalinum, har rýmingarvegir verða umtalaðir. M.a. stendur í pkt 2.3.4 at tað ikki er loyvt at gera rýmingarrúm, ið ikki eru bundin í eina fría rímingarleið, óheft frá tunlinum, har eldurin var, í eini neyðstøðu.

Vedlegg I. Sikkerhetstiltak nevnt i § 8

1. *Grunnlaget for å vedta sikkerhetstiltak*

1.1. *Sikkerhetsparametere*

1.1.1. Sikkerhetstiltak som skal gjennomføres i en tunnel, skal være basert på en systematisk vurdering av alle sider ved systemet som utgjøres av infrastrukturen, bruken, trafikantene og kjøretøyene.

1.1.2. Følgende parametere skal tas i betraktning:

- tunnellengde,
- antall løp,
- antall kjørefelt,
- tverrsnittsgeometri,
- vertikal og horisontal profil,
- konstruksjonstype,
- enveis- eller toveistrafikk,
- trafikkvolum per løp (herunder fordeling i tid),
- risiko for trafikkork (per døgn eller sesongbestemt),
- atkomsttid for redningstjenestene,
- nærvær og prosentandel av tunge lastebiler,
- særtrekk ved atkomstveiene,
- kjørefeltbredde,
- hastighetsaspekter,
- geografisk og meteorologisk miljø.

1.1.3. Dersom en tunnel har et spesielt særtrekk når det gjelder ovennevnte parametere, skal det utarbeides en risikoanalyse i samsvar med § 10 for å fastslå om det er nødvendig med ytterligere sikkerhetstiltak og/eller tilleggsutstyr for å sikre et høyt sikkerhetsnivå i tunnelen. Denne risikoanalysen skal ta hensyn til mulige ulykker, som tydelig berører sikkerheten for trafikantene i tunnelen og som vil kunne inntreffe i løpet av brukstiden, samt arten og størrelsesordenen av de mulige konsekvensene av dem.

Mynd 9: Brot úr Vedlegg I úr Tunnelsikkerhetsforskriften

2.3. *Fluktveger og nødutganger*

2.3.1. I nye tunneler uten havarifelt skal det finnes nødfortau, enten oppbygd eller ikke, til bruk for trafikantene i tunnelen i tilfelle av havari eller ulykke. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse dersom særtrekk ved tunnelens konstruksjon ikke muliggjør det eller muliggjør det bare til en uforholdsmessig høy kostnad og tunnelen har enveistrafikk og er utstyrt med et fast overvåkningssystem og system for stenging av kjørefelt.

2.3.2. I eksisterende tunneler der det verken finnes havarifelt eller nødfortau, skal det treffes ekstra og/eller forsterkede tiltak for å ivareta sikkerheten.

2.3.3. Nødutganger gjør det mulig for trafikantene i tunnelen å forlate tunnelen uten kjøretøyene sine og nå et trygt sted i tilfelle av en ulykke eller brann. De gir også redningstjenestene adgang til tunnelen til fots. Eksempler på slike nødutganger er:

- direkte utgang fra tunnelen til det fri,
- tverrforbindelser mellom tunnelløp,
- utganger til et nødgalleri,
- tilfluktsrom med en fluktveg som er atskilt fra tunnelløpet.

2.3.4. Tilfluktsrom uten utgang som fører til fluktveger til det fri, skal ikke bygges.

2.3.5. Det skal finnes nødutganger dersom en analyse av relevante risikoer, herunder hvor langt og hvor fort røyk beveger seg under forholdene på stedet, viser at ventilasjonen og andre sikkerhetsanlegg ikke er tilstrekkelige til å ivareta trafikantenes sikkerhet.

2.3.6. I alle tilfeller skal det i nye tunneler finnes nødutganger dersom trafikkvolumet overstiger 2.000 kjøretøy per kjørefelt.

Mynd 10: Brot úr Vedlegg I úr Tunnelsikkerhetsforskriften

2.4 N500 Tunnilsnormur v.m.

Statens vegvesen hevur fingið eitt undantak frá tunnilsforskriftunum, ið er víst á Mynd 7, har tað ikki er neyðugt at gera rýmingarvegir, um tunnilin er undir 10 km og hevur eina ármiðal ferðslu undir 4.000 bilar um dagin, treytað av at trygdin kann vísast at vera á sama støði við øðrvísi átøkum.

Hetta hevur Statens vegvesen loyst við at gera ein norm (hondbók við reglum), ið verður kallaður N500 Vegtunneler.

N500 er tískil eitt slag av vegleiðing, har tryggjað verður, at trygdin er í lagi fyri tunlar, ið eru undir 10 km við eini ferðslu undir 4.000 bilar um dagin, um hendan vegleiðingin verður fylgd. Normurin kann tískil ikki brúkast ókritisk, um treytirnar í honum ikki eru fylgdar, men hann kann sjálvandi verða ein góð vegleiðing at nýta fyri ein longri tunnil, men tá áliggur tað umsøkjaranum at skjalpróva, at viðurskifti sum er lýst í N500, eisini kunnu brúkast í t.d. Suðuroyartunlinum.

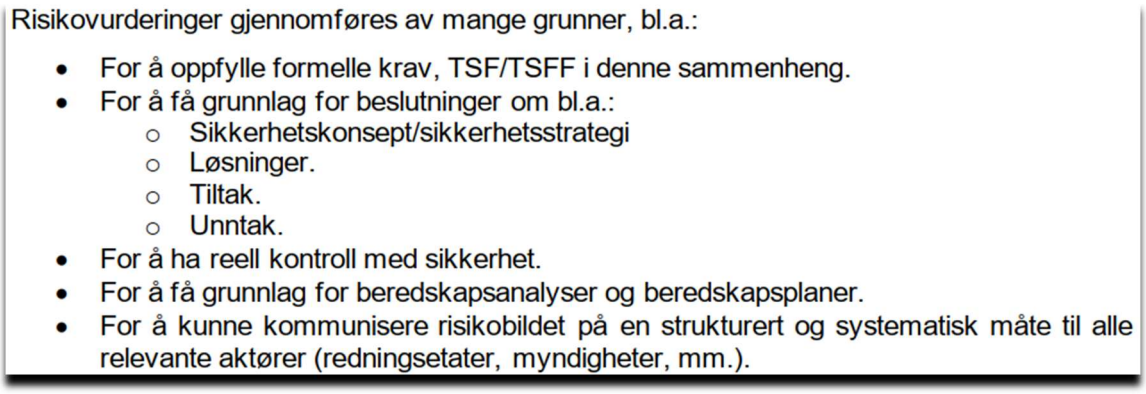
Statens vegvesen hevur eisini aðrar reglar, ið eru galdandi í tunlinum. Hesar eru umrødd í øðrum normum, so sum N100, ið er um geometri á vegnum inni í tunlinum v.m.

Allir hesir normar ella hondbøkur eru at finna inni á heimasíðuni hjá norska vegaverkinum.

N500 er viðlagt sum Fylgiskjal 4.

2.5 Rapport nr. 989 Risikovurderinger av vegtunneler

Statens vegvesen hevur gjørt eina vegleiðing um, hvussu váðametingarnar, ið umrøddar eru í tunnelsikkerhetsforskriftunum/tunniltrygdarregluskipanum, skulu gerast. Hendan vegleiðing eitur, Rapport 989 Risikovurderinger av vegtunneler, og á heimasíðuni hjá Statens vegvesen.


Risikovurderinger gjennomføres av mange grunner, bl.a.:

- For å oppfylle formelle krav, TSF/TSFF i denne sammenheng.
- For å få grunnlag for beslutninger om bl.a.:
  - Sikkerhetskonsept/sikkerhetsstrategi
  - Løsninger.
  - Tiltak.
  - Unntak.
- For å ha reell kontroll med sikkerhet.
- For å få grunnlag for beredskapsanalyser og beredskapsplaner.
- For å kunne kommunisere risikobildet på en strukturert og systematisk måte til alle relevante aktører (redningsetater, myndigheter, mm.).

Mynd 11: Brot úr Rapport 989 Risikoverderinger av vegtunneler, har týdningurin av risikovurderingum verður lýstur

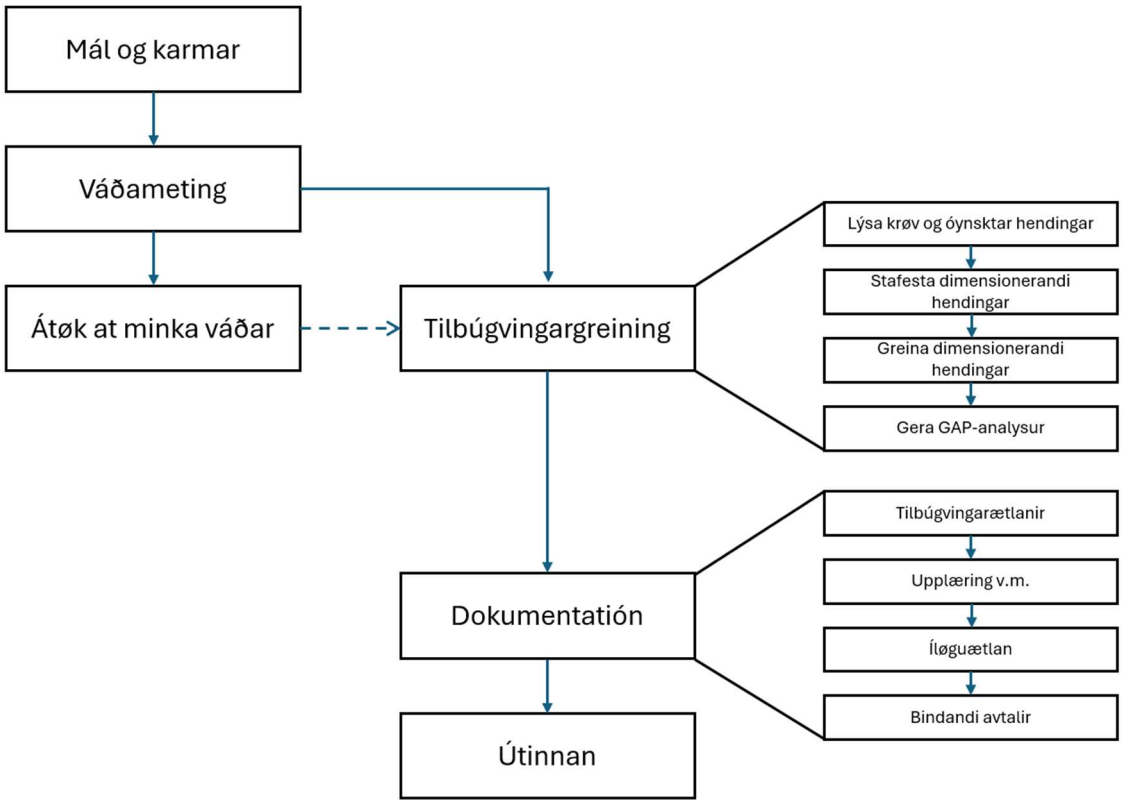
Tað hevur týdning, at váðametingar verða framdar á haldgóðum og fakligum grundarlagið, tí tær hava beinleiðis ávirkan á trygdina í tunlinum. Ein fyritreyt í eini váðameting er, at hon verður gjørd av óheftum parti, ið ikki á nakran hátt hevur tilknýti ella samband við tunnilseigaran og ráðgevar hansara.

2.6 Rapport nr. 260 Beredskapsanalyse av vegtunneler

Statens vegvesen hevur gjørt eina vegleiðing til, hvussu tilbúgvingaragreiningar skulu gerast. Hendan vegleiðing eitur, Rapport 260 Beredskapsanalyse av vegtunneler, og er á heimasíðuni Statens vegvesen og er eisini hjáheft sum Fylgiskjal 7 í hesum notati.

Tilbúgvingargreiningin byggir á váðametingningina, har dentur verður lagdur á, hvussu tilbúgvingin loftar teimum fortreytum, ið settar verða í váðametingina. Somu treytir til eitt nú óheftni vera settar til hesa kanningina, sum til váðametingina.

Mynd 12 vísir, hvussu tilgongdin at gera trygdarkanningarnar verða gjørdar, har tilbúgvingargreiningin er tengd at váðametingini.



Mynd 12: Lýsing av gongdini at kanna tilbúgvingina

2.7 Góðkenningartilgongdin hjá Statens vegvesen

Statens vegvesen hevur eina væl lýsta góðkenningartilgongd, ið tey brúka til at góðkenna tunnilsverkætlanar. Hendan tilgongd liggur á heimasíðuni hjá vegaverkinum, og hetta er sama tilgongd, ið Landsverk í høvuðsheitum kemur at brúka.
Staðbundin viðurskifti í Føroyum kunnu tó gera, at tilgongdin má tillagast.

3 Kærumøguleiki

Landsverk myndugleikaviðgerð umsóknir við heimild í §4 í lógini um Suðuroyartunnilin við tilhoyrandi vegakervum.

Í lógini verður útgreinað, at viðgerðin er undir ábyrgd mótvegis landsstýrisfólkinum.

Avgerðir sum Landsverk tekur kunnu tískil kærast til landsstýrisfólki í Fíggjarmálum.

Kærur kunnu tí sendast til:

Fíggjarmálaráðið
Tinganes
Postrúm 2039
FO-110 Tórshavn
fmr@fmr.fo
tlf: +298 35 20 20

4 Viðløgd skjøl

Skjal 1: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet – Danska versiónin

Skjal 2: Tunnelsikkerhetsforskriften í Noreg frá 15. mai 2007

Skjal 3: Framløga hjá Landsverki frá fundi við tunnilsfelagið 2. apríl 2025

Skjal 4: N500 Vegtunneler – Norsk hondbók frá Statens Vegvesen frá 1. januar 2024

Skjal 5: Risikovurderinger av vegtunneler – Veiledning til tunnelsikkerhetsforskriften – Norsk rapport frá Statens Vegvesen frá 27. juni 2024

Skjal 6: Lógaruppskot LM-072/2024 um Suðuroyartunnilin við tilhoyrandi tunnilskervum og vegakervum frá 7. mars 2025

Skjal 7: Rapport nr. 260 frá Statens Vegvesen – Beredskapsanalyse av vegtunneler frá juli 2020

Skjal 8: Håndbok V721 Risikovurderinger i vegtrafikken frá august 2021

