

# Álit um møguleikar, fyrir munir og vansar, at gera ein Suðuroyartunnil



# Innihaldsyvirlit

<b>1. Arbeidssetningur</b> .....	4
<b>2. Innleiðing</b> .....	6
<b>3. Samfelagslig árin av undirsjóvartunli til Suðuroyar</b> .....	7
3.1. Búseting .....	7
3.2. Trivnaður .....	8
3.3. Útbúgvingar .....	9
3.4. Starvsmøguleikar .....	10
3.5. Vinnulívið .....	10
3.6. Ferðavinna .....	13
3.7. Vørur og tænastur .....	13
3.8. Heilsutænastur .....	13
<b>4. Ferðslumetingar</b> .....	15
<b>5. Fíggarviðurskifti og skipan av verkætlanini</b> .....	16
5.1. Nær er rætta løtan at fara undir eina so stóra verkætlan sum Suðuroyartunnilin .....	16
5.2. Vandin fyri rentuhækkingum: .....	16
5.3. Jarðfrøðiligir váðar: .....	17
5.4. Ov bjartskygðar inntøku metingar .....	18
5.5. Alment partafelag: .....	18
5.6. Samhaldsføst fígging eisini ein fyrirtreyt eins og Vága- og Norðoyatunlinum .....	19
5.7. Fígging frá hinum undirsjóvartunlunum .....	20
5.8. Framhaldandi fígging av suðuroyarleiðini yvir fíggarlógina .....	20
5.9. Íløgan í nýggjan Smyril í Suðuroyartunnilin .....	20
5.10 Lánfíggingin .....	22
5.11. Ymiskir hættir eru at fígga íløguna. ....	22
5.11.1. Landskassin tekur lán við landskassa veðhaldi .....	22
5.11.2. Felagið tekur lán við inntøkutrygd .....	23
<b>6. Linjuføringar</b> .....	24
6.0 Loysn við inntaki norðanfyri Sands Bygd og tunnil umvegis Skúvoy. ....	26
6.1 Loysn við inntaki norðanfyri brattlendið áðrenn Skarvanes .....	27
6.2 Loysn við inntaki sunnanfyri brattlendi áðrenn Skarvanes .....	28
6.3 Inntak norðanfyri Sands bygd .....	29
6.4 Inntak í Dali .....	30
6.5 Yvirlit yvir linjuføringarnar .....	31

<b>7. Jarðfrøði</b> .....	32
<b>8. Trygd</b> .....	35
<b>9. Umhvørvisatlit</b> .....	39
<b>10. Kostnaðarmeting</b> .....	40
<i>10.1. Inntøkur</i> .....	40
<i>10.2. Rakstrarkostnaður</i> .....	40
<i>10.3. Fíggjarkostnaður</i> .....	40
<i>Partapeningur</i> .....	40
<b>11. Tíðarætlan (tíðartørvur)</b> .....	42
<b>12. Tilmæli</b> .....	44
<b>13. Keldur:</b> .....	46

# 1. Arbeidssetningur

Samferðslumálaráðið hefur avgjørt at seta ein arbeidsból, sum skal hava sum arbeidssetning at kanna og útgreina móguleikar, fyrimunir og vansar at gera ein Suðuroyartunnil frá Sandoyinni til Suðuroyar.

Arbeiðið við at bora Sandoyartunnilin fer í gongd næsta ár. Boringin verður væntandi liðug við ársenda 2021, og tunnilin tikin í brúk í 2023.

Samferðslumálaráðið metir, at tað hefur týdning at gera forkanningar, meðan arbeiðið við Sandoyartunlinum er í gongd soleiðis, at tað eisini í byggitíðarskeiðnum verður gjørligt at meta um móguligar fyrimunir ella vansar at byrja arbeiðið upp á Suðuroyartunnilin samstundis, ella stutt eftir, at arbeiðið við Sandoyartunlinum er liðugt.

Arbeiðið at bora ein Suðuroyartunnil er ein stór verkætlan, sum ikki kann setast í gongd fyrr enn allar fortreytir eru uppfyltar. Nakrar av hesum fortreytum eru, at gjørligt verður at útvega fígging, og hvussu projektið við Eysturoyartunlinum fer at eydnast.

Vísir tað seg, at Eysturoyartunnilin fer at hvíla í sjálvum sær, og at útlitini fyri, at ferðslutrygðin, sum landskassin hefur veitt Eystur- og Sandoyartunlum, ikki gerst effektiv, eru sannlíkindini fyri, at landskassin megna at lyfta uppgávuna munandi betur, enn um tað skuldi víst seg, at landskassin skal veita fíggarligt íkast til Eystur- og Sandoyartunnilin.

Landskassin skal í komandi tíðum eisini brynja seg til stórar íløgur í sambandi við Suðuroyarleiðina. Smyril er eftir hondini út ímóti 15 ára gamal. Raksturin av hesi leiðini krevur eisini stórt fíggarligt íkast úr landskassanum, umframt at útreiðslurnar til klassingar eru hækkandi.

Hesi viðurskifti saman við lága rentustøðinum í løtuni hava við sær, at Samferðslumálaráðið metir, at ein skjótt arbeiðandi arbeidsbólkur eigur at vera settur beinanvegin, og at hesin arbeidsbólkur eisini skal geva eitt tilmæli til politiska myndugleikan um móguliga bygging og fígging av hesi verkætlan.

Staðfestast má, at Suðuroyartunnilin verður ein sera langur tunnil, og fíggarliga rásarúmið er avmarkað. Tí er eisini umráðandi, at arbeidsbólkurin kannar og mælir til, hvussu tunnilin kann

gerast, og at krøvini til tunnilin eru á einum støði, sum ger, at tað er realistiskt at gera tunnilin, samstundis sum trygdin verður nøktandi.

Í sambandi við ein møguligan Suðuroyartunnil hevur tað stóran týdning, at tað í løtuni finst serfrøði innan hetta øki í Føroyum. Henda serfrøðin er fyrst og fremst knýtt at Eystur- og Sandoyartunlum. Tað hevur týdning, at arbeidsbólkurin eisini kann gera brúk av teirri vitan, sum longu finst um bygging og fígging av undirsjóvartunlum.

Ein slík ætlan eigur eisini at vera grundfest í landsfyrisingini, og er tað tí nattúrligt, at umboð fyri Fíggjarmálaráðið og Samferðslumálaráðið/Landsverk eru við í arbeidsbólkinum.

Arbeidsbólkurin skal hava hesar arbeidssetningar:

- 1) Arbeidsbólkurin skal seta í verk allar neyðugar kanningar, sum skulu lýsa fyrimunir og vansar við einum Suðuroyartunli og fíggjarligu avleiðingarnar av hesum fyri føroyska samfelagið.
- 2) Arbeidsbólkurin skal gera neyðugar ferðslumetingar og kanna inntøkugrundarlagið fyri einum møguligum Suðuroyartunli
- 3) Arbeidsbólkurin skal kanna møguligar linjuføringar og koma við einum tilmæli um neyðugar jarðfrøðisligar kanningar.
- 4) Arbeidsbólkurin skal gera eina kostnaðarmeting og tíðarætlan fyri gerð av einum møguligum tunli til Suðuroyar og kanna, hvørjir fíggjarmøguleikar eru at fíggja hesa verkætlan.
- 5) Tá tær í pkt. 1) – 4) nevndu kanningar eru lidnar, skal arbeidsbólkurin lata landsstýrismanninum eitt ítøkiligt tilmæli um møguliga gerð av einum Suðuroyartunli, bæði viðvíkjandi staðseting, tíðarætlan og fíggjarmynstri.

Fyri at arbeidsbólkurin skal kunna arbeiða skjótt og fáa sum mest burtur úr tí arbeiði, sum longu er gjørt, skal arbeidsbólkurin, fáa atgongd og nýtslurætt til tilfar, sum aðrir almennir mynduleikar hava, og sum er neyðugt í sambandi við verkætlanina.

## 2. Innleiðing

Samferðslumálaráðið setti 8 mars 2019 ein skjóttarbeiðandi arbeiðsbólk at koma við einum tilmæli, um bygging av einum móguligum Suðuroyartunli av Sandoyinni til Suðuroyar. Tilmælið skuldi fyriligga 1. juni. Tí var skotbráid ikki langt. Fyri at fáa lýst flest mógulig týðandi viðurskiftir og svara spurningunum frá Samferðslumálaráðnum, hevur arbeiðsbólkurin valt ein yvirskipaðan arbeiðshátt. Metingarnar av samfelagsárinunum av einum slíkum tunli, eru bygd á líknandi kanningar úr útlandum og samskiftið við vinnulív og fólk í Suðuroynni. Hartil hevur arbeiðsbólkurin vent sær til serfrøðingar innan ymisk økir, sum eru knýttir at verkætlanini Eystur- og Sandoyartunlar, og sum kenna til føroysk viðurskiftir, eins og tær royndir, sum eru gjørdar við tilrættaleggjanini av Eystur- og Sandoyartunlunum. Arbeiðsbólkurin hevur valt at avmarka seg til tær mest týðandi kanningarnar, sum eiga at gerast, fyri at kunna realisera eina slíka verkætlan. Hetta merkir ikki, at aðrar kanningar ikki eiga at verða gjørdar seinni, tá komið er nærri støðutakanini til at fara undir sjálva byggingina av Suðuroyartunlinum. Eyðvitað skulu batar gerast á verandi vegakervið annars, fyri at ferðslan kann ganga so væl sum gjørligt. Arbeiðsbólkurin hevur valt ikki at viðgera hesar avleiddu verkætlanir, av tí at tær verða viðgjørdar í Samferðsluætlanini 2018-2030 hjá Landsverk.

### 3. Samfelagslig árin av undirsjóvartunli til Suðuroyar

Kanningar gjørdar í Norðurnorra vísa, at betri útbyggt infrakervi hevur við sær búskaparligan vøkstur, hetta tó bert um ávísar fortreytir eru til staðar:

- Verri útbyggt infrakervið er frammanundan, størri eru vánirnar fyri, at íløga í at byggja út infrakervið hevur við sær búskaparligan vøkstur, serliga um talan er um batar, sum skapa nýggjar møguleikar – ikki bara batar á verandi kervi.
- Øki, ið fáa samband við eitt meginøki, mugu hava eyðsýndar menningarmøguleikar, um tað skal muna rætta vegin.
- Politiska skipanin skal vera væl ment, og minst eitt iðnaðarøki/siðvenja skal verða at byggja á, ella ein marknaðaður skal vera at kveikja vakstrarmøguleikarnar.

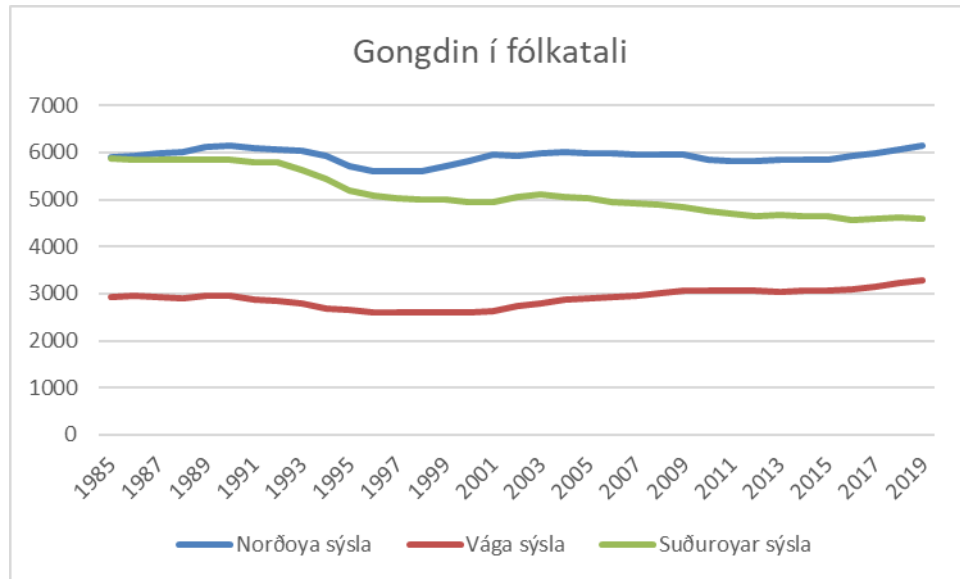
Allar hesar grundleggjandi fortreytir fyri búskaparvøkstri eru galdandi fyri Suðuroynna.

Niðanfyrir nerta vit við nakrar av avleiðingunum, sum ein undirsjóvartunnil kann hugsast at fara at hava á samfelagsligu viðurskiftini í Suðuroynni. Støðið verður í mestan mun tikið í greiningum og royndum í Norra, Grønlandi og Danmark – og skal tí takast við tí fyrivarni, at umstøðurnar har eru aðrar. Vit meta tó, at talan í høvuðsheitum er um somikið grundleggjandi viðurskifti, at sambæriligt er millum londini. Vit hava tó eisini í ávísan mun tosað við vinnulívsaktørar í Suðuroy at fáa okkum ábendingar um, hvørt úrslitini, sum útlendsku kanningarnar vísa, tykjast at kunna verða líknandi hjá okkum.

#### 3.1. Búseting

Tað er trupult at siga nakað eintýðugt um, hvussu fast samband við eitt meginøki ávirkar hugin at seta búgv og trivnaðin í útjaðara. Um vit hyggja eftir royndum aðrastaðni, er sera ymiskt, hvussu hevur gingist, og ilt er at síggja nakað greitt mynstur. Munur er á stuttskygdum og langskygdum ávirkanum, og munur er á, hvussu útgangsstøðið fyri vinnuligari menning og víðarimenning er, eins og munur er á politiskum miðsavnanandi ella miðfirrandi átøkum.

Hyggja vit eftir gongdini í fólkatálinum, til tess at fáa eina hóming av ávirkanini teir báðir undirsjóvartunlarnir, sum eru í Føroyum, hava haft á búseting í teimum økjunum, er myndin eisini ymisk.



Tunnilin undir Vestmannaund, sum bindur saman Vágoy og Streymoy, var liðugur í 2002. Hyggja vit eftir gongdini í fólkatalinum í Vágoy, síggja vit, at ein javnur vøxtur hevur verið síðani tunnilin kom.

Hyggja vit eftir Norðoyggjum, sum fingu fast undirsjóvar samband við meginøkið í 2006, síggja vit eina gongd, sum fylgir gongdini í landinum samanlagt. Fyrstu trý árin var so at siga eingin broyting, frá 2009-2015 minkaði fólkatalið, og tað er síðani vaksið nakað.

Í Suðuroynni síggja vit hinvegin eina støðuga minking øll árin.

Tá vit hava í huga, hvussu tepurt ferðasambandið um Suðuroyarfjørð er, eisini í mun til sjóvegis ferðasambandið sum var um Vestmannaund og Leirvíksfjørð, áðrenn undirsjóvartunlarnir har komu, og at royndirnar úr Norra vísa, at tað ikki eru smávegis ábøtur, men munandi broytingar (batar, sum skapa nýggjar møguleikar – ikki bara batar á verandi kervi), ið skulu til fyrri at hava við sær búskaparligan vøxtur, skuldu serstakliga góð útlit verið fyrri, at tunnilin undir Suðuroyarfirði fer at skapa væl betri líkindi fyrri munandi búskaparvøxtstri í Suðuroynni, enn tunlarnir undir Vestmannaundi og Leirvíksfirði hava skapt.

### 3.2. Trivnaður

Kanningar í Norra vísa, at trivnaðarkenslan økist, tá flutnings sambandið batnar. Fólk uppliva størri virkisfrælsi, og kenna seg ikki so avbyrgd frá restini av samfelagnum, sum áðrenn.



Tað sama kunnu vit hugsa okkum verður galdandi fyri suðuroyingar. Fyri tað fyrsta er sambandið um fjørðin við Smyrli bert 2-3 ferðir um dagin, og seinastu túrarnar úr meginøkinum eru millum klokkan 18.30 og 21.15. Tað ber tí illa til hjá suðuroyingum at taka lut í eitt nú mentanarligum og útbúgvingarligum virkseimi uttanfyri oynna, sum varðar út á kvøldið, uttan at liggja nátt. Harafturat skulu tey ofta sigla norður tíðliga um morgunin, og skulu tí javnan brúka besta partin av einum degi í bíðistøðu.

Hetta sama er galdandi fyri fólk, sum skulu til Suðuroyar úr miðstaðarøkinum. – Her liggur í roynd og veru so at siga altíð verri fyri, tí er virkseimið tíðliga um morgunin ella um kvøldið, noyðast tey at liggja nátt. Hetta er bæði galdandi fyri tey, sum eru í arbeiðsøringum, tey sum ynskja at taka lut í mentunartiltøkum í Suðuroy, og tey mongu, sum taka lut ífróttartiltøkum og -kappingum av ymiskum slag.

Verandi ferðasamband til og frá Suðuroynni elvir tí til, at sera nógv tíð fer til spillis. Fólk bíða ofta í rúma tíð undan fráferð – serliga túrar, har nógv ferðandi vanliga eru við, fyri at tryggja sær, at tey sleppa við. Teir gott og væl fyra tímarnir umborð fyri hvønn túr norður og suður eru sum oftast óvirkin tíð, eins og tíðin, ein brúkar eyka áðrenn og eftir at ørindini eru avgreidd, tí at fráferðirnar eru fáar, eisini er óproduktiv. – Sum dømi um, hvussu trupul verandi kor eru, kunnu vit nevna, at tann, sum hevur eini ørindi í Havn ein týsdag, noyðist at sigla av Krambatanga kl. 07.00, uttan mun til um viðkomandi skal vera í Havnini kl. 09.30 ella kl. 18.00. Og byrjar tiltakið fyrr enn kl. 09.30, ella endar tað seinni enn kl. 18.30, er neyðugt at liggja nátt í Havn. Er hinvegin talan um onkran norðanfjørðs, sum hevur ørindi í Suðuroynni ein týsdag, noyðist viðkomandi altíð at liggja nátt, uttan so at til ber at avgreiða ørindini eftir umleið einum hálvum tíma millum kl. 15 og 16.

Niðanfyri lýsa vit, hvønn týdning, avmarkandi ferðasambandið hevur fyri ymisk virkisøki, og hvussu fast undirsjóvarsamband kann hugsast at broyta støðuna.

### *3.3. Útbúgvingar*

Í Norra eru kanningar eisini gjørdar, ið vísa greiðan samanhag ímillum betri samferðslumøguleikar og økta skúlagongd.

Flestu meðal langar og langar útbúgvingar í Føroyum eru í Tórshavn. Tað ber ikki til at nema sær hesar, um ein býr í Suðuroynni, tí sambandið um fjørðin hóskar ikki til vanliga undirvísingartíð. suðuroyingar noyðast tí at flyta av oynni, skulu tey hava meðalhøga og høga útbúgving. Úrslitið

er, at fleiri velja heldur at flyta av landinum, tí kostnaðarstøðið at búgva ofta er lægri enn í Tórshavn, og flyta skulu tey kortini. Bar til at búgva í Suðuroy og fylgja undirvísing aðrastaðni í Føroyum, bøttist móguleikin hjá fleiri, og móguleiki varð hjá enn fleiri yvirhøvdur at taka stigið til víðari útbúgving.

Somuleiðis varð atkoman til útbúgvingarnar, ið eru í í Suðuroy, eisini betri hjá fólki búsitandi aðrastaðni í Føroyum, og hetta hevði bæði kunnað styrkt verandi útbúgvingartilboð í oynni, og skapt móguleikar fyri at onnur vórðu sett á stovn.

### *3.4. Starvsmóguleikar*

Móguleikin at flyta seg ímillum øki skapar ikki av sær sjálvum økt fólkkatal, ofta eru onnur atlit, t.d. bústaðarmóguleikar, velferðatænastur, trivnaðartilboð og starvsmóguleikar, sum hava størri týðning fyri, hvar ein velur at seta búgv. Vit kunnu tó siga, at sum útgangsstøði skapa móguleikar fyri at pendla ein størri arbeiðsmarknað og størri útboð av arbeiðsmegi. Og tað at tað ber til at búgva í einum øki í landinum og arbeiða í einum øðrum, gevur nýggjar móguleikar at velja sær bæði starvsleið og heimstað.

Móguleikin at effektivisera framleiðslur og umsiting – bæði hjá privatum og hjá almennu fyrisitingini, t.d. við at leggja eindir saman, gerst eisini betur – t.d. útbúgvingarstovnar, heilsuverk og almennir fyrisitingarstovnar. Hetta skapar tó ikki í sjálvum sær líkindi fyri vøkstri í Suðuroynni, og kann virka øvut, alt eftir hugburði og politikki.

Ein undirsjóvartunnil um Suðuroyarfjørð kann tí væl hugsast at geva suðuroyingum víðari móguleikar á arbeiðsmarknaðinum, men kann eisini bjóða verandi móguleikum í oynni av.

### *3.5. Vinnulívið*

Grønlandskar kanningar vísa greiðan samanhag ímillum vinnumenning og infrakervið, tí vinnulívið eftirspyr flutningstænastur – bæði í sambandi við tørvin á rávørum til framleiðslu, og tá vørunar skulu flytast á marknaðir. Infrakervið hevur tí stóra ávirkan á kappingarførið – bæði í mun til menning av framleiðslu, og í mun til flutningsútreiðslur, veitingartrygd og skjótleika í sambandi við atgongd til marknaðir.

Vit síggja tí, at fyrítøkur leggja seg har flutningsmøguleikarnir eru góðir, og har tænastr og arbeiðsmegi eru lættliga atkomilig.

Dansk Industri hevur eisini gjørt kanningar, ið vísa, at eitt útbyggt infrakervi minkar flutningsútreiðslurnar hjá vinnulívinum og styrkir kappingarførið, tí framleiðslan gerst bíligari. Lægri framleiðsluprísir fremja kappingarføri mótvegis fyrítøkum í øðrum londum og økja útflutningin. Hetta hevur við sær, at eftirspurningurin eftir arbeiðsmegi veksur, tí framleiðslan økist. Somuleiðis økir eitt væl útbyggt infrakervi útboðið av arbeiðsmegi, tí atkoman til arbeiðsplássini verður betur.

Vinnulívið í Suðuroy hevur verri atgongd til marknaðir enn restin av landinum. Fyri kappingarevnini hevur tað tí týðning, at Suðuroyggin fær betri og tryggari samband – bæði við meginøkið og við tí eisini út í heim. Hetta er galdandi fyri alt vinnulív í oynni.

Flestu samrøðurnar, sum vit hava gjørt við vinnulívsaktørar í Suðuroynni, vísa á trupulleikan við verri kappingarføri vegna høga flutningskostnaðin. Eitt annað, sum gongur aftur, er virðismissurin, sum stendst av sjálvari flutningstíðini – bíðitíðin áðrenn fráferð, siglitíðin, tíðin sum fer til at bíða eftir at sleppa suður aftur, umframt ólagaligheitin við, at bert ein ferja er, sum bert siglur fáar ferðir um dagin, og ikki tekur frakt við hvørja ferð.

Stjórin í Vágs Timburhandli sigur, at sjálvur flutningurin av vørum suður ikki er ein trupulleiki hjá teimum, men kostnaðurin er sera høgur og ein meinbogi fyri kappingarførið. Afturat flutningskostnaðinum eru nógvir óvirknir tímar umborð, og heilir dagar fara óynsktir og óproduktivir norðanfyri. Tí er eisini trupult hjá einum virki í Suðuroynni at fáa partar av marknaðinum norðanfjørðs. Ein undirsjóvartunnil hevði spart vinnulívinum nógvan pening, og latið upp fyri einum størri marknaði. Tá hevði kappingarførið hjá virkjunum í Suðuroy batnað munandi.

Vágs Timburhandil hevur eisini nógv amboð, sum kundu verið brúkt í vinnuni aðrastaðni í Føroyum, men sum er letur tað seg illa gera, tí ov stórar útreiðslur til flutning og lönir fyri bíðitíð eru tengdar at hesum. Kostnaðarmikil amboð standa tí óvirkin, tá einki arbeiði er til tey í Suðuroynni.

Tað eru eisini nógvur útreiðslur í samband við at reka eina fyrítøku, har fast samband ikki er. Til dømis um ein bilur skal til eftirlit ella á verkstað, skal gjaldast eyka fyri flutning báðar vegir – tað er bæði trupult at leggja til rættis og ein stór eykaútreiðsla.

Stjórin í Glasstovuni á Tvøroyri sigur, at tað kann vera sera møtимикиð at bíða eftir vørum, serstakliga um tey ótilætlað koma í støður, har teimum vantar okkurt serstakt. Tað er dýrari at fáa vørum til Suðuroynna og krevur góða logistiska tilrættarlegging, um tað ikki skal verða uppafur dýrari, um tey t.d. bíleggja við skundflutningi ella talan er um smáar nøgdir. Tað er meira enn so komið fyri, at frystivørum eru tíðnaðar, tí tær koma suður um kvøldið aftaná afturlatingartíð, og tí standa ov leingi áðrenn tær koma í frystiskáp aftur.

Umboð hjá PH heilsølu vátta, at tað verður nógv lættari at tilrættarleggja vøruflutning, um fast samband verður til Suðuroynna. Frekvensurin verður øðrvísi, og tað fer at bera til at fullnýta orkuna, og við tí lækka kostnaðin.

Byggifyritøkan SH Bygg úr Hvalba, noyðist at tilrættarleggja arbeiðið ógvuliga neyvt fyri at fáa sum mest nytta burtur úr. Um tey t.d. skulu leiga ein kranabilarm til okkurt eina løtu, so noyðast tey at leiga hann í hvussu so er ein heilan dag. Afturat tí kemur kostnaðurin á 800 kr. fyri at fáa kranabilin suður við Smyrli, tímarnir førarin skal hava at flyta bilin aftur og fram, har í øllum førum teir gott og væl 4 tímarnir umborð eru púra óvirknir. Ein Suðuroyartunnil hevði gjørt framleiðsluna hjá eini byggifyritøku sum SH Bygg munandi kostnaðarminni, og við tí bøtt um kappingarførið, umframt at gera atgongdina til marknaðir norðanfyri væl betri.

Størstu flutningstrupulleikarnir síggja vit tó helst innan fiskivinnuúðnaðin í Suðuroy. Bæði Delta og TG í Hvalba eru púra tengd at flutningi við Smyrli, bæði av at fáa rávørum suður at virka, og at flyta lidnu vøruna norður aftur at flyta víðari til marknaðir uttanlands. Um fiskurin verður avreiddur í Tórshavn mánadag, hava tey ikki fiskin fyrr enn týsdag, og fríggjadag ber ikki til at keypa fisk, tí tá verður frakt ikki tikin við suður. Virkini noyðast tí at leggja seg eftir rávørum, sum eru fingnar lokalt ella frystar.

Kostnaðurin at flyta trailerar er høgur, og flutningsstuðulin er støðugt lækkaður. Afturat kostnaðinum at flyta fiskin, kostar at flyta salt og aðrar vørum tengdar at framleiðsluni suður, umframt kostnaður av at hava fólk at liggja nátt. Við fóstum sambandi kundi bilur koyrt suður um kvøldið úr Havn, lastað av og verið klárur aftur sama kvøld í Havn.

Sum dømini vísa, er tí stórir tørvur á, at Suðuroyggin fær betri, javnari og tryggari samband við meginøkið, skal vinnan mennast og ónýttir menningarmøguleikar troytast.

### *3.6. Ferðavinna*

Ein undirsjóvartunnil fer at broyta móguleikan fyri ferðavinnu. Ein betri, javnari og tryggari atkoma fer at økja um móguleikan hjá útlenskum ferðafólki, sum eru í Føroyum stutt tíðarskeið, eisini at vitja Suðuroynna. Fleiri ferðafólk ið vitja oynna, fleiri tilboð kunnu væntast at verða. – Aðrastaðni síggja vit serliga, at kaffistovur, matstøð, mentanartilboð og upplivingar í náttúru økjast so hvørt, sum ferðafólkastreymurin veksur. Hetta er alt við til at økja um trivnaðin hjá teimum, sum búgva í Suðuroy, bæði tí tað skapar virksemlu, men eisini tí tað verða fleiri lokal frítíðartilboð.

Hinvegin fer fast samband við meginøkið at broyta fatanina av Suðuroynni sum ferðamál. Suðuroyggin verður ikki eins eksotisk, sum hon er nú, hon liggur burturfrá restina av landinum við einum longum siglitúri ímillum. Kenslan av at ferðast langt hvørvur eitt vet – kanska serliga hjá føroyingum verða ferðamálini í Suðuroynni tá meira lík teimum í øðrum føroyskum bygdam. Áneyðir verða tí at leggja størri áherðslu á at marknaðarføra tað serstaka, tað sum er øðrvísi.

### *3.7. Vørur og tænastur*

Atkoman til handilsmarknaðin í miðstaðnum verður munandi betri við føstum sambandi, og útboðið til tey sum búgva í Suðuroynni tí eisini størri. Hetta fer at seta krøv til lokalar veitarar, men eisini at geva lokalum móguleikar á marknaðum uttanfyri Suðuroynna. Sum stjórin í Vágs Timburhandil tekur til: “Vit eru sera vard, tí øll her suðuri keypa lokalt, tí tað er so trupult at keypa úr Havn, t.d. um okkurt skal býtast um, ella um vørur skulu latast aftur. Men av somu orsök er eisini ov trupult hjá okkum at fáa partar av marknaði norðanfjørðs – tað er alt ov dýrt at gjalda fyri at flyta arbeidsfólk um fjørðin í ein heilan arbeidssdag. Við einum tunli vildu vit spart nógvan pening fyri flutning og fingið atgongd til størri marknað, tí tá høvdu vit verið kappingarførir”

Ein undirsjóvartunnil um Suðuroyarfjørð kann tí bæði hugsast at geva suðuroyingum betri atgongd til onnur handilsøki í landinum, at geva handlum og fyrirkomulag í Suðuroynni ein størri marknað, men fer sannlíkt eisini at bjóða verandi móguleikum í oynni av.

### *3.8. Heilsutænastur*

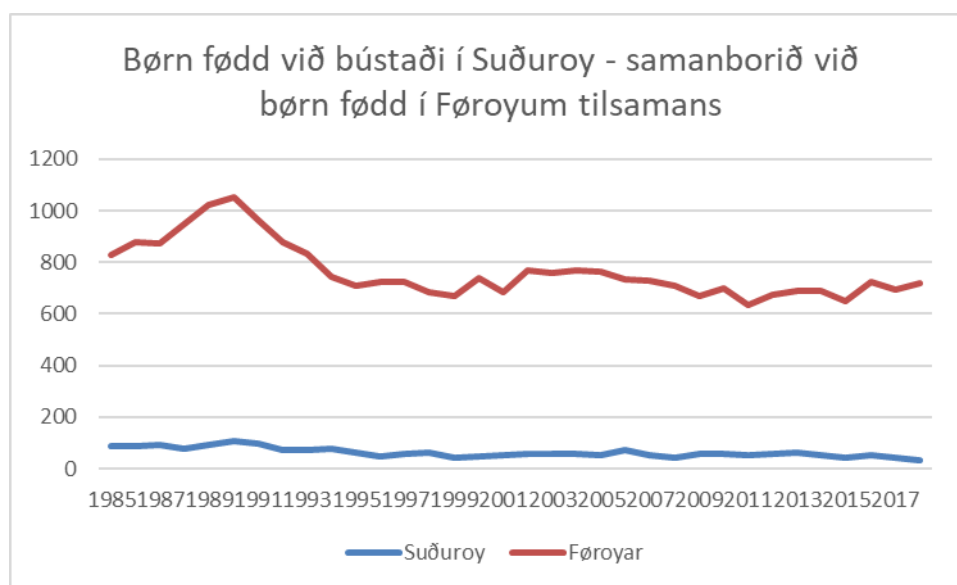
Heilsutænastur eru ein inngrógvinn partur av vælferðasamfelagnum og ein týðandi táttur, tá fólk velja sær bústað. Við einum undirsjóvartunli til Suðuroynna verður tí talan um beinleiðis ágóðar, sum fara at merkjast í teirri løtu fasta sambandið er veruleiki.

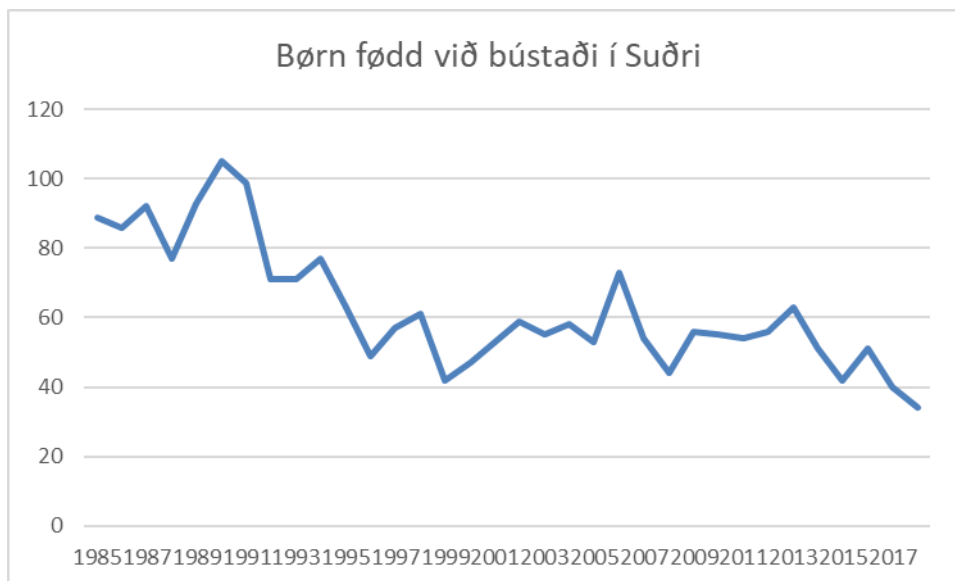
Støðan í dag er á fleiri økjum serstakliga óhøglig fyri fólk búsitandi í Suðuroy. T.d. skulu fólk, ofta illa sjúk, javnan – onkur fleiri ferðir um vikuna – til Landssjúkrahúsið til kanningar ella

viðgerðar, og tey brúka ofta í minsta lagi heilar dagar, viðhvørt meira enn tað, hvørja ferð. Fólk við varandi sjúkum, sum ikki kunnu viðgerast á Suðuroyar sjúkrahúsi, leggja heilar arbeiðsdagar niður hvørja viku fyri at fáa neyðuga viðgerð – ella tey velja av somu orsök viðgerðir frá. – Og eru fólk óhjálpin, skulu avvarðandi ella røktarstarvsfólk nýta eins nógva tíð til flutning saman við teimum.

Lagt verður soleiðis til rættis, at børn verða ikki fødd á Suðuroyar sjúkrahúsi í dag. Barnakonur skulu tí til Havnar at bíða 14 dagar áðrenn tær eru komnar á tíð, og ganga tær yvir tíðina, verður tíðin heimanífrá ofta væl longri. Hetta er bæði hart og kostnaðarmikið fyri familjurnar. – Serliga tær familjur, sum hava børn frammanundan.

Talið á børnum fødd og búsitandi í Suðuroy er nógv minkað seinastu árin – eisini í mun til fallið, sum annars hevur verið í restini av landinum. Og hækkaða burðartalið, sum hevur verið síðani 2015, sæst ikki aftur í Suðuroy. Frágreiðingin er helst fleirtýdd, størsti parturin skyldast helst fallandi talið av ungum í burðarførum aldri, men truplu umstøðurnar kunnu eisini hugsast at hava sína orsök, tó at hetta eigur at kannast nærri, fyri at kunna verða sagt við vissu, t.d. um burðartítleikin er ein annar í Suðuroy enn í restina av landinum.





Í Suðuroy er eitt væl útbygt sjúkrahús við dugnaligum heilsustarvsfólki, tó at langt frá øll serøki eru nøktað. Á sjúkrahúsinum eru í dag nøkur serøki, sum veita viðgerðir og røkt til allar føroyingar, umframt at sjúkrahúsið er bráðfeingis móttøka í Suðuroynni, og veitir sjúkrarøkt til fólk búsitandi í Suðuroy, sum hava fingið viðgerð á øðrum sjúkrahúsum í Føroyum og uttanlands.

Hjá summum uttanfyri Suðuroynna tykist trupult at brúka viðgerðarmøguleikar á Suðuroyar sjúkrahúsi, tí ferðatíðin er so long, og fráferðirnar fáar. Hetta ger, at ónýttur kapasitetur er í heilsuverkinum. Við føstum sambandi fer at bera til at gagnnýta hesar umstøður betur øllum landinum at gagni, og móguleikin at samskipa millum sjúkrahúsini í Føroyum verður munandi betur.

## 4. Ferðslumetingar

Landsverk hevur gjørt nakrar innleiðandi ferðslumetingar fyri ferðsluna í Suðuroyartunlinum. Metingarnar eru gjørdar í einum ferðslumodelli, sum eitt nú eisini varð nýtt til at rokna ferðsluna í Norðoyatunlinum, Eysturoyartunlinum og Sandoyartunlinum. Hesar metingar siga, at eini 1600 bilar (800 bilar hvønn vegin), harav eini 9% eru størri akfør, fara at koyra gjøgnum tunnulin um dagin í miðal í 2030. Ferðslumetingin byggir á dagsins prísir á verandi farleið um Suðuroyarfjørð. Tá arbeitt verður víðari við verkætlanini, verður mælt til at gera neyvari metingar og framrokningar av ferðsluni í Suðuroyartunlinum.

## 5. Fíggjarviðurskipti og skipan av verkætlanini

Íløgan í ein Suðuroyartunnil minnir á mangan hátt um íløguna í Eystur- og Sandoyartunnilin. Tó verður íløgan helst eitt vet størri. Tí er tað eins og við Eystur- og Sandoyartunnilinum sera umráðandi at greina og avmarka váðarnar niður á eitt nøktandi støði fyri føroyska samfelagið.

### 5.1. Nær er rætta lótan at fara undir eina so stóra verkætlan sum Suðuroyartunnilin.

Av tí at verkætlanin at byggja ein Suðuroyartunnil er so stór, er eisini neyðugt at síggja Suðuroyartunnilin í mun til eina aðra stóra almenna verkætlan, nevniliga byggingina av Eystur- og Sandoyartunnilinum, har landið hevur stórar fíggjarligar skyldur, sum eigari av P/F Eystur- og Sandoyartunnilinum.

Arbeiðið at byggja Eystur- og Sandoyartunnilin byrjaði í 2016, eftir drúgvar fyrireikingar. Kostnaðurin at byggja Eystur- og Sandoyartunnilin er mettur til 2,6 mia. krónur. Tá farið var undir verkætlanina í 2016, átók P/F Eystur- og Sandoyartunnilar sær ovurstórar fíggjarligar skyldur, fyri at gjøgnumføra hesa stóru verkætlan. Fyri at fáa fíggjina til vega, til ein skilagóðan kostnað, veitti landsstýri eina sokallaða “minstu ferðslutrygd”, sum skal tryggja at felagið er ført fyri at halda sínar fíggjarligu skyldur, um so er, at ferðslan gjøgnum tunlarnar og harvið inntøkurnar verða lægri enn mett ella í ringasta føri, at boringin av Eysturoyartunnilin steðgaði upp, orsaka av jarðfrøðiligum avbjóðingum, eftir at stórar upphæddir vóru nýttar til boringina.

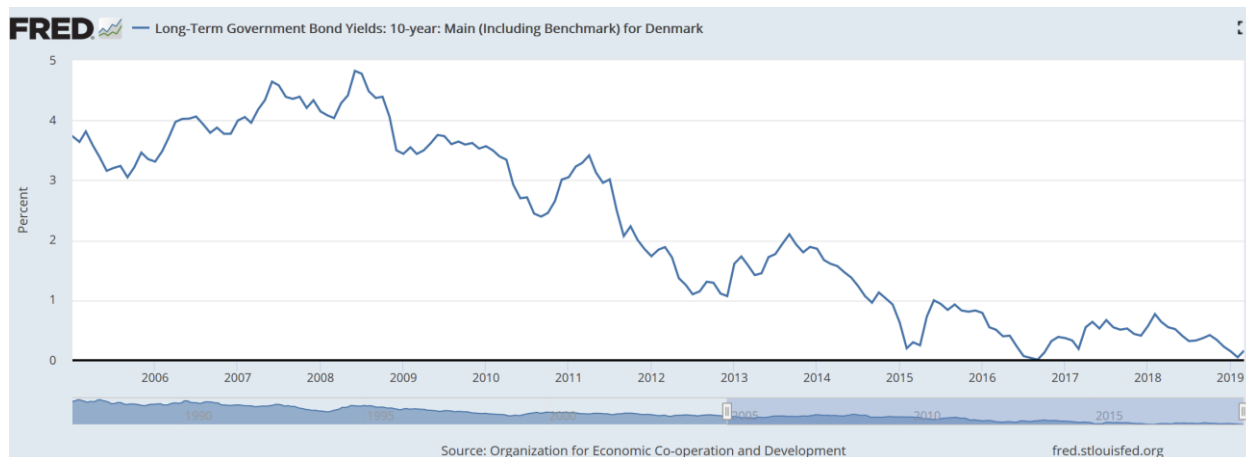
Í samband við fyrireikingarnar av Eystur- og Sandoyartunnilinum var mett um størstu váðarnar í verkætlanini. Komið var fram til at m.a. vóru hesir váðarnir mettir sum sera týðandi:

- Vandin fyri rentuhækkingum, orsaka av stóru lánsbyrðuni á kr. 2,6. mia.
- Jarðfrøðiligir váðar í samband við boringina av Eysturoyartunnilinum.
- Ov bjartskygdar inntøku metingar.

### 5.2. Vandin fyri rentuhækkingum:

Rentan kann hækka og lækka nógv yvir tíð, sum myndin niðanfyrir vísir. Um rentan hækkar 1%, merkir hetta hægri rentuútreiðslur á 26 mió. um árið við verandi skuld í Eystur- og Sandoyartunnilinum. Hetta svarar til inntøkuna frá umleið 1.000 persónbilum um dagin ella um 20% av mettu dagligu inntøkuni. Tí vil ein rentuhækking á 4-5% taka fíggjarliga grundarlagið undan verkætlanini.





Í samband við lántøkuna til byggingina av Eystur- og Sandoyartunlinum, var avgjørt at taka eitt lán við fastari rentu, fyri at avmarka rentuváðan. Rentan er avtala føst, fram til tunlarnir væntandi eru afturgoldnir í 2040, tó er møguligt at umleggja fíggingina, um hetta hevur við sær fyrimunir.

Av tí at íløgan í ein Suðuroyartunnil er nakað størri enn í Eystur- og Sandoyartunnilin er rentan eisini ein týðandi váði í hesi verkætlanini. Tí er helst skilagott at læsa rentuna fasta eins og í fíggingini av Eystur- og Sandoyartunlinum, soleiðis at rentuútreiðslurnar eru kendar, áðrenn byrja verður uppá verkætlanina.

### 5.3. Jarðfrøðiligir váðar:

Í samband við bygging av undirsjóvartunlum er jarðfrøðin ein týðandi váði. Hóast vit í Føroyum hava góðar royndir við at byggja undirsjóvartunlar, kunna verða óvæntað neilig jarðfrøðilig viðurskiftir, sum kunna hava við sær sera týðandi fíggjarligar avleiðingar. Eitt er at tunnilin verður munandi dýrari enn mett, og í ringasta føri at tunnilin ikki kann gerst liðugur. Tá verða í ringasta føri ongur inntøkur at gjalda skuldina aftur við. Fyri verkætlanina Eystur- og Sandoyartunnilin er mest týðandi jarðfrøðiligi váðin burtur, nú Eysturoyartunnilin er skotin ígjøgnum, tí inntøkan frá ferðsluni í hesum tunlinum í mestan mun, fíggjar afturgjaldingina av báðum tunlunum. Tí var tað eisini ein treyt, fyri at byrja uppá Sandoyartunnilin, at Eysturoyartunnilin var liðugt sprongdur.

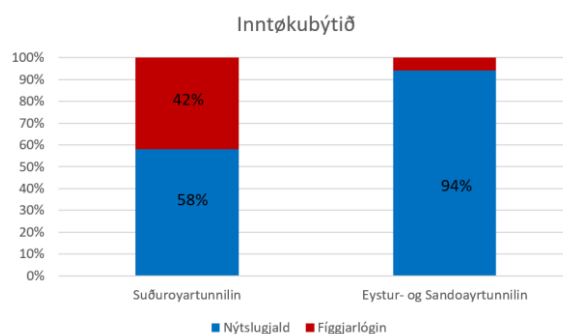
Um byrjast skal at bora Suðuroyartunnilin, er tað ein fyritreyt at Sandoyartunnilin er liðugt sprongdur, tá ferðslan so ella so skal gjøgnum henda tunnilin, fyri at kunna brúka Suðuroyartunnilin. Sandoyartunnilin er væntandi liðugt boraður í 2021/22. Hartil er sjálvandi jarðfrøðiligi vandin við boringini av sjálvum Suðroyartunlinum. Hetta verður umrøtt aðrastaðnis.

#### 5.4. Ov bjartskygdar inntøku metingar

Tá farið verður undir at fyrireika eina íløgu, sum skal fíggjast við brúkaragjaldi, verða metingar gjørdar av hvussu stórar inntøkurnar verða. Hesar metingar eru tengdar av teimum fyrirtreytum, sum tær byggja á. Í samband við t.d. Eystur- og Sandoyartunnilin er mett um, hvussu nógvir persón- og lastbilar fara at brúka tunnilin, við ymiskum prísnum fyri at koyra í gjøgnum (sí aðrastaðni um ferðsluframrokningar). Av tí at hetta eru metingar, er tað ein óvissa um hesar metingar fara at halda, ella um tær eru ov bjartskygdar.

Íløgan í Eystur- og Sandoyartunnilin er ein so stór íløga fyri Føroyar, at tað er ikki ráðiligt at fara undir enn eina slíka verkætlan (Suðuroyartunnilin), fyrr enn greiða er fingin á, um inntøkumetingarnar fyri Eysturoyartunnilin fara at halda. Eysturoyartunnilin letur væntandi upp fyri ferðslu í desember 2020. Umleið 1-2 ár eftir hetta fæst ein munandi betur ábending um hvørt ferðslumetingarnar fara at halda, soleiðis at landskassaveðhaldið fyri minstu ferðslu inntøkuna ikki verður effektivt. Hetta átti at verið greitt eftir ár 2022.

Í samband við inntøkumetingarnar fyri Suðuroyartunnilin, er váðin í samband við inntøkumetingarnar ikki eins stórir, sum fyri Eystur- og Sandoyartunnilin. Orsøkin er, sum talvan niðanfyrir vísir, at Eystur- og Sandoyartunnilin er so gott sum, einans fíggjaður við brúkaragjaldi, meðan umleið 42% av Suðuroyartunlinum, verður fíggjaður við verandi fígging á fíggjarlógini til Suðuroyarleiðina. Hetta eftir at Smyril er lagdur. Hesar inntøkur hjá Suðuroyartunlinum eru kendar, og eingin váði er tengdur at teimum.



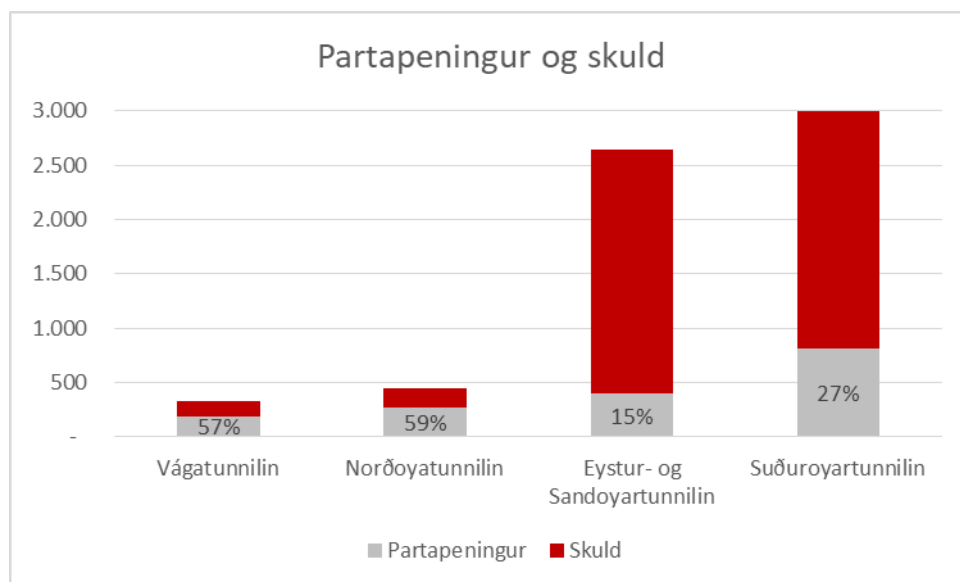
#### 5.5. Alment partafelag:

Í samband við byggingina av hinum undirsjóvartunlunum, hava myndugleikarnir valt at stovna almenn partafeløg, at standa fyri fyrireiking, bygging og rakstri av tunlunum. Eitt fyri

Vágatunnilin, eitt fyri Norðoyatunnilin og eitt felag, sum eigur bæði Eystur- og Sandoyartunnilin. Harafturat hava feløgini sjálvi staðið fyri at útvega fígging, út yvir partapeningin, fyri at fullføra verkætlanina. Hesin leistur hevur víst seg at rigga sera væl. Tí er tað, sum so eingin orsök til at gera annað hvat hesum viðvíkur, enn at stovna eitt alment partafelag P/F Suðuroyartunnilin. Hetta felag skal so hava til uppgávu at fyrireika, byggja og reka Suðuroyartunnilin, umframt at fáa til vega fremmandu fíggingina til verkætlanina. Hetta tó í tøttum samstarvi við myndugleikarnar fyri at fáa fígga verkætlanina til ein so lágan fíggjarkostnað sum gjørligt.

### 5.6. Samhaldsføst fígging eisini ein fyritreyt eins og Vága- og Norðoyatunlinum

Tá undirsjóvartunlar eru bygdar í Føroyum, hevur leisturin verið partvís samhaldsføst fígging og partvíst brúkara goldin fígging. Talvan niðanfyri vísur samhaldsfasta partin av fíggingini. Í hesum føri partapeningin, sum landsstýri hevur skotið inn í feløgini, í mun til samlaðu íløguna. Sum talvan vísur, var omanfyri helmingurin í Vága- og Norðoyatunlinum samhaldsføst fígging. Í Eystur- og Sandoyartunlinum, er partapeningurin bert 15% av samlaðu íløguni. Eysturoyartunnilin er mettur at verða so fíggarliga burðardyggur, í sær sjálvum, at við bert 15% í partapeningi av samlaðu íløguni fyri báðar tunlarnar, klárar hann eisini at fígga Sandoyartunnilin.



Suðuroyartunnilin er, eins og tá farið var undir Vágatunnilin, Norðoyartunnilin og Sandoyartunnilin, ikki fíggarliga burðardyggur. Spurningurin er tí, hvussu stórir partur skal koma frá tí almenna og hvussu stórir partur kann fíggjast við tunnilsgjaldi. Um íløgna í ein

“nýggjan” Smyril í staðin verður skotin inn sum partapeningur, svarar tað til, at 27% av verkætlanini verður goldin sum partapeningur. Hetta er munandi minni enn tað, sum var goldið inn til Vága- og Norðoyartunnilin sæð í mun til samlaðu verkætlanina.

### *5.7. Fígging frá hinum undirsjóvartunlunum*

Suðuroyartunnilin verður óiva størsta einstaka íløgan hjá landskassanum til dags dato. Fyri at avmarka váðan hjá landskassanum, er ein møguleiki, at gagnnýta virðini í hinum undirsjóvartunlunum, og lata teir verða við til at fíggja Suðuroyartunnilin. Hetta er tó ein politiskur spurningur, men helst ikki eitt krav, fyri at byggja Suðuroyartunnilin men kann føra til at fíggjarkostnaðurin kann lækkast.

Um politisk semja fæst um, at verandi undirsjóvartunlarnir skulu verða við til at fíggja ein møguligan Suðuroyartunnil, kann hetta gerst, við at stovna eitt sokallað “holding” felag, sum eigur øll tunnilsfeløgini. Síðan gjalda tey vinningsbýtið upp til holdingfelagið av einum møguligum yvirskotið, sum so annaðhvørt lænir felagnum, sum eigur og rekur Suðuroyartunnilin pening, til at rinda sínar skyldur ella til at hækka partapeningin í P/F Suðuroyartunnilin. Á hendan hátt verður fíggjarliga haldførið hjá Suðuroyartunlinum munandi styrkt.

### *5.8. Framhaldandi fígging av suðuroyarleiðini yvir fíggjarlógina*

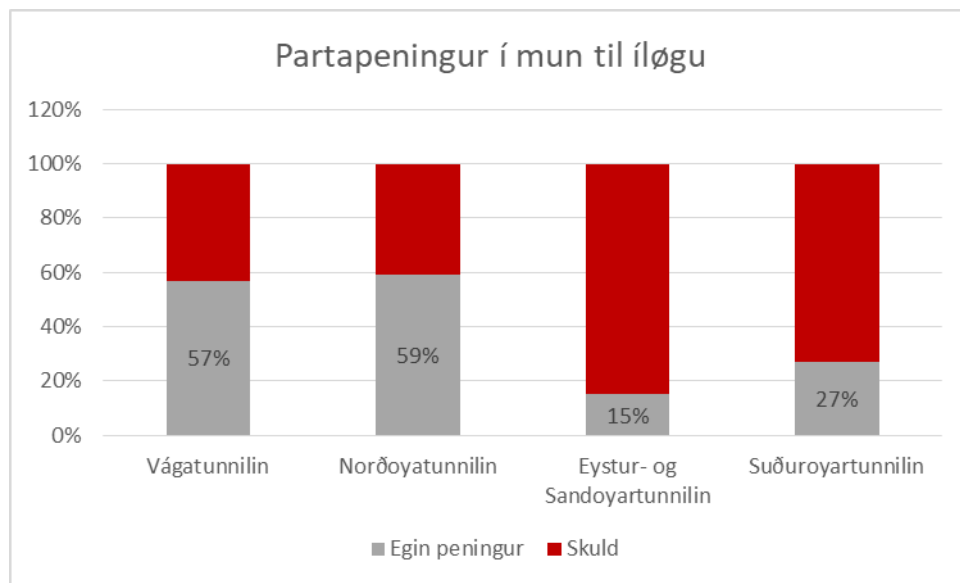
Í dag verður Suðuroyarleiðin partvís fíggjað yvir fíggjarlógina. Hin parturin kemur frá brúkaragjaldi við Smyrli. Á fíggjarlógini verða í miðal latnar einar 75 mió. sum rakstrar stuðul og stuðul til klassing, sum er annað hvørt ár. Um hesin stuðul heldur á, eftir at Smyril er lagdur og Suðuroyartunnilin er latin upp fyri ferðslu, kann hann verða ein sera týðandi partur av fígggingini av Suðuroyartunlinum. Hetta ger samstundis, at fíggjarlógin ikki ávirkast av einum føstum sambandi til Suðuroynna.

### *5.9. Íløgan í nýggjan Smyril í Suðuroyartunnilin*

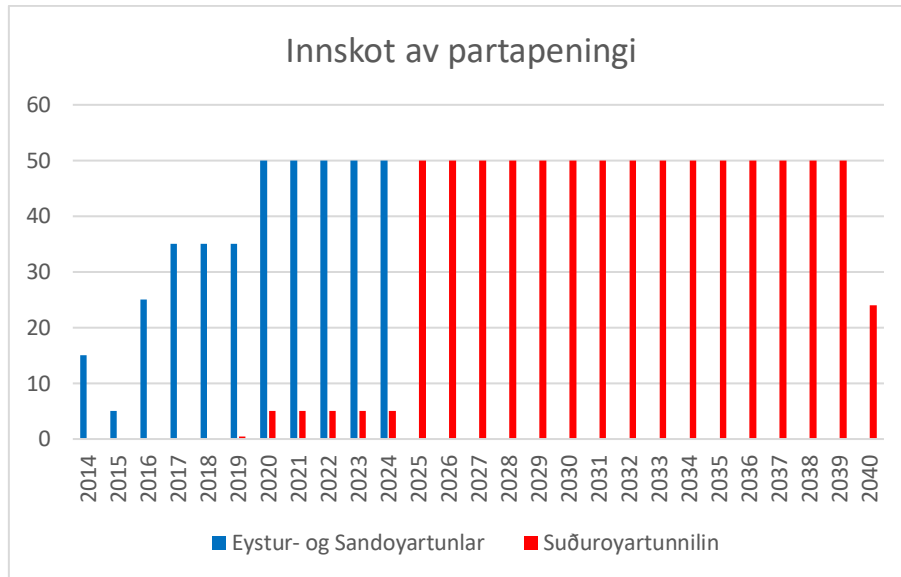
Smyril, sum siglir um Suðuroyarfjørð í dag, bleiv latin Strandferðsluni í 2005 og verður sostatt 25 ár í 2030, tá ein møguligur Suðuroyartunnil í fyrsta lagi verður liðugur. Tá hevur skipið sæð sínar bestu dagar. Hetta saman við at krøvini frá ferðafólki til komfort og trygd, saman við altjóða krøvum gera, at skipið ikki verður tíðarhóskandi. Ein íløga í ein nýggjan tíðarhóskandi Smyril, er mett til, í dagsins peningi, ikki at verða undir 800 mió. kr. Um hesin peningur, í staðin verður skotin inn í verkætlanina, sum partapeningur, svarar hetta til ein partapening á 27% og

lættir munandi um skuldarbyrðuna hjá felagnum, samstundis sum fast samband til Suðuroynna ikki krevur størri íløgu yvir fíggjarlógina, enn hon sum skuldi verið gjørd kortini.

Niðanfyrri sæst, hvat landi hefur skotið inn í tær ymisku tunnilsverkætlanirnar, sum forútgoldið tunnillsgjald, um ein kann siga so, í mun til samlaða kostnaðin av verkætlanini og hvat landi kemur at skjóta inn í Suðuroyartunnilin um íløgna í “nýggjan” Smyril verður koyrd í fasta sambandi til Suðuroynna.



Myndin niðanfyrri vísir árliga inngjaldi á fíggjarlógini í P/F Eystur- og Sandoyartunnilin frá 2014-2024. Um hildið verður á við sama árliga inngjaldi eftir 2024, sum fyrri árin 2020-2024, svarandi til íløgna í ein nýggjan Smyril, verður sami tøki peningur á fíggjarlógini, sum fyrri árin 2020-2024 til rakstur og aðrar íløgur hjá landinum.



### 5.10 Lánsfíggingin

Suðuroyartunnilin er ein so mikið stór íløga, at hon neyvan kann fíggjast um fíggjarlógina øll sum hon er. Hetta er óivað heldur ikki skilagott, tá talan er um eina íløgu í undirstøðukervi, sum hevur eina livitíð á 50-100 ár. Tí er skilabest við langtíðar lántøku, fyri at gjøgnumføra íløguna. Orsakað av støddini á verkætlanini, er ikki møguligt at fíggja íløguna á føroyska lánsmarknaðinum einsamalt, men føroyskir fíggjarstovnar kunna verða við eins og við Eystur- og Sandoyartunlinum. Við eini so stórari verkætlan, av hesum slagnum, slepst neyvan undan einum landskassaveðhaldi, av einum ella øðrum slag. Hetta er at meta sum ein fyritleygt fyri verkætlanini. Í samband við Eystur- og Sandoyartunnilin veitti landi eina inntøkuþrygd (minstuferðslutrygd), soleiðis at felagið til eina og hvørja tíð kann halda sínar fíggjarligu skyldur. Henda trygdin, hóast verkætlanin er stór og stór lán vóru tikin, ávirkaði tað ikki kreditmetingina av Føroya Landsstýri sum lántakara. Ratingin frá Moody's var óbroytt.

### 5.11. Ymiskir hættir eru at fíggja íløguna.

#### 5.11.1. Landskassin tekur lán við landskassa veðhaldi

Bíligast er helst, at landið tekur lán til verkætlanina og so lænir peningin víðari til felagið, sum skal fyrireika, byggja og reka Suðuroyartunnilin. Við slíkari fígging veðheldur landskassin 100% fyri verkætlanini. Spurningurin er um ein slík fígging kemur at ávirka ratingina av landskassa skuldini. Hetta er torført at meta um, men við at uppbyggja ein væl grundaða verkætlan og eitt har

tilhoyrandi fíggingarmodel, átti verið móguligt at haft eina óbroytta “rating”. Fíggingin av Eystur- og Sandoyartunlinum hevur higartil ikki ávirka “ratingina” av landskassa skuldini.

#### *5.11.2. Felagið tekur lán við inntøku tryggd*

Undir hesum leisti, veðheldur landskassin ikki 100% undir vanligum umstøðum, men tryggjar tí árligu lánsupphæddini, sum fellur til gjaldingar. Lánið fellur ikki til gjaldingar undir einum. Við hesum leisti, tryggjar landskassin teimum, ið lána pening til verkætlanina, at teir fáa árligu lámsgjöldini, umframt rentur til tíðina. Hesin leistur bleiv nýttur til at fígga Eystur- og Sandoyartunnilin.

Aðrir mátar eru eisini at fígga tunnilin. Ein kann verða at lata privat gera og reka tunnilin, við almennum stuðli. Hetta er tó ikki tað sum liggur fyrst fyri, av tí at vit í Føroyum hava góðar royndir við at lata almenn átt partafeløg standa fyri bygging og rakstri av undirsjóvar tunlum.

Fyri báðar fíggingarmøguleikar er helst skilagott, at velja eina fasta rentu eitt langt tíðarskeið til skuldin er vorðin somikið lág, at ein rentuhækking ikki hevur týðandi ávirkan á haldfærið í verkætlanini.

## 6. Linjuføringar

Ein Suðuroyartunnil er ein sera stór verkætlan í føroyskum høpi, og tí er týðningarmikið, at allir móguleikar verða mettir út frá teimum fyrirtreytum, sum eru avgerandi fyri, hvussu ætlanin kann gjøgnumførast.

Avbjóðingar í hesum sambandi eru millum annað

- Møguligar linjuføringar
- Jarðfrøði
- Trygd
- Fígging
- Umhvørvisatlit

Í hesum partinum eru møguligar linjuføringar umrøddar, meðan hini viðurskiftini eru viðgjørd í øðrum pørtum.

Arbeidsbólkurin hevur við útgangsstøði í arbeidssetninginum bert hugt eftir tunnilsloysnum.

Sambært norsku tunnilsnormunum, sum hava verið brúktir í Føroyum ísv undirsjóvartunlar, skulu tunlar longri enn 10 km metast um í hvørjum einstøkum føri ísv trygd.

Sum viðgjørt undir pørtunum um fígging og kostnaðarmeting er avmarkað, hvør loysn letur seg gera fíggarliga, og ein loysn við tveimum tunnilsrørum tykist ikki realistisk fíggarliga, sum støðan er, hóast hendan loysn hevði verið betri fyri trygdina. Avbjóðingin er tí at fáa trygdarstöðið á tunlinum á eitt nøktandi støðið uttan at tað er neyðugt við tveimum tunnilsrørum.

Innleiðandi er hugt eftir móguleikunum fyri tunnilslinjum, sum so mugu vigast í mun til omanfyri nevndu avbjóðingar.

Av tí, at tunnilin er so langur, og at undirsjóvartunlar eru væl dýrari enn vegir og tunlar á landi, er tikið støði í, at allar linjuføringar byrja í Sandvík. Hetta merkir so eisini, at ein Sandvíkartunnil og umkoyringarvegur í Hvalba, eru neyðugar verkætlanir at fremja, áðrenn ein Suðuroyartunnil letur upp fyri ferðslu. Tað er ikki ósannlíkt, at undirsjóvartunnilin kann stytast nakað, við at



arbeiða meira við loysnini í Sandvík, og tað eigur at vera kannað, um tunnilin kann koma upp eystan fyri bygdina, við einum umkoyringarvegi um bygdina.

Á Sandoyinni eru fleiri móguleikar innleiðandi mettir um:

0. Inntak norðanfyri Sands bygd og tunnil umvegis Skúvoy.
1. Inntak norðanfyri brattlendið áðrenn Skarvanes
2. Inntak sunnanfyri brattlendið áðrenn Skarvanes. Stuttur landtunnil innum brattlendið
3. Inntak norðanfyri Sands bygd
4. Inntak í Dali

Loysnirnar 1,2 og 3 kunnu fremjast við bjargingartunli upp til Skúvoy, um tað verður mett sum ein fyrimunur í mun til trygdina í eini seinni váðameting.

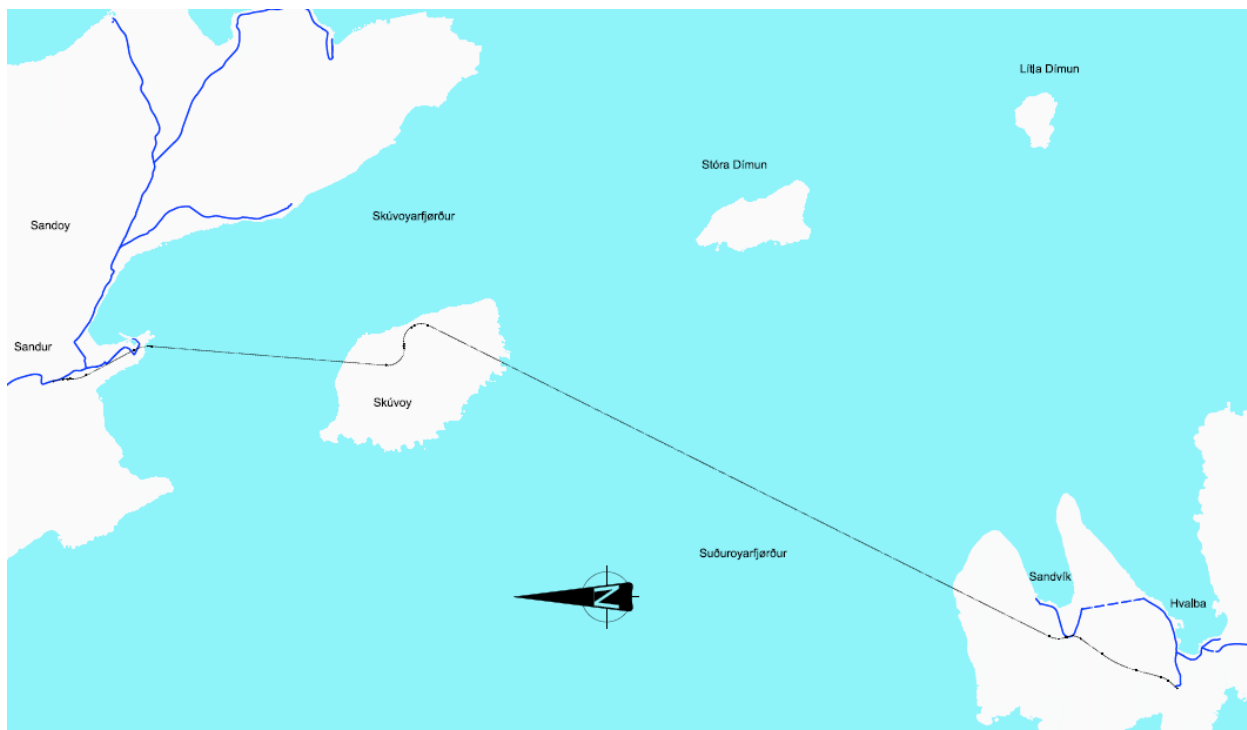
### 6.0 Loysn við inntaki norðanfyri Sands Bygd og tunnil umvegis Skúvoy.

Hendan linjan er tann sama, sum er skotin upp í samferðsluætlanini 2018-2030 frá Landsverki. Inntakið á Sandoyinni er uml. í grótbrotinum norðanfyri Sands bygd, og tunnilin verður lagdur umvegis Skúvoy til Sandvíkar. Tunnilin er á veg til og frá Skúvoyar bygd lagdur við tveimum rímiliga krøppum horisontalbogum. Vegurin í Skúvoy er mettur at vera o.u. 300 - 400 m langur. Um norsku vegareglurnar skulu fylgjast ísv íbinding til Skúvoy, verður væntandi neyðugt at skelta ferðina niður ísv at skula upp í Skúvoy.

Samlaða tunnisløngdin er 26,1 km har norðari parturin er uml. 9 km og sunnari parturin er uml. 17,1 km.

Talan verður um tveir langar undirsjóvartunlar, sum hvør sær tó eru styttri enn ein beinleiðis tunnil, og tunnilin skal ikki gjøgnum Sands bygd.

Tunnilin samanlagt er longsta og dýrasta loysnin. Av serligum umhvørvisligum avbjóðingum kann nevast at Skúvoy er Ramsarøki, og tað má kannast nærri hvørjar avmarkingar hetta hevur í mun til eina slíka verkætlan. Harumframt fer inntakið og arbeiðsplássið á Sandoyinni at liggja uppat Sandsvatni beint hinumegin landsvegin, sum óiva má umleggjast í byggitíðini.

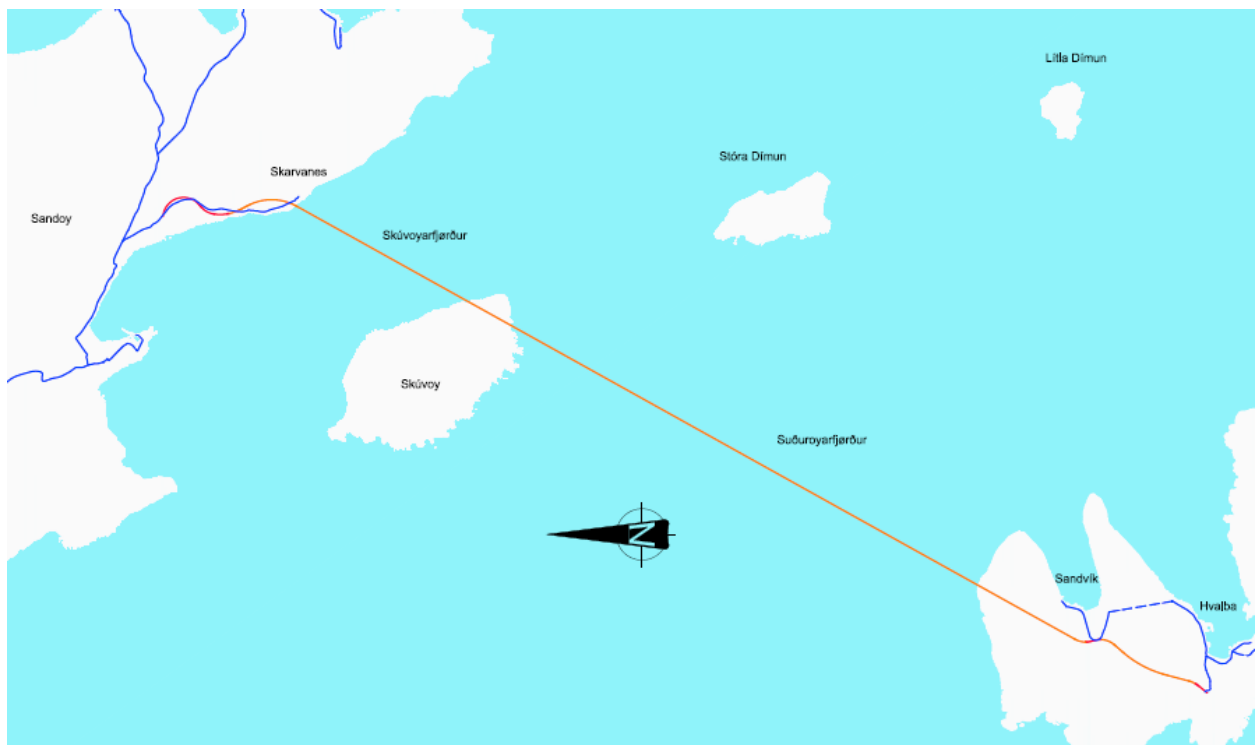


### 6.1 Loysn við inntaki norðanfyrri brattlendið áðrenn Skarvanes

Inntakið á Sandoynni er norðanfyrri brattlendið áðrenn Skarvanes. Tunnilin er lagdur beinleiðis til Sandvíkar. Samlaða longdin á tunlinum er 22,8 km.

Tunnilin samanlagt er styttri og bíligari enn loysn 0. Tunnilmunninn á Sandoynni er so at siga í óbygðum, og gott pláss er til byggjpláss og tilfar í byggitíðini.

Ferðslan frá tunlinum skal gjøgnum Sandslíð og parti av Sands bygd. Í samferðsluætlanini 2018-2030 frá Landsverk er ein nøktandi loysn í Sandslíð mett at kosta 32-58 mio. kr. og er tilmæld tíðarætlan 2025, sum er væl áðrenn ein Suðuroyartunnil kann lata upp. Teinurin til Tórshavn úr Suðuroy er á leið 4 km longri enn loysn 0.

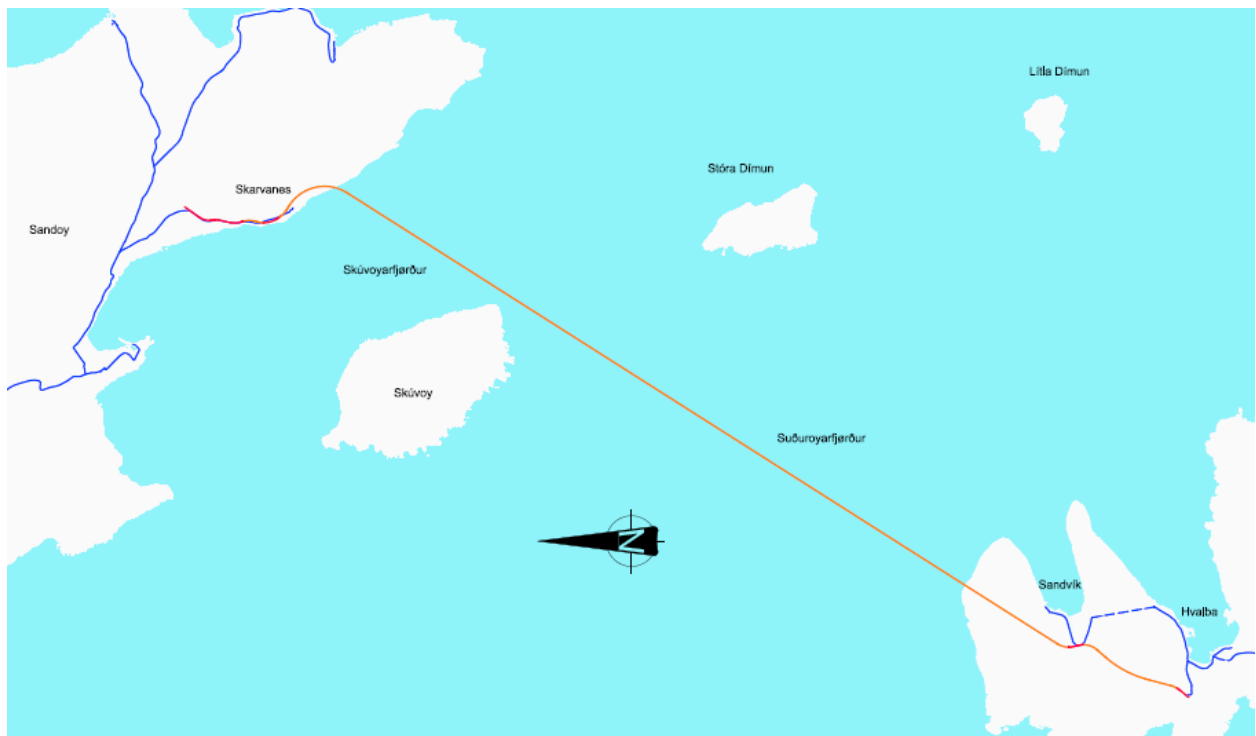


## 6.2 Loysn við inntaki sunnanfyri brattlendi áðrenn Skarvanes

Inntakið á Sandoyggi er sunnanfyri brattlendið áðrenn Skarvanes. Áðrenn inntakið er neyðugt at gera ein vanligan tunnel á uml. 400m inn um brattlendið áðrenn Skarvanes. Tunnilin er lagdur beinleiðis til Sandvíkar við eini samlaðari longd á 22,2 km.

Tunnilin samanlagt er styttri og bíligari enn loysn 0 og 1. Byggiplássið má mest sannlíkt vera á leið sama stað sum loysn 1.

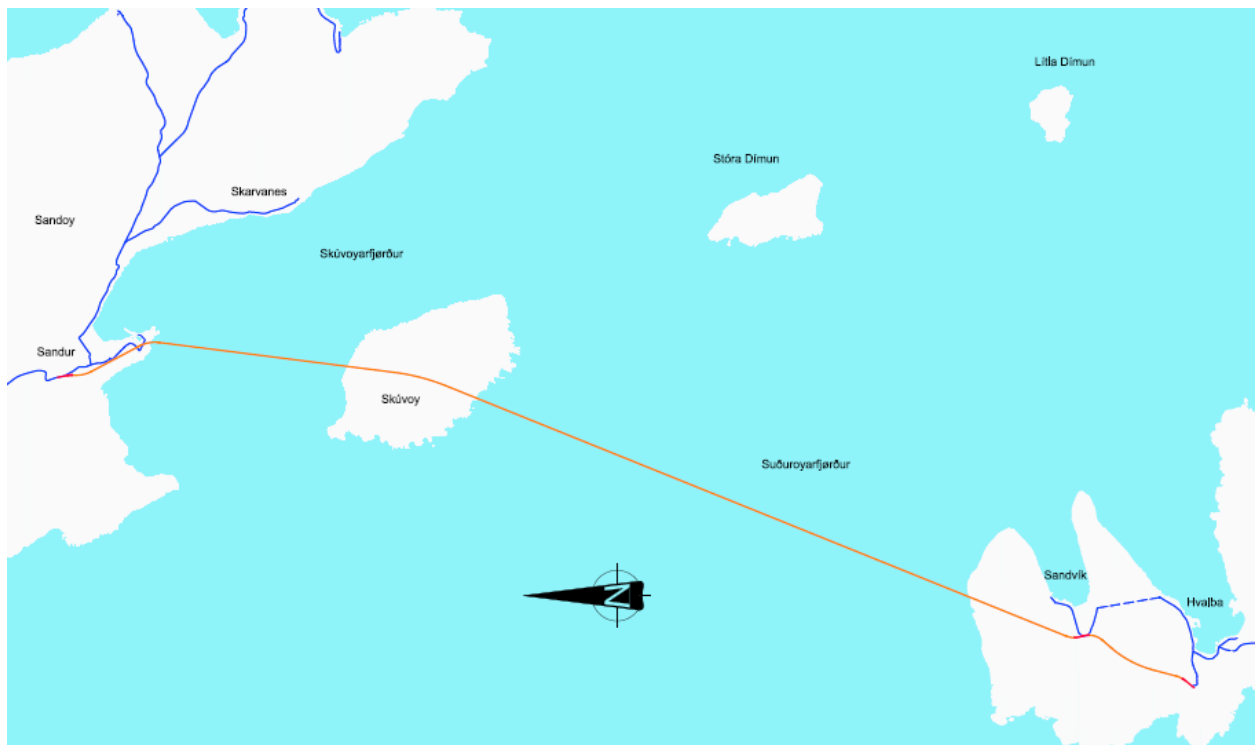
Ferðslan frá tunlinum skal gjøgnum Sandslíð og parti av Sands bygd. Í samferðsluætlanini 2018-2030 frá Landsverk er ein nøktandi loysn í Sandslíð mett at kosta 32-58 mio. kr. og er tilmæld tíðarætlan 2025, sum er væl áðrenn ein Suðuroyartunnel kann lata upp. Teinurin til Tórshavn úr Suðuroy er á leið 4 km longri enn loysn 0



### 6.3 Inntak norðanfyri Sands bygd

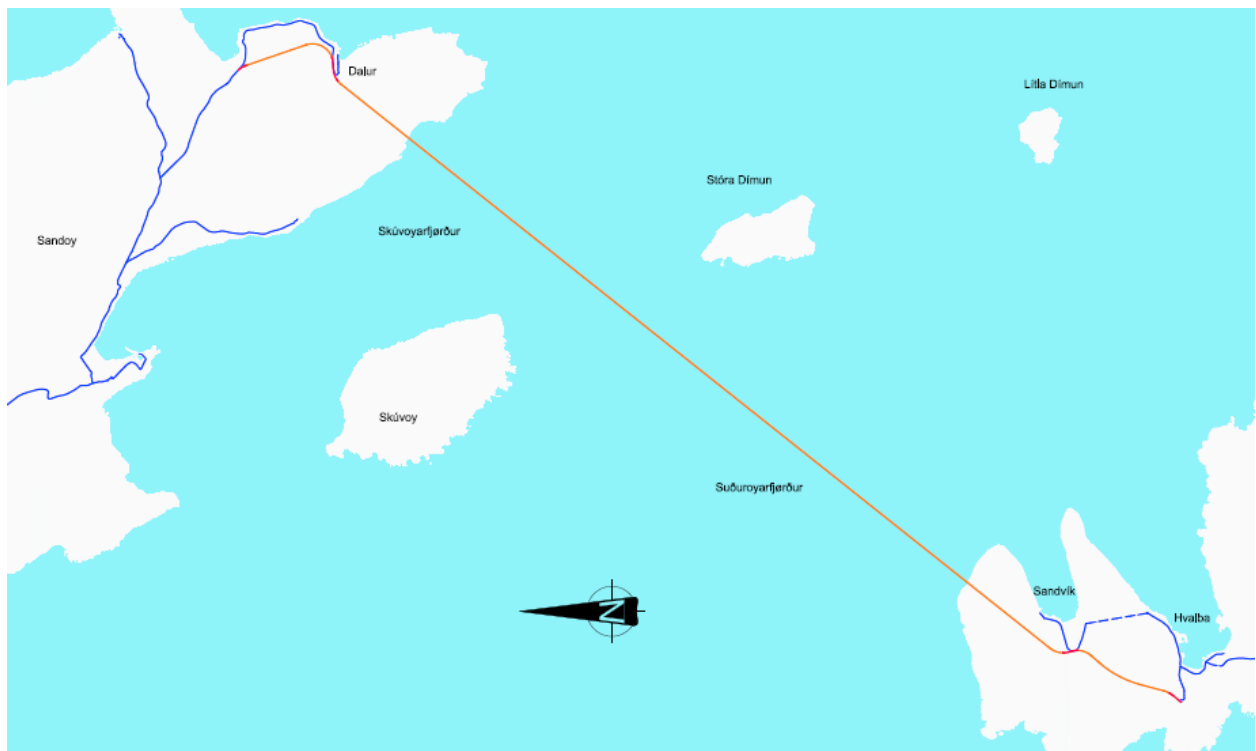
Inntakið á Sandoynni er uml. í grótbrotinum norðanfyri Sands bygd, og tunnelin verður lagdur beinleiðis til Sandvíkar við eini longd á 25,2 km. Tunnelin er samanlagt styttri enn loysn 0, men longri enn loysn 1 og 2.

Av serligum umhvørvisligum avbjóðingum kann nevast at inntak og arbeiðspláss á Sandoynni kemur at liggja uppát Sandsvatni beint hinumegin landsvegin, sum óiva má umleggjast í byggitíðini.



#### 6.4 Inntak í Dali

Hugt er eftir móguleikanum fyri at byrja tunnilin úr Dali, og tann loysnin gevur eina longd á uml. 22,2 km, sum er sama longdin, sum loysn 2. Um hendan loysnin skal vera ein móguleiki, er neyðugt við einum tunli til Dals, og tann verkætlanin er farin í gongd. Dalstunnilin er planlagdur sum ein lágferðslutunnil, og er ikki mettur at vera eignaður sum høvuðsfarleið til Suðuroyar. Eftirsum longdin er á leið tann sama, sum loysn 2, og tá ein broyttur Dalstunnil er ein fortreyt, er ikki gjørt meira við hendan móguleikan. Koyrda strekkið millum Suðuroynna og Havnina verður 7,5 longri enn loysn 0.



### 6.5 Yvirlit yvir linjuføringarnar

Øll uppskotini byggja á, at ein Sandvíkartunnil (2,5 km) verður gjørdur og somuleiðis ein umkoyringarveg um Sandvík og Hvalba. Hesar verkætlanirnar eru íroknaðar kostnaðarmetingar niðanfryi.

Á Sandoynni eru fleiri møguleikar innleiðandi mettir um:

	<b>Loysn</b>	<b>Undirsjóvar-tunnil</b>	<b>Land-tunnil</b>	<b>Mettur kostnaður</b>
		km	km	DKK mia.
0	Inntak norðanfryi Sands bygd og tunnill umvegis Skúvoy.	26,1	-	3,4 - 3,6
1	Inntak norðanfryi brattlendið áðrenn Skarvanes	22,8	-	3,0 - 3,2
2	Inntak sunnanfryi brattlendið áðrenn Skarvanes. Stuttur landtunnill innum brattlendið	22,2	0,4	3,0 - 3,2
3	Inntak norðanfryi Sands bygd	25,2	-	3,3 - 3,5
4	Inntak í Dali	22,2	-	3,0 - 3,2

## 7. Jarðfrøði

Fyri at meta um jarðfrøðina, hevur arbeiðsbólkurin vent sær til Jarðfeingi og norska granskingarstovnin SINTEF, sum áður hava samstarvað um jarðfrøðiliga ráðgeving í Vágatunlinum, Norðoyatunlinum, Eysturoyartunlinum og Sandoyartunlinum.

Tað er sera avmarkað við jarðfrøðisligum kanningum í økinum, og byggja metingarnar í stóran mun á yvirskipaðar jarðfrøðiligar skrásetingarnar.

Munurin millum linjuføringarnar er í høvuðsheitum, at jú longri eystur tunnilmunnin á Sandoyggi verður lagdur, jú størri partur av tunlinum kemur at liggja í ovastu basaltfláunum. Sambært Jarðfeingi, eru ovastu basaltfláirnar oftani tjúkkri fláir enn í mittastu basaltfláunum.

Royndirnar frá Eysturoyartunlinum vísa tó, at so at siga eingin munur er í Eysturoyartunlinum á umfanginum av fjallatryggingini í ovastu og mittastu basaltfláunum. Komandi royndirnar frá Sandoyartunlinum verða eisini virðismiklar í sambandi við tunnilsgerð í ovastu basaltfláunum.

Yvirhøvur verður neyðugt at gera jarðfrøðiligar kanningar tíðliga í tilgongdini, fyri at fáa skrásett jarðfrøðina neyvri. Talan verður bæði um kjarnuboringar, at skjóta seismik og at skráseta havbotnin.

Samandráttur frá SINTEF er settur inn niðanfyri:

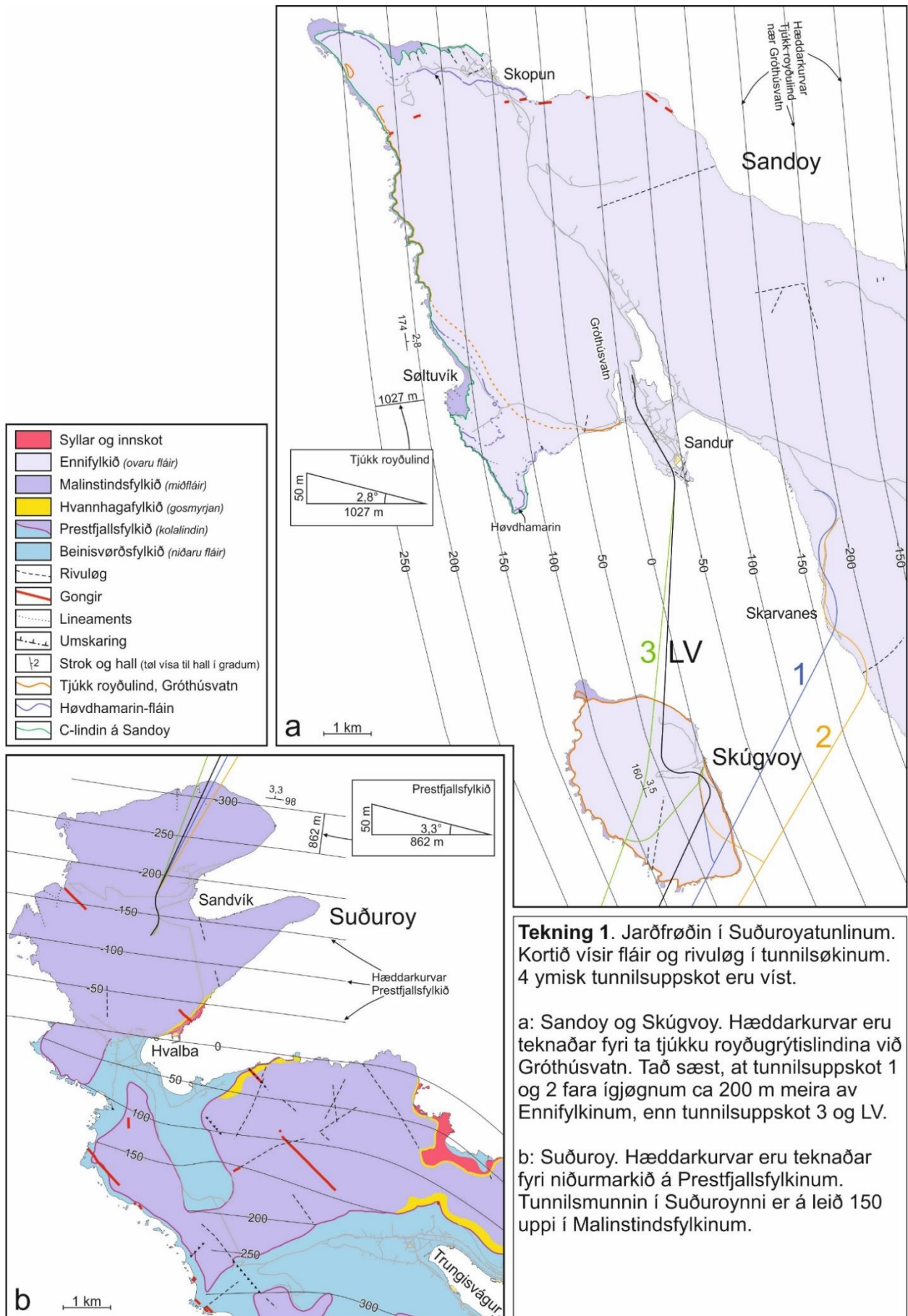
*Mht. de geologiske vurderingene i kapittel 6 er det fremlagt ulike forslag til tunneltraseer. Disse ligger både øst for, vest for og under Skyvøy. Fra vest og østover så vil tunnelen kunne dels drives i den mellomste basaltserien og så i den øverste basaltserien mot øst. Den mellomste basaltserien er den serien i den basaltiske lagpakken som Færøyene består av som er mest kjent fra tunneldriving, og som har vist seg vel egnet. Det er også drevet tunneler i den øverste basaltserien, eksempelvis deler av Eysturøytunnelen og deler av Sandøytunnelen er plassert i horisonter tilhørende denne serien. Det er tillagt noe ekstra sikring i det som er planlagt drevet i den øverste basaltserien i Sandøytunnelen.*

*Man kan oppnå kortere tunnallengder ved å legge traseen mot øst, mens mulighetene for å få en tilkopling til Skyvøy svekkes jo lenger øst man kommer ved at lengden på avgrensingen til Skyvøy øker. Det er ikke gjort anstrengelser for å finne den absolutt korteste tunnallengden i foreliggende notat, noen muligheter finnes; eksempelvis ved tilkoplingen mot vegnettet i dagen på Sudurøy.*



*Så langt er det begrenset med undersøkelser som er gjort for dette prosjektet. Våre antakelser er basert på rapporten om de geologiske forholdene som ble utarbeidet av Johannes Rasmussen, samt diskusjoner med personer i Jarðfeingi på Færøyene.*

Jarðfeingi hevur gjørt eina jarðfrøðiliga plantekning, sum er víst niðanfryi:



**Tekning 1.** Jarðfrøðin í Suðuroyatunlinum. Kortið vísir fláir og rivuløg í tunnilsøkinum. 4 ymisk tunnilsuppskot eru víst.

a: Sandoy og Skúgvoy. Hæddarkurvar eru teknaðar fyri ta tjúcku royðugrýtislindina við Gróthúsvatn. Tað sæst, at tunnilsuppskot 1 og 2 fara ígjøgnum ca 200 m meira av Ennifylkinum, enn tunnilsuppskot 3 og LV.

b: Suðuroy. Hæddarkurvar eru teknaðar fyri niðurmarkið á Prestfjallsfylkinum. Tunnilmunnin í Suðuroynni er á leið 150 uppi í Malinstindsfylkinum.

## 8. Trygd

Fyri at fáa gjørt eina innleiðandi meting av trygdini ísv ein Suðuroyartunnil, hevur arbeiðsbólkurin vent sær til granskingarstovnin SINTEF í Noregi, sum hevur skrivað eina frágreiðing, og avrit av samandrátinum sæst niðanfyri:

### **Formål**

*Hensikten med dette oppdraget er å gi en vurdering av sikkerhet i tunneler for inntil 4 forslag til tunnel linjeføring mellom Sandoy og Suduroy på Færøyene.*

*Tunnelen blir ettløps og etter alt å dømme et sted mellom 22 km -26 km lang. Ett alternativ innebærer mulighet for en rømningsveg til en mindre øy omtrent midtveis, men det blir under alle omstendigheter nødvendig å tenke utover reglene i de norske håndbøkene. Vurderingen innebærer å se på hva som er mulig, og hvilke tiltak som kan tenkes være nødvendige, for at linjeføringen er forsvarlig. Det er snakk om en lavtrafikkert tunnel, med estimert ÅDT ca 1600 kjt/døgn. Vurdering av tunnelsikkerhet omfatter trafiksikkerhet, brannsikkerhet, rømning og geologi ved inntil 4 forskjellige linjeføringer.*

### **Oppsummering**

*Kapittel 2 beskriver sikkerhet i tunnel på et generelt grunnlag. I den sammenheng er det viktig å skille mellom trafiksikkerhet og brannsikkerhet. Trafiksikkerhet er beskrevet i 5 og Kapittel 2 fokuserer mest på brannsikkerhet. Det er mange faktorer som spiller inn når sikkerheten skal vurderes: tunnelens geometriske utforming, trafikkstrømsparametere, sikkerhetsstyring, trafikkstyring, overvåking, trafikantadferd og redningstjeneste.*

*Selvredningsprinsippet er meget sentralt ved hendelser som krever at trafikantene må evakuere tunnelen, f.eks. ved brann. Dette prinsippet innebærer at trafikanter i en tunnel skal kunne ta seg ut av tunnelen på egen hånd, enten til fots eller i eget eller andres kjøretøy. En forutsetning er at de som er involvert i en situasjon som krever selvredning må kjenne til dette prinsippet og den faktiske faren vedkommende befinner seg i. Selvredningsprinsippet er i samsvar med EU-direktivet og den norske tunnelsikkerhetsforskriften. I tunneler skal det være lagt til rette at folk skal kunne*

*komme seg ut av tunnelen på egen hånd, eller overleve i tunnelen dersom det oppstår en brannsituasjon.*

*Skal selvredning fungere og trafikantene ha en reell sjanse til å gjennomføre evakuering i røykfylte omgivelser på egen hånd, må tunnelen være konstruert og utstyrt med tekniske installasjoner som vil gi hjelp og støtte til trafikantene i en nødssituasjon. Eksempel på tiltak som vil styrke evnen til selvredning er bruk av automatisk deteksjon av hendelse slik at vi sikrer at vi oppdager brann tidlig i forløpet. Bruk av innsnakk med høyttalere sikrer at trafikantene får tidlig varsling av hendelse og hvilke farer de befinner seg, samt instruksjon om å starte evakuering. Visuelle og akustiske ledesystem kan ivareta selvredning.*

*Kapittel 3 inneholder en kort beskrivelse av de fire alternativene og en meget forenklet risikovurdering av de fire alternativene. Felles for alle alternativene er at de ikke er spesielt dype og at tunnelen avsluttes i begge ender med stigninger på 5 % eller mindre. Det er ikke funnet noen spesielle fordeler med å ta tunnelen opp på Skyvøy. Det bør gjøres en mer detaljert kvalitativ vurdering av de fire alternativene ved en mer detaljert gjennomgang av geometrien for de ulike tunnelalternativene.*

*Kapittel 4 beskriver ulike tiltak for å redusere risiko for brann. Dette omfatter både brannforebyggende tiltak, f.eks. slokkeutstyr og slokkeanlegg, og sannsynlighetsreducerende tiltak. Mange av de tiltakene som hører til i den siste kategorien er beskrevet i kapittel 5. I tillegg beskrives konsekvensreducerende tiltak. Dersom ulykken blir et faktum skal konsekvensreducerende tiltak bidra til at risiko holdes på et akseptabelt nivå. Konsekvensreducerende branntekniske tiltak kan deles inn i to typer: aktive og passive. Aktive tiltak starter når en brann bryter ut og kan være for eksempel brannalarm, slokkeanlegg, branndører med dørlukkere, nødbelysning og røykventilering. Passive tiltak er generelt innbygget i objekt med funksjon å kunne stå imot en brann under gitt tid, for eksempel brannskille, overflater med god brannmotstand, branndører, rømningsveier i egen branncelle og utforming av bæresystemet. Notatet beskriver også etablering av sikre rømningsrom, enten sideplasserte rom*

etablert 90 grader på tunnelaksen eller prefabrikerte redningskammer som plasser eksempelvis i forlengelse av en havarilomme.

Kapittel 5 beskriver hvordan trafikken i tunnelen vil variere over året, uken og døgnet. Risikoen knyttet til en uønsket hendelse, dvs. sannsynligheten for at hendelsen skal inntreffe og konsekvensen(e) av hendelsen, henger nøye sammen med trafikkvolumet. I minste time vil det kunne være 5-6 kjøretøyer i timen som kjører gjennom tunnelen og i største time vil det kunne være godt over 300 kjøretøyer i timen (år 2050). Det vil si at forholdet mellom minste og største time er ca. 1:60.

Kapittel 5 beskriver videre en del trafikkregulerende tiltak som kan være aktuelle å innføre. Ingen av disse tiltakene er spesielt kostnadskrevenende og alle tiltakene har positive effekter på sikkerheten til trafikanter i kjøretøyer i tunnelen.

I dette kapitlet er det dokumentert behovet for å detektere hendelser og varsle trafikantene så raskt som mulig. I den sammenheng kan tiltaket som inkluderer variabel skilting som sier at bilføreren skal snu og kjøre ut igjen, være et viktig tiltak. Det beste er om trafikantene evner å kjøre forbi en brann i en tidlig fase eller kan snu og kjøre ut før de er fanget i røyken. Etablering av snunisjer, rundkjøringer eller snuplasser (bergrom) der også tunge kjøretøy og busser kan snu er viktig for å ivareta evakuering med bil. Slike tiltak bør etableres ca. hver 4-6 km og utstyres med skilt der det står "Snu og kjør ut". Videre er tiltaket om å få kjøretøyene til å holde god avstand mellom seg og forankjørende kjøretøy et viktig tiltak, både for å hindre påkjøring bakfra ulykker og å redusere faren for spredning av brann fra kjøretøy til kjøretøy.

Tunnelen er meget lang og har veldig lange strekninger med rett horisontalkurvatur som vil forsterke bilførerens oppfattelse av monotoni. Derfor er det viktig at denne monotonien brytes gjennom endringer i tunnelprofil og lyssetting. Slike endringer i tunnelprofil kan også gjøre det mulig for større kjøretøy/vogntog å snu i de tilfellene det er påkrevd.

*Overvåking av fartsgrensen er også et rimelig tiltak som kan gi meget gode effekter mht. trafikksikkerhet. Erfaringene fra norske tunneler er at det registreres til dels meget høye hastigheter og mange kilometers rettstrekning vil nok øke risikoen for denne type uheldig kjøring. Gjennomsnittsmåling, dvs. fotoboks ved inn- og utkjøring av tunnelen, vil være et effektivt tiltak.*

*Begrensninger på transport av farlig gods er et tiltak som vil redusere konsekvensene dersom det skjer en uønsket hendelse med det farlige godset. Eksempler på slike begrensninger kan være tidsbegrensninger, f.eks. transport bare om natten i lavtrafikkperioder, eller det kan være begrensninger på antall transportere med farlig gods på samme tid. Dette kan sammenlignes med slot-tider i luftfarten. Førere av kjøretøy med farlig gods må søke om en tilgangstid til tunnelen og kontrollen av dette systemet kan benytte de samme fotoboksene som brukes for overvåking av fartsgrensen.*

Parturin av rapportini frá SINTEF um geologi verður tikið við í brotinum um jarðfrøði.

Neyðugt verður at gera eina váðameting av trygdini í tunlinum tíðliga í tilgongdini, fyri neyvari at áseta hvat skal til, fyri at kunna gjøgnumføra tunnilsverkætlanina á ein tryggan hátt.

## 9. Umhvørvisatlit

Ein so stór verkætlan kemur altíð at hava eina ávísa ávirkan á umhvørvið, og tí eigur so vítt gjørligt at vera tikið hond um hesi viðurskifti tíðliga í tilgongdini. Talan er fyrst og fremst um byggitíðarskeiðið, tá eitt stórt byggipláss verður við hvønn munnan.

Ávirkanin er í stóran mun støv, frárensl og larmur. Higartil hevur verið bygt eftir norskum reglum, og hesar hava rímliga strong krøv til fyrirbyggjan av ávirkan á umhvørvið. Serliga eru hesi viðurskiftini ein trupulleiki, um tunnilmunnarnir liggja tætt at bygðum øki, ella sárbærum umhvørvi, sum áum, vøtnum ella náttúruuserstøkum økjum.

Tá talan er um grót í so stórum nøgdum, sum talan er um ísv tunlar, verður oftani valt at gagnnýta grótið til uppfyllingar í vegagerð og útfylling á sjógv tætt við munnarnar, so tað m.a. slepst undan nógvari orkunýtslu og sliti av vegum og dekkum.

Í sambandi við útfylling á sjógv hevur í seinastuni verið dentur lagdur á plast spreingileiðingar, sum í ein ávísan mun verða blandaðar í sprongt grót, og partvís útvaskaðar. Við dagsins tøkni er hetta okkum kunnugt leisturin, sum m.a. av trygðarávum verður nýttur til tunnilspreinging, men eftirsum hesin trupulleiki eisini er í grannalondunum, og granskingarætlanir eru í gongd, kann hugsast at hendan avbjóðingin verður loyst, áðrenn arbeiðið byrjar.

Spurningurin um gagnnýtluna av grótinum eigur at vera tikin við í arbeiðssetningin fyri verkætlanina, so tað er ein yvirskipað semja um gagnnýtluna, og tað tískil ikki gerst ein óvissa, sum fylgir verkætlanini, og leggur forðingar í vegin. Sprongda grótið hevur eitt ovurhonds stórt virði, og eigur tí at koma landinum til góðar, og tað tískil í ein vissan mun skuldi borið til at sloppi undan grótbrotum, tá tørvurin á gróti til ymsar verkætlanir vísir seg.

## 10. Kostnaðarmeting

Út frá gjøgnumgongdini av tunnilslinjum, metir arbeiddsbólkurin at tað er møguligt at gera ein tunnel av Skarvanesi til Sandvíkar. Ein slíkur tunnel er umleið 22,5 km. langur. Eystur- og Sandoyartunnelin kostar umleið 120 mió. fyri kilometurin. Í hesum kostnaði eru íroknaðir allir kostnaðir, so sum, forkanningar, prosjektering, vegir og trygdarútgerð. Av tí at Suðuroyartunnelin er so langur kann roknast við at fleiri trygdartiltøk skulu í henda tunnelin og eru avsettar kr. 100 mió. afturat til hetta. Eisini má nýggjur tunnel millum Hvalba og Sandvík gerast. Hesin er mettur at verða 2,5 km. langur og kosta 80 mió. kr./km. Kostnaðurin fyri Suðuroyartunnelin fer tí tilsamans at liggja um 3 mia. í dagsins peningi i 2019, umframt nakað til ókendar útreiðslur.

Niðanfryi er ein mett afturgjaldstíð uppsett. Metingin er gjørd út frá hesum fyrirtreytum:

### 10.1. Inntøkur

Ferðslan er 1600 bilar um dagin í 2030 og veksur við 2,5% árliga. 91% eru persónbilar og 9% eru størri akfør. Prísurin fyri at koyra ígjøgnum byggir á dagsins ferðaseðlaprísir við Smyrli. Persónbilar gjalda kr. 112,5 og lastbilar kr. 500 fyri stakar túrar. Hartil letur landið ein árligan rakstrarstuðul á kr. 75 mió., svarandi til játtanina á fíggarlógini til Smyril til rakstur og klassing. Prísvøksturin er mettur til 2% um árið.

### 10.2. Rakstrarkostnaður

Rakstrarkostnaðurin av tunlinum er um kr. 33 mió. um árið, út frá rakstrarkostnaðinum fyri hvønn km. í Vága- og Norðoyatunlinum.

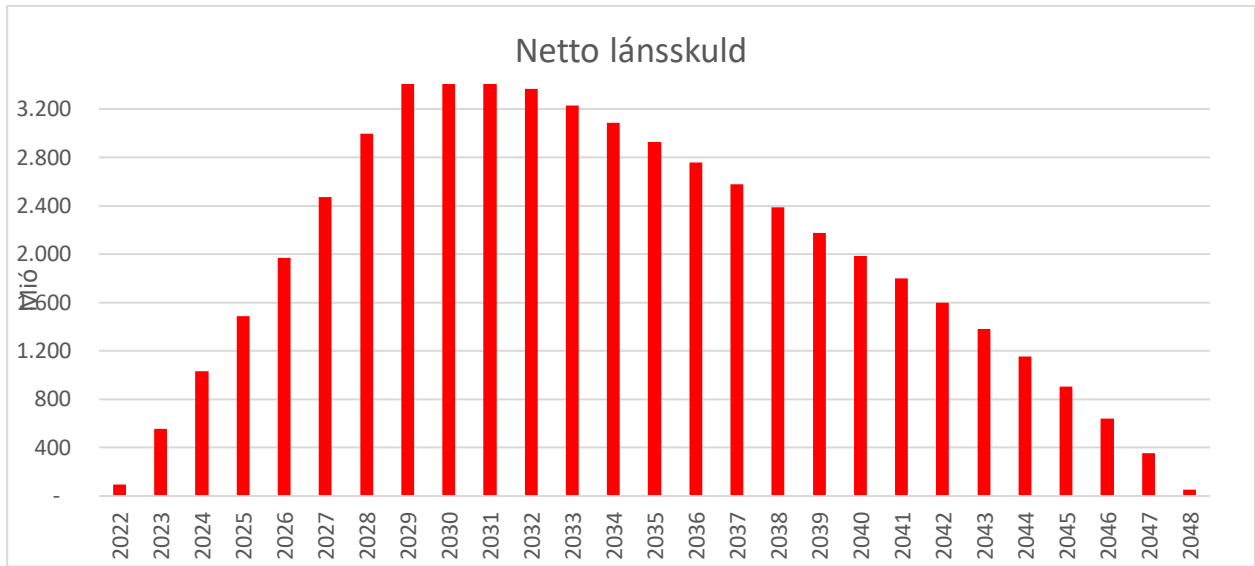
### 10.3. Fíggarjarkostnaður

Lánsrentan er sett til 2,73%, sum svarar til rentuna hjá P/F Eystur- og Sandoyartunlar.

### Partapeningur

Inngjaldi av partapeningi svarar til kostnaðin av at byggja ein nýggjan Smyril í dag, sum er mettur at kosta kr. 800 mió.





Við teimum fyrirteytunum, sum nevndar eru omanfyri, vísar útrokningin at Suðuroyartunnilin er afturgoldin umleið 18 ár eftir at hann letur upp, sum hóskar seg væl til fígging frá t.d. eftirlønargrunnum. Tí kann sigast at fíggarliga sær tað út til at bera til.

Afturgjaldstíðin skal helst ikki fara út yvir 20 ár fyri at tekkjast fíggingarstovnum.

## 11. Tíðarættlan (tíðartørvur)

Sum lýst omanfyri, er ikki skilagott, at landskassin átekur sær stórar fíggjarligar skyldur, fyrr enn fíggjarligi váðin av verkætlanini Eystur- og Sandoyartunnilin er munandi minkaður, í mun til í dag. Hetta er lutvíst hent nú Eysturoyartunnilin er sprongdur liðugur og lutvíst seinni tá Sandoyartunnilin (2021/22) er sprongdur ígjøgnum. Síðan minskar hann munandi meiri tá greiðar ábendingar eru um, at inntøkurnar frá tunnilsgjaldi verða sum væntað í Eysturoyartunlinum. Hetta er í fyrsta lagi 1-2 ár eftir at Eysturoyartunnilin er opnaður fyri ferðslu, vantandi fyri árslok 2020.

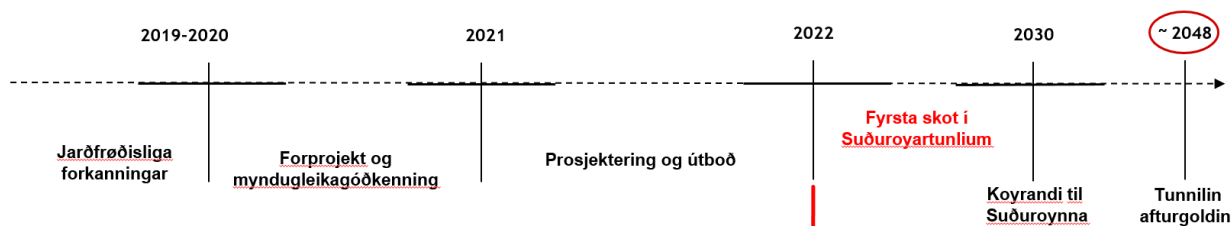
Út frá omanfyristandandi skal ikki setast á at spreingja Suðuroyartunnilin fyrr enn í 2023. Hinvegin skal ikki byrjast so seint at bora Suðuroyartunnilin, at neyðugt verður at fáa annað skip til vega, tá ið Smyril ikki er egnaður til suðuroyarleiðina. Hetta fyri at kunna nýta íløguna, sum annars skal í ein nýggjan Smyril, til Suðuroyartunnilin. Um byrjað verður at bora Suðuroyartunnilin í 2023, kann møguliga væntast at koyrandi er til Suðuroyar í 2030. Tá er Smyril umleið 25 ár.

Sjálvt spreingiarbeiði tekur umleið 5-6 ár um arbeiði gongur væl. Síðan skulu brúkast eini 2-3 ár til at gera tunnilin lidnan.

Um byrjast skal at bora tunnilin í 2023, er alneyðugt at byrja verður beinanvegin uppá fyrireikingarnar. Út frá møguligum linjuføringum skulu tær neyðugu jarðfrøðisligu kanningarnar gerast. Her er bæði talan um at skjóta og tulka seismik, kjarnuboringar og aðrar boringar. Prosjekteringin av verkætlanini, áðrenn útboð, tekur 1-2 ár.

Út frá omanfyristandandi kann ein tíðarætlan sýggja nakað soleiðis út:

## Suðuroyartunnilin



## Eystur- og Sandoyartunnilin



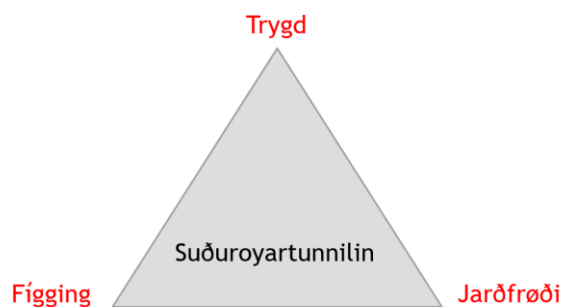
Allir váðar í Eystur- og Sandoyartunlinum kendir

## 12. Tilmæli

Fleiri týðandi samfelagsligir fyrimunir eru við einum Suðuroyartunli, fyrst og fremst fyri tey, sum búa í Suðuroynni, men eisini fyri alt landið, tí móguleikar verða at heildarhugsa vælferðartænastur og marknaðir fyri bæði vørur og tænastr.

Niðurstøðan hjá hesum arbeiðsbólki byggir í stóran mun á royndirnar frá byggingini av Eystur- og Sandoyartunlunum og nakrar yvirskipaðar greiningar og metingar frá serfrøðingum í trygd í tunlum, jarðfrøðingum og fólki, sum eru køn í at leggja tunnilslinjur.

Byggingin av einum tunli til Suðuroyar minnir nógv um verkætlanina at byggja Eystur- og Sandoyartunnilin. Størstu váðarnir eru teir somu. Trygd, jarðfrøði og fígging. Eisini eru verkætlanirnar um somu stødd í bygging og kostnaði, um rætt verður farið fram og verkætlanin verður tillagað føroysk viðurskiftir. Umráðandi er, áðrenn farið verður í gongd, at allir týðandi váðar viðv. Eysturoyartunlinum (inntøkurnar) og Sandoyartunlinum (jarðfrøðin), eru kendar.



Tá fyrireikingin til hesa verkætlanina fer í gongd, er umráðandi at fáa omanfyri nevndu váðar niður á eitt nøktandi støði. Váðarnir eru lýstir í hesum tilmæli, og hvussu fyrireikingarnar av verkætlanini kunnu leggjast til rættis. Viðmerkjast skal at hetta er ein innleiðandi kanning og tí skulu niðurstøðurnar takast við tí fyrivarni, at neyvari kanningar skulu gerast.

Innleiðandi metingin vísir, at bíligast og nøktandi er við einum tunli av Skarvanesi til Sandvíkar, sum er stytsta leið. Ein slíkur tunnil er um 22,5 km langur. Helst er ikki neyðugt við eini rýmingarleið upp í Skúgví, um onnur trygdartiltøk verða sett í verk í staðin. Heldur ikki er nakað, sum tíðir uppá, at tað jarðfrøðiliga eru nakrar forðingar fyri at gera ein Suðuroyartunnilin. Ein slíkur tunnil kemur væntandi at ganga ígjøgnum somu jarðfrøðiliga lög, sum aðrir tunlar í Føroyum eru bygdur í. Við dagsins tøkni átti hetta at latið seg gjørt.

Út frá royndunum frá Eystur- og Sandoyartunlunum, kostar ein slíkur undirsjóvar tunnel, alt íroknað umleið kr. 120 mió. fyri kilometurin. Harafturat skal roknað við nakað av eyka kostnaði fyri eyka trygd, umframt ein nýggjan tunnel millum Sandvík og Hvalba. Í dagsins peningi liggur hetta á umleið 3,0 til 3,2 mia. Harafturat verður roknað við, at verandi játtan til Suðuroyarleiðina á fíggjarlógini verður nýtt til tunnelin í afturgjaldstíðini. Tað vil siga, at tá tunnelin er afturgoldin, er ikki neyðugt við játtan til suðuroyarleiðina á fíggjarlógini. Eisini fløgupeningurin til ein nýggjan Smyril skal nýtast til partapening í tilmæltu partafelagnum, sum skal standa fyri verkætlanini. Við verandi rentustøði, liggur afturgjaldingin av einum slíkum tunli undir 20 ár við brúkara gjaldi, eftir at tunnelin er tikin í brúk. Tá er eisini roknað við einum ella øðrum slagi av landskassatrygd, eins og í Eystur- og Sandoyartunlunum.

Um farast skal undir at byggja Suðuroyartunnelin eftir at Sandoyartunnelin er liðugur, skulu fyrireikingarnar byrja beinanvegin. Minnst skal til, at tað bert ber til at skjóta seismikk um summarið og er tað tí skjótt, at eitt ár gongur uttan at nakað hendir. Væntandi tekur tað eini 7-8 ár at gera tunnelin, eftir at borurin er settur í, og tí verður tunnelin liðugur í fyrsta lagi 2030, um arbeið verður skjótt. Tá er Smyril næstan 25 ára gamal og neyvan í sama standi sum í dag. Mælt verður tí til at gera eina verklagslóg og stovna eitt alment partafelag skjótast og seta partapening í felagið so farast kann undir neyðugu forkanningarnar og fyrireikingarnar. Tá tær eru komnar longur, kann støða takast til um farast skal undir verkætlanina.

### **13. Keldur:**

Den trafikale infrastrukturens betydning, Dansk Industri, mars 2016

Tom E. Markussen Hanne Samstad, Nyttetekostnadsanalyse som prioriteringsgrunnlag for infrastrukturinvesteringer i Nordland, TØI rapport 527/2001

Suni á Dalbø og Ólavur W. Høgnesen, Vágatunnilin – ein lýsing, Vága , Vinnufelag 1997

Transportkommissionen – betænkning, Grønlands selvstyre, januar 2011

Hagstova Føroya, hagtalsgrunnurin

Prosjekt Notat: Sikkerhet i Suðuroyartunnilin, Vurdering af sikkerhet i alternative tunneltraseer mellem Sandoy og Suduroy på Færøerne. SINTEF 29.05.2019

Linjuføringar Suðuroyartunnilin: Landsbyggifelagið. Mei 2019.

Jarðfrøðin í Suðuroyartunlinum: Jarðfeingi Turid Madsen og Bartal Højgaard. Mei 2019.

Samferðsluætlan 2018-2030 Landsverk 2019