Notat

Norconsult

Oppdragsnr.: **52301980** Dokumentnr.XX

Til:
Fra: Bjørn Kleppestø
Sted, dato: Sandvika, 2026-01-29
Kopi til:

Besvarelse spørsmål fra Løgtingið

1 Atkomutunnil til Skúvoyar

Tilkomsttunell til Skúvoy

Spørgsmål:7-8,

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

7. Kor mykje kostar det ekstra å få hellinga i innkøyringstunnelen til Skúvoyar ned til 5%? (SUT)

Svar:

Ved å endre lengdefall fra 10% til 5%, må en forklenge 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.

8. Hvat skal til, fyri at Skúvoyartunnilin bøtir um trygdina í Suðuroyartunlinum? (SUT)

8. Kva skal til for at Skúvoyartunnelen kan auke tryggleiken i Suðuroytunnelen (SUT)?

Svar:

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.

2 Godkendelsesmyndighed

Spørgsmål: 10

10. Hvussu er metta tíðarætlanin og tilgongdin annars í arbeiðsgongdunum, sum eru lýstar í serligu viðmerkingunum? (LMS- LANDSVERK- SUT)

10. Korleis er tidsplanen for prosjektet og framgangen elles i arbeidsprosessane, som er skildra i dei spesielle merknadene? (LMS-LANDSVERK-SUT)

Svar:

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.

3 Normer og Standarder

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.*"

Normer og standardar (§ 4)

I dei særlege merknadene til § 4 står det:

"Når tryggleik og anna tillet det, kan Landsverk gje fråvik frå desse normene og standardane for å sikre at prosjektet kan gjennomførast som meint."

Spørgsmål: 11

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

11. Kva blir konkret sikta til her, og kva døme kan nemnast om slike situasjonar? (SUT)

Svar:

Eksempler på fravik som må benahndles i dette prosjektet er burk av sikre rom, lengde tunnel, kryss i tunnel og stigning for arm opp til tunnel.

Trygdarstig (§ 4 og fylgiskjal 7)

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.

Sikkerhedstrinn (§ 4 og vedlegg 7)

I dei spesielle merknadene til § 4 blir det sagt:

"Å velje sikkerhedstrinn er resultatet av ein prosess som er i gang og held fram saman med prosjekteringa."

I vedlegg nr. 7 til lovforslaget (SWECO) blir prinsippet om sjølvberging forklart noko.

4 Sikkerhedsniveau

Spørgsmål: 12-14,

12. Hvørjum trygdarstigi verður arbeitt við? (SUT)

12. Kva sikkerhedsnivå blir det arbeidd med? (SUT)

Svar:

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.

13. Hvat fyri prinsipp liggur til grund fyri brunatrygd? (SUT)

13. Kva prinsipp ligg til grunn for brunsikkerheit? (SUT)

Svar:

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

14. Hvussu mong *missa evnini* at evakuera?(SUT)

14. Kor mange mistar evnene til å evakuere? (SUT)

Svar:

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.

5 Brandsikkerhed

Spørgsmål: 15-16,

15. Er hetta kannað nærri?(SUT)

15. Er dette undersøkt nærare?(SUT)

Svar:

Ja, etter vurdeirngen som ble gjort av HOJ Consult utarbeidet Norconsult en supplerende risikovurdering i februar 2025. Denne vurderingen inkludert både rask brannutvikling og større brann.

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

I kap. 4.3 på s. 8-10 i same vedlegget er ei liste over krevde tryggingstiltak.

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

16. Kva av desse tiltaka er med i den tiltenkte prosjektet og kvifor / kvifor ikkje? (SUT)

Svar:

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.

Ferðslan í undirsjóvartunlinum (§ 6)

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.

Trafikken i undersjøarstunnelen (§ 6)

I dei spesielle merknadene til § 6 står det at maksimal trafikk vil vere 1 400 køyretøy totalt i døgnet (begge vegar, tilsvarande 700 bilar). Trafikken i til dømes Sandoyartunnelen er større enn vurderingane var.

6 Trafiktal i tunellen

Spørgsmål: 19,

19. Hvussu stórt rúm er fyri fráviki í ferðslutølunum í mun til metingarnar innanfyri hesar tunnils- og trygdarloysnir?(LMS-SUT-LV)

19. Kor stort spelrom er det for avvik i trafikkstala samanlikna med vurderingane innan desse tunnel- og tryggleiksløysingane?(LMS-SUT-LV)

Svar:

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

Siðvenjur (§ 6)

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.*"

Sedvane (§ 6)

I dei særskilde merknadene til § 6, stk. 5 står det at:

"Landsverk har gjennom åra utvikla ulike sedvane om kva løyve som krevst i samband med vegar. Med denne bestemmelsen får P/F Suðuroyartunnil akkurat dei same fullmakter som Landsverk har utvikla gjennom åra."

7 Ventilering undir tunnilsgerð

Ventilasjon under tunellarbeid

Spørgsmål: 29,

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?(SUT)
29. Om utstyr finst / kan skaffast til for å ventilere godt under bygging heilt opp til 13 km inn til stuff, er det då ikkje føresetnader for å lage den alternative tunnelruten utan å bora frå Skúvoy?(SUT)

Svar:

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.

Forprosjekt
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.*"

Forprosjekt

I vedlegg nr. 1 til lovforslaget står på s. 16 at *"Tunnelprofilen er senka/optimalisert med 20 cm i heng samanlikna med T9,5 frå N500."*

30. Hvat merkir hetta ítøkiliga fyri samlaðu verkætlanina: (SUT)
30. Kva betyr dette konkret for den samla prosjektet: (SUT)

Svar:

Tverrprofilet er senket 20 cm i hengen sammenlignet med T9,5 fra håndbok N500 noe som gir en besparelse på ca. 1,0 m^2 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.

31. Hvussu nógv merkir sparingin í krónum fyri fyriliggjandi verkætlan, og hvørjir eru vansarnir við hesum profili?(SUT)
31. Kor mykje betyr sparinga i kroner for det føreliggjande prosjektet, og kva er ulempene med denne profilen?(SUT)

Svar:

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.

32. Eru ætlanir um at nýta nitrogenfrítt spreingievni (bls. 60)?(SUT)
32. Finnst det planar om å nytte nitrogenfritt sprengstoff (s. 60)?(SUT)

Svar:

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.

Fylgiskjal nr. 3 (SWECO)
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.*"

Vedlegg nr. 3 (SWECO)

I vedlegg nr. 3 til lovforslaget står på s. 16 under pkt. 2.2.3 Sikkerheitstiltak, at:

"Eit alternativ til parallell løp med naudutgangar er etablering av ein rømmingskanal som går langs den eine sideveggen frå tunnelopning til tunnelopning. Rømmingskanalen er skild frå trafikkstunnelen med ei brannsikker vegg, med sluser c/c 375 m langs heile tunnelen. Rømmingskanalen har eige ventilasjonssystem. Det krev auka tunnelprofil der eit T10,5-profil blir erstatta med eit T12,5-profil der det er plass til ein rømmingskanal med breidde 2,25 m, sjå Figur 2-9 og Figur 2-10. Med denne løysinga må snunisjer plasserast på same side i heile tunnelen, ikkje annankvar side, slik ein vanlegvis gjer."

8 Forprojekt

Spørgsmål: 33-36

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

33. Er det framleis arbeid på ein T12,5 tunnel med rømmekanal, som er beskriven i vedlegg 3 frå SWECO? (SUT)

Svar:

Nei, det er ikke arbeidet mer med denne løsningen.

34. Um ja, hví varð ikki arbeitt víðari við hesum?(SUT)

34. Om ja, kvifor vart det ikkje arbeidd vidare med dette?(SUT)

35. Um nei, hví ikki?(SUT)

35. Om nei, kvifor ikkje?(SUT)

Svar:

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.

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

36. Kva ville ein slik tunnel ha kosta, om han elles vart gjort som føreliggjande prosjekt?(SUT)

Svar:

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.

9 Normelan

Spørgsmål: 37-40,

Fylgiskjal 32 (K. Nordmelan)

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.*"

Følgjeskjal 32 (K. Nordmelan)

I følgjeskjal nr. 32 til lovforslaget står det på s. 29 at:

„Verifikasjonen peiker på fleire forhold som indikerer at både kostnadsestimata og byggetida som er vist i Beslutningsnotatet, og gjengitt i tabell 2, med stor sannsynlegheit er for optimistiske. Det bør reknast med eit

høgare kostnadsnivå i dei tilbod som etter kvart blir innhenta, og det bør reknast med at detaljprosjektering og marknadsdialog vil avdekke behov for å setje av lengre byggetid."

37. Hvat sigur Løgmansskrivstovan / P/F Suðuroyartunnilin til hesa útsøgn?(SUT)

37. Kva seier Løgmansskrivstovan / P/F Suðuroyartunnilin til denne utsegna?(SUT)

Svar:

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.

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

38. Har desse, i følgje Nordmelan, altfor optimistiske vurderingane av byggetid og kostnader, blitt grundig gjennomgått sidan den gong?(SUT)

Svar:

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.

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.*"

På same sida står det:

"Både mine kommentarar til kostnadsvurderinga og risikobiletet indikerer likevel at moglegheitene for optimaliseringar – både med omsyn til arbeidsomfang, gjennomføringsplan og risikohandtering – er større i B-alternativa enn i A-alternativa. Tilsvarande synleggjer verifiseringa at A-alternativa er meir utsette for ugunstige risikoutfall enn B-alternativa."

39. Hvat sigur Løgmansskrivstovan / P/F Suðuroyartunnilin til hesa útsøgn?(SUT)

39. Kva seier Løgmansskrivstovan / P/F Suðuroyartunnilin til denne utsegna?(SUT)

Svar:

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.

40. Eru hesir møguleikar fyri optimaliseringum í B-alternativunum dyrkaðir nærri og nóg væl?(SUT)
40. Er desse moglegheitene for optimaliseringar i B-alternativa undersøkte nærare og godt nok?(SUT)

Svar:

Dette er ikke undersøkt nærmere av Norconsult.

10 Byggeplads *i Skúvoy*

Spørgsmål: 50-52

Byggipláss í Skúvoy
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.

Byggjeplass på Skúvoy

Under høyringane har det vore nemnt at føroysk vêr (dårleg vêr) i kombinasjon med ein hamn på Skúvoy er ein betre kjent usikkerheit enn lengda inn til stova (stuffen), og at det derfor er verdt å følgje opp med å lage arbeidsplassar på Skúvoy og bora nedover.

50. Hvussu fyriheldur P/F Suðuroyartunnilin seg til hetta?(SUT)

50. Korleis forholdar P/F Suðuroyartunnilin seg til dette?(SUT)

Svar:

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.

51. Eru byggiplássini sum serfrøðingabólkurin og tunnilsáhugabólkurin skjóta upp realistisk?(SUT)

51. Er byggeplassane slik spesialistgruppa og tunnelinteressegruppa meiner realistiske?(SUT)

I beslutningsnotatet er det gjort en grundig vurdering av riggbehov knyttet til anleggsdrift fra Skúvoy.

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.

Under høyringane har det vore ulike oppfatningar om kor stort lagringsplass som skal vera på Skúvoy for stein, og om steinen skal siglast eller køyrast frå Skúvoy når det er mogleg.

52. Hvørja fatan hevur P/F Suðuroyartunnilin av hesum?(SUT)

52. Kva haldning har P/F Suðuroyartunnilin til dette?(SUT)

Svar:

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.

11 Myndighedbehandling

Spørgsmål: 58-59, Norconsult har delvist/helt besvaret dette før. Mail fra Jens W.

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

58. Kva slags merknader har P/F Suðuroyartunnilin til notatet og dei vilkåra som blir sette for tunnelselskapet i samband med prosjektet?(SUT)

- 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.

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.”*

Brott frå notatinum, s. 4:

"Som nemnt er Suðuroytunnilin så lang at tunnelen fell utanfor godkjende reglar og normer for tunnelbygging, som andre tunnlar på Færøyane elles følgjer. Difor er det naudsynt for søkjaren å dokumentere fleire forhold for styresmaktene, som tryggjer at Suðuroytunnilin vert like trygg som kortare tunnlar, som er bygde etter godkjende normer."

59. Hvørji eru hesi *fleiri viðurskifti*, sum skulu skjalprógvast?(SUT-LMS-LV)

59. Kva for fleire forhold skal dokumenterast?(SUT-LMS-LV)

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