Frank Hansen
Civilverkfrøðingur, Tórshavn

– Tí eigur Skálafjarðartunnilin at bíða

Um hugt verður meira yvirskipað at Streymoynni, Eysturoynni, Norðoyggjunum og eisini Vágunum er møguligt at gera eina væl bíligari og meira orkuavmarkandi høvuðsfarleið millum Eysturoynna og Streymoynna, og eisini Norðuroyggjarnar og Vágarnar

Við hesi høvuðsfarleiðini fæst ein miðleið sum ger:

• tað munandi styttri, slættari og beinari at koyra millum Streymoynna og Eysturoynna, og eisini millum Eysturoynna og Vágarnar.

• frástøðuna, líka stutta sum við Skálafjarðartunnlinum, frá Havnini til Gøtu, Fuglafjarðar, Leirvíkar og Norðuroyggjarnar. 35 minuttir at koyra til Klaksvíkar.

• frástøðuna frá Havnini til bygdirnar úti á Skálafjørðinum ein triðing styttri.

• frástøðuna frá flogvøllinum til Eysturoynna og Norðuroyggjarnar 35 % styttri.

• at ein høvuðsfarleið gongur gjøgnum seks av teimum ætlaðu nýggju kommunueindunum, har 87 % av føroyingunum búgva.

• at íløgan verður 675 mió kr, t.e. 65 – 70 % av Skálafjarðartunnlinum.

• at tað fyri tey flestu sum koyra í hesum økjum hevði verið talan um munandi minni orkunýtslu.

• at tað blivu færri brekkur, forðingar og lykkjutar til- og frákoyringar.

• at raksturin verður 8 % lægri enn við Skálafjarðartunnlinum.

• at møguligt er at deila loysnina upp í deilprojekt, soleiðis at arbeiðið kann tillagast fíggjarstøðuni í landinum og tøku arbeiðsorkini.

• at farleiðin gevur "...gróðarlíkindi til øll økir í landinum" (1).

• at loysnin tryggjar "...framkomuleika, ferðslutrygd og umhvørvi" (1).

• at høvuðsfarleiðin uppfyllur kravið um, " .. at leggja landsveg út um bygt øki, hava so fá vegamót sum til ber og at økja trygdina í vegamótum" (1).

• at ætlaði umkoyringarvegurin í Kollafirði ikki er neyðugur, tað merkir eina minniveiting á 25 mió kr. (2)

Í sambandi við alternativu loysnina eru avleiddar verkætlanir fyri u.l. 220 mió kr, umframt at ein brúgv ella tunnil møguliga skal gerast millum Toftir og Strendir fyri knapt 200 mió kr. Alternativa ætlanin hevði komið at kosta 1,1 mia kr, íroknað avleiddar verkætlanir og eina brúgv millum Toftir og Strendir.

Í sambandi við Skálafjarðartunnilin verður tað, sambært Landsverk, avleiddar verkætlanir fyri minst 260 mió kr. Harumframt vil ein Eystur-Vestur leið, um hon skal muna nakað, kostað einar 500-600 mió kr. Skálafjarðartunnilin, við avleiddum verkætlanum og eini Eystur-Vestur leið, kemur tí at kosta 1,8-1,9 mia kr liðugt útbygd.

Harumframt hevði vágin við hesi alternativu loysnini verið væl minni. Hetta, tí alternativa loysnin hevði inniborið, at hon kundi verið deild upp í smærri projekt, og antin framskundað ella dríggjað, tengt at hvussu fíggjarstøðan er í landinum, og/ella at tøku arbeiðsorkuni.

Viðmerkingar til verandi ætlan við Skálafjarðartunnlinum

Tað er undrunarvert at vit í Føroyum, uttan at kannað aðrar møguleikar nærri ella at hyggja meira kritiskt at verandi ætlan, vilja fara í holt við eina nýggja høvuðsfarleið, við eini 30 árs binding, har vit velja eina loysn sum inniber:

• ein hæddarmun á 300-350 metrar. Minst 200 m undir sjóvarmálan og millum 100-150 m upp um sjóvarmálan.

• brattar brekkir. Halli í Skálafjarðartunnlinum verður minst 70 promillu.

• eina pumpuskipan sum altíð skal koyra, eisini í teimum tíðarskeiðunum, tá eingin streymur verður framleiddur av vindi ella vatni.

• eina binding á 30 ár, har tað ikki verður møguligt at gera stórvegis ábøtur á verandi vegastrekki millum Eysturoynna og Streymoynna. Eitt vegastrekki, ið liggur í tí partinum av Føroyum, har bestu møguleikarnir eru fyri at útvinna viðvarandi orku úr vindi og vatni.

• eina loysn sum merkir, at vit ikki kunna gera eina meira slætta og orkuavmarkandi høvuðsfarleið millum tey størstu økini og býirnar í Føroyum.

• eini binding, har ein partur av ætlaðu yvirskipaðu samferðsluætlanini hjá Landsverk og Vinnumálaráðnum ikki kann gerast tey komandi 30 árini.

• at valda loysnin í síðsta enda, um hugt verður at yvirskipaðu samferðsluætlanini hjá Landsverk og Vinnumálaráðnum, fer at kosta 700-1.000 mió kr meira enn alternativa ætlanin.

• At høvuðsleiðin kemur at ganga gjøgnum bygd økir, t.e Runavík og bygdirnar á eystara armi á Skálafjørðinum, um ikki ein vegur verður gjørdur omanfyri Søldarfjørð og Runavík.

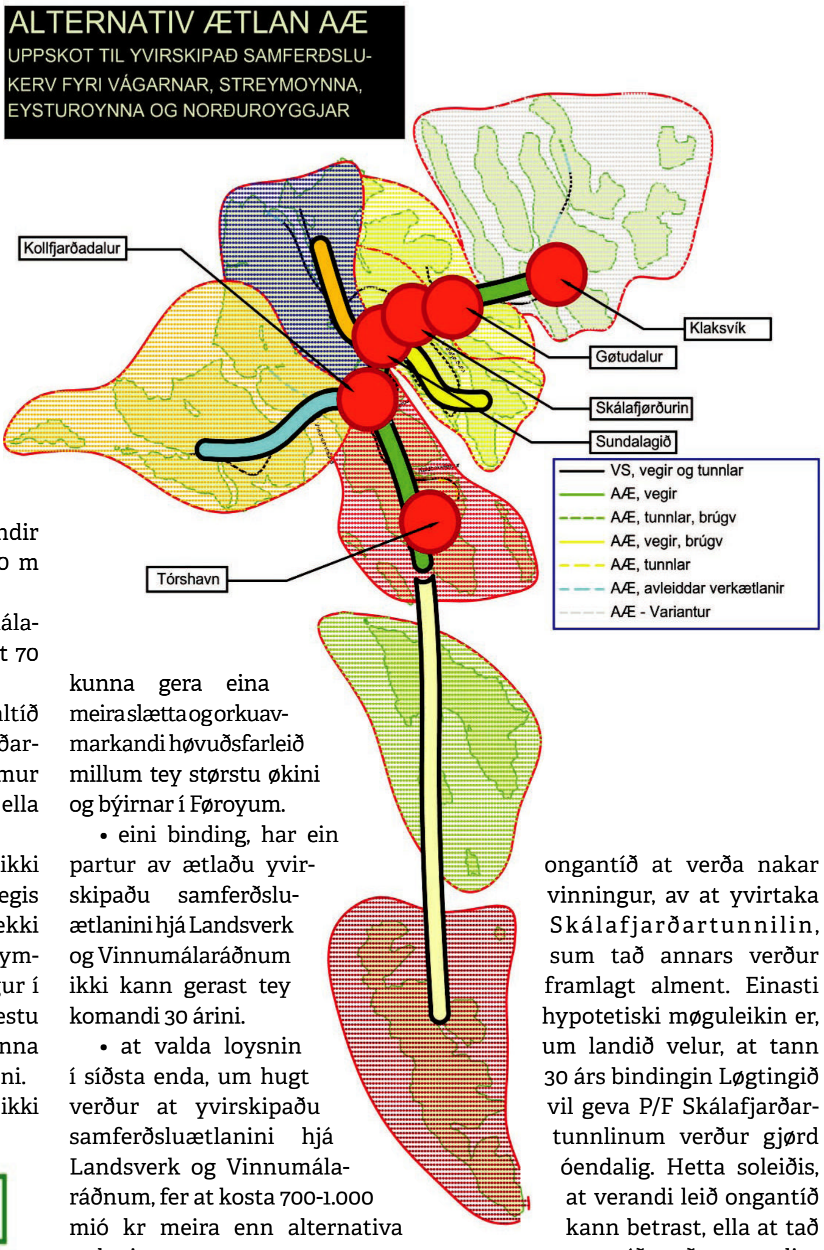
• at tað skulu gerast íløgur fyri minst 1 mia kr, har grundarlagið er sera bjartskygdar ferðsluframskrivingar. Ferðsluvøkstur á 50 – 80 %, úr 2500-3000 bilum/dag í 2008 til 4500 bilar/dag í 2014 til og frá Havnini til Eysturoynna og Norðoyggjarnar. Tá er roknað við minst 100% av potentiellu akførunum, sum í dag koyra í Norðskálatunnlinum.

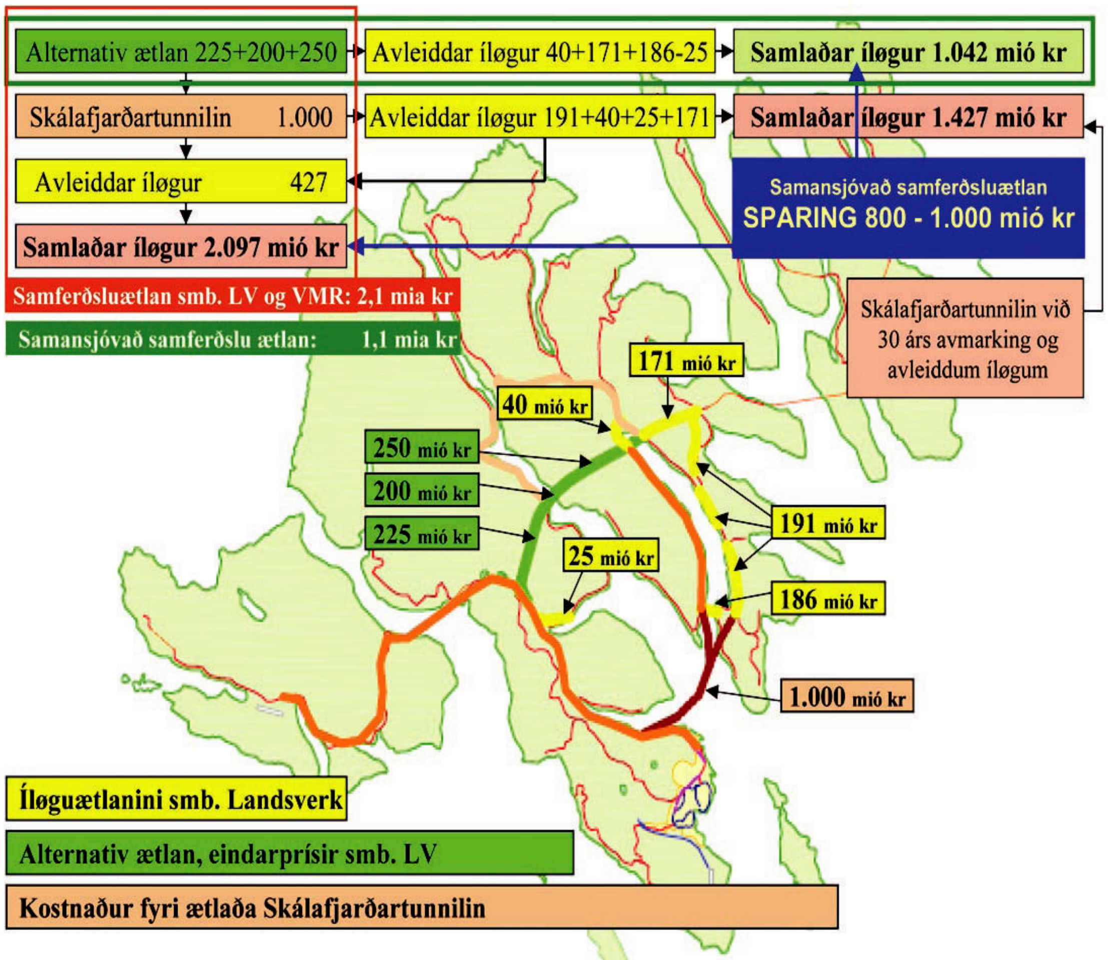
Samanumtikið

Umráðandi er, at Løgtingið ikki enn eina ferð velur at binda landið til eitt ávíst privat partafelag við eini 30 árs binding. Løgtingið hevur nú møguleikan at raðfesta øðrvísi og, sum minst, at kannað aðrar møguleikar við minni vága og orkuútláti betur, áðrenn støða verður tikin.

Fyri tað almenna fer tað ongantíð at verða nakar vinningur, av at yvirtaka Skálafjarðartunnilin, sum tað annars verður framlagt alment. Einasti hypotetiski møguleikin er, um landið velur, at tann 30 árs bindingin Løgtingið vil geva P/F Skálafjarðartunnlinum verður gjørd óendalig. Hetta soleiðis, at verandi leið ongantíð kann betrast, ella at tað ongantíð verður møguligt at gera eina nýggja høvuðsfarleið frá Vágunum og vestara parti av Norðurstreymoynni til Eysturoynna og Norðuroyggjarnar.

Tað tykist, sum vit í Føroyum hava stært okkum blind í undirsjóvartunnlum.Um vit tosa um at avmarka orkuútláti, er neyðugt at fáa eitt slættari, styttri og beinari høvuðsvegastrekki við færri forðingum. Ein undirsjóvartunnil eigur tí at verða undantakið, ikki sjálvfylgjan tá eitt vegastrekki skal útbyggjast. Í sambandi við ætlaða Skálafjarðartunnilin, fyriliggur bert ein einstøk loysn, har tað tó eru fleiri aðrar alternativar loysnir. Einki skjalatilfar fyriliggur, um hví so er. Tí eigur Løgtingið at umhugsa at raðfesta øðrvísi, minka um vágan og gera eina høvuðsfarleið okkum øllum føroyingum til góðar!





Keldur:
1: *"Eysturoyarleiðin og avleiddar verkætlanir", Landsverk, 2008*
2: *"Samferðsluætlanin 2008-2020, 2. Partur: Heildarætlanin", Landsverk, 2008*