

Frágreiðing um nýggja  
innkoyring til  
Havnar



Mars 2005

**Innhaldsyvirlit:**

1	Inngangur.....	3
2	Alment.....	3
2.1	Samferðsluviðurskifti .....	3
2.2	Fíggjarlig viðurskifti .....	4
2.3	Náttúru- og umhvørvislig viðurskifti.....	4
2.4	Mentanarlig og sosial viðurskifti.....	5
3	Gongdin í málinum .....	6
3.1	Støðan nú.....	8
Gjøgnumgongd viðvíkjandi uppskotum til nýggja innkoyring til Havnina.....		9
4	Uppskot, sum er, til innkomuveg .....	9
4.1	Íbindingin í Oyggjarvegin við Maskinmeistaraskúlan (undir Krákugjógv).....	10
4.2	Ætlanin, sum er, fyri innkomuvegi: Kalbaksvegur – Eystan Gil/Løgmannabreyt .....	12
5	Innkomuvegurin, uppskot til broytingar. ....	13
5.1	Íbinding í Oyggjarvegin júst niðan fyri Brandstøðina.....	13
5.2	Tunnil Villingadalsvegur – við Krákugjógv.....	15
6	Møguliga aðrar tunnilsloysnir .....	17
6.1	Tunnil 2: við Krákugjógv – Marknagil (við ríðibreytina) .....	17
6.2	Tunnil 3: Villingadalsvegur – Marknagil (við ríðibreytina).....	17
7	Tunnil Skarðshjalli – Eystan Gil/Løgmannabreyt.....	19
8	Samandráttur.....	20
9	Tilmæli.....	22

J. nr. / HE 138

(at tilskila í svari)

Tórshavn 11. november 2004

## 1 Inngangur

Við hesum uppriti verður latin úr hondum frágreiðing um nýggjan innkomuveg til Havnar.

Frágreiðingen lýsir ætlanina, sum er fyri innkomuvegnum til Havnar og uppskot til broytingar í ætlanini. Á Føroya lögtingi var hin 13. november 2003 samtykt:

*Uppskot til samtyktar*

*viðvíkjandi innkoyring til Havnar*

*Heitt verður á Landsstýrið at kanna og leggja frágreiðing fyri Løgtingið um fyrimunir og vansar at gera ein tunnil sum part av innkoyringarvegnum til Havnar av Hvítanesvegnum, har dentur verður lagdur á bæði samferðsluviðurskifti, fíggjarlig-, umhvørvislig-, mentanarlig- og sosial viðurskifti*

Í frágreiðingini verða gjøgnumgingnir fleiri möguleikar, ið eru fyri farleið um Havnina. Teir eru grundaðir á teir landafrøðiligu möguleikarnar, ið eru fyri vegum og tunlum. Jarðfrøðiligu viðurskiftini eru ikki kannað, men tó hevur verið hildið, at jarðfrøðiligu viðurskiftini eru nøktandi.

## 2 Alment

Landsverk var samsvarandi samtyktini biðið um at lýsa ymiskar loysnir afturímóti nevndu viðurskiftum.

Grundarlagið undir hesum verður lýst niðanfyri:

### 2.1 *Samferðsluviðurskifti*

Málið við landsvegum er at knýta saman bygdir og býir, grundað á verandi og væntaða tørvin. Seinastu árin er miðvist arbeitt við at leggja ferðsluna uttan um bygd øki, fyri m.a. at tryggja betri framkomuleika, tí vegirnir, sum eru, eru vorðnir ótíðarhóskandi, av ferðslutrygdarorsökum og möguleika fyri at dagföra vegirnar í framtíðini. Grundalagið fyri at leggja og dagföra landsvegir eru norðurlendskir normar, serliga teir norsku, ið vera hildnir at hóska til viðurskiftini í Føroyum.

Í Føroyum eru, av teimum landafrøðiligu viðurskiftunum, nakrar avmarkingar, hvar vegir kunnu gerast. Tá ið ætlanir verða gjórdar um nýggjar vegir, eru nøkur vegatøknilig viðurskifti, ið eru serliga týdningarmikil, tey eru m.a. hallið á vegnum, íbindingar o.a. Hallið á vegnum verður sett í promillum, hetta merkir, at sigma vit, at vegurin er 70 promillur, hækkar (ella lækkar) hann 70 millimetrar fyrir hvønn metur, farið verður fram eftir vatnrøttum. Somuleiðis verður, tá ið ræður um hædd á vegi, nýtt orðið kota, t.d. merkir kota 69, at vit eru 69 metrar yvir sjógv á miðalvatni.

Tá ið talan er um tunlar, er tað serliga tey jarðfrøðiligu viðurskiftini, ið seta avmarkingarnar. Ógvuliga nögvir trupulleikar hava víst seg at vera í sambandi við at halda tunlarnar, tí koystast kann ikki í tunlunum, meðan arbeitt verður. Trygdarkrøvini seinastu árini eru sera nögv herd. At halda og dagføra verandi tunlar er fíggjarliga nögv tyngjandi afturímóti vegum annars. Játtanin til hetta er sera lítil, og stendur ikkimát við tørvin á økinum. Landsverk hevur tí ta greiðu fatan, at tunlar eiga bara at verða gjøldir, har annað ikki ber til.

Í grannalondum okkara, serliga Noregi, verður hugsað um at fara burtur frá at gera tunlar, har aðrir möguleikar eru, av nýggjastu trygdarkrøvunum hjá ES. Hugsað verður heldur um at gera brúgvar (serliga um sund), hóast prísurin fyrir meturin er 3-4 ferðir so høgur, sum fyrir tunlar (samanlagt verður prísurin fyrir brúgvar ofta á leið hin sami sum fyrir tunlar, tí teinurin verður vanliga nögv styrti við brúm).

## 2.2 *Fíggjarlig viðurskifti*

Grundarlagið fyrir fyrstu metingunum um vega- og tunnilsverkætlanum, t.e., áðrenn rætti prísurin verður fingin við útboði, eru tær royndir, ið LV hevur við slíkum verkætlanum. Seinastu árini eru krøvini til vegir, og serliga til tunnlar, nögv herd. Mett verður, at kostnaðurin er um 10-15.000 kr fyrir meturin av landsvegi, og 40-50.000 kr fyrir meturin av tunli. Samanumtikið er kostnaðurin fyrir hvønn kilometur av tunli 3-4 ferðir kostnaðin av vegi, soleiðis er eisini, tá tað ræður um rakstur og viðlíkahald.

## 2.3 *Náttúru- og umhvørvislig viðurskifti*

Tá ið um náttúruviðurskifti ræður, verða allar vegaætlanir latnar avvarðandi myndugleikum til viðgerðar, fornminnisnevnd, nátturufriðingarnevnd o.ø til góðkenningar.

Ein stórur trupulleiki í sambandi við ferðslu er m.a. óljóð og ristningar, men kann eisini vera annað, t.d. bilroykur. Stórur dentur verður nú lagdur í at fáa óljóðið niður, fleiri eru möguleikarnir, ið arbeitt verður við: akfør og dekk, minka hallið á vegnum, asfaltið, at hava longri millum veg og hús og fysiskar verjur (vollar). Landafrøðiligu avmarkingarnar, og tað at vegir so ella so ganga til bygd og úr bygdum øki, setir avmarkingar fyrir, hvussu langt landsvegir kunna verða frá húsum. Landsverk hevur gjørt ymsar royndir við vollum, t.d. á Hvítanesvegnum, har óljóðið fekst niður í eina helvt við viðarlundina oman fyrir Hoydalar.

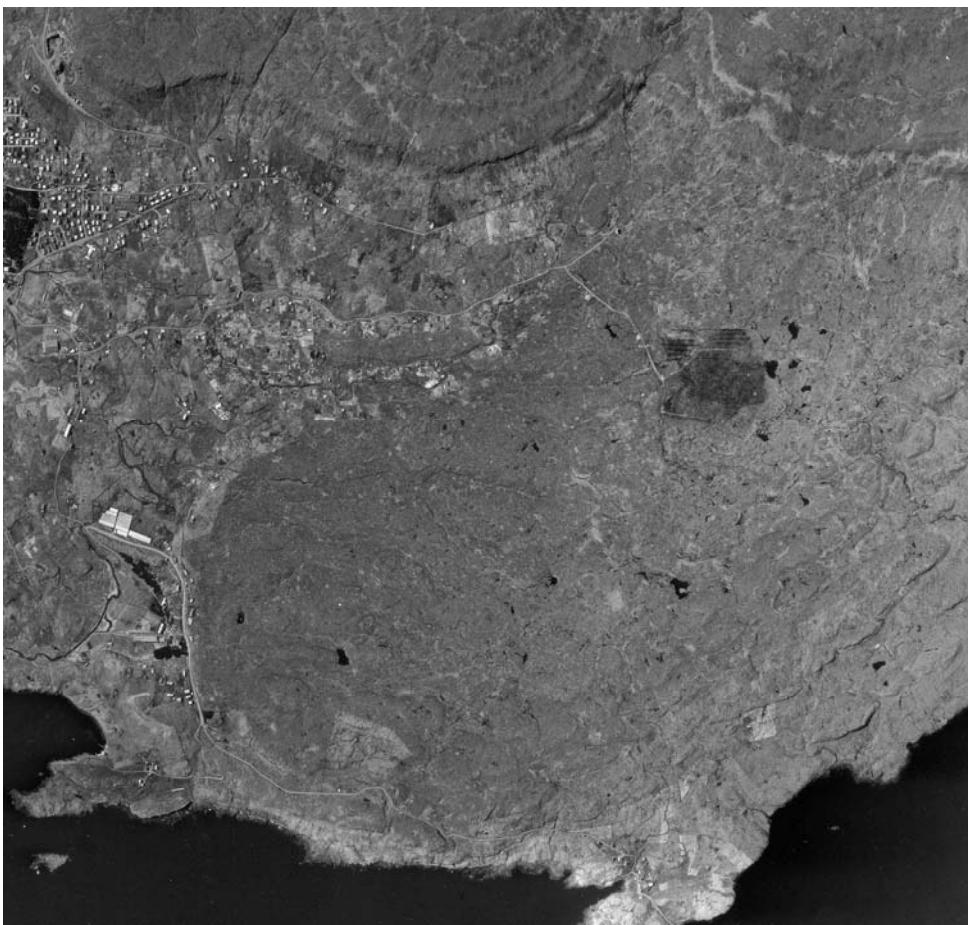
## 2.4 **Mentanarlig og sosial viðurskifti**

Tá ið um seyðahald (undir hesum rættir), traðir, neyst, bátahyljar o.t. ræður, hevur LV vanliga gjört avtalu við viðkomandi eigarar, og eru ofta gjördar gongu- og seyðasmogur, ið hava kunnað tryggjað gott samband um landsvegin, har tað er möguligt.

Natúrliga nervar vegagerð tey, ið eiga lendið, ið vegurin skal ígjögnum, og er tað tí í fleiri fórum neyðugt at ognartaka lendið. Hetta er galldandi fyrir allar vegir í landinum, og verður endurgjald latið fyrir ”mist” lendi og ampa.

Í høvðusstaðarøkinum sær tað ikki út til, at øki, har ferðslan er rættiliga stór, hevur ávirkað sosialu viðurskiftini. Hyggja vit at vegateininum í landinum við mestu ferðsluni, Norðara ringvegi, eru eingi tekin um, at hesin vegurin skapar sosialar trupulleikar ella mistrivnað. Tá ið ein tíð er umliðin, laga viðurskiftini seg eftir teimum broyttu umstøðunum.

Viðvíkjandi at nýta lendi til upprunaligu ætlanina til veg, frá eystan fyrir ”Millum Gilja” til íbindingina í Oyggjarvegin við Maskinmeistaraskúlan, er allur tørvurin á lendi um 51.000 m<sup>2</sup>. Av hesum eigur Tórshavnar kommuna um 26%, hagarnir (Húsahagi og Hoyvíkshagi s.p) um 30% og privatu eigararnir um 44%. Broytingar av linjuföringini fara neyvan at broyta stórvegis hetta býtið.



Tórshavn, Hoyvík og Hvítanes uml. 1970

### 3 Gongdin í málinum

Sum tað sæst í viðmerkingunum til uppskotið, var tað í sambandi við tað, at Kollfjarðartunninilin varð gjördur í 80'árunum, at ferðslan til Havnina var flutt av Oyggjarvegnum á Hvítanesvegin.

Í 1987 varð semja gjörd millum landsstýrismannin í samferðslumálum (Lasse Klein), Landsverkfrøðingin (Mikkjal Helmsdal) og Tórshavnar kommunu (Poul Michelsen) um at loysa teir ferðslutrupulleikar í Havn, ið stóðust av nýggja vegasambandinum.

Sjónarmiðið hjá Tórshavnar kommunu var, at vegurin, sum var, var ikki egsaður at taka ímóti tí nógvu ferðsluni, ið nýggja vegasambandið fór at hava við sær. Tórshavnar kommununa vildi tí hava, at tann 3. ringvegurin (les innkomuvegurin), sum Landsverkfrøðingurin hevði prosjekterað úr Oyggjarvegnum, gjøgnum Hoyvíkshagan og í landsvegin norðan fyrir Hvítanes, var gjördur so skjótt sum gjørligt, so hann kundi verða liðugur samstundis sum tunnilsvegurin.

Sjónarmiðið hjá Landstýrinum var, at verandi vegur frá Hvítanesi oman í ringveg 2 (nú Eystari ringvegur) kundi nýtast nökur ár afturat, og tað tí ikki skuldi verið neyðugt at gjört alt arbeiðið í senn; eisini av fíggjarlígum ávum. Landið vildi gera tær ábøtur á Hvítanesvegin, sum voru neyðugar. Tær

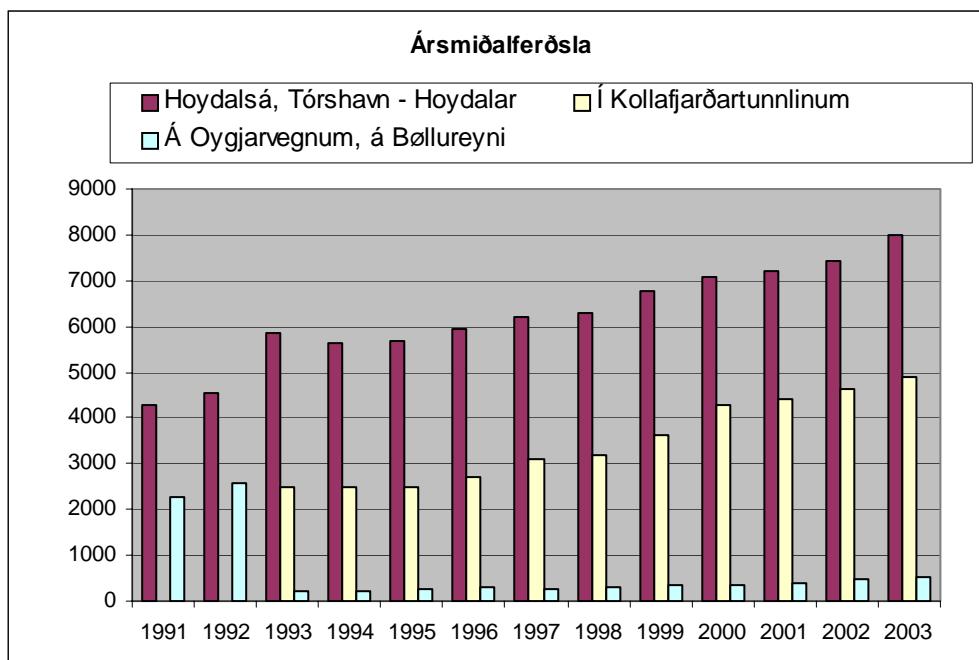
umfataðu m.a at gera sýnisviðurskiftini betri, gera busssteðipláss og breiðka vegin fram við viðarlundini.

Semja var um, at öll longdin úr endanum á Oyggjarvegnum til undir Varða (Krakugjógv) og til íþbindingina í landsvegin í Kollfjarðardali – t.e. innkomuvegurin og tunnilsvegurin – skuldi vera ein samanhengandi vegagerð, sum skuldi verða gjörd í somu atløgu, tó soleiðis, at roknast mátti við, at tunnilsvegurin varð tann fyrri, ið varð gjördur liðugur.

Mett var, at öll vegagerðin skuldi verða liðug 1993-95, alt eftir hvussu fíggjarvánirnar og stöðan viðvíkjandi arbeiðsmegini fóru at verða. Viðmerkt var, at arbeiðið helst kundi gerast skjótari, um Tórshavnar kommuna vildi medvirka at fíggja ætlanina. Tórshavnar kommuna skuldi í hesum tíðarbili átaka sær at gera teir vegir, sum gjørðu, at innkomuvegurin fekk sína fulla nyttu beinanvegin, undir hesum bøta um omankoyringarnar úr Hoyvíkshaganum.

Í 1992 varð Kollfjarðartunnlinin latin upp, og störsti parturin av ferðsluni, ið áður fór eftir Oyggjarvegnum, varð fluttur á Hvítanesvegin. Hetta vaks ferðsluna nógvi, og er sum avtalað, síðani gjörd nógvi tiltök at gera viðurskiftini betri. Tað má tó ásannast, at Hvítanesvegurin er rættiliga tyngdur av nógvi ferðsluni.

Sum tað sæst á stabbamyndini niðanfyri, táttaði ferðslan eftir Hvítanesvegnum (við Hoydalsá) í 2003 upp í 8000 akfør um samdögrið, og bendir gongdin higartil á, at vöksturin heldur fram.



Sum tað eisini sæst á stabbamyndini omanfyri, var ferðslan í miðal um samdögrið í 2003 gjøgnum Kollfjarðartunnlinum 4872 akfør, um Hoydalsá 7976 akfør og eftir Oyggjarvegnum 529 akfør. Soleiðis má metast, at út ímóti triðingurin av ferðsluni eftir Hvítanesvegnum kemur úr Tórshavnarókinum (Kaldbak, Hvítanesi og Hoyvíkshaganum), og tveir triðingar koma úr ókinum uttanfyri.

Tórshavnar kommuna hevur fleiri ferðir víst á áðurnevndu semju og heitt á Løgtingið, Landstýrið og Vinnumálaráðið at fara undir arbeiðið at gera innkomuvegin. Síðst í 2000 svaraði Vinnumálaráðið, at landsstýrismaðurin var sinnaður at loysa á málið saman við kommununi.

Á løgtingsfíggjarætlanin fyrir 2002 voru játtáðar 4 mió, í 2003 3 mió og í 2004 4,5 mió til vegin.

### 3.1 Støðan nú

Nú verður arbeitt eftir tí ætlan, at innkomuvegurin verður gjördur í tveimum byggistigum:

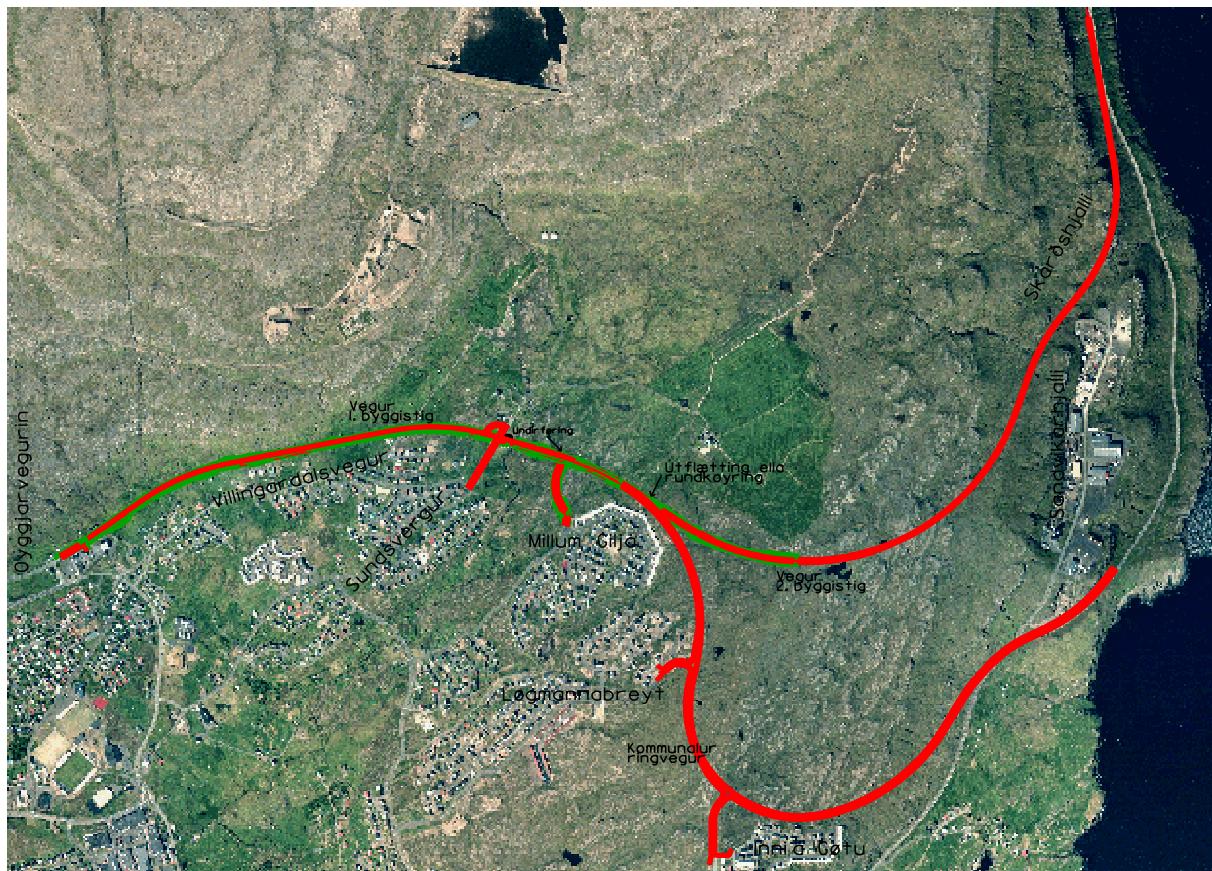
- 1. byggistig erteinurin frá Oyggjarvegnum til Millum Gilja/Eystan Gil, har innkomuvegurin verður bundin í kommunala ringvegin. Kommunali ringvegurin, ið Tórshavnar kommuna letur gera, verður frá Millum Gilja/Eystan Gil til íbinding í landsvegin við Sandvíkahjalla.
- 2. byggistig erteinurin frá Millum Gilja/Eystan Gil, til íbinding í landsvegin norðan fyrir Skarðshjalla. Kommunali ringvegurin verður tá bundin í innkomuvegin við útflætting, rundkoyring e.l.

Landsverk hevur latið gjört verkætlan viðvíkjandi innkomuvegnum. Henda verkætlan umfatar nýggjan innkomuveg norðanifrá til Havnar frá landsvegnum norðan fyrir Hvítanes gjøgnum Skarðsgil millum Sandvíkahjalla og Skarðshjalla. Forprosjekt er gjört fyrir alt strekkið frá Hvítanesi (st. 10900) til íbinding í Oyggjarvegin (st 6300). Verkætlan er gjörd fyrir brúgvar um Hoydalsá og til undirføring av Sundsvegnum.

Frá økinum, har Flatarvegurin kemur í innkomuvegin (st 8040) og norður ímóti Løgmannabreytt (st 8400) vórðu gjördir 360 m í 2003. Teinurin frá Flatarvegnum og suðureftir (til st 7910), 130 m ímóti Hoydalsá, er í gerð, og verður væntandi liðugur í ár. Alt arbeiðið er gjört í nevvum samstarvi við Tórshavnar kommunu.

## **Gjøgnumgongd viðvíkjandi uppskotum til nýggja innkoyring til Havnina**

### **4 Uppskot, sum er, til innkomuveg**



Myndin víssir ætlanina, sum er, fyrir innkomuvegin og “kommunala” ringvegin.

Innkomuvegin gongur frá Oyggjarvegnum til íbinding í Kaldbaksvegin norðan fyrir Sandvíkahjalla.

Øll longdin á innkomuvegnum er um 4600 metrar, og er kostnaðarmetingin 76,5 mió. Fyri 1.

byggistig, frá Oyggjarvegnum til íbindingina í “kommunala” ringvegin við Millum Gilja/Eystan Gil, er kostnaðarmetingin 38 mió.

Kommunali ringvegin gongur frá Sandvíkahjalla til íbinding í innkomuvegin norðan fyrir Millum Gilja/Eystan Gil.

Í sambandi við 1. byggistig av innkomuvegnum, verða innkomuvegin og “kommunali” ringvegin samanbundnir, sum víst á tekningini. Í sambandi við 2. byggistig, verður “kommunali” ringvegin bundin í innkomuvegin við útflætting ella aðrari loysn.

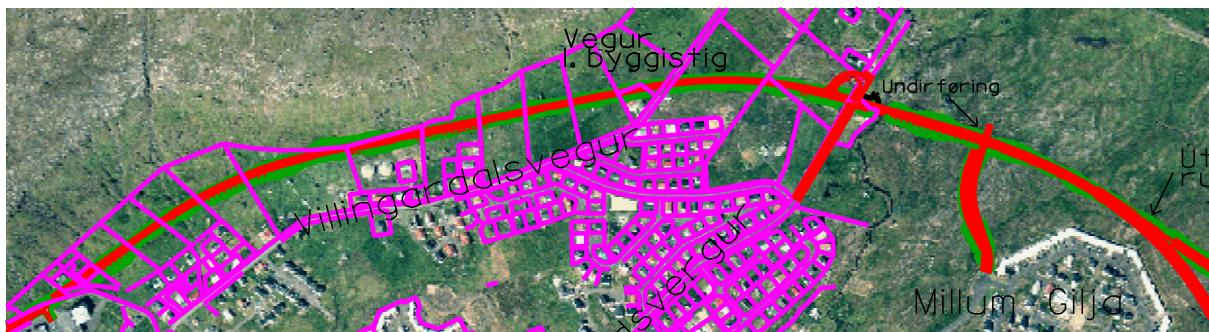
#### 4.1 Íbindingin í Oyggjarvegin við Maskinmeistaraskúlan (undir Krákugjógv)

Hesin teinurin gongur norðan fyri/oman fyri ovastu sethúsini við Villingardalsvegin, í skráanum oman fyri vatnbrunnarnar við Villingardalsvegin og til íbinding í vegin, sum er, eystan fyri Maskinmeistaraskúlan.



Eingir trupulleikar eru við halli á vegnum á síðsta teininum; longdin á teininum frá vatnbrunnunum til íbinding er um 600 m. Hallið á Oyggjarvegnum niðan móti Brandstöðini er um 90 promillur. Hetta er væl oman fyri vanliga hægsta markið, sum er 70 promillur, sum LV nú nýtir fyri nýggjan landsveg. Aðrir trupulleikar av hesi veglinjuni eru m.a, at beinleiðis tilkoyring helst má vera frá Maskinmeistaraskúlanum, bilasøluni hjá Meinhard Arge og teimum húsum, ið har standa, beinleiðis upp at innkomuvegin.

Samanbinding, sum er, millum Oyggjarvegin og ringvegin/Marknagilsvegin kann vera trupul og skapa fløskuháls av vantandi útsýni frá íbindingini í ringvegin og avmarkaðu longdini av sambindingarvegnum (60 m), sum í framtíðini kann gerast ov stutt, um vegurin sum ætlað, verður høvuðsíbindingin til Havnar. Avkoyring av innkomuvegnum á sambindingarvegin, ið verður millum innkomuvegin og Oyggjarvegin, fer harumframt at krevja kanalisering (eyka koyrispor til ferðsluna, ið skal snara av) ella rundkoyring, og kann tað verða trupult at finna pláss til hetta undir umstøðum, sum tær eru. Aftur at hesum kemur, at íbindingin, sum er, frá Skotarók og frá Brandstöðini í Oyggjarvegin eru á einum stað, har sýnið ikki lýkur galldandi krøv til íbinding í landsveg.



Myndin omanfyri víssir traðir og stykki, har ætlanin er at leggja vegin í sambandi við 1. byggistig av innkomuvegnum. Sum áður nevnt, er tørvurin á lendi til 1. byggistig av innkomuvegnum um  $51.000 \text{ m}^2$ , har um 26 % eru kommunal øki, 30 % landsjørð og um 44 % ella um  $22000 \text{ m}^2$  privat jørð.

Teinurin frá Oyggjarvegnum (við Maskinmeistaraskúlan) til Hoydalsá (við Sundsvegin) eru um 1600 metrar. Á hesum teininum verður farið gjøgnum 24 traðir og stykki, 7 av hesum økjum eru ogn hjá Tórshavnar kommuu og 1 landsjørð. Sum tað sæst, so verða um 7 av traðunum skornar í tvey av vegnum (eina trøð eigur Tórshavnar kommuu), væntast kann at tey øki, ið eru eftir, framvegis kunnu nýtast sum traðir, og kemur víddin á hvørjum stykki at liggja frá um  $2800 \text{ m}^2$  upp í um  $5500 \text{ m}^2$ .

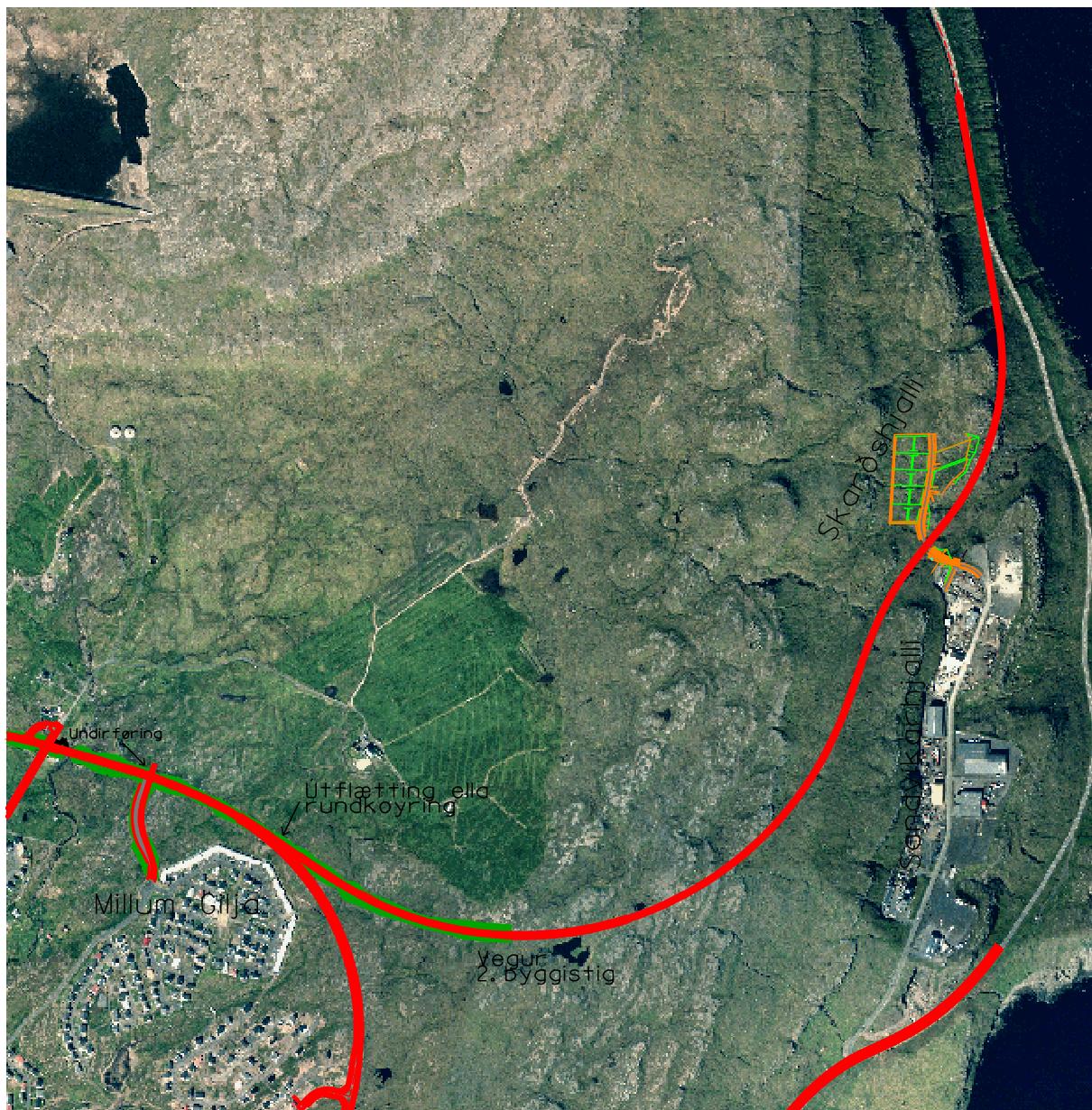
Á hinum teininum, frá Hoydalsá til økið oman fyri Løgmannabreyt, har 1. byggistig endar, er bert talan om kommunala jørð og landsjørð.

Verður hugsað um umhvørvisligar ampar frá vegnum, er tað serliga óljóð frá ferðsluni, ið kann órógva grannalagið við vegin. Sera trupult er at seta upp eitt álítandi modell fyrir óljóð í sambandi við vegin, men verður hugt at lendum, har vegurin fer í gjøgnum, so liggar hallið, har tað er mest um 50 promillur, hetta setur óljóðið niður. Á næstan öllum teininum er bygt niðan fyrir vegin, og kann tí væntast, at hetta í sjálvum sær verjir fyrir óljóðið, og kann, um tørvur er á tí, ljóðverja (volli ella tilíkt) lættliga verða gjört.

#### **4.2 Ætlanin, sum er, fyrir innkomuvegi: Kalbaksvegur – Eystan Gil/Løgmannabreyt**

Talan er um 2600 metrar langan veg frá íþbinding, möguliga við rundkoyring, í Kaldbaksvegin nakað innan fyrir Skarðshjalla til íþbindingina í kommunala ringvegin oman fyrir millum Eystan Gil /Løgmannabreyt.

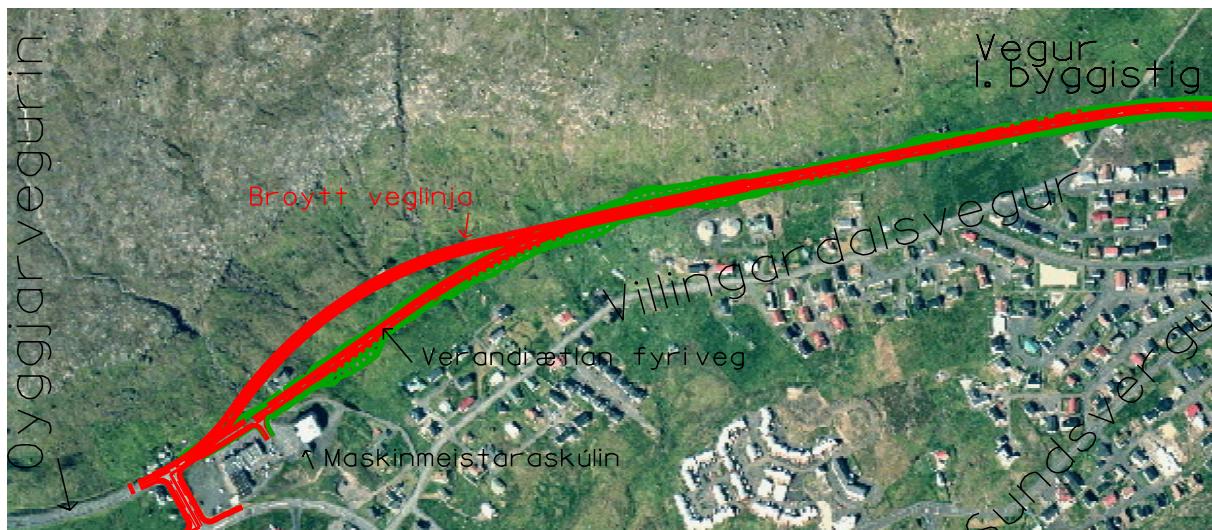
Hallið á vegnum frá íþbindingini í Kaldbaksvegin nakað niðan um Sandvíkahjalla, verður á fyrsta strekkinum, sum er á 950 metrar um 70 promillur, og haðani væl minni. Í sambandi við íþbindingina í Kaldbaksvegin verður lagt upp fyrir íþbinding av einum tunli millum Suður-Eysturoy og Havnina.



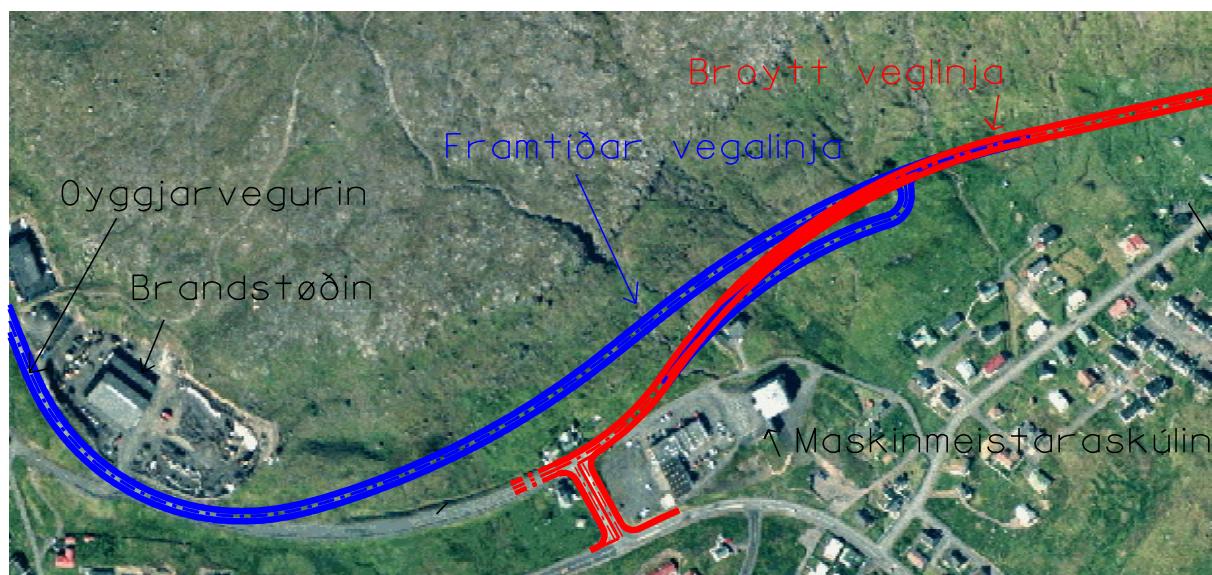
## 5 Innkomuvegurin, uppskot til broytingar.

Landsverk hevur latið gera ymisk uppskot til broytta linjuföring fyri veg, umframt tunlar í økinum, samsvarandi lögtingssamtyktini, har heitt verður á Landsstýrið at kanna árinini av innkomuvegnum og möguligar tunnilsloysnir í økinum.

### 5.1 Íbinding í Oyggjarvegin júst niðan fyri Brandstøðina

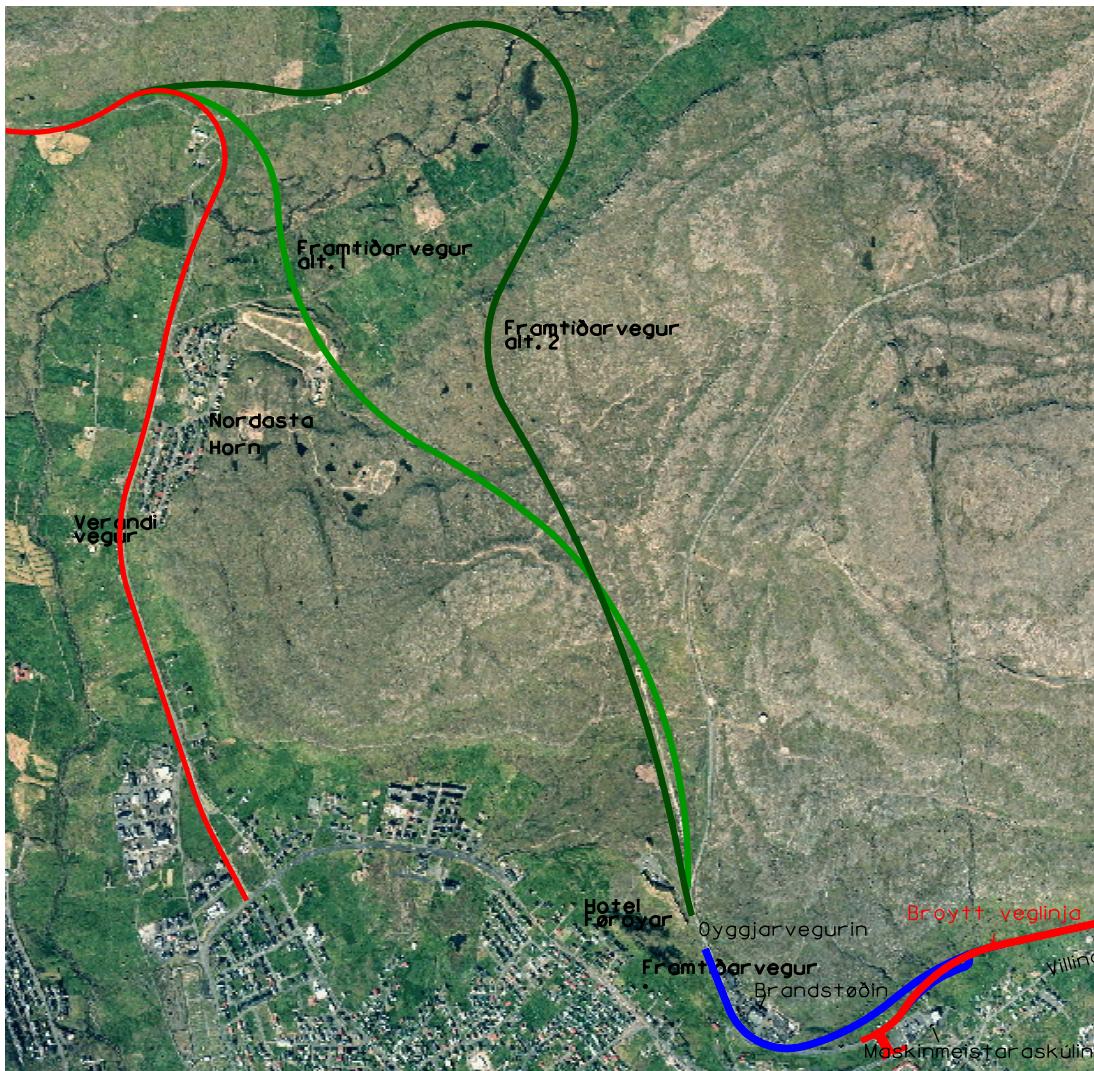


Landsverk hevur gjört eitt uppskot, har innkomuvegurin verður fluttur nakað longur niðan í skráan móti Húsareyni.



Í sambandi við eina framtíðar vegaföring verður möguligt at gera eina íbinding við Krákugjóv (á slættanum har) og möguliga í eina rundkoyring á ringvegnum uml. 100 metrar uttan fyri/vestan fyri íbindingina sum er. Á myndini sæst fyribils ætlan fyri íbinding í Oyggjarvegin (við reyðum) og möguliga framtíðar linjan og íbindingin (bláa linjan).

Við hesi loysn fer hallið á innkomuvegnum at verða um 50 promillur frá vatnbrunnunum til íbindingina við Krákugjógv, og haðani til íbinding við brandstøðina um 35 promillur. Hallið á íbindingarvegnum verður niðan fyri 50 promillur. Við hesum kunnu trupulleikarnir somuleiðis verða loystir við íbindingini við Skotarók, ið annaðhvort kann bindast beinleiðis í rundkoyringina á ringvegnum ella í vegastubban, ið verður eftir av Oyggjarvegnum har, og haðani í sambindingarvegin.



Við hesi loysn slepst somuleiðis undan bratta teininum frá Maskinmeistaraskúlanum til brandstøðina, og kann hetta tryggja betri framkomileika borið saman við ætlanir fyri vegi til íbinding í landsvegin til Gomlurætt við Velbastaðháls (umvegis Marknagil og Marknagilsháls oman fyri Fjallið, Norðastahorn og Havnardal). Somuleiðis slepst undan möguligum trupulleikum í sambandi við íbinding í kommunala ringvegin.

Vansin við hesi loysnini er, at lutfalsliga nögv øki fer til vegagerð við Krákugjóv, øki ið helst má haldast at hava tíðandi rekreativt og möguliga söguligt virði. Bæði hendar og upprunaliga ætlanin til veg við Villingardalsvegin fara í fórum at verða ein forðing fyri atgongd til økið oman fyri vegin, bæði tær traðir ið eru eftir, og sjálvt Húsareyn.

Fíggjarliga er lítil munur á hesi loysnini og verandi ætlanini til veg, um bíðað verður við vegnum niðan til brandstøðina. Roknað verður við, at teir um 100 metrar av veki, ið skulu gerast, umframt broyting av verkætlanini fara at kosta um 2 mió.

Í høvðusheimum kann sigast, at henda loysnin kann tryggja betri framkomileika í sambandi við framtíðarloysn til veg uttan um Havnina.

## 5.2 Tunnil Villingadalsvegur – við Krákugjógv



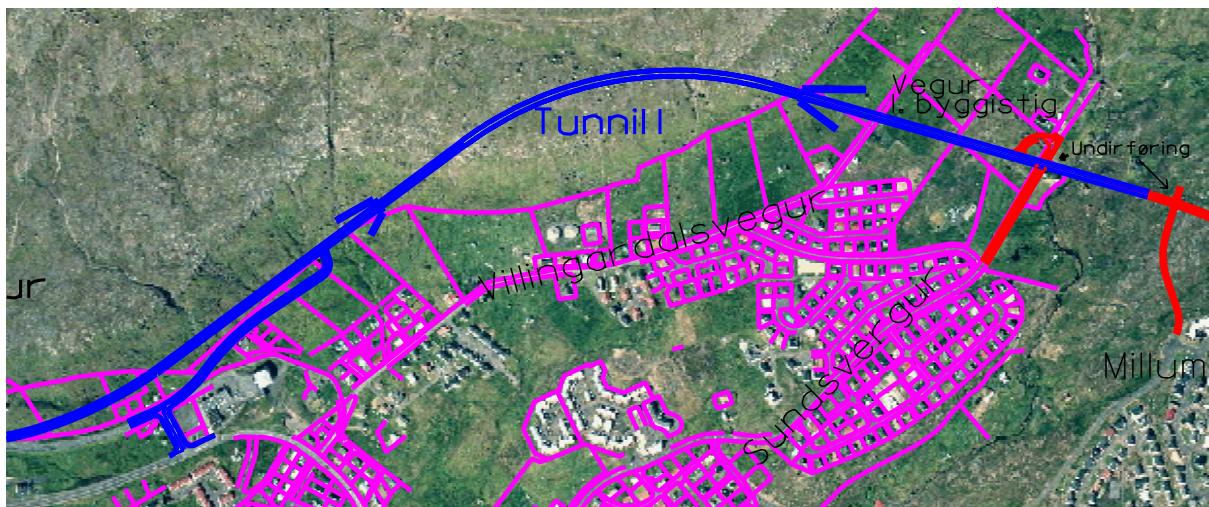
Talan er um tunnil, ið er uml. 740 metrar til longdar, úr kotu 163 við Villingardalsvegin til kotu 130 við Krákugjógv, hallið verður soleiðis um 45 promillur.

Havast skal í huga, at tunnilsinnslögini fara at verða rættliga sjónlig, helst munandi stórri enn myndin gevur ábending um. Sjálvt innslagið, t.e, har tunnilin fer inn í fjallið, fer at hava eitt loddrætt ben, 12-15 metrar, og má lendið uttanum javnast við skráum.

Kostnaðarmetingin fyri tunnilin, grundað á ein kilometerprís 40 til 50 mió/km, er 30 til 37 mió.

Samsvarandi vegalongd, grundað á kilometerprísin 10 til 15 mió/km, er kostnaðurin bert 8 - 11 mió.

Metti meirkostnaðurin fyri ein tunnil afturímóti veki uttanfyri, verður soleiðis, um roknað verður við miðalprísum, 27 mió, ið svarar til ein meirkostnað fyri 1. byggistig um 70%, so kostnaðarmetingin fer úr 38 mió upp í 65 mió.

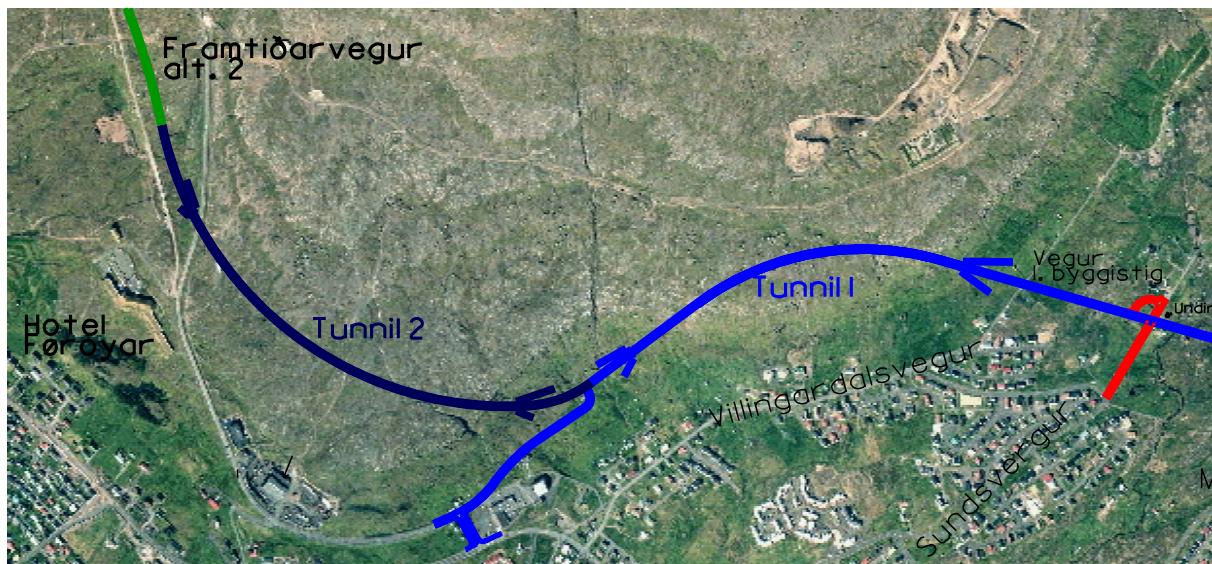


Verður hugt at lendisnýtsluni í sambandi við tunnilin, sæst á myndini omanfyri, at 9 traðir verða órørðar av tunnilsgerðini samanborið við ætlaðu vegagerðina (Tórshavnar kommuna eiger tvær), ella samanlagt um 17500 m<sup>2</sup>. Í mun til óljóð, verður hetta tað sama við tunnilsmunnarnar sum við vegaætlani, men tað slepst undan möguligum ampa við Villingardalsvegin.

Fyrimunurin við hesi loysnini er, at betri atgongd fæst til økið við Villingardalsvegin. Harumframt verða rættiliga fáar traðir nervaðar av sambandinum og fæst ótarnað samband til Húsareyn. Harafturímóti verður økið við Krákugjóv (økið oman fyrir Maskinmeistaraskúlan) rættiliga nögv ávirkað av vegagerðini og beninum í sambandi við tunnilsmunnan. Eystari tunnilsmunnin, við Villingardalsvegin, fer somuleiðis við nögvum øki til tunnilsmunnan og øðrum útbúnaði (skeltum, tøknismáttum o.t.) í sambandi við tunnilin.

## 6 Möguliga aðrar tunnilsloysnir

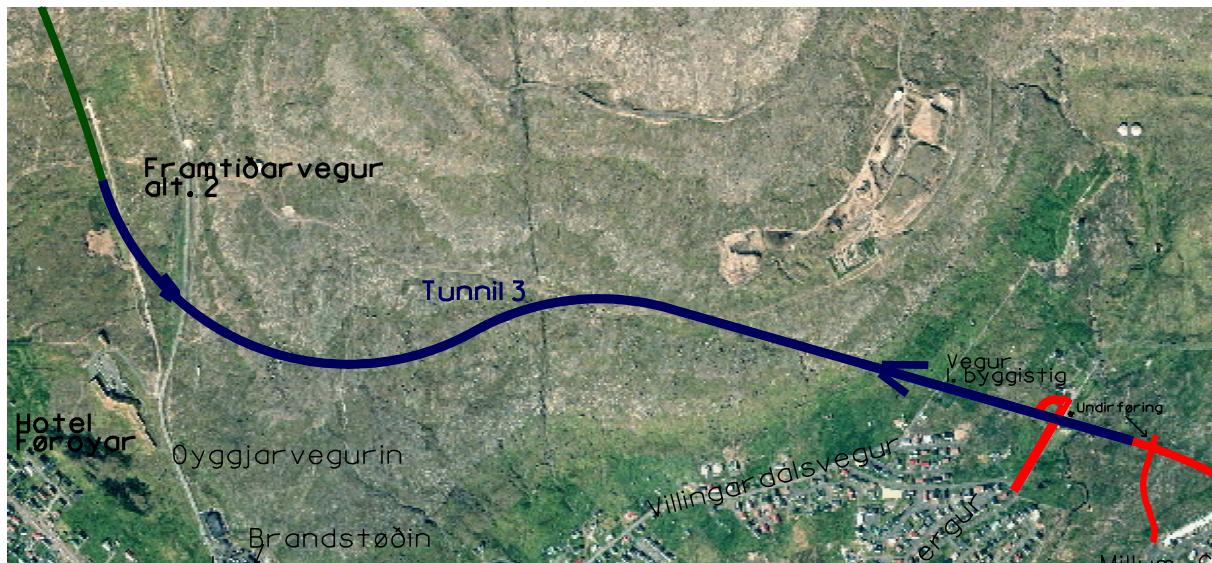
### 6.1 Tunnil 2: við Krákugjógv – Marknagil (við ríðibreytina)



Talan er um tunnil, ið er uml. 880 metrar til longdar úr kotu 165 við Marknagil til kotu 125 við Krákugjógv, hallið verður soleiðis um 46 promillur. Kostnaðarmetingin fyrir tunnil 2, grundað á ein kilometurprís, sum er 40-50 mió/km, er 35-44 mió. Allur kostnaðurin fyrir báðar tunlarnar verður soleiðis 70 til 87 mió og sambindingarvegurin um 7 mió.

Ringt er at fáa eyga á fyrimunir við hesari loysnini borið saman við vegaloysnina, gerast má sambindingarvegur frá rundkoyring millum tunnilsmunnarnar við Krákugjógv í Oyggjarvegin fyrir um 6 til 7 mió.

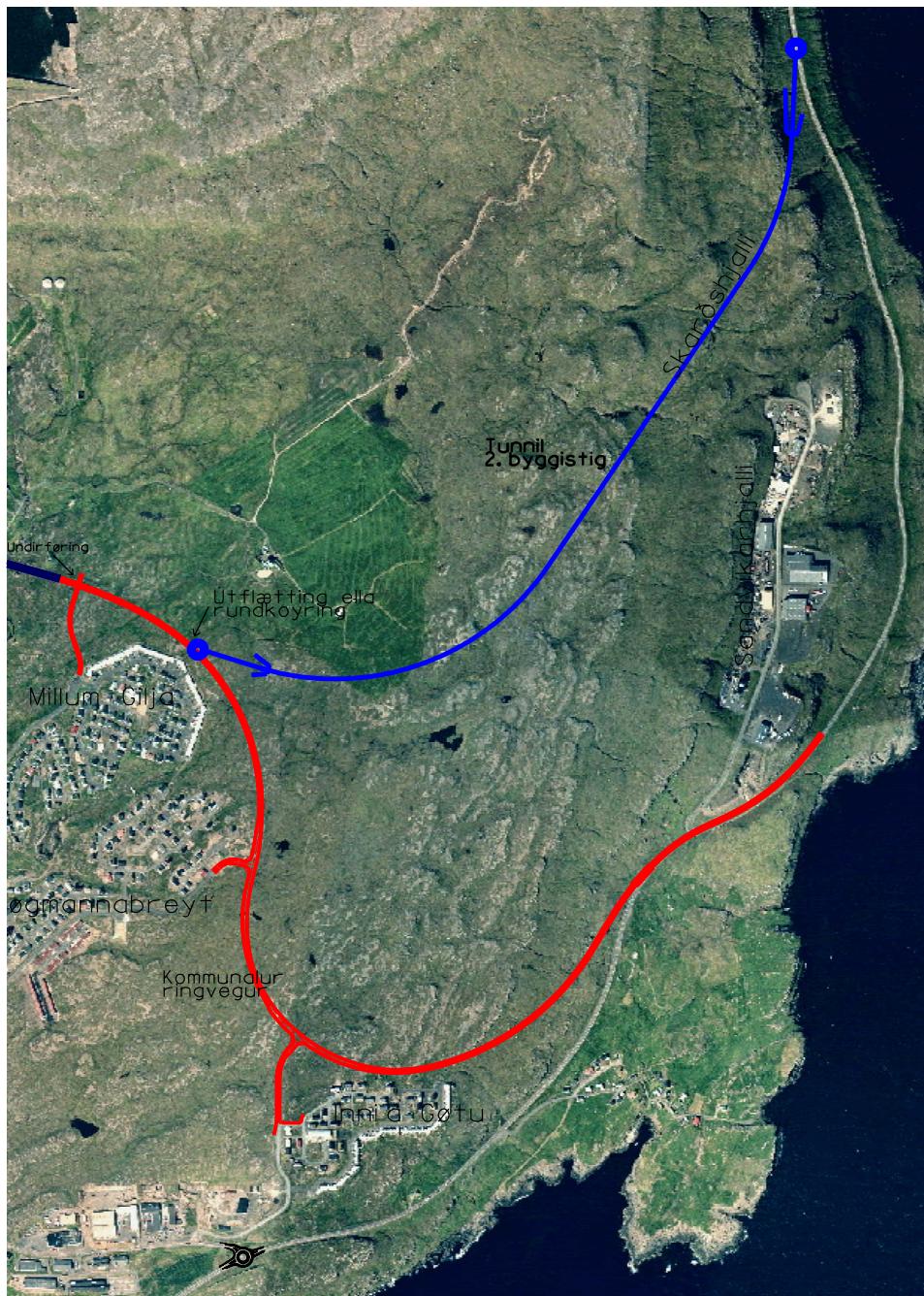
### 6.2 Tunnil 3: Villingadalsvegur – Marknagil (við ríðibreytina)



Talan er um tunnil, ið er uml. 1700 metrar til longdar úr kotu 163 við Villingardalsvegin til kotu 163 við Marknagil. Av tí at hallið verður bara um 1 promilla á hesum teinum, verður brekka inni í tunlinum úr báðum endum 15 promillur; hægsta punktið verður 780 metrar úr Marknagilsandanum í kotu 177. Kostnaðarmetingin fyrir tunnilin grundað á kilometurprís 40-50 mió/km er 68-85 mió.

Samanumtikið kann sigast, at verður tunnil gjørdur, fer hetta at leggja eitt nýtt støði undir vegagerð í landinum, tí í flestum bygdum og býum kring landið, gera tilíkar umstøður sum her seg galldandi. Tó skal nevnast, at í t.d. Oslo eru ætlanir um at leggja veg í tunnil av umhvørvisligum orsökum, men er har talan um eina ársmiðalferðslu oman fyrir 100.000 bilar um samdøgrið; til samanberingar er ferðslan til Havnar um 5000 akfør og um Hoydalsá um 8000 akfør um samdøgrið, bara ein partur av hesum akfórum fer at nýta hesa farleiðina.

## 7 Tunnil Skarðshjalli – Eystan Gil/Lögmannabreyt



Talan er um tunnil, ið er uml. 2000 metrar til longdar úr kotu 40 við Kaldbaksvegin til kotu 140 við Eystan Gil, hallið verður soleiðis um 50 promillur. Kostnaðarmetingin fyri tunnilin, grundað á ein kilometerprís 40-50 mió/km, er 80-100 mió. Kostnaðarmetingin fyri hengan teinin, t.e vegin 2. byggistig, er til samanberingar 38,5 mió.

Fyrimunurin við eini tunnilsloysn frá Kaldbaksvegnum til Eystan Gil er fyrst av náttúruverndar- og rekreativum orsókum, tó at portalarnir, sum vanligt er við tunlum, gera tíðandi inntriv í lendið.

## 8 Samandráttur

Í hesum uppriti er gjøgnumgingin verandi ætlan fyri innkomuvegin, og sum partur av hesum, eisini kommunali ringvegin.

Innkomuvegin umfatar veg frá Oyggjarvegnum, við Krákugjógv, til íbinding í Kaldbaksvegin nakað norðan fyri Hvítanes, øll kosnaðarmetingin er 76,5 mió. Íbindingar verða í innkomuvegin við Sundsvegin ella Flatarvegin og í kommunala ringvegin við Lögmannabreyt. Flatarvegin verður fórdur niðan um innkomuvegin við undirföring, og verður vegamótið gjort soleiðis, at tað í framtíðini kann gerast til planfrítt vegamót við flættingum.

Kommunali ringvegin gongur frá íbindingini í innkomuvegin við millum Gilja/Eystan Gil, til íbinding í Kaldbaksvegin við innkoyringina til Sandvíkahjalla. Íbindingar verða í kommunala ringvegin í Lögmannabreyt og við Klingruna.

Innkomuvegin verður gjördur í tveimum byggistigum: 1. byggistig umfatar teinin frá Oyggjarvegnum til íbindingina í kommunala ringvegin við millum Gilja/Eystan Gil, kostnaðurin er mettur til 38 mió. 2. byggistig umfatar teinin frá millum Gilja/Eystan Gil til íbinding í Kaldbaksvegin norðan fyri Hvítanes, kostnaðurin er mettur til 38,5 mió.

### **Uppskot til broyttar linjuföringar fyri 1. byggistig:**

1. Vegurin verður fluttur nakað niðan í skráan við Krákugjógv (sí pkt 4.1), vegurin verður soleiðis bundin í Oyggjarvegin við omankoyringina til Eystara ringveg, í staðin fyri sum áður við Maskinmeistaraskúlan. Talan er soleiðis ikki um stórvegis broyting, men á henda hátt verður mögulig framtíðar vegalinja til Gomlurætt við minni halli í brekkuni niðan til brandstøðina tryggjað. Somuleiðis fer ætlaða broytingin við broyttu vegalinjuni frá undir Krákugjógv til Brandstøðina at lætta um ferðsluna millum Eystara ringveg og innkomuvegin í framtíðini. Broytta linjan fer ikki at dýrka verkætlana stórvegis.
2. Tunnill verður gjördur frá við Villingardalsvegin til við Krákugjógv (tunnill 1 sí pkt 4.2). Longdin er um 740 metrar, og er kostnaðurin mettur til 37 mió, ella um 25,9 mió meira enn samsvarandi vegur uttanfyri.
3. Tunnill frá við Krákugjógv til økið við ríðibreytina í Marknagili (tunnill 2, sí pkt 5.1), hesin tunnilin má so gerast sum framhald av tunlinum millum Villingardalsvegin og Krákugjógv. Longdin á tunlinum verður um 880 metrar og kostnaðarmetingin 44 mió. Skal samband fáast við Eystara ringveg, má gerast rundkoyring millum tunnilsmunnarnar, og sambindingarvegur haðani oman til Eystara ringveg (uml. 7 mió).

4. Gjørt er somuleiðis skitsuuppskot til tunnil frá Villingardalsvegnum (tunnil 3, sí pkt 5.2), beinleiðis til økið við ríðibreytina í Marknagili. Longdin er um 1700 metrar, og er kostnaðurin mettur til 85 mió. Við hesi loysn fæst einki beinleiðis samband við Eystara ringveg.

**Gjørd eru uppskot til broyttar og umskipaðar linjuföringar fyrir 2. byggistigi:**

5. Tunnill verður gjørdur millum Eystan Gil til Kaldbaksvegin (tunnil 2. byggistig, sí pkt 6). Longdin er um 2000 metrar, og er kostnaðurin mettur til 100 mió.

**Kostnaðarmetingar (roknað er við miðaltölum 45 mió/km fyrir tunnil og 12,5 mió/km fyrir veg)**

Teinur	Kostnaðarmeting	Viðmerkingar
Verandi 1. byggistung Oyggjarvegur – Millum Gilja/Eystan Gil	38 mió	Kostnaðarmeting
Verandi 2. byggistung Millum Gilja/Eystan Gil - Kaldbaksvegur	38,5 mió	Kostnaðarmeting
<b>Verandi Innkomuvegur tilsamans</b>	<b>76,5 mió</b>	Kostnaðarmeting
Broyting í 1. byggistigi flyta veg við Krákugjógv	2 mió	Eykakostnaður fyrir 100 metrar av vegini umframt umprosjektering
Broyting 1. byggistig tunnill Villingardalsvegur -Krákugjógv	27 mió	Upphæddin umfatar eykakostnað fyrir tunnilin.
Broyting og vegaföring 1. byggistig tunnill Krákugjógv – Marknagil og sambindingarvegur	40 mió +7 mió <u>47 mió</u>	Upphæddin umfatar eykakostnað fyrir tunnilin, 350 metur av sambindingarvegi og rundkoyring við Krákugjógv.
Broyting í 2. byggistigi tunnill Millum Gilja - Kaldbaksvegurin	57 mió	Upphæddin umfatar eykakostnað fyrir tunnilin borið saman við vegaloysnina

## 9 Tilmæli

Grundað á hetta uppskot til innkomuveg og kommunalan ringveg, verður mælt til:

- At vegalinjan við Krákugjógv, ið eru partur av 1. byggistigi fyrir innkomuvegi, verður endurskoðað, so hon fer at tryggja framhaldandi möguleikum fyrir vegagerð til Gomlurætt, samsvarandi loysn 4.1. Samanborið við lýstu tunnilsloysnirnar verður henda vegagerð um 25 mió bíligari enn bíligasta tunnilsloysnin, umframt at rakstur og viðlíkahald eisini vera samsvarandi bíligari. Soleiðis sum ætlaða vegalinjan liggar heilt ovarlaga í skráanum við Villingardalsvegin, verður minst möguligt tikið av teimum traðum, ið eru har.
- Staðfestast kann, at alt er gjört, fyrir at vegurin skal verða til so lítlan ampa sum möguligt fyrir tey, ið har búleikast.
- Tunnilsloysnir vera ikki mettar at vera til fyrimuns fyrir náttúru ella umhvørvi. Tunnilsloysnirnar fara at verða ógvuliga sjónskar, har farið verður inn, og verður hetta ein lutfalsliga stórur partur av verkætlanini, borið saman við longdina á tunlinum.
- Mælt verður tí til, at vegagerðin verður framd soleiðis, at leggjast kann upp fyrir ampa av óljóði frá ferðsluni.