

Linjuføringar í sambandi við Suðuroyartunnilin

Ísv gerð av einum Suðuroyartunli, verður í stuttum tikið samanum valdu linjuføringarnar í forprojektinum frá 2023

Ferðslumeting

Ferðslumodellið hjá Landsverki vísti í 2021, at ferðslan í einum suðuroyartunli í 2030 fer at liggja um 1200 – 1500 bilar ÁFS (árs miðal ferðsla um samdøgri), gerandisdagar, alt eftir hvør príspolitikkur verður. Ein leystlig meting frá 2023 sigur, at ferðslan í 2050 verður á leið 2000 bilar ÁFS, gerandisdagar.

Til samanlíkingar er gerandisferðslan sambært ferðsluteljingum hjá LV á hesum vegastrekkjum:

Hovstunnilin (aug 24):	1648
Vestmannavegurin (aug 24):	1390
Skálavegurin (aug 24)	1383
Norðanfyri Kollafjørð (aug 24)	2878
Glyvravegur (aug 24)	7395

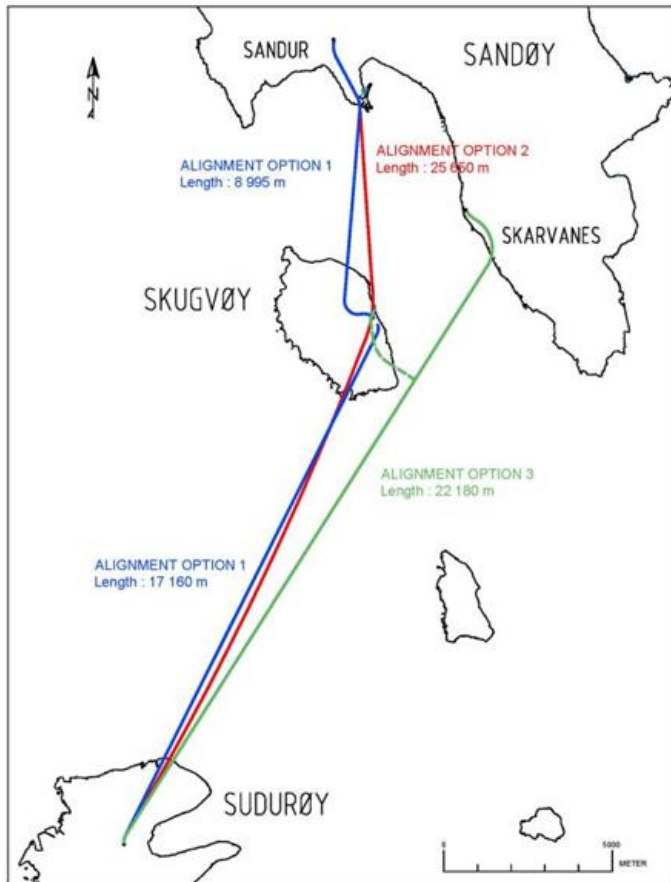
Linjuføring tunnil

Bygging av undirsjóvartunlum eru avbjóðandi verkætlanir, og tí eiga váðarnir at vera avmarkaðir so nógv, sum yvirhøvur tilber, fyri at verkætlanin kann gjøgnumførast við góðum úrsliti og at trygðin í endaliga tunlinum er í lagi.

Suðuroyartunnilin er ein sera langur undirsjóvartunnil, og verður longsti tunnil av sínum slag í heiminum við einum røri og til bilferðslu. Í byggítíðarskeiðinum verður arbeitt upp til 11.400m inni í undirgrundini undir sjónum úr hvørjum enda við stytstu tunnilsloysnini. Tá arbeitt verður undir sjóvarmálanum kunnu avleiðingarnar gerast umfatandi, og trupult er at koma aftur umaftur, um illa vil til, og tí verður vanlig mælt til at gera undirsjóvarpartin so stuttan sum til ber.

Ein arbeiðsbólkur undir samferðslumálaráðnum viðgjørði ymiskar móguleikar fyri tunnilsloysnum í 2019, og skrivaði eitt tilmæli út frá atlitum at trygd, fígging og jarðfrøði um Suðuroyartunnilin við tunnilmunnum norðanfyri Skarvanes og í Sandvík.

Seinni hevur Sweco gjørt eina váðameting fyri Landsverk í apr 2022 fyri lidnan tunnil við 4 ymiskum møguleikum fyri linjuføringum:



Tunnelalternativ 1: To etterfølgende tunneler via Skugvø. Tunnelene blir hhv. 9km og 17km lange.

Tunnelalternativ 2: Tunnel passerer under Skugvø med ventilasjonssjakt eller ventilasjonstunnel til Skugvø. Tunnelen blir 25,6 km lang.

Tunnelalternativ 3: Korteste alternativ. Passerer nær Skugvø. Gir mulighet for ventilasjon på Skugvø. Tunnelen blir 22,2 km lang.

I tillegg er tunnelalternativ 3 vurdert med avgreiningstunnel til Skugvø fra rundkjøring i hovedtunnelen (tunnelalternativ 4). Tunnelen opp til Skugvø kan ha tverrsnitt T5,5. Med stigning 1 : 10 vil lengden bli ca. 1500 m.

Niðurstøðurnar í rapportini hjá Sweco um tunnilslinjur vóru:

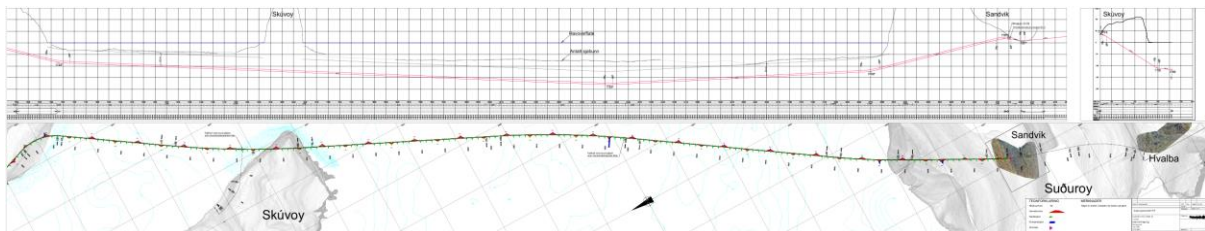
7 Sammenfatning og anbefaling

I dette kapitlet følger en kortfattet oppsummering og anbefaling av de viktigste punktene fra studien.

Tunnelalternativer:

- Tunnelalternativene gir ikke store forskjeller i risiko, med unntak av alternativ 1 som har to tunneler og dermed økt sannsynlighet for at brann oppstår. I henhold til beregningene kan en anta omtrent en dobling i frekvens for at en brann oppstår, i forhold til det beste alternativet. Dette skyldes i hovedsak at man har dobbelt antall stigninger, inkludert brattere stigninger på 6% opp til Skugvøy. Konsekvensberegningene viser at selv om man har to kortere tunneler spiller ikke dette nevneverdig positivt inn på resultatene.
- Det anbefales at tunnelalternativ 2, 3 eller 4 bør velges på nåværende tidspunkt, dersom man vurderer ut ifra et sikkerhetsperspektiv. Alternativ 1 bør kun vurderes dersom man ser store økonomiske eller lokale gevinster med å etablere kjøreadkomst til Skugvøy.
- Tunnelalternativ 4 (rundkjøring og bratt veg til Skugvøy) gir ikke redusert risiko i forhold til tunnelalternativ 2. Dersom det brenner i tunnelen og man ventilerer røyk ut tunnelarmen til Skugvøy, hindrer dette muligheten til å evakuere samme vei. Alternativ 4 bidrar dermed ikke til økt sikkerhet ved å ha flere evakueringsmuligheter enn alternativ 2.
- Styling av ventilasjonsanlegget i en brannsituasjon er enklest for alternativ 1 og alternativ 3. Alternativ 2 og 4 krever flere vurderinger da de ulike tunneldelene og sjaktventilasjonen skal styres ulikt avhengig av brannscenarioet som oppstår. Dette kan i verste fall medføre ventilasjon av røyk i feil retning under et brannscenario, som kan medføre fatale konsekvenser.
- Tunnelalternativ 4 bør ikke velges hvis sikkerhetstiltak 1, 2 eller 3 benyttes, på grunn av de kompliserte trykkforholdene dette vil medføre i tunnelen.

Við stóði í hesum grundarlagi í arbeiðinum frá arbeiðsbólkinum frá 2019, váðametingini frá Sweco í 2022, og at ein so langur tunnil ikki eigur at vera longri en hægst neyðugt, hevur tunnilsfelagið arbeiðt víðari við eini tunnilsloysn við tunnilsmunnum í Djúpadali norðanfyri Skarvanes og í Sandvík, og gjørt er eitt forprosjekt fyri hesa loysnina. Í sambandi við forprosjektið hevur Norconsult gjørt eina váðameting fyri lidnu loysnina, og Sintef hevur gjørt eina váðameting fyri byggjitiðarskeiðið. Sweco hevur í mars 2024 gjørt eitt upprit um váðametingina hjá Norconsult. Í váðametingunum eru tilmæli um, hvørji tiltøk skulu takast við í loysnina, fyri at endaligi tunnilsloysnin skal vera trygg, og at arbeiðið at gera tunnilin skal vera so trygt sum gjørligt.



Tunnilin verður sambært forprosjektinum 22,8 km langur, 9,5m breiður og hevur 2 koyrifelt. Stórsta hall er 5% og mesta dýpið er 180m. Ein møguligur íbindingartunnil til Skúvoy kann vera 1550m langur, 8,5m breiður við halli á 12,5%. Um hallið skal vera minni, verður tunnilin tilsvarandi longri. Ein íbinding til Skúvoy vísir seg í váðametingunum ikki at vera ein fortreyt fyri einum suðuroyartunli.

Fyri at tryggja dygdina av váðametingunum í forprojektinum, og at neyðug trydgartiltøk verða framd, hevur tunnilsfelagið gjørt avtalu við HOJ Consulting GmbH úr Sveits um at gera eina second opinion.

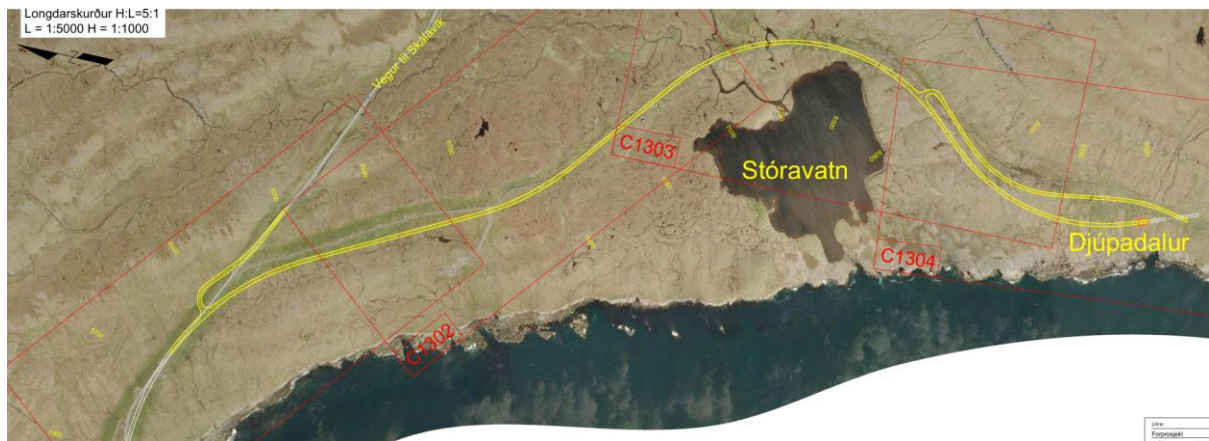
Økini í báðum endum í útgangsstøðinum eru væl egnaði til byggipláss, groytgoymslur o.l. burturi frá húsum og tætt við streymasjógv.

Vegaføringar í Sandoyggi

Vegurin frá Sandslíð og suður til ætlaða inntakið í Djúpadali er so vánaligur, at hann má gerast av nýggjum. Sandslíð má dagførast sum partur av vegakervinum, og mælt verður til at tað arbeiðið so vítt gjørligt verður gjørt áðrenn tunnilarbeiðið byrjar av álvara. Vegurin frá Sandslíð og til Sandoyartunnilin eigur at verða dagførdur sum partur av eini langtíðarætlan.

Tunnilsvegur

Tunnilsvegurin gongur frá tunnilmunnanum norður til Sandslíð:



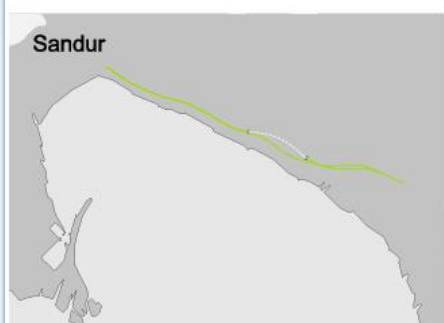
Innleiðandi vórðu kannaðar tvær linjuføringar, onnur niðan í dalin móti Lítlavatni fyri koyra niðan um vátlendið millum vøtnini og ein uml. eftir verandi vegi. Mett var í forprojektinum, at niðara linjan ger minni inntriv í náttúruna, tá verandi vegur verður fylgdur, og niðri við Stórvatn er hellan tætt við yvirflatuna.

Talan verður um ein H1 veg, sum verður lagdur á leið har gamli vegurin liggur og so vítt gjørligt í lendið. Longdin verður 3,2 km, og nýggja íbindingin til Skarvanesar verður 1,3 km long.

Tunnilsgrót verður ætlandi brúkt til fyllu ísv vegagerðina.

Sandslíð

Farleiðin gjøgnum Sandslíð hevur verið á dagsskránni í longri tíð. Í samferðsluætlanini hjá Landsverk 2008-2020, stóð hetta tilmælið:



Verkætlan:	Sandarlíð
Lýsing	Vegurin er ikki bygdur til verandi ferðslu, undirlendi undir vegnum er vánaligt, og í støðum rýður grót oman á vegin.
Vald loysn	At byggja ein nýggjan veg við umleið somu linjuføring sum nú, fjallatrygging við veit, har tørvur er á tí. Møguliga verður ein partur av farleiðini lagdur í ein tunnil (knappur 400 m).
Kostnaður	31-40 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður dagførd og hóskandi til ferðsluna í dag.
Byggitið	3 ár
Tíðarættan	Ætlanin er at gera tað mest átrokandi komandi árin av játtanini fyri umvæling, meðan sjálv umbyggingin fer fram 2015-2020.

	Aðrar viðgjørdar verkætlanir
Lýsing/ Kostnaður	Ein loysn er dagførdur/nýggjur vegur allan teinin gjøgnum Sandslíð (31 mió kr). Ein onnur loysn er dagførdur/nýggjur vegur við einum stuttum tunli (380 m), um ein vegatein mitt í Sandslíð, har vegurin er mettur at verða trupul at breiðka (40 mió kr).

Í samferðsluætlanini 2012-2024 var tilmælið:

31. Sandarlíð

Lýsing: Vegurin í Sandarlíð bindir Sand við bygdin Scarvanes, Skálavík, Húsavík og Dal. Vegurin er smalur, liggur í brattlendi og hevur trupulleikar av grótlopi, sum kemur út á vegin. Onkrastaðni er lendið undir vegnum vánaligt. Í 2011 var ársmeðalferðslan umleið 380 akfør um samdøgríð. Í oktober 2011 búðu 11 fólk á Scarvanesi, 157 í Skálavík, 80 í Húsavík og 39 í Dali.

Vald loysn: Ætlanin er at dagføra vegin til tvær farbreytir og tryggja hann ímóti lopum.

Kostnaðarmeting: 29 mió. kr. við einum árligum rakstri á 0,5 mió. kr. við einum árligum rakstri á 0,7 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tryggari og tíðarhóskandi farleið.

Byggitið: 3 ár.

Tíðarættan: 2017-2019

Aðrar viðgjørdar verkætlanir: At gera nýggjan tunnil á 380 metrar, tí teininum har vegurin liggur, verður mettur at verða trupul at breiðka. Umleið 50

Í nýggjastu samferðsluætlanini 2018-2030 er tilmælið:



LOYSN 1

DAGFØRA VERANDI VEG, VÍÐKA HANN TIL TVÆR FARBREYTI OG TRYGGJA TEININ MÓTI OMANLOPUM

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

DAGFØRA VERANDI VEG OG GERA EIN STUTTAN TUNNIL Á LÍÐARENDA Á 380 M, HAR VEGURIN ER SERLIGA TRUPUL AT BREIÐKA

Sí linjuføringina á kortinum.

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Landsverk mælir til at dagføra vegin, víðka hann til tvær farbreytir, og tryggja teinin móti omanlopum.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

32-39 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,1 mió. kr.

Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

	Vegur	Tunnil	Verkætlan tils.
Loysn 1	25-35	0	25-35
Loysn 2	10-12	280-345	290-357

Upphæddirnar eru í 2018 prísnum og pr. ár í mió. kr.

Tunnilsfelagið hefur hugt eftir móguleikum, og mest nærliggjandi loysnin tykist vera at fylgja loysn 2 í seinastu samferðsluætlanini, at leggja ein nýggjan veg í Sandslíð, sum verður tryggjaður móti omanlopum og ein styttri tunnel inn í fjallið á uml. 400m, har lendið er brattast.

Samlaði vegateinurin í Sandslíð verður uml 1600m, og eftir sum tað verður ein høvuðsleið, verður í útgangstøðinum mælt til at gera ein H1 veg (nasjonal hovedveg, ÅDT<6000). Kostnaðurin verður leystliga mettur til at vera uml. 80-100 mkr. Tunnilin verður T9,5, eins og Sandoyartunnilin og Hvalbiartunnilin.

Sum nevnt, hefur leingi verið tørvur á at dagføra farleiðina um Sandslíð, og eftir at virkseimið í eystanbygdunum á Sandoyinni veksur, og ferðslan økist við Sandoyartunlinum, verður mælt til at arbeiðið við Sandarlíð verður sett í gongd skjótast tilber, so stórir partur er liðugur áðrenn tunnilarbeiðið fer í gongd av álvara, tí farleiðin er týðningarmikil ísv veitingar til arbeiðið við

suðuroyartunlinum. Mælt verður til, at arbeiðið við Sandslíð verður gjørt av sama byggiharra, sum ger Suðuroyartunnilin, soleiðis at arbeiðið verður samskipað við samlaða prosjektið.

Vegur um Sands bygd.

Vegurin um Sands bygd eigur at vera dagfördur við tíðini. Tveir møguleikar eru innleiðandi kannaðir, har annar er ein upprætting av verandi vegi, meðan hin er ein nýggjur vegur Eystanfyrri vatnið, har ein uppdyrkingarvegur er í dag.

Um tunnilsprojektið verður sett í gongd, ganga uml. 10 ár, áðrenn tunnilin verður tikin í nýtslu. Ferðslan vil tákjast við millum 1200 – 1500 bilum um samdøgri. Talan er sostatt ikki um ovurhonds stóra ferðslu, sum krevur átrokandi dagføring av vegnum um Sands bygd, men sum høvuðsvegur bæði til eystanbygdinar á Sandoyinni og til Suðuroynna, eigur farleiðin at verða lögð inn í eina langtíðarætlan. Tá er náttúrligt at taka allan vegin frá Traðardali til Sands Líð við.

Um loysnin verður vestanfyrri Sands Vatn eigur vegurin at verða dagfördur norður um verandi krøppu svingini við Kálvamannarætt. Báðar linjurnar verða sostatt bundnar í ávikavist við og norðanfyrri skúlan.

Báðar linjurnar eru uml. 3,5 km langar og eru leystliga mettar til uml. 70 mkr.

Lendið er ikki so avbjóðandi, og til ber at leggja grót frá tunnilsverkætlanini til síðis at brúka til vegagerðina.



Vegir í Suðuroynni

Verandi tunnel til Sandvíkar og tilhoyrandi vegir eru ikki tíðarhóskandi og eignaðir til eina høvuðsfarleið og tí má nýggj vegaføring gerast frá tunnelmunnanum í Sandvík til landsvegin sunnanfyri Hvalba. Hetta inniber vegagerð í Sandvík, tunnel millum Sandvík og Hvalba og veg rundanum Hvalba.

Vegur í Sandvík

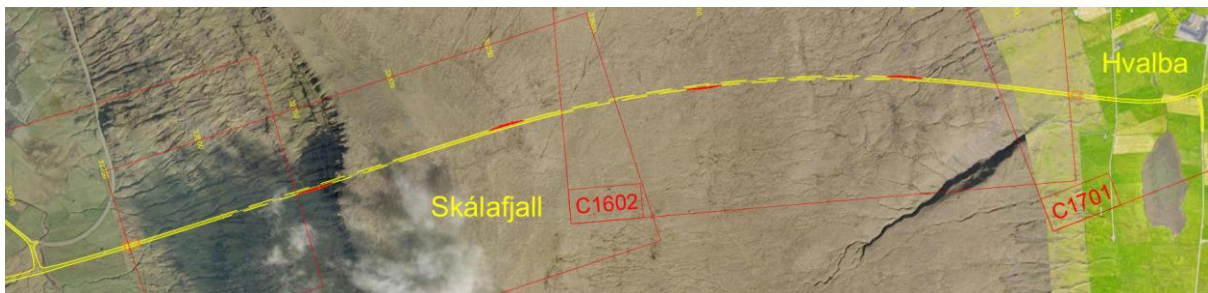
Vegurin í Sandvík er stýrdur av tunnelmunnanum til Suðuroyartunnilin og Sandvíkartunilin, sum verða bundnir saman av vegnum. Ein íbinding skal gerast til Sandvíkar.

Talan verður um ein H1 veg



Sandvíkartunnel

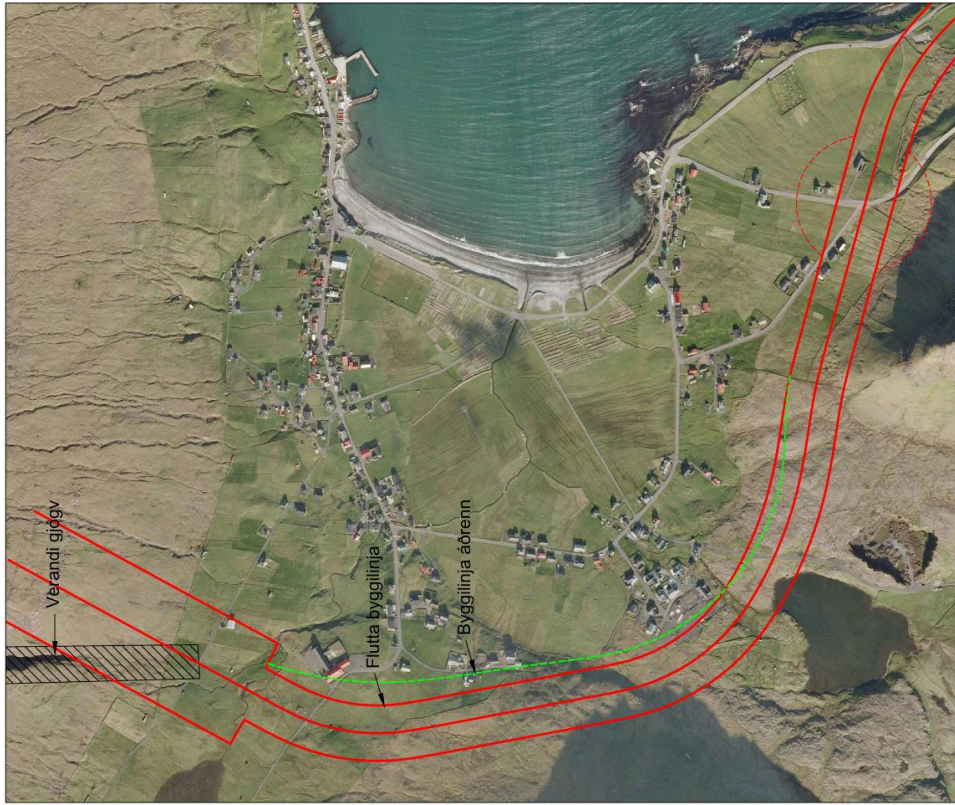
Sandvíkartunnelin verður lagdur tvørtur gjøgnum Skálafjall, so sunnari munnin liggur vestanfyri bygdina og fær fatur í planlagda umfartsvegnum um Hvalba.



Tunnelin er í forprojektinum planlagdur at vera T9,5 eins og Hvalbiartunnelin og Sandoyartunnelin.

Vegur í Hvalba

Vegurin í Hvalba er í forprojektinum lagdur í geiran, sum Landsverk hevur stungið út í kortið:



Í forprojektinum er planlagt við einum H1 vegi við 80 km hámarksferð:

