LØGMANSSKRIVSTOVAN
Prime Minister´s Office

Tinganes, 4. februar 2026
J.nr. 25/26836

Til Fíggjarnevndina

Uppskot til løgtingslóg um um fyrireiking, prosjektering og útboð av Suðuroyartunlinum við tilhoyrandi tunnilskervum og vegakervum (LM-066/2025)

Fíggjarnevndin hevur sett løgmanni saman við P/F Suðuroyartunlinum 59 spurningar at svara skrivliga.

Nógvir av spurningunum eru sendir víðari til Norconsult og Sintef at svara, og eru svarini frá teimum viðfest í síni heild sum fylgiskjøl, men eru eisini sett inn sum partur av svarunum í hesum skrivi. Nakrar spurningar hevur verið neyðugt at biðja Landsverk um at svara.

Lógaruppskotið (LM-066/2025) hevur til endamáls at staðfesta valið av linjuføring, sum meiriluti var um í politisku skipanini, áðrenn fleiri pengar verða brúktir til prosjektering av verkætlanini. Eisini gevur lógaruppskotið P/F Suðuroyartunnilin nakrar heimildir, sum felagið hevur brúk fyri í víðari tilgongdini at fyrireika verkætlanina. Í hesum arbeiði verður farið víðari við at greina og lýsa fleiri av teimum viðurskiftum, sum Fíggjarnevndin hevur víst á í sínum spurningum. Tað er í samband við prosjektering, tekniska gjøgnumgongd og seinni góðkenning av verkætlanini, at hesir spurningar fáa sítt endaliga innihald og svar, og tey hoyra tí natúrliga heima í teimum seinni stigunum av verkætlanargongdini.

Svarini niðanfyri eru tí skrivað út frá tí stigi, verkætlanin er á nú.

Við hesum svari eru hesi skjøl:
Skjal 1: Nøkur svar frá Sintef
Skjal 2: Nøkur svar frá Norconsult
Skjal 3: Strategisk árinsmeting við fylgiskjølum (við viðfestum 1 – 7)
Skjal 4: Samskifti við Landsverk 03.02.2026

Jarðfrøðiligir fyrimunir ella vansar á Skarvanesleiðini

Fíggjarnevdin:
Fyri góðum ári síðani, tann 8. januar 2025, og altso eitt knapt ár áðrenn jarðfrøðiliga frágreiðingin hjá Jarðfeingi var liðug, kunngjørdi P/F Suðuroyartunnilin eina frágreiðing frá SINTEF v. Eivind Grøv, professara, (fylgiskjal nr. 18 til lógaruppskotið), har staðfest varð, at fyrimunir vóru við jarðfrøðini á leiðini av Skarvanesi til Sandvíkar samanborið við leiðina heiman av Sandi til Sandvíkar. Hetta fyrra er leiðin, ið løgmaður og P/F Suðuroyartunnilin hevur valt. Og niðurstøðan hjá SINTEF um jarðfrøðina hevur verið eitt av høvuðsargumentunum fyri at velja hesa linjuføring.

Spurningur 1. Hvussu er SINTEF komið til hesa niðurstøðu (áðrenn jarðfrøðiliga frágreiðingin var liðug)?

Spurningur 2. Hvørjar jarðfrøðiligar dátur bygdi SINTEF hesa niðurstøðu á?

Svar frá SINTEF til spurning 1 og 2 undir einum:
«SINTEF har basert vår konklusjon på den informasjonen om geolgiske forhold som vi har hatt tilgjengelig til enhver tid. Mer spesielt, SINTEF har hatt datarapport utarbeidet av Jardfeingi datert 2022 og utgitt som 'Status report ultimo 2021' tilgjengelig for våre vurderinger og konklusjoner. SINTEF har også annet materiale tilgjengelig, eksempelvis Johannes Rasmussens beskrivelse til geologiske kart over Føræyene fra 1969. Gjennom dette materialet finnes det informasjon som kan benyttes som grunnlag for en vurdering av hvilket tunnelalternativ som er best egnet av de som er blitt foreslått.

SINTEF's oppfatning har hele tiden vært at alternativet Skarvanes opptrer som det prefererte alternativet, ikke bare fordi det utgjør det korteste tunnelalternativet, men også fordi det har en orientering i forhold til lagdelingen i bergmassen som er gunstig, det vil si at tunnelens lengdeakse står nært vinkelrett på lagdelingen. Og særlig gjelder dette i den undersjøiske delen.

I den alternative traseen derimot er det spiss vinkel mellom tunneltrase og ladelingen som gjør at skjæringslengden mellom tunnelen og lagdelingen blir lenger. I fall man påtreffer svake bergartslag eller horisonter med dårlig bergmassekvalitet så vil disse følge tunnelen over en lengre strekning for det alternative trase-forslaget enn for Skarvanes-traseen. Denne forskjellen gelder spesielt den første delen av traseene.

I det begge traseene har passert Skuvøy og sørover mot Sudurøy, blir orienteringen deres mer sammenfallende og forskjellen ikke så utpreget lenger. I prinsippet er det et ønske å treffe svakheter i bergmassen så vinkelrett som mulig.

Vi tillegger også en kortere tunneltrasé en viss betydning, man vil alltid søke å identifisere korteste mulige trasé for en undersjøisk tunnel spesielt. Sudrøytunnelen er allerede en lang tunnel.»

Fíggjarnevndin:
Í november 2025 var jarðfrøðiliga frágreiðingin hjá Jarðfeingi liðug (fylgiskjal nr. 38 til lógaruppskotið). Jarðfeingi staðfestir m.a. eina óvæntaða tektoniska fold í jarðfrøðini út fyri

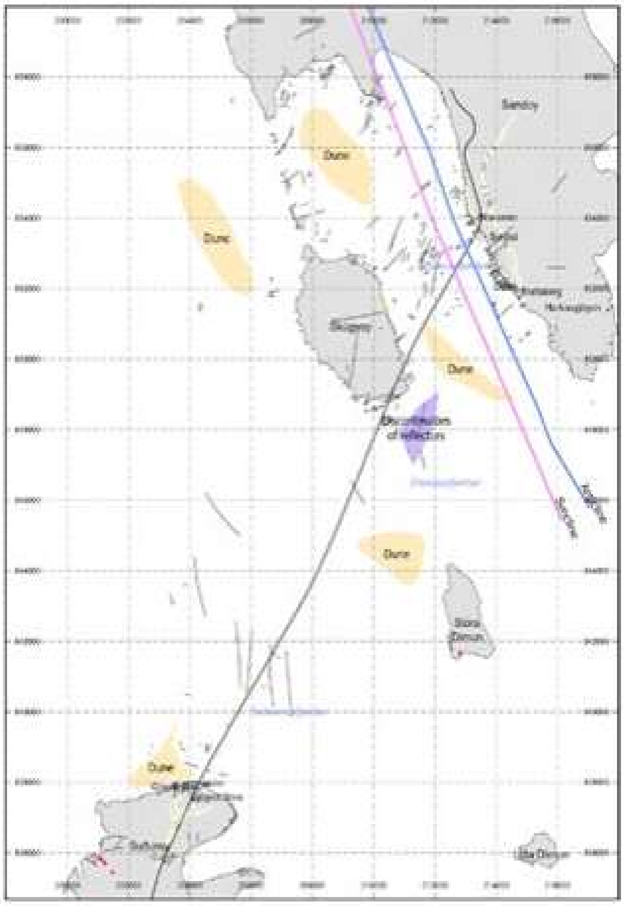
Skarvanesi og mælir til at gera fleiri boringar fyri at kanna fyribrigdið betur. Linjuføringin av Skarvanesi fer gjøgnum hetta økið tríggjar ferðir.

Spurningur 3. Eftir at hetta jarðfrøðiliga fyribrigdið er staðfest út fyri Skarvanesi, halda P/F Suðuroyartunnilin og SINTEF so fast við áðurnevndu niðurstøðu um, at fyrimunir eru við jarðfrøðini á leiðini av Skarvanesi til Sandvíkar samanborið við leiðina heiman av Sandi til Sandvíkar?

Svar frá SINTEF til spurning 3:
"JF har korrekt som det hevdes tolket geologiske undersøkelser dithen at de mistenker at det kan være en synklinal og en antiklinal som stryker med en orientering NNV-SSØ i Skuvøyarfjorden. JF har tolket at dette er knyttet til de såkalte Sandur Beds. En slik foldestruktur opptrer som et resultat av at bergmassivet har vært gjenstand for horisontale spenninger som har presset på normalt foldestrukturen, berget har motstått dette trykket til en viss grad, men har så latt seg deformere og man har fått skapt denne foldestrukturen.

Jarðfeingi har ikke så langt vi kjenner til indikert at man med sikkerhet kan si at det er en forkastningssone i dette foldemønsteret. En eventuell forkastningssone ville nok først utvikles i det antiklinalen (den oppadrettede ryggen i foldingen) presses over underliggende lag og skaper et skjærbrudd mellom det som skyves og det som er underliggende. Slik man tolker det som er i dag er at bergspenningene har etablert en fold som stryker langs lagdelingen. At denne folden opptrer assosiert med Sandur Beds indikerer at Sandur Beds kan skyldes at den tunneltraseen ved Skarvanes påtreffer foldestrukturen først under land og deretter igjen ute under fjorden vest for Skarvanes.

SINTEF er like fullt av den oppfatningen at den opprinnelige tunneltraseen er fullt ut gjennomførbar og den prefererte. Den første kontakten med foldestrukturen, om den faktisk opptrer slik den er vist, vil man sannsynligvis påtreffe under drivingen under land på Skarvanes, da med en tunnelorientering som er langs denne folderetningen. Deretter vil tunneltraseen vende nært 90 grader med tunnelen og dykker ned under fjorden. Man får med andre ord den mest ugunstige situasjonen mens tunnelen drives under land og basert på de erfaringer man trekker derfra kan man planlegge for tiltak under den videre drivinge.



Figur 1. Bilde fra JF' geologiske rapport 2025

Foldestrukturen stryker som nevnt NNV-SSØ i Skuvøyafjordur og langs kysten mot Sandøy, og er tolket å nå inn på land på Sandøy omtrent ved havneområdet i Sands Bygd. I hvilken grad foldestrukturen påtreffes av de andre alternative traseene som har sin start nærmere Sands bygd er ikke vist i den siste geologiske rapporten fra Jardfeingi.

Fra den opprinnelige geologiske rapporten viser lengdesnittene at Sandur Beds forventes å påtreffes i alle traseene. De alternative tunneltraseene har som nevnt en orientering som følger mer parallelt lagdelingen (og foldestrukturen følger også lagdelingen) enn Skarvanes-alternativet. Man får dermed den samme parallelle orienteringen av tunnelen i forhold til foldestrukturen, om den påtreffes, som disse alternative tunneltraseene har i forhold til lagdelingen for øvrig i området.

En tolket opptredende av foldestrukturen innerst i Skuvøyfjorden er vist av Jardfeingi i deres rapport fra 2025, men den er ikke dokumentert gjennom andre undersøkelser som kjerneboring eller lignende og det er heller gjort tolkninger av denne i forhold til de alternative traseene.

Den eksakte lengden av krysningen mellom foldestrukturen og de ulike traseene er ikke så lett å ankueliggjøre. For det første er lokalisering av foldestrukturen og dens bredde og utbredelse skjematisk påvist og derfor er heller ikke lengden tunnel som vil bli påvirket av dette forholdet i detalj redegjort for. Det er ikke grunnlag for å anta at foldeaksen ikke påvirker andre traseer

enn Skarvanesalternativet. SINTEF's oppfatning er at uansett valg av tunneltrasé så má man forvente at Sandur Beds påtreffes, likeledes at lagdelingen i bergmassen opptrer, litt ulikt for de ulike traseene og det má redegjøres for om denne foldingen vil kunne opptre i tunnelnivá for de ulike traseene.»

Sí annars skjal 1 frá Sintef.

Verkætlanir (§ 3)

Fíggjarnevndin:
Í serligu viðmerkingunum til § 3 á bls. 34 í lógaruppskotinum verður sagt, at:

"*Harumframt eru eisini verkætlanir tiknar við í samlaðu verkætlanini, sum higartil ikki hava verið partur av arbeiðinum.*"

Spurningur 4. Hvat ítøkiligt verður sipað til her?

Svar til spurning 4:
Í almennu viðmerkingunum verður víst á, at § 3 er broytt samsvarandi ynski í politiska fylgibólkinum um, at tilhoyrandi tunnils- og vegakervi skal broytast soleiðis, at ferðslan millum Sandoyartunnilin í Traðardali og Suðuroyartunnilin í Djúpadali verður leidd uttanum Sands bygd og landbúnaðarjørðina.

Víst verður eisini á, at vegaføringar og tunnilsætlaninar verða fyrireikaðar saman við bygdaráðunum og Umhvørvisstovuni.

Løgmansskrivstovan skal annars vísa á, at tað í uppskotinum greitt frá, at hildið verður fram við at fyrireika verkætlanina soleiðis, at loysnir verða funnar, sum eru realististiskar, og taka atlit til bæði trygd, umhvørvi, trivna og fíggjarlógina, og soleiðis, at verkætlanin kann góðkennast av avvarðandi myndugleikum.

Eisini er greitt frá, at ymisku verkætlanirnar eru á ymiskum stigum, tá tað snýr seg um fyrireiking og at arbeitt verður víðari við verkætlanunum, um Løgtingið samtykkir uppskotið.

Tað fyriliggja forprosjekt til Suðuroyartunnilin og til tunnils- og vegakervi í Suðuroynni.

Verður lógin samtykt, verður arbeitt víðari við forprosjektunum og farið verður undir at gera forprosjekt til farleiðina millum Sandoyartunnilin og Suðuroyartunnilin á Sandoynni.

Lógaruppskotið forðar ikki fyri, at vegir og tunlar verða fluttir nakrar metrar ein ella hin veg ella at frákoyringar verða gjørdar undir vegir os.fr. ella at hall og breidd í tunlinum verða størri ella minni.

Vart skal eisini gerast við, at Løgtingið eisini kemur at viðgera og taka endaliga avgerð um tásitandi stjórn velir at leggja uppskot um heimild til at fremja verkætlanina. Tá fyriliggja prosjektering og kostnaðarmeting av samlaðu verkætlanini.

Fíggjarnevndin:
Í serligu viðmerkingunum til § 3, stk. 1, nr. 1 á bls. 35 í lógaruppskotinum verður sagt, at:

"*... endaliga linjuføringin er ikki endaliga fastløgd enn, men verður fastløgd saman við Sands kommunu og Umhvørvisstovuni.*"

Spurningur 5. Eru nakrar ætlanir um at taka nátturuverndarfelagsskapir, sum hava sent hoyringarskriv, við í at fastleggja linjuføringar og velja loysnir, sum avmarka árin á náttúru og umhvørvi?

Svar til spurning 5:
Lógaruppskotið hevur verið til ummælis í tveimum umførum og hava náttúruverndarfelagsskapir fingið høvið til at gera viðmerkingar til lógaruppskoti bæði í inniverandi og í undanfarnu tingsetu.

Uppskotið staðfestur, at ein umhvørvisárinsmeting skal gerast, sum lýsir avleiðingar av samlaðu verkætlanini á náttúru og umhvørvið. Umframt at lýsa avleiðingarnar skal frágreiðingini eisini lýsa, hvørji tiltøk verða sett í verk fyri at avmarka møguliga ávirkan á náttúru og umhvørvið.

Frágreiðingin skal góðkennast av Umhvørvisstovuni. Tað er ásett í lógaruppskotinum, at viðkomandi almennir myndugleikar og felagsskapir skulu hoyrast við 6 vikurs freist áðrenn umhvørvisárinsmetingin verður góðkend. Á henda hátt verða nú náttúruverndarfelagsskapir tiknir við í tilgongdina og fáa høvið til at gera vart við síni sjónarmið.

Fíggjarnevndin:
Í serligu viðmerkingunum til § 3, stk. 1, nr. 4 á bls. 37 í lógaruppskotinum verður meira ella minni sagt, at ætlaði Suðuroyartunnilin skal vera ein T9,5.

Spurningur 6. Hví verður hetta staðfest soleiðis, tá lógaruppskotið fyrr undir somu grein nevnir, at undirsjóvartunnilin bæði skal bjóðast út sum ein T9,5 og ein T10,5?

Svar til spurning 6:
Løgmansskrivstovan skal vísa á, at í serligu viðmerkingini til § 3, stk. 1 nr. 4 á bls. 37 stendur:

"Tunnilin millum Sandvík og Hvalba verður sambært forprosjektinum ætlandi ein T 9,5, eins og Hvalbiartunnilin, Sandoyartunnilin og ætlaði Suðuroyartunnilin".

Byrjunarstøði undir øllum arbeiðnum higartil hevur verið at gerast skuldi ein T9.5 undirsjóvartunnil millum Sandoynna og Suðuroynna.

Undir viðgerðini hevur verið sett fram ynski um, at tað tá ið verkætlaninar verða útbjóðaði eisini var gjørt eitt alternativt boð uppá T10.5 undirsjóvartunnil.

Tí er tað sett í serligu viðmerkingarnar til § 3 stk. 1 nr. 2, sum fevnir um undirsjóvartunnilin.

Um ella tá ið endaliga uppskotið um at taka av tilboðum verður gjørt, verður støða tikin til, um tað skal verða T9.5 ella T10.5.

Atkomutunnil til Skúvoyar

Spurningur 7. Hvussu nógv kostar tað eyka at fáa hallið í atkomutunlinum til Skúvoyar niður á 5%?

Svar frá Norconsult til spurning 7:
«Ved å endre lengdefall fra 10% til 5%, må en forlenge tunnelen ved å lage en større kurve. Ved 5% lengdefall vil tunnelen bli ca 1355 meter lengre, i prinsippet dobbelt så lang. Dette medfører at kostnaden for tunnelarmen opp til Skúvoyar og så blir dobbelt så høy.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Sí eisini svar uppá spurning 44, har víst verður á, at metti kostnaðurin á tunlinum í forprosjektium fer úr uml. 200 mió. kr upp í uml. 400 mió. kr.

P/F Suðuroyartunnil hevur víst á, at hallið á tunlinum upp til skúvoynna avhongur av topografi og botndata. Um Tunnilin upp til Skúvoynna skal hava hall uppá 5% heldur enn 10% má hann antin leingjast, ella mugu gerast brekkur inni í sjálvum Suðuroyartunlinum. Í váðametingini hjá Cowi 2022, verður rátt frá óneyðugum brekkum í Suðuroyartunlinum, har so gott sum øll ferðslan er, orsaka av trygd.

Spurningur 8. Hvat skal til, fyri at Skúvoyartunnilin bøtir um trygdina í Suðuroyartunlinum?

Svar frá Norconsult til spurning 8:
«Muligheten til å benyttet Skúvøytunnelen til å øke sikkerhet bør ses nærmere på i videre utvikling av prosjektet. Foreløpig er det vurdert som krevende å øke sikkerheten i Suðuroytunnelen ved bruk av Skúvoytunnelen. Man kan tenke seg at tunnelen enten kunne blitt brukt som rømningsvei eller til å trekke ut røyk ved brann.

Bruk som rømningsvei vil kun påvirke en liten del av Suðuroytunnelen, og har således liten helhetlig effekt. Bruk av Skúvøytunnelen som røykavtrekk fra Suðuroytunnelen vil kunne ha en effekt på større deler av tunnelen, men det er ikke mulig å bruke tunnelen til røykavtrekk før man er helt sikker på at det ikke er kjøretøy/ personer i tunnelen. Ved brann i Suðuroytunnelen vil det derfor ta tid før denne tunnelen vil kunne benyttes til å trekke av røyk.

Bruk av Skúvøytunnelen for å øke sikkerheten i Suðuroytunnelen må derfor vurderes nærmere for å se hva som er mulig å få til. Saken bør også diskuteres med brannvesenet.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Góðkenningarmyndugleiki (§ 4)

Fíggjarnevndin:
Í § 4 verður ásett, at:

"*Landsverk skal undir ábyrgd mótvegis landsstýrisfólkinum góðkenna verkætlanirnar, sum eru*

nevndar í § 3, áðrenn arbeiðini verða boðin út, og tá arbeiðini eru liðug. Landsverk skipar í hesum sambandi fyri eftirliti við, at verkætlanirnar verða framdar samsvarandi góðkendu ætlanunum."

Í serligu viðmerkingunum til § 4 á bls. 38 stendur, at:

"*Uppgávan hjá Landsverki er at góðkenna verkætlanina, áðrenn farið verður víðari til sjálva prosjekteringina av verkætlanini, og uppgávan hjá Landsverki er eisini at hava eftirlit við, at prosjekterað verkætlanin er í samsvari við ta góðkenning, sum fyriliggur, áðrenn verkætlanin verður bjóðað út.*

Myndugleikabýtið áleggur eisini P/F Suðuroyartunlinum eina skyldu til leypandi at tryggja, at møguligar broytingar, sum verða gjørdar í verkætlanini undir fyrireiking og prosjektering, verða góðkendar av Landsverki, áðrenn verkætlanin verður bjóðað út.

Landsverk skal eftir hvørt stig í prosjekteringunum hava tilfarið frá P/F Suðuroyartunlinum til viðmerkingar og skal harafturat vegna landsstýrisfólkið góðkenna endaligu prosjektini."

Spurningur 9. Hvussu langa tíð verður góðkenningararbeiðið, sum skal gerast, áðrenn farið verður víðari til sjálva prosjekteringina, mett at taka?

Tað er Landsverk, sum er góðkenningarmyndugleiki og tí eru spurningar 9 – 11 sendir Landsverki at svara.

Svar frá Landsverki til spurning 9:
"Tað er trupult at svara uppá, hvussu nógva tíð eitt góðkenningararbeiðið kemur at taka, tí tað er treytað av, hvat søkt verður um og hvussu væl umsóknartilfari verður lýst.

Sum málið liggur í løtuni, sær tað út til at ætlanin er at søkja um nøkur frávik, ið ikki eru loyvd í nøkrum av londunum, vit vanliga samanbera okkum við.

Hetta kemur at seta stór krøv til sjálva umsóknina, ið við óheftum ráðgevum skal dokumentera, at trygdin í tunlinum er í lagi

Síðani skal Landsverk hava møguleika at gjøgnumganga umsóknina, og um tað er ein umsókn sum fer útum teir vanligu reglarnar, má væntast, at Landsverk skal brúka hóskandi tíð til at gjøgnumganga umsóknina, har neyðugt eisini verður at fáa ymiska serfrøði aðrastaðni frá til at gjøgnumganga tilfarið, og møguliga at gera kanningar, ið eftirmeta tilfarið í umsóknini.

Sum dømi kann nevnast, at Vegvesenet í Norra hevði eina líknandi umsókn liggjandi fyri Lærdalstunnilin, har søkt var um at gera trygdarrúm. Fyrsta umsóknin var frá 2017, har svarið kom í 2019 og so var søkt aftur í 2022, har svarið kom í 2024. Svarið var í báðum førum noktandi. Hetta vísir, at tílíkar umsóknir kunnu taka langa tíð at viðgera, og endin kann eisini vera, at man fær noktandi svar, har neyðugt verður hjá umsøkjaranum at umhugsa alla verkætlanina av nýggjum.

Her skal eisini havast í huga, at Lærdalstunnilin er ein dagføring av einum verandi tunli, har man kann geva nøkur undantøk, ið man vanliga ikki vildi givið til ein nýggjan tunnil, har man hevur betri møguleika at innhugsa nøktandi trygd, meðan bygt verður.

Landsverk metir ikki at verandi tilfar, sum stovnurin hevur móttikið, er nøktandi til góðkenningararbeiðið.

Hetta hava vit í fleiri førum víst á fyri felagnum. Vantar eru í mun til at lýsa Suðuroyartunnilin sum samlað verkætlan, eitt nú loysnir við tilhoyrandi vegakervi og tunlum á Sandoynni og Suðuroynni. Ein góðkenning vil í síðsta enda taka støðu til eina samlaða loysn, har alt er lýst nóg væl, til at eitt játtandi svar kann vera givið.

Samanumtikið er viðgerðartíðin tengd at, hvussu væl frágingin umsóknin er, og hvat tá verður neyðugt at eftirkanna av myndugleikanum."

Løgmansskrivstovan hevur sent fyrispurning til Landsverk um at útgreina, hví Landsverk metir, at verandi tilfar, sum stovnurin hevur móttikið, ikki er nøktandi til góðkenningararbeiðið. Landsverk hevur svarað Løgmansskrivstovuni tann 3. februar 2026, sí skjal 4.

Spurningur 10. Hvussu er metta tíðarætlanin og tilgongdin annars í arbeiðsgongdunum, sum eru lýstar í serligu viðmerkingunum?

Svar frá Landsverki til spurning 10:
"Landsverk hevur ikki verið við til at gjørt tíðarætlanir í sambandi við lógaruppskotið, og hevur tískil ikki fleiri viðmerkingar enn tær vit hava til spurning 9, har tað er sera trupult at seta eina tíðarmeting á myndugleikaviðgerðina, tá ið umsóknartilfarið er ókent."

Svar frá Norconsult til spurning 10:
Tiden til prosjektering- og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for tunnelen er vurdert til å være 10 måneder, med oppstart i mars 2026 kan et konkurransegrunnlag være ferdig ca. rundt årsskifte 2026-2027.

Sí skjal 2 frá Norconsult

Normar og standardir (§ 4)

Fíggjarnevndin:
Í serligu viðmerkingunum til § 4 stendur, at:

"*Tá trygd og annað loyvir tí, kann Landsverk geva frávik frá hesum normum og standardum, fyri at tryggja, at verkætlanin kann gjøgnumførast sum ætlað.*"

Spurningur 11. Hvat ítøkiliga verður sipað til her, og hvørji dømi kunnu nevnast um slíkar støður?

Svar frá Landsverki til spurning 11:
"Sum myndugleiki kann Landsverk, ið serligum førum, loyva frávik til "vanligar" normar og standardir.

Hetta verður gjørt í sambandi við myndugleikaviðgerðina, har frávik verða mett út frá, um ein

nøktandi loysn kann setast ístaðin.

Tað áliggur umsøkjaranum at dokumentera loysnina, og at hon nøktandi í mun tað, sum er ávíst í vanligu normunum og standardunum.

Sum dømi kann nevnast, at frávik kann søkjast um nýtslu av tilfari í vegbananum, ið sambært ásettu normum skal hava ávísa støddd og styrki. Arbeiðstakarin kann hava ynski um at framleiða aðra støddir á tilfarinum at nýta til vegbanan. Myndugleikin kann tá taka støðu til um frávik skal loyvast hesum, um umsøkjarin kann dokumentera, at samlaði vegkassin hevur somu góðsku sum ávístu normar.

Landsverk vísir annars til svarið uppá spurning 9.“

Svar frá Norconsult til spurning 11:
«Eksempler på fravik som må behandles i dette prosjektet er bruk av sikre rom, lengde tunnel, kryss i tunnel og stigning for arm opp til tunnel.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Trygdarstig (§ 4 og fylgiskjal 7)

Fíggjarnevndin:
Í serligu viðmerkingunum til § 4 verður sagt:

“*At velja trygdarstig verður úrslit av eini tilgongd, sum er í gongd og heldur fram saman við prosjekteringini.*”

Í fylgiskjali nr. 7 til lógaruppskotið (SWECO) verður *selvredningsprinsippet* greinað nakað.

Spurningur 12. Hvørjum trygdarstigi verður arbeitt við?

Svar frá Norconsult til spurning 12*:*
«Det jobbes etter samme normer og standarder som i Norge, og risikoanalyse benyttes også her for å vurdere, hvilke sikkerhetstiltak som er nødvendig for å oppnå et tilfredsstillende sikkerhetsnivå i tunnelen.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Spurningur 13. Hvat fyri prinsipp liggur til grund fyri brunatrygd?

Svar frá Norconsult til spurning 13:
«I tillegg til svaret i spørsmål 12, er prinsippet for brannsikkerheten at konstruksjoner skal kunne tåle en dimensjonerende brann. Det skal også bygges etter; prinsipper, gjeldene standarder- og normer som tunneler i Norge.»

Sí skjal 2 frá Norconsult

Spurningur 14. Hvussu mong *missa evnini* at evakuera?

Svar frá Norconsult til spurning 14:
«Risikoanalysen er gjort med utgangspunkt i at Sikkerheten til trafikantene som ferdes i tunnelen skal være ivaretatt for alle troverdige verstefallshendelser, gitt at sikkerhetsutrustningen fungerer som den skal.

For unntak fra minstekrav skal alternative tiltak gi tilsvarende eller bedre sikkerhet.

Det gjøres unntak for trafikanter som er direkte involvert i hendelsen, for eksempel trafikanter som sitter fastklemt i et kjøretøy som begynner å brenne. Med «ivaretatt» menes at «tunnelmiljøet er overlevbart og ikke til hinder for selvredning», ref. Mal for risikovurdering av vegtunnel i Norge (Vegdirektoratet). Det man ikke kan styre er bilistenes egne reaksjoner og beslutninger. Bruk av f.eks. aktiv skilting, ledelys og PA-anlegg vil hjelpe bilistene med å ta rett beslutning.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Brunatrygd (Fylgiskjal 8)

Fíggjarnevndin:
Hoj Consulting sigur í fylgiskjali nr. 8 til lógaruppskotið á bls. 10, at eitt "… *fire scenario, with a fast growth from the start of the fire, should be investigated as a sensitivity study.*" og vil hava "… *clear instructions in the initial minutes of a fire*."

Spurningur 15. Er hetta kannað nærri?

Svar frá Norconsult til spurning 15:
«Ja, etter vurderingen som ble gjort av HOJ Consult utarbeidet Norconsult en supplerende risikovurdering i februar 2025. Denne vurderingen inkludert både rask brannutvikling og større brann.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Fíggjarnevndin:
Í kap. 4.3 á bls. 8-10 í sama fylgiskjali er ein listi yvir kravd trygdartiltøk.

Spurningur 16. Hvørji av hesum átøkum eru við í ætlaðu verkætlanini og hví/hví ikki?

Svar frá Norconsult til spurning 16:
«Alle tiltak er anbefalt tatt med i prosjektet med unntak av tverrsnittstørrelse T10,5. Det er vurdert at forskjellen mellom tverrsnittstørrelse T9,5 og T10,5 ikke har en vesentlig betydning for brannsikkerheten, dvs. snumulighet i normalprofilet, fremkommelighet for nødetater og røykspredning.»

Sí skjal 2 frá Norconsult

Ferðslan í undirsjóvartunlinum (§ 6)

Fíggjarnevndin:
Í serligu viðmerkingunum til § 6 stendur, at metta ferðslan verður 1.400 akfør tilsamans um samdøgrið (báðar vegir, svarandi til 700 bilar). Ferðslan í t.d. Sandoyartunlinum er størri, enn metingarnar vóru.

Spurningur 17. Hvør hevur gjørt hesa meting?

Svar til spurning 17:
Landsverk hevur ment ein serstakan ferðslumyndil fyri Føroyar við forritinum VISUM og við ráðgeving frá donsku fyritøkuni COWI. Myndilin verður stillaður eftir ferðsluteljingum, ið seinast varð gjørt í 2017. Út frá myndlinum eru framskrivað ferðslutøl til 1.400 bilar í seinnu helvt av 2030-unum, og við tí samanseting av ymsum bilastøddum, sum er brúkt í skjalinum Fíggingarleistur.

Spurningur 18. Er hetta ein varlig meting?

Svar til spurning 18:
Løgmansskrivstovan kann vísa til meting hjá Fíggjarmálaráðnum, sum varð gjørd í sambandi við arbeiðið við fíggingarleisti (fylgiskjal 10 til lógaruppskotið). Eftir samráð við Landsverk, og við at samanbera við verulig ferðslutøl fyri Vágatunnilin, Norðoyatunnilin, Eysturoyartunnilin og Sandoyartunnilin, var metingin hjá Fíggjarmálaráðnum, at talan er um eina varisliga meting. Tá verður fyrst og fremst hugsað um inntøkugrundarlagið og fíggingina av verkætlanini.

Í sambandi við metingina í 2024 varð eisini hugt eftir ferðslulopinum, tá Sandoyartunnilin lat upp, har ferðslan í rundum tølum í miðal fór úr 200 bilum dagliga um Skopunarfjørð upp í 900 bilar dagliga eftir at tunnilin lat upp, ella ein 4,5-falding av ferðslutalinum. Hetta var nakrar mánaðir eftir at Sandoyartunnilin lat upp.

Her kann eisini viðmerkjast, at brúka vit meira neyv tøl fyri sjóvegis ferðsluna og brúka nýggjastu ferðslutølini fyri Sandoyartunnilin, var talið av bilum dagliga 177 bilar í miðal um Skopunarfjørð, síðstu 12 mánaðirnar áðrenn Sandoyartunnilin lat upp (desember 2022 – november 2023), og seinast uppgjørdu 12 mánaðirnar (februar 2025 – januar 2026) er dagliga ferðslan í miðal komin upp á 1080, sum er gott og væl ein 6-falding av ferðslutalinum.

Hetta skal samanberast við væntaða ferðslulopið um Suðuroyarfjørð uppá umleið eina 3,5-falding.

Umframt ferðslulopið, tá Suðuroyartunnilin letur upp, er ein væntaður árligur ferðsluvøkstur á 1% fram til 2040, og síðani 0,5% árliga eftir tað. Hesin vøkstur er ikki partur av fortreytunum fyri fíggingarleistin, og í mun til fíggingina av verkætlanini, er tað tískil enn ein varlig meting.

Omanfyri standandi gjøgnumgongd av ferðslumetingini snýr seg um metingin er varlig í mun til inntøkugrundarlag. Tá ferðslumetingar skulu gerast varligar fyri val av tekniskum og

trygdarloysnum í tunlinum, verður gjørt øvugt, tí tá verður lagt upp fyri, at ferðslumetingarnar skulu ikki vera ov lágar. Tað er tað, spurningur 19 snýr seg um

Spurningur 19. Hvussu stórt rúm er fyri fráviki í ferðslutølunum í mun til metingarnar innanfyri hesar tunnils- og trygdarloysnir?

Svar frá Norconsult til spurning 19:
«Det er ikke gjort noen vurdering av, hvor stort spillerom det er i trafikkøkningen. Med bruk av sikre rom for hver 500 m vil tunnelen kunne håndtere betydelig mer trafikk enn trafikktallene som ligger til grunn for analysen (fremskrevet trafikkprognose for 2050 er vurdert til 2000 kjøretøy i døgnet).

For tunnelklasse B for trafikk opp til 4000 biler/døgn, er krav til maks avstand mellom havarinisjene 500 m og avstand mellom snunisjene 2000 m.

For tunnelklasse C for trafikk opp til 8000 biler/døgn, er krav til maks avstand mellom havarinisjene 375 m og avstand mellom snunisjene 1500 m.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Siðvenjur (§ 6)

Fíggjarnevndin:
Í serligu viðmerkingunum til § 6, stk. 5 stendur, at:

"*Landsverk hevur gjøgnum árini upparbeitt ymiskar siðvenjur um, hvørji loyvi krevjast í sambandi við landsvegagerð. Við hesi áseting fær P/F Suðuroyartunnil júst somu heimildir, sum Landsverk hevur upparbeitt gjøgnum árini.*"

Spurningur 20. Biðið verður um eina útgreining av innihaldinum í § 6, stk. 5 (upparbeiddar siðvenjur).

Svar frá Landsverk til spurning 20:
"Vanlig mannagongd í samband við at Landsverk fer í gongd við at byggja nýggjar landsvegir er at projekteringin verður gjørd og tekningar av arbeiðinum verða framleiddar. Eftir hesum tekningum verður kannað um talan er um økið, sum friðingarmyndugleikar skulu kunnast um, ella møgulig umsókn verður í hesum sambandi send til avvarandi myndugleikar.

Kommunurnar eru ikki byggimyndugleiki á økinum, men hesar verða vanliga tiknar við í tann mun at samskift verður við hesar um vegagerð og møguliga aðra ávirkan sum ein vegagerðin kann koma at hava. Landsverk hevur góðar royndir við góðum samstarvi við kommunurnar.

Síðan verður fari í gongd við at útvega neyðuga lendi, hetta verður gjørt við at seta seg í samband við eigarar av lendinum fyri at fáa ræði á hesum, áðrenn arbeiði kann fara í gongd.

Aftaná hetta, verður arbeiði boðið út og síðan kann arbeiði fara í gongd."

Ognartøka (§ 7)

Spurningur 21. Hvørji øki, og hvussu stórir partar, skulu ognartakast til at tyrva tunnilsgrótið?

Svar til spurning 21:
Sum tað liggur í løtuni, er víddin á grótgoymsluni í Djúpadali mett til 83.300 kvm.

Í Sandvík er grótgoymslan (105.000 kvm) í forprosjektinum teknað omanfyri vegin við tunnilsmunnan. Ynski er frá eigarum av haganum um at leggja grótið niðanfyri vegin. Ætlanin er at fylla grótbrotið í Hvalba, og eftirspurningur er í Suðuroy eftir grótinum til verkætlanir, so grótgoymslan kann gerast væl minni.

Tað er ov tíðliga at gera endaligar ognartøkutekningar fyri samlaðu verkætlanina, men tað er fyrireika eitt yvirlit yvir økir og eigarar har vegalinjurnar og ávirkaði økir kunnu koma at liggja.

Farið verður í gongd við tilgongdina at útvega lendi, so skjótt heimild er fingin at arbeiða víðari.

Spurningur 22. Hvussu skjótt er neyðugt at ognartaka slík øki sambært § 7?

Svar til spurning 22:
Sum útgangspunkt verður miðað eftir at fáa semjur við jarðareigarar og at sleppa undan ognartøku.

Í nøkrum førum er nøktandi bert at leiga lendi, meðan í øðrum førum, er neyðugt at eiga lendi.

Vanliga er neyðugt at eiga lendi, har portalar og vegir skulu gerast, meðan arbeiðsøki og øki til at leggja grót á kann leigast eitt ávíst áramál.

Er neyðugt at taka sethús o.l. burtur, er oftast neyðugt at keypa hús og lendi. Hetta kann t.d. verða aktuelt í Djúpadali.

Tá hetta er støðan, má tað gerast í so góðari tíð, at fólk hava stundir til at keypa/byggja sær annað at búgva í, og fyri, at húsaeigari ikki í óneyðuga langa tíð, skal liva við óvissuni, um húsini verða keypt ella ognartikin.

Tí er umráðandi, at P/F Suðuroyartunnil fær heimild til at ognartaka, tí tað kann vera seinkandi fyri verkætlanina at fara undir at samráðast, leiga ella keypa lendi ella ognartaka eftir, at tilboð eru komin inn og eftir, at Løgtingið hevur samtykt, at farast skal undir sjálva byggingina av Suðuroyartunlinum.

Avleiðingar fyri náttúru og umhvørvi o.l.

Fíggjarnevndin:
Undir pkt. 2.4 Avleiðingar fyri umhvørvið (bls. 30) verður um grótið sagt, at samskift er við borgarstjórar í Suðuroy, og at nakað av gróti kann nýtast til vegagerð og ljóðdoyvandi vollar. Annars verður víst til tyrvingarloysn, um ikki eydnast at fáa tað flutt burtur til avtakarar fyri

teirra rokning.

Spurningur 23. Hví verður ikki samskift við Húsavíkar kommunu um at nýta part av grótinum til nýtt byggilendi, sum eisini kann nýtast til barakkir til arbeiðsfólk o.a.?

Svar til spurning 23:
Samskiftið við kommunurnar í Sandoynni um grót verið avmarkað higartil.

Ætlanin er at taka upp samskiftið um ella tá lógin er samtykt, og meðan tunnilin verður prosjekteraður.

Upplýsast kann tó, at P/F Suðuroyartunnilin hevði fund við fyrrverandi borgarstjóran í Húsavíkar Kommunu í desember 2024 um eitt møguligt samstarv.

P/F Suðuroyartunnilin hevur ikki frætt aftur frá Húsavíkar Kommunu eftir at nýggja kommunustýrið tók við, um hetta.

Um Løgtingið samtykkir uppskotið, verður samskiftið við Húsavíkar og aðrar kommunur tiknar upp aftur.

Kommunur og feløg os.fr., sum eru áhugaði í gróti frá einum møguligum Suðuroyartunli, eru vælkomin at seta seg í samband við P/F Suðuroyartunnil.

Fíggjarnevndin:
Á bls. 22 vísir Løgmansskrivstovan á, at vegaføringar og tunnilsætlanir verða fyrireikaðar saman við bygdaráðunum og Umhvørvisstovuni.

Spurningur 24. Hví verða ikki eisini t.d. umhvørvis- og náttúruárin, tyrving, lendisbati o.a. fyrireikað saman við bygdaráðunum?

Svar til spurning 24: Um Løgtingið samtykkir lógaruppskotið, verður farið undir at prosjektera verkætlaninar og tá verða nevndu viðurskifti eisini við í samlaðu viðgerðini av vegaføringum og tunnilsætlanum.

Sílastovnar og fuglaøki

Spurningur 25. Hvat svar hevur Løgmansskrivstovan til avbjóðingina, at leiðin eystanfyri Sandsvatn sbrt. Sílaveiðifelagnum fer at kubba av atgongdina hjá sílunum niðan í tær áir, sum liggja í økinum?
Spurningur 26. Hvat svar hevur Løgmansskrivstovan til, at Fuglafrøðifelagið og Silas Olofson vísa á, at nevnda øki, har leiðin til Djúpadals sambært lógaruppskotinum fer at liggja, eisini er eitt serligt, lágt liggjandi vátlendi, sum er týdningarmesta økið ella eitt av teimum týdningarmestu økjunum fyri fleiri fuglasløg?

Svar til spurningar 25 og 26 undir einum:
Yvirskipað vísir Løgmansskrivstovan á, at tað er nógv og tíðum mótstríðandi atlit, tá avgerð um

verkætlanir av hesum slag skal takast.

Atlitini kunnu vera búskaparlig, umhvørvislig og samfelagslig, og hóast tey eru saklig í sjálvum sær, kunnu tey vera mótstríðandi.

Politiskt er eitt ynski um at knýta Suðuroynna í meginøkið. Búskaparliga standa Føroyar við haldførisavbjóðingum, um átøk ikki verða gjørd fyri at møta avbjóðingunum.

Umhvørvisliga verður víst á, at verkætlanin fer at gera stórt inntriv í náttúru og umhvørvi og er hetta ein kostnaður, sum eigur at viga nógv í avgerðini um linjuføring. Samstundis má verkætlanin hava neyðugu trygdaratlitini og kunna fremjast á fíggjarliga skynsaman hátt.

Øll hesi atlitini eru ein natúrligur partur av eini verkætlan av hesi stødd og týdningi, sum fevnir um fleiri samfelagsøki og ávirkar bæði náttúru, lokalsamfeløg, vinnulív og samferðslu.

Sum upplýst er í almennu viðmerkingunum kemur verkætlanin at hava avleiðingar bæði fyri náttúru og umhvørvið. Hetta framgongur eisini av yvirskipaðu strategisku umhvørvisárinsmetingini 28.01.2026. Sí skjal 3.

Fyri at kenna ávirkanina á umhvørvi og náttúruna, verður ein umhvørvisárinsmeting gjørd.

Umhvørvisárinsmeting er ikki ásett í føroyskari lóggávu.

Men uppskotið, sum fyriliggur hevur áseting um, at ein umhvørvisárinsmeting skal gerast, sum lýsir avleiðingar av verkætlanini á náttúru og umhvørvið. Umframt at lýsa avleiðingarnar, skal frágreiðingin eisini lýsa, hvørji átøk verða gjørd fyri at avmarka avleiðingarnar.

Frágreiðingin skal góðkennast av Umhvørvisstovuni, sum er myndugleiki á økinum, og myndugleikar og felagsskapir skulu hoyrast áðrenn frágreiðingin verður góðkend.

Tá endaliga umhvørvisárinsmetingin fyriliggur verður hon partur av avgerðargrundarlagnum, tá tásitandi stjórn skal taka støðu til, um uppskot skal leggjast fyri Løgtingið at fremja verkætlanina.

Alment innlit (§10)

Spurningur 27. Tá nú sera stórur partur av skjølunum viðvíkjandi Suðuroyartunlinum er vorðin til, áðrenn hendan lógin kemur í gildi, hví kann so ikki gevast innlit aftureftir?

Svar til spurning 27:
Tá ið innlitslógin kom í 1994, var eisini ásett í § 17, stk. 2 í lógini, at hon er ikki galdandi fyri skjøl, sum ein myndugleiki hevur gjørt, ella sum eru komin einum myndugleika í hendi áðrenn lógin fekk gildi. Hetta princip verður víðarifört í uppskotinum.

Tann, sum hevur framleitt skjal áðrenn lógin fekk gildi, hevur gjørt tað undir teirri fyritreyt at alment innlit ikki er í tilfarið. Eisini er í lógini notatskylda sum ikki ber til at seta krav um eftirfylgjandi.

Spurningur 28. Kundu viðkvæmar upplýsingar ikki verið yvirstrikaðar, so at innlit fekst í alt tað mest viðkomandi, sum hevur ført til verandi verkætlan?

Svar til spurning 28:
Sjálvt um lógin ikki fevnir um tilfar, sum er framleitt áðrenn lógin fekk gildi, so er onki til hindurs fyri, at P/f Suðuroyartunnilin letur tilfar frá sær, sum hevur sín uppruna áðrenn. Tað er bara ikki rættarkrav uppá tað. Vísast skal eisini á, at við kostnaðarmetingini sum einasta undantak, eru øll týðandi skjøl sum eru framleidd sum partur av fyrireiking av verkætlanini longu almenn sum partur av lógaruppskotinum. Undantakið er – sum nevnt í almennu viðmerkingunum til lógaruppskotið í broti 2.1: „*Orsakað av fyriliti fyri komandi útboði, og fyri at verja fíggjarligu áhugamálini hjá P/F Suðuroyartunlinum og tí almenna, er einki alment innlit í kostnaðarmetingina, sbrt. løgtingslóg um innlit í fyrisitingina, §13, nr. 5 og nr. 6. Í sambandi við eitt útboð, kann kunnleiki til smálutirnar í kostnaðarmetingini ávirka tilboðsgevararnar og hava við sær, at prísurin á verkætlanini verður hægri enn neyðugt.*“

Ventilering undir tunnilsgerð

Spurningur 29. Um útgerð finst / kann fáast til vegar fyri at ventilera væl undir bygging heilt upp til 13 km inn til stuff, eru so ikki fortreytir fyri at gera alternativu tunnilsleiðina *uttan* at bora *úr* Skúvoy?

Svar frá Norconsult til spurning 29:
«I forprosjektrapporten er det vist til at det er mulig å ventilere stuffer opptil 13 km. Det forutsettes da elektriske maskiner på stuff. Det vises her også til beslutningsnotatet og kap. 8.1.12 knyttet til ventilasjon i anleggsfasen for alternativ 2A. Den generelle anbefalingen er at en ikke velger løsninger som medfører lengere stuffer enn nødvendig.*»*

Svar frá P/F Suðuroyartunlinum:
“Tað verður ikki tilmælt at gera stuffar væl longri enn royndir eru við, hóast tað við útrokningum er eftirvíst at bera í mun til fríska luft. Serliga verður her hugsað um prosjektváðar og ókend viðurskifti ísv. trygd, bruna og logistik.”

Forprosjekt

Fíggjarnevndin:
Í fylgiskjali nr. 1 til lógaruppskotið stendur á s. 16, at “*Tunnelprofilet er senket/optimalisert med 20 cm i heng, sammenlignet med T9,5 fra N500.*”

Spurningur 30. Hvat merkir hetta ítøkiliga fyri samlaðu verkætlanina:

Svar fra Norconsult til spurning 30:
«Tverrprofilet er senket 20 cm i hengen sammenlignet med T9,5 fra håndbok N500 noe som gir en besparelse på ca. 1,0 m2 for sprengningsprofilet. Den største konsekvensen dette har å si for prosjektet er at denne besparelsen innebærer redusert sprengningsvolum og mindre massehåndtering, og dermed lavere klimagassutslipp og kostnader.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Spurningur 31. Hvussu nógv merkir sparingin í krónum fyri fyriliggjandi verkætlan, og hvørjir eru vansarnir við hesum profili?

***Svar frá Norconsult til spurning 31**:*
«I Politisk beslutningsnotat er én meter tunnel estimert til ca. 112 000 DKK. For et tverrsnitt T9,5 (66,6 m²) tilsvarer dette en enhetskostnad på 1 684 DKK/m² + rigg/drift og øvrige påslag som til sammen utgjør 50% blir kostnaden 2 526 DKK/m².

Alternativ 1: 22 747 m × 1,0 m² × 2 526 DKK/m² ≈ 57 mill. DKK.
Alternativ 2: 26 275 m × 1,0 m² × 2 526 DKK/m² ≈ 66 mill. DKK.»

Sí skjal 2 frá Norconsult

P/F Suðuroyartunnil vísir eisinni á, at talan er um eina optimering av tunnilstvørskurðinum, sum er gjørdur til stórar bergspenningar, sum vit ikki hava í hesum føri. Spillplássið undir loftinum verður tikið burtur, og tunnilsfelagið er ikki varugt við nakrar vansar við at minka tunnilstvørskurðin 1,5%.

Spurningur 32. Eru ætlanir um at nýta nitrogenfrítt spreingievni (bls. 60)?

***Svar frá Norconsult til spurning 32*:**
Det er ikke vurdert bruk av nitrogenfritt sprengstoff. Dette pga. at dette på nåværende tidspunkt ikke er konkurransedyktig på pris, og heller ikke har gode sammenliknbare referanseprosjekter. Kan på et senere tidspunkt bli aktuelt å vurdere for dette prosjektet.

Sí skjal 2 frá Norconsult

Fylgiskjal nr. 3 (SWECO)

Fíggjarnevndin:
Í fylgiskjali nr. 3 til lógaruppskotið stendur á bls. 16 undir pkt. 2.2.3 Sikkerhetstiltak, at:

"*Et alternativ til parallelt løp med nødutganger er etablering av en rømningskanal som løper langs den ene sideveggen fra tunnelpåhugg til tunnelpåhugg. Rømningskanalen er adskilt fra trafikktunnelen med en brannsikker vegg, med sluser c/c 375 m langs hele tunnelen. Rømningskanalen har eget ventilasjonssystem. Det krever økt tunnelprofil der et T10,5 profil erstattes med et T12,5 profil der det er plass til en rømningskanal med bredde 2,25 m, se Figur 2-9 og Figur 2-10. Med denne løsningen må snunisjer plasseres på samme side i hele tunnelen, ikke annenhver side, slik man vanligvis gjør.*"

Spurningur 33. Er ávegis í tilgongdini arbeitt við einum T12,5 tunli við rýmingarkanal, sum er lýst í fylgiskjali 3 frá SWECO?

Svar frá Norconsult til spurning 33:
«Nei, det er ikke arbeidet mer med denne løsningen.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Spurningur 34. Um ja, hví varð ikki arbeitt víðari við hesum?

Svar frá Norconsult til spurning 34:
«Nei, det er ikke arbeidet mer med denne løsningen.»

Spurningur 35. Um nei, hví ikki?

Svar frá Norconsult til spurning 35:
«Det ble ikke jobbet videre med løsningen da denne er kostbar og er vurdert å ha betydelige utfordringer ved bruk. Det er vurdert at et bedre sikkerhetsnivå til lavere kostnad vil oppnås med å etablere sikre rom for hver 500 m.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Spurningur 36. Hvat hevði ein slíkur tunnil kostað, um hann annars varð gjørdur eins og fyriliggjandi verkætlan?

Svar frá Norconsult til spurning 36:
«Norconsult har for et annet tunnelprosjekt i Norge (1 km tunnel for Fv156 Bråtan-Tusse i Akeshus fylkeskommune) beregnet kostnadene for en slik løsning. Det er her kun beregnet kostnader, løsningen er ikke godkjent eller bygd. Kostnadene er beregnet til DKK 44 000 per meter for en slik rømningskorridor med bredde 2,5 m adskilt fra trafikkarealet med en tett prefabrikert betongvegg og plasstøpt tak. Denne løsninger forutsetter- og er basert på rømningsdører for hver 250 m med tilhørende røyktette sluser. Dette er beregnet for en tunnel på 1km, for Suðuroyartunnelen må en i tillegg etablere snunisjer for å kunne evakuere effektivt med mindfre kjøretøy.»

Út frá upplýsingunum í svarinum hjá Norconsult vildi meirkostnaðurin verið uml. 1 mia. kr. (44.000 x 22.800)

Sí skjal 2 frá Norconsult

Fylgiskjal 32 (K. Nordmelan)

Fíggjarnevndin:
Í fylgiskjali nr. 32 til lógaruppskotið stendur á bls. 29, at:

"*Verifikasjonen påpeker flere forhold som indikerer at både kostnadsestimatene og byggetidene som er vist i Beslutningsnotatet, og gjengitt i tabell 2, med stor sannsynlighet er for optimistiske. Det bør påregnes et høyere kostnadsnivå i de tilbud som etter hvert blir innhentet, og det bør påregnes at detaljprosjektering og markedsdialog vil avdekke behov for å avsette lengre byggetid.*"

Spurningur 37. Hvat sigur Løgmansskrivstovan / P/F Suðuroyartunnilin til hesa útsøgn?

Svar frá Norconsult til spurning 37:
«Kostnadene for SUTU er basert på faktiske kostnader for Sandøytunnelen.
Prisene fra Sandøytunnelen er justert opp til prisnivået for 2025.
Inndrift- og byggetidene er på tilsvarende måte, i stor utstrekning basert på erfaringene fra bygging av Sandøytunnelen.

Disse erfaringsgrunnlagene mener vi her er gunstig å basere et slikt forprosjektnivå på, der fokuset er å sammenligne de enkelte trasealternativene basert på et felles grunnlag. Det er begrenset med nye erfaringspriser Norconsult har som er nyere enn erfaringsprisene fra Sandøytunnelen. Statens vegvesen er i den senere tid blitt meget restriktive med å gi ut tilbuds- og erfaringspriser.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Spurningur 38. Eru hesar sambært Nordmelan ov optimistisku metingarnar av byggitíð og kostnaði grundiga endurskoðaðar síðani?

***Svar frá Norconsult til spurning 38**:*
«De er gjennomgått, men det er ikke gjort nye vurderinger her av Norconsult. En ny vurdering av kostnader og byggetid vil være en naturlig del av en videre byggeplanfase.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Í fylgiskjali 34 til lógaruppskoti er vístur munurin millum metingarnar hjá Kasper Nordmelan og metingarnar í endaliga tilrættaða avgerðarnotatinum:

MDKK	Linjuføring 1úr Djúpadali		Linjuføring 2 úr Traðardali	
	1A upp í Skúvoy	1B niður úr Skúvoy	2A upp í Skúvoy	2B niður úr Skúvoy
Avgerðarnotat	4.875	5.457	5.369	5.945
KN, tabell 14	4.917	5.578	5.457	6.073
Munur	42	121	88	128

Fíggjarnevndin:
Á somu blaðsíðu stendur:

"*Både mine kommentarer til kostnadsvurderingen og risikobildet indikerer imidlertid at mulighetene for optimaliseringer – både med hensyn til arbeidsomfang, gjennomføringsplan og risikobehandling – er større i B-alternativene enn i A-alternativene. Tilsvarende anskueliggjør verifikasjonen at A-alternativene er mer eksponert for ugunstige risikoutfall enn B-alternativene.*"

Spurningur 39. Hvat sigur Løgmansskrivstovan / P/F Suðuroyartunnilin til hesa útsøgn?

***Svar frá Norconsult til spurning 39**:*
«Norconsult sin vurdering er at etablering av anleggsdrift fra Skuvøy er svært kostbart og medfører i tillegg stor risko knytet til miljø. Disse forholdene mener vi overgår de eventuelle optimaliseringsgevinstene en slik anleggsetablering på Skuvøy innebærer.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Spurningur 40. Eru hesir møguleikar fyri optimaliseringum í B-alternativunum dyrkaðir nærri og nóg væl?

Svar frá Norconsult til spurning 40:
«Dette er ikke undersøkt nærmere av Norconsult.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

P/F Suðuroyartunnilin vísir til fylgiskjal 34 til lógaruppskotið, sum endurgevur Kasper Nordmelan sum tekur soleiðis saman um alternativini fyri linjuføringarnar í "Opsummering og anbefaling:

- Alternativ 1A har lavest forventet prosjektkostnad
- Alternativ 1B og 2A har en forventet prosjektkostnad som er omkring en halv milliard DKK høyere enn alternativ 1A
- Alternativ 2B har høyest forventet prosjektkostnad, drøy en milliard DKK høyere enn alternativ 1A.

Og

- Alternativ 1A vil alltid være et bedre valg enn Alternativ 2A med hensyn til både prosjektkostnad og byggetid.
- Alternativ 1B vil alltid være et bedre valg enn Alternativ 2B med hensyn til både prosjektkostnad og byggetid.

Kostnaður av tillagingum í verkætlan

Spurningur 41. Hvussu fyriheldur P/F Suðuroyartunnilin seg til *kostnaðarmetingina fyri Suðuroyartunnilin og tilhoyrandi verkætlanir* í nevndarskjali H, bls. 9 hjá tunnilsáhugabólkinum?

Svar til spurning 41:
Tað er torført hjá P/F Suðuroyartunlinum, at viðmerkja kostnaðarmetingina hjá tunnilsáhugabólkinum, tá fyritreytirnar eru so ymiskar.

Víst verður til avgerðarnotati hjá P/F Suðuroyartunlinum, har kostnaðarmeting er gjørd av serfrøðingum saman við P/F Suðuroyartunlinum av, hvat ein undirsjóvartunnilsloysn, sum byrjar norðan Múlan kostar. Kostnaðarmetingin er dygdartryggjað av Kasper Nordmelan og av Cowi.

Tunnilsmunni á Sandi: Yvirskipað heldur P/F Suðuroyartunnilin, at tað er ikki skilagott at leggja tunnilsmunnan, so tætt upp at Sandsvatni og millum Sandsvatn og Gróthús vatn. Orsøkirnar eru m.a.

1. Har er sera avmarkað pláss til byggipláss og vegaføringar.
2. Er tætt at bygdum øki.
3. Tunnilin vil verða bygdur tætt undir bygdini á Sandi.
4. Liggur mitt í einum IBA (Important Bird Area) øki.
5. Borgarafundurin á Sandi vísti á, at ynskiligt var, at tunnilin byrjaði norðan fyri Múlan fyri ikki at avmarka víðari útbygging av Sandsbygd norður eftir millum Sandvatn og Gróthúsvatn.

Tekningarnar hjá P/F Suðuroyartunlinum, sum eru gjørdar av fólki, sum eru von við at tekna undirsjóvartunlar vísa, at um tunnilin byrjar norðan fyri Múlan, er longdin umleið 3,5 km. longur enn loysn 1A. Hetta merkir, at kostnaðurin er umleið 525 milliónir dýrari. Hartil kemur kostnaðurin av at byggja tunnilin úr Skúgvi, sum er eini 500-600 milliónir, umframt náttúru inntrivini. Tískil vil ein tunnil norðan fyri Múlan/Vestan fyri Sandsvatn altíð verða, sum felagið hevur víst á fyrr, í minsta lagi upp í móti 1.000 milliónir krónur dýrari enn loysn 1A. Tí kann fylgjandi viðmerkjast um loysnina hjá tunnilsáhugabólkinum:

Undirsjóvartunnilin tykist at verða teknaður ov stuttur, og tískil ov lágt kostnaðar mettur. Stutti armurin upp til Skúvoy, við lágum halli, tykist at ganga út yvir høvuðsleiðina (Suðuroyartunnilin) og tí ov lágt kostnaðarmettur.

Skúvoy: Bygging av havn, rakstur av byggiplássi, og niðurtøka og burturbeining av havn/gróti tykist alt ov lágt kostnaðarmett.

Alt ov stór óvissa, við at innrokna fyrimunin við sparing av rakstri av Smyrli. Hetta verður vanliga ikki ikki gjørt, um tú er varligur.

Eingin vegaloysn til eysturbygdirnar tykist til at verða tald við ella víst. Her verður serliga hugsað um, um loysn 1 niðanfyri ikki kann lata seg gera orsaka av umhvørvi.

Alt í alt tykist kostnaðarmetingin av eini loysn frá Sandvatni, at vera alt ov bjartskygt. Hartil er alt ov lítið hugsað um verkætlanarváðar. T.d. jú minni inntriv og fyrireiking verður gjørd í Skúgvi, hægri er váðin fyri, at kostnaðurin ikki heldur og verkætlanin ikki heldur tíðarætlanina (og tíðarsparingin í mun til Smyril fellur burtur).

Spurningur 42. Hvat er meirkostnaðurin av at leingja tunnilin undir Traðarhamri (eystan fyri Sandsvatn) við at flyta tunnilsmunnan so mikið langt norður, at tunnilin kemur út norðanfyri Sandsvatn?

Svar til spurning 42:
Yvirskipað verður mett, at ein tunnil á landi kostar 100-120 mió. fyri kilometurin, og vegur kostar 20 milliónir kilometurin.

Verður tunnilin longdur umleið 1,4 km. kostar tað umleið 140-170 milliónir krónur. Samstundis verður vegurin umleið 1,4 km. styttri, sum gevur eina sparing á umleið DKK 30 milliónir krónum. Hetta gevur sostatt ein netto meirkostnað á 110-140 milliónir krónur. Hetta er tó ein

leys meting, tí tað m.a. má finnast eitt egna stað har tunnilin kann byrja.

Spurningur 43. Hvat er meirkostnaðurin av at leingja tunnilin undir Traðarhamri (eystan fyri Sandsvatn) við at flyta tunnilsmunnan so mikið langt norður, at ferðslan kann leiðast uttanum (norður um) Meginskúlan á Sandi?

Svar til spurning 43:
Skal tunnilin gjøgnum Traðarhamar leingjast til norður um Megin Skúlan, skal hann leingjast við umleið 1,6 km. Hetta kostar 160-190 milliónir krónur. Vegurin veður samstundis styttur 1,6 km. sum gevur eina sparing á umleið 30 milliónir krónur. Netto er meirkostnaðurin sostatt 130-160 milliónir krónur.

Spurningur 44. Hvat er meirkostnaðurin av at minka hallið í atkomutunlinum til Skúvoyar frá 10% til 5%?

Svar til spurning 44:
Yvirskipað er tað so, at um hallið skal skerast niður í helvt, skal longdin á tunlinum verða tvær ferðir longri. Metti kostnaðurin á tunlinum í forprosjektium fer úr uml. 200 mió. kr upp í uml. 400 mió. kr.

Fíggjarnevndin:
Undir hoyringunum hevur verið víst á møguleikan at leingja Sandvíkartunnilin, so hann gongur undir Hvalbiar bygd, og kemur út tætt uppá Nes.

Spurningur 45. Hevur P/F Suðuroyartunnilin kannað hesa loysn?
Spurningur 46. Um ja, ber hon jarðfrøðiliga til?
Spurningur 47. Hvat er meirkostnaðurin av at gera eina farleið (tunnil) undir Hvalba heldur enn ta loysn, ið er í uppskotinum?

Svar til spurningar 45, 46 og 47 undir einum:
P/F Suðuroyartunnil mælir staðiliga frá at fara undir hesa loysn hóast tað ikki kann av vísast, at tað ber til jarðfrøðiliga. Nýggi Sandvíkartunnilin, sum hann liggur nú, kemur út í Hvalba, beint omanfyri gosmyrjuna. Verður Sandvíkartunnilin lagdur lægri, fyri at kunna ganga undir Hvalba og suður um, kemur hann mest sannlíkt, at ganga ígjøgnum partar av gosmyrjuni. Gosmyrjan er kompleks jarðfrøði, sum verður mett at vera sera trupul, avbjóðandi og dýr at gera tunlar ígjøgnum. Hetta verður staðiliga frámælt. P/F Suðuroyartunnil er ikki vitandi um, at tað eru gjørdir tunlar í gosmyrjuni áður, og hættar sær tí ikki at gita um prísin.

Spurningur 48. Hvat kostar tað at gera ein eyka avkoyringarveg inni í bygdini í Hvalba, og er hetta møguligt ferðslutekniskt?

Svar til spurning 48:
P/F Suðuroyartunnil hevur samskift við Hvalbiar kommunu um vegaføring í Hvalba og hevur gjørt ávísar tillagingar í vegaføringini. Um kommunan ynskir tað, kann møguleikin fyri at gera ein eyka avkoyringarveg inni í bygdini í Hvalba kannast nærri í prosjekteringsfasuni. Metast

má um fyrimunir og vansar og um ferðslutrygdina. Í síðsta enda er tað Landsverk, sum skal góðkenna vegaføringina í Hvalba.

Spurningur 49. Hvat er kostnaðarmunurin á at gera ein vanligan landsveg og ein landsveg í lokarennu, sum eitt nú kundi verið gjørt í Hvalba?

Svar til spurning 49:
Kostnaðurin at gera eina lokarennu, um tað ikki er nógv spreinging at gera, verður mettur nakað tað sama sum ein stoyptur portalur til ein tunnil per metur. Mett er tí, at ein lokarenna kostar umleið 300-400 milliónir per kilometur. Skal ein 1-2 km long lokarenna gerast undir Hvalba kostar hon tí leysliga mett 300-800 milliónir krónur. Rakstrarkostnaðurin verður mettur til 1 mió kr. um árið pr kilometur. Staðseting og longd av eini lokarennu er ókend.

Landsvegurin í Hvalba er í avgerðarnotatinum mettur til 95 mió. kr samanlagt.

Byggipláss í Skúvoy

Fíggjarnevndin:
Undir hoyringunum hevur verið uppi at vent, at føroyskt veður (illveður) blandað saman við einari havn í Skúvoy er ein kendari óvissa enn longdin inn til stuffin, og at tí er vert at fara eftir at gera arbeiðspláss í Skúvoy og bora niðureftir.

Spurningur 50. Hvussu fyriheldur P/F Suðuroyartunnilin seg til hetta?

***Svar frá Norconsult til spurning 50**:*
«Den største utfordringene med å bygge tunneler med lange stuffer, er- og har vært knytet til å etablere en tilstrekkelig god ventilasjonsløsning som kan dokumentere god nok luftkvalitet for de som jobber inne på stuffen. Med de stufflengder vi her har, er dette beregnet og dokumentert.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Spurningur 51. Eru byggiplássini sum serfrøðingabólkurin og tunnilsáhugabólkurin skjóta upp realistisk?

Svar frá Norconsult til spurning 51:
«I beslutningsnotatet er det gjort en grundig vurdering av riggbehov knyttet til anleggsdrift fra Skúvoy.»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Fíggjarnevndin:
Undir hoyringunum hava ymsar fatanir verið av, hvussu stórt goymslupláss skal vera í Skúvoy til grót, og hvørt grót skal siglast ella koyrast úr Skúvoy, tá tað er møguligt.

Spurningur 52. Hvørja fatan hevur P/F Suðuroyartunnilin av hesum?

Svar frá Norconsult til spurning 52:
«Med tunneldriving fra Skuvøy, må en ha tilstrekkelig lagerkapasitet, slik at ikke tunneldriften stopper opp dersom transporten fra Skuvøy innstilles på grunn av dårlig vær. 3 uker lagringskapasitet kombinert med en god havneløsning er vurdert å være tilfredstillende løsning. Stopp i anleggsarbeidene pga manglende lagerplass for stein, vil ha store økonomiske- og tidsmessige konsekvenser

P/F Suðuroyartunnil svarar: Um grótið skal koyrast úr Skúvoy, kann tað bara gerast, tá tunnilin er skotin ígjøgnum. Tað er lítið og einki pláss til stórar grótgoymslur í Skúvoy, og tí krevur ein slík loysn, at grótið verður vippað í havið. Vandi er tá fyri, at stórir partar av grótinum skolar út í havið í brimi.

Nevnast kann, at loyvi ikki var givið at tyrva grót í havið í sambandi við Sandoyartunnilin.

Um ella tá grótið skal koyrast burtur, skal alt gravast uppaftur og lastast í lastbilar, sum skulu koyra grótið aðrastaðni at tyrva av nýggjum.

Trupult er at grava alt tilfarið uppaftur av havsins botni niður á 15-20 m, og av trygdarávum, er væntandi avbjóðingar at gera hetta arbeiðið á vetrartíð."

Spurningur 53. Um grótið skal siglast, hvussu stór skip skulu so brúkast til ta uppgávuna?

Svar frá P/F Suðuroyartunnil til spurning 53:
P/F Suðuroyartunnilin hevur verið í samband við eitt reiðarí, sum hevur royndir at sigla við grótskipum í Føroyum. Talan má helst verða um havgangandi skip, og ikki splitlektara, sum lastar eini 1800 m3 av gróti og er umleið 75 metrar langt.

Tað er ósannlíkt, at eitt slíkt skip kann leigast til bert at kunna sigla, tá veðrið er til vildar. Mest sannlíkt má skipið t.d. leigast 1-2 ár, til eina fastan dagprís, tá skipið siglir og eina lægri dagprís (standby) teir dagar, skipið ikki kann sigla vegna veður og streym, t.d. tí, at havnaviðurskiftini í Skúgvi ikki eru nøktandi. Umframt standby-tíð til skipið, er helst eisini neyðugt við standby-kostnaði, bæði í samband við lasting av skipinum, og móttøku har grótið skal. Tí kann hetta gerast sera kostnaðarmikið, um fyritreytirnar fyri siglingina t.d. góð havnaviðurskifti í Skúgvi ikki eru nøktandi.

Umhvørvisatlit

Spurningur 54. Hvussu fyriheldur P/F Suðuroyartunnilin seg til útsagnir frá náttúrufelagsskapum um, at verandi uppskot um tunnil og veg eystanfyri Sandsvatn er tann ringasta loysnin fyri djór og náttúru?(SUT)

Svar frá P/F Suðuroyartunnil til spurning 54:
P/F Suðuroyartunnil hevur við vegleiðing frá Umhvørvisstovuni gjørt eina yvirskipaða strategiska umhvørvisárinsmeting, sum er .

Í strategisku árinsmetingini 28.01.2026 verður tikið saman um soleiðis:

"Sum nevnt hava linjuføringar 2B og 2C (norðanfyri Sands bygd) *avleiðingar fyri náttúruna við Sandsvatn, Gróthúsvatn og Nyktjørn. Harafturat hava hesar linjuføringar stóra ávirkan á Skúvoynna.*

Linjuføring 1A-5a (ígjøgnum Sands bygd) *hevur somu avleiðingar sum 2B og 2C* (norðanfyri Sands bygd) *hava fyri náttúruna á Sandi. Henda linjuføring hevur tó minni ávirkan á náttúruna í Skúvoy enn linjuføring 2B og 2C* (norðanfyri Sands bygd).

Linjuføring 1A-5b (1,7 km tunnil gjøgnum Traðahamar) *ger seg inn á Sandsvatn, tí vegurin fer tætt framvið økið norðan fyri Sandsvatn og fram við Sandsvatni. Ávirkan á Skúvoy er tann sama sum í 1A-5a* (ígjøgnum Sands bygd).

Linguføring 1A-5c (eftir Traðarhamri*) kemur ikki nær Sandsvatni. Ávirkan á Skúvoy er tann sama sum í 1A-5a* (ígjøgnum Sands bygd).

Vøtnini á Sandoynni tvs Sandsvatn, Gróthúsvatn, Nyktjørn og Stóravatn og eru týdningarmikil fuglaøki, og eru avgerðandi fyri IBA metingina av økinum í Sandoy. Somuleiðis er Skúgvoyggin útnevnd Ramsar- og IBA øki vegna ríka fuglalívið. Harafturat hevur Umhvørvisstovan – sum nevnt - ætlanir um økisfriðing av Sandsvatni og Skúvoy.

Linjuføringar 1A (a-c) fara fram við Stóravatni og kunnu sum nevnt órógva náttúruna har. Tí er týdningarmikið við eini linjuføring, ið tekur sum mest atlit at hesum økjum.

Ein møguleiki er t.d. ein farleið eystan fyri Sandsvatn, ið liggur nakað longur burtur frá vatninum, enn núverandi leið 1A-5b (1,7 km tunnil gjøgnum Traðahamar) *vísur, og tí ikki órógvar Sandsvatn eins nógv. Henda farleið kann so bindast í økið norðan fyri Lítlavatn, og ein vegaføring gerast oman til Djúpadal. Á henda hátt verða Stóravatn, Sandsvatn, Gróthúsvatn, Nyktjørn og vátøkir ávirkað sum minst. _Farleiðin er nevnd 1C* (Niðan um Lítla vatn*) á síðu 6.*

Við linjuføring 1A (Djúpidalur)*, hevur tunnilsgerð/boring til Skúvoy, nógv minni árin á umhvørvið í oynni enn linjuføring 2B og 2C* (norðanfyri Sand bygd)*, ið krevja stórt byggipláss og harvið størri lendistøku.*

Nevnast skal, at við linjuføring 1A-5b (1,7 km tunnil gjøgnum Traðahamar) *og 1A-5c* (vegur eftir Traðarhamri) *er tað tó neyðugt at kanna viðkomandi økið eystanfyri Sandsvatn fyri at finna bestu loysnina."*

Tunnil upp/niður úr Skúvoy

Fíggjarnevndin:
Serfrøðingabólkurin metir, at breiður og flatur tunnil niður úr Skúvoy kann gagna trygdini og mælir til, at hetta verður kannað nærri (fylgiskjal nr. 24, bls. 6). Í niðurstøðu sínari, sigur hann m.a., at:

"*Umframt hetta kann ein breiður, flatur tunnil niður úr Skúvoy veita eyka trygd undir arbeiðinum í mun til tað, at tað gert møguligt at stytta longsta tein inn til tunnilsbenið, har sprongt verður til 9 ella 10 km . Hetta er bæði galdandi fyri loysnina frá Sandi og frá Djúpadali.*

Møguliga kann rýmingarleið gjøgnum breiðan, flatan tunnil niður úr Skúvoy eisini betra um trygdina í endaliga tunlinum, sum tí eigur at vera kannað betri, enn tað higartil er kannað fyri ein smalan, reystan tunnil upp í Skúvoy."

Spurningur 55. Hvørjar viðmerkingar hevur P/F Suðuroyartunnilin til hetta?
Spurningur 56. Eru nærri og nágreiniligar kanningar gjørdar av hesum?
Spurningur 57. Um ikki, hví?

Svar til spurningar 55, 56 og 57 undir einum:
Tá fyrireikingar arbeiðið byrjaði, var høvuðsendamálið, at kanna um tað lat seg gera, at fáa eitt fast samband millum Suðuroynna og meginøkið. Hetta er eisini staðfest í viðtøkunum hjá P/F Suðuroyartunnilin.

Í innleiðandi arbeiðinum hjá Landsverki í 2019 varð arbeitt út frá, at samband við Skúvoy, so ella so, var ein fyritreyt, fyri at gera ein Suðuroyartunnil. Seinni hevur ráðgevingar fyritøkan hjá Landsverk Sweco mett, at ein loysn við tveimum tunlum (Sandoy-Skúvoy og Skúvoy-Suðuroy), har farið var upp í Skúvoy og niðuraftur, ikki var mett ráðiligt orsaka av ov nógvum brekkum í tunlinum. Síðani hevur verið arbeitt við beinleiðis tunnilslinjum millum Sandoy og Suðuroy við møguleika fyri íbinding til Skúvoy.

Kanningarnar hjá P/F Suðuroyartunlinum og tess ráðgevum hava víst, at tað er ikki ein fyritreyt, at hava samband við Skúvoy fyri at gera fast samband millum Sandoy og Suðuroy, men í lógaruppskotinum er raðfest, at tunnilsamband skal vera til Skúvoynna.

Í avgerðarnotatinum er hallið upp til Skúvoy sett til 10% fyri øll alternativini til linjuføringarnar. Hetta er fyrst og fremst fyri at halda kostnaðin niðri, og økja um sannlíkindini fyri, at verkætlanin og sambandi til Skúvoynna verður til veruleika. Tað er einki í vegin fyri at gera tunnilin við minni hallið, men so vil hann kosta tilsvarandi meira, tí hann verður tilsvarandi longri. Somuleiðis tekur hann tilsvarandi longri tíð at gera.

Alternativt mugu gerast brekkur í Suðuroyartunlinum fyri at koma longri upp undir oynna, men óneyuðgar brekkur í Suðuroyartunlinum verður frámælt av Sweco 2022 orsakað av trygdaratlitum.

Breiddin á tunlinum upp til Skúvoynna er í avgerðarnotatinum ásett 8.5m fyri øll alternativini til linjuføringarnar. Hetta svarar til breiddina av Dalstunnilin og verður ikki roknað sum ein trongur tunnil. Um tunnilin skal vera enn breiðari kann sjálvandi eisini vera ein politisk raðfesting.

Trygd
P/F Suðuroyartunnilin hevur spurt seg fyri hjá ráðgevum sínum v.v. trygd í smb. við ætlaðu atgongdina upp til Skúvoy. Norconsult sum er ráðgevi hjá P/F Suðuroyartunlinum svarar soleiðis:

"Denne tunnelarmen er ikke tatt med i vurderingen av sikkerhetstiltak nå, men det er ikke utelukket at det senere kan vurderes om den skal inkluderes i sikkerhetskonseptet for hovedtunnelen. Det kan da for eksempel vurderes om den skal kunne brukes som rømningsvei eller om den skal brukes til å ventilere ut røyk. Her må det imidlertid påpekes at bruken av tunnelarmen, spesielt til ventilering av røyk, er komplisert og vil kreve at man med sikkerhet

vet at det ikke er bilister/ personer i tunnelarmen. Det vil derfor ta tid før man kan benytte den til dette, i tillegg til at det vil kreve at ventilasjonsanlegget er designet for det. Bruk av tunnelarmen som rømningsvei vil kunne kreve at det settes opp fysisk barriere (vegg med port) nede ved påkoblingen til hovedtunnelen.

Bruken av tunnelarmen, som beskrevet over, vil imidlertid ikke endre sikkerhetstiltakene som er beskrevet for hovedtunnelen.

I kommende faser vil det være nødvendig å diskutere beredskapen for tunnelen med nødetatene. Bruk av tunnelarmen i beredskapen vil da naturlig være et tema å diskutere.
Inntil videre har vi imidlertid ikke planlagt for at tunnelarmen skal være en del av sikkerhetskonseptet for hovedtunnelen".

Um tað slepst at arbeiða úr Skúvoy vegna umhvørvið, og um veitingartrygdin til byggiplássið verður nøktandi, kann tað møguliga vera ein fyrimunur viðvíkjandi trygd í byggitíðini fyri teinin millum Skúvoy og Sandoy. Hetta krevur tó at ein verulig fyribils havn verður gjørd í Skúvoy, sum kann brúkast alt árið. Frástøðan úr Djúpadali til Skúvoy er uml. 8,1 km og frástøðan norðan fyri Múlan og út til Skúvoy er uml. 11,5 km, íroknað tunnilin upp til Skúvoynna. Frástøðan úr Skúvoynni til Sandvíkar er tann sama fyri øll alternativini til linjuføringar, uml. 17,6 km.

Niðurstøða
Um borast skal úr Skúvoy, t.e. linjuføringar 1B og 2B, kann tað ikki útilokast at tað kann vera skilagott at gera tunnilin flatari, tá stór nøgd av gróti skulu koyrast upp til Skúvoyar.

Um borað verður upp til Skúvoynna úr Suðuroyartunlinum, verður ikki mett neyðugt at gera ein flatan tunnil av annlegg-tekniskum orsøkum.

P/F Suðuroyartunnilin hevur í hyggju at søkja Landsverk um loyvi til at hava 10% hall í tunlinum til Skúvoynna grundað á lágu, stýrdu ferðsluna til oynna.

Myndugleikaviðgerð av Suðuroyartunlinum

Fíggjarnevndin:
Víst verður til nevndarskjal G1: Myndugleikaviðgerð av Suðuroyartunlinum.

Spurningur 58. Hvørjar viðmerkingar hevur P/F Suðuroyartunnilin til notatið og tær treytir, sum settar verða tunnilsfelagnum viðvíkjandi verkætlanini?

Svar frá Norconsult til spurning 58:
«Det kan se ut som at Landsverk i kap. 1.4 fremsetter et strengere krav enn i Norge til uavhengighet til den part som utfører risikoanalysen. I Norge kan samme part utføre både prosjektering og risikoanalyse så lenge det er uavhengighet i styringslinjen. I Norge betyr det at Norconsult kan utføre risikoanalyse for et prosjekt som Norconsult prosjekterer, men slik Landsverk beskriver dette for Suðuroytunnelen ser det ut til at dette ikke er mulig for Suðuroytunnelen. I tilfelle må en ny part inn å gjøre risikoanalysen på nytt. - 10 km lange tunneler i Norge uten rømningsvei kan ha 8000 i ÅDT, ikke 4000 slik det står i kap. 2.3»

Sí skjal 2 frá Norconsult.

Fíggjarnevndin:
Brot úr notatinum, bls. 4:
”*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.”*

Spurningur 59. Hvørji eru hesi *fleiri viðurskifti*, sum skulu skjalprógvast?

Svar frá Norconsult til spurning 59:
Prosjektet mener, at nødvendige forhold er dokumentert gjennom risikoanalysen. Det inkluderer også gjennomgangen til HOJ Consulting og supplerende risikoanalyse utført av Norconsult.

Vinarliga

Aksel V. Johannesen
løgmaður