

TÍÐINDI

TRYGDIN KANN BØTAST MUNANDI

Í Føroyum hava vit valt at fylgja teimum norsku aðalkrøvunum "Håndbok 021" fyri tunnistrygd. Hesi krøvini eru lægst í Europa, og vit kundu fingið munandi betri trygd fyri ein rímuligan penga, um nakrar broytingar vórðu framar í uppskotinum um Eysturoyartunnilin, heldur eldserfrøðingurin, Hans Haraldsen

Marjun Dalsgaard

Tá talan er um ein einkultan tunnil uttan trygdarrúm og uttan neyðtunnil, er bara ein vegur út, og tað er gjøgnum tunnilmunnan. Tað kann merkja, at bilførarar, sum eru í Eysturoyartunlinum, um eitt óhapp hendir, skulu ganga umleið fýra kilometrar, áðrenn teir sleppa út. Er eldur í einum lastbili, er vandi fyri, at so nógur roykur stendst av eldinum, at roykurin ferðast skjótari enn fólk klára at ganga, og so verða tey fangað í roykinum. Er eldurin er nóg stórur, kunnu minuttir vera avgerandi fyri, um fólk sleppa út á lívi. Mongdin av millum øðrum CO og Co2 kann verða so stór, at hon er eitrandi og innan stutta tíð ger at fólk ikki eru før fyri at ganga út sjálvi. Roykurin køvur somuleiðis bilarnar, eins og tað er sannlíkt, at tað stendst ruðuleiki inni í tunlinum, sum ger, at eingin fær koyrt nakran

veg. Slökkisliðsbilar kunnu móguliga ikki koma til eldin vegna kø, ella tí teir kódnar av royki. Tí er tað sannlíkt, at tað bert er móguligt at koma út til gongu. Tað er alt avgerandi, at bilførarar finna út úr tunlinum sjálvir og so skjótt sum gjørligt. Tað er harafturat týðningarmikið at sleppa burtur frá roykinum skjótast móguligt.

Trygd er eitt val
Hvussu tryggur ein tunnil skal vera, er altíð ein meting av váða og kostnaði. So leingi, tú heldur teg innan fyri eitt sett av aðalkrøvum, sum eru alment góðkend í tí landinum, sum tú byggir tunnilin í, er trygdin eitt politiskt val. Tað er stórur munur á, hvussu hørd aðalkrøvini eru, alt eftir hvørjum landi, tú ert í. Í Føroyum hava vit valt at fylgja teimum norsku aðalkrøvunum "Håndbok 021". Tey eru ikki eins høg, sum í øðrum londum í Europa, og hetta merkir, at trygdin ikki er eins góð og í eitt nú Eystur-

ríki og Hollandi, hóast at vit halda okkum innan fyri alment góðkend aðalkrøv. Håndbok 021-krøv eru skipað soleiðis, at ávís trygdarkrøv eru sett til ein tunnilin alt eftir longd, mongd av ferðslu, halli á vegi og øðrum, men undantøk kunnu gerast, um ein váðameting afturvísir, at váðin er størri enn eitt alment góðtikið váðastøði. Hetta er júst tað, sum er galdandi viðvíkjandi Eysturoyartunlinum. Hann er so mikið langur, og hevur so nógva ferðslu, at hann eigur at vera duplur eftir Håndbok 021 støði. Undantøk í skipanini merkja tó, at við at viðhefta eina váðameting frá SINTEF, sum blástemplar tunnilin, kundi PF Skálafjarðatunnilin gera eina verkætlan við einum einkultum tunli í staðin fyri einum duplurum. Tað er júst um hesa váðameting, at Hans Haraldsen vendi sær til myndugleikarnar í 2010, tí at hann heldur,

at hon er ófullfíggað. **Ófullfíggað fráðgreiðing**
Sambært Håndbok 021, skulu tunlar, sum eru yvir 10 km langir og hava í miðal fleiri enn 4.000 bilar um døgnið árliga, verða duplur og hava eina eldsløkkiskipan við vatni. Norsku ásetingarnar eru einastu í Europa, ið loyva so longum einkultum tunlum. Eysturoyartunnilin er við báðum greinum í alt 11,2 km og fer at hava eina ferðslu, sum er í miðal yvir 4.000 bilar um samdøgrið árliga. Hetta merkir, at sjálv eftir Håndbok 021 skal Eysturoyartunnilin vera duplur - altso hava tvey "rør", so eingin mótgangandi ferðsla er, og so tað er gjørligt at sleppa sær inn í ein annan tunnil, um eldur kyknar í øðrum av tunlinum. Men váðametingin frá SINTEF tryggjar, at hann vera einkultur. Av tí at SINTEF frágreið-

ingin kemur fram til, at váðin liggur á markinum av, hvat er alment góðkent váðastøði, er Hans Haraldsen sera ivasamur um metingina. - Greiningin er gjørd út frá metingum. Tað vil siga, at vit vita ikki um tað er so, og lítil frávik kunnu føra til eitt munandi annarleiðis úrslit, har váðin liggur langt yvir tað, sum vit góðtaka eftir Håndbok 021, sigur Hans Haraldsen. Í frágreiðingini saknar hann eina "viðkvæmisgreining", sum eisini er vanlig í tilikum frágreiðingum. Tað merkir, at greiningin verður royndarkoyrd við broyttum faktorum, fyri at kanna, hvussu hetta ávirkar úrslitið. - Tað er eingin ivi um, at skrúva vit eitt sindur upp á nakrar av hasum faktorum, so liggur váðin omanfyri góðkendað váðamarkið, sigur Hans Haraldsen. **Ymiskar metingar**
Til dømis hevur SINTEF, sum grundarlag, at ein evakuering

- byrjar eftir 1 minutt, men tað kundi tað sama verið sett til 2 ella 3 minuttir og hetta hevði saman við øðrum faktorum broytt úrslitið munandi, sigur Hans Haraldsen. Aðrar metingar, sum kunnu ávirka úrslitið eru:
- Hvussu skjótt fólk koyra
 - Hvussu nógur bilar eru í tunlinum í senn
 - Hvussu nógur av hesum er tung ferðsla
 - Um ventiltiónin riggar
 - Hvussu ventilatiónin verður handfarin
 - Hvussu nógur vindur er uttanfyri
 - Hvussu hallið er á vegnum
 - Hvussu stórir eldurin er
 - Hvar eldurin er
 - Hvussu leingi eldurin brennur
 - Hvussu skjótt fólk ganga
 - Hvussu nógur eru illa gongd
 - Hvussu roykurin breiðir seg
 - Hvussu skjótt fólk reagera
 - Hvussu skjótt tunnilin verður stongdur

Ein av atfinningunum hjá Hans Haraldsen snýr seg um, at fleiri av hesum metingum hjá SINTEF eru skeivar. Taka vit tíðina, tað tekur fólk at reagera, er hon sett til 1 minutt. Hetta er nærmari 2-3 minuttir, heldur Hans Haraldsen. Metingina byggir hann á kanningar, sum eru gjørdar av, hvussu fólk reagera í einari tílíkari støðu. SINTEF metir tungu ferðsluna at vera 15% av samlaðu ferðsluni, men hetta eigur at verða minst 20% í førinum við Eysturoyartunlinum, heldur Hans Haraldsen. Vindurin

	Ár	Longd Km	Tvørnsnit	Hall (max gradient %)	Djúpasta punkt	Ferðsla 2008 (ÅDT)	Kostnaður
Vágatunnilin	2002	4,9	T9,5	6,9%	105	1530	302 mio
Norðoyartunnilin	2006	6,2	T9,5	6,0%	150	1860	405 mio
Eysturoyartunnilin	2018	11,2 (8+3)	T9,5/11,5	6,9%	220	4000	1500
Sandoyartunnilin	2021	10	T9,5/11,5	6,5%	150	700	800 mio

Eysturoyartunnilin verður nógur longri enn Norðoyartunnilin og hevur meira enn tvífaldaða ferðslu. 20% av ferðsluni verður sokallað tung ferðsla, tað vil siga stórir landsbilar og trailarar. Ferðslan verður væntandi vaksandi tey fyrstu árin og talið fyri 2034 verður av SINTEF mett at vera yvir 5.000.

Kelda: Hans Haraldsen, Brandsikkerhed i undersøiske enkeltrørtunneler på Færøerne og SINTEF Rapport, Risikoanalyse af Skálafjordtunnelen