



SAMFERÐSLUÆTLAN
2018-2030

Útgevri: Landsverk 2019©

Lagt til rættis: Landsverk í samstarvi við Samferðslumálaráðið

Stýrisbólkur: Ewald Kjølbro/Árant Andriasson (LV),
Hilmar Eliassen (SSL), Niels Juul Arge (SMR),
Atli Eiriksson (SMR) og Armgarð Elin Steinhólm (LV)

Verkætlanarleiðari: Armgarð E. Steinhólm

Samskipari og skrivari: Sigurd Justinussen

Lesibólkur: Súsanna Mc. Birnie og Kári Mikkelsen

Rættlestur: Levi Hentze

Myndir: Úr egnum myndasavni og frá
Faroephoto v/Ólavi Frederiksen

Uppseting: Sendistovan

Prentumsiting: Sendistovan

Høvuðskeldur: Landsverk og Strandfaraskip Landsins

Aðrar keldur: Hagstova Føroya, Løgreglan,
Atlantic Airways, Smyril Line, Visit Faroe Islands

Endurgeving: Við endurgeving av innihaldi í
hesi Samferðsluætlan, skal Landsverk tjóðliga upplýsast sum kelda

INNIHALDSYVIRLIT

DAGFØRD SAMFERÐSLUÆTLAN - INNGANGUR

STØRRI ÍLÖGUR KOMANDI ÁRINI:	12
» Lesivegleiðing	21
» Tunlar Norður um Fjall	25
» Bygging um Haraldssund	31
» Samband til Svínogar	35
» Umkoyringarvegur undir Kjølunum – Klaksvík	39
» Dagføring av Leirvíkstunlinum	43
» Gøtudalstunnil	47
» Vegur um Skálabotn	53
» Farleið til Gjár	57
» Dagføringar á Strondum	61
» Gjøgnumkoyringarvegur – Runavík-Saltangará	65
» Selatraðarvegurin	69
» Farleið til Tjørnuvíkar	73
» Farleið til Vestmanna	77
» Dagføring av Kollfjarðartunlinum	81
» Innkomuvegur til Havnar (1. partur)	85
» Innkomuvegur til Havnar (2. partur)	95
» Sandavágshálsur – Sandavágur – Miðvágur	99
» Gamlarætt	105
» Sandoyartunnil	109
» Sandarlíð	113
» Farleið til Skarvanes	117
» Farleið til Dals	121
» Suðuroyartunnilin	125
» Sandvíkartunnil og umkoyringarvegur um Hvalba	129
» Hvalbiartunnilin	133
» Farleið til Fámjins	137
» Altjóða flogvøllur	141
» Flogvallir í Suðuroy	145

STRANDFARASKIP LANDSINS – ENDURNÝGGJAN AV FLOTANUM

» Støðulýsing av ferjunum	153
---------------------------	-----

TRYGT FERÐSLUKERVI VIÐ SKERDUM VIÐLÍKAHALDI?

» Hvat er rakstur og viðlíkahald?	162
» Hvat er eftirsleip?	164
» Landsvegakervið	166
» Brúgvar	172
» Tunlar	179
» Landshavnir og tyrlupallar	184
» Vetrarhald á landsvegum	186

FØROYAR SUM FERÐAFÓLKALAND

» Ferðavinna og samferðsla	194
» Ferðavinnan í tølum	200
» Sóljuleiðir og onnur ferðafólkamál	202
» Kunning til ferðafólk	208
» Samstarv um ferðavinnu	209
» Múlaleiðin	211
» Elduvíkarleiðin	212
» Gjárleiðin	214
» Saksunarvegurin	215
» Runt Agnið	218
» Um Hovsegg	220
» Um Hestin	222

FERÐSLUTRYGD

» Ferðslutrygdartiltøk	230
» Ferðsluhagtøl	234

FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

INNGANGUR

DAGFØRD SAMFERÐSLUÆTLAN

Føroyingar flest munnu vera samdir um, at Føroyar er eitt óvanliga vakurt og friðarligt land at búgva í. Tað eru onnur samd við okkum í, tí tað umdømið hevur spjatt seg – tað síggja vit við vaksandi talinum av ferðafólkum hvørt ár. Lívsgóðskan hjá einum miðal føroyingi er á høgum støði, og Føroyar dregur ikki bert útlendingar til sín. Eisini fleiri føroyingar enn áður, ið hava búð uttanlands, velja at búseta seg aftur á klettunum. Sambært Hagstovu Føroya búðu stívliga 51.000 fólk í Føroyum 1. januar 2019. Fyritøkur taka seg upp, og vinnan er í støðugari menning.

Eitt vaksandi fólkatal og tal av ferðafólkum, økir trústið á føroysku landsvegum. Samferðslukervið krevur uppmerksemi, og ráðiligt er, at tiltøk verða sett í verk skjótast gjørligt. Vegakervið, sum Landsverk varðar av, og ferjurnar, sum Strandferðslan varðar av, er ein fyritreyt fyri at menna samfelagið. Íbúgvar í byggdum og býum skulu til og frá arbeiði, vinnan skal ótarnað halda sítt virksemi koyrandi, og ferðafólk ynskja at ferðast kring oyggjarnar. Men hví er støðan ikki góð, tá samfelagið sum heild tykist vera í støðugari menning?

Ein partur av hesi samferðsluætlan lýsir støðuna á teimum pørtum av undirstøðukervinum, ið gerast verri ár undan ári, har neyðug inntriv ikki verða gjørd. Rakstur og viðlíkahald hava alstóran týdning og fingið serligt pláss í hesi samferðsluætlan. Men, hvat er ein samferðsluætlan, og hví hevur hon týdning?

HVÍ EINA SAMFERÐSLUÆTLAN?

-ENDAMÁLIÐ VIÐ EINARI SAMFERÐSLUÆTLAN ER AT VÍSA Á, HVAT SKAL TIL FYRI AT TRYGGJA, AT SAMFERÐSLUKERVIÐ TIL EINA OG HVØRJA TÍÐ NØKTAR SAMTÍÐARINNAR KRØV OG TØRV.

Samferðslukervið skal vera soleiðis háttað, at tað er lætt, trygt og ódýrt hjá øllum at ferðast millum ymisk støð, bæði innanlands og millum Føroya og úrheimin. Eitt væl virkandi undirstøðukervi er sera samansett, og krevur góðar fakligar førleikar at haldast á einum høgum støði. Tryggjast skal, at eitt nú íløgur í samferðslukervið verða framdar á slíkan hátt, at samfelagið fær mest møguligt burtur úr íløgnum. Samferðsluætlanin eigur at virka fyri burðardyggar samfelagsmenning við atli at lokalsamføgum, umhvørvi og fígging.

Tað gerst lættari við einari ætlan at tryggja heildarmyndina – at alt spælir saman – eisini í framtíðini. Yvirlit yvir størri íløgætlanir komandi árin verða lýstar við fakligum loysnum og kostnaðarættingum, soleiðis at tíðarætlan kann gerast og haldast. Eitt nú nær og hvar tunlarnir Norður um Fjall skulu gerast, og hvussu tær avleiddu verkætlanirnar í sambandi við Eystur-oyartunnilin skulu loysast. Og hvussu við Suðuroyartunnilinum, sum skal gerast ein partur av miðøkinum, verður tað í okkara tíð? Alneyðugt er eisini at varpa ljós á longu framdar verkætlanir. Vegir, tunlar, brúgvar, ferjur og annað, skulu ikki gloymast, bara tí hetta eru líðugt framdar verkætlanir. Regluligt eftirlit og viðlíkahald tryggjar, at verklagið ikki missir virði.

INNGANGUR

Nýgerðir eru sjálvandi neyðugar, og samferðslukervið skal áhaldandi tillagast nýggjan tørv – eitt nú av nógvu ferðafólkunum, ið koma her og leggja eitt nýtt og størri trúst á gomlu vegirnar. Við eini samferðsluætlan er møguligt at varpa ljós á tær avbjóðingar, ið eru bæði á landsvegnum og sjófaraleiðunum.

Føroyingar hava seinastu øldina útbyggt vegakervið, og tað er okkara skylda í dag at røkja tað væl. Spurningurin er, um vit megna hetta á nóg góðan hátt. Um ikki, hvussu kunnu vit so venda gongdini, og hvat skal til at tryggja eitt væl skipað viðlíkahald, so tað, vit higartil hava bygt, ikki missir virði.

FØROYAR – EIN BÝUR

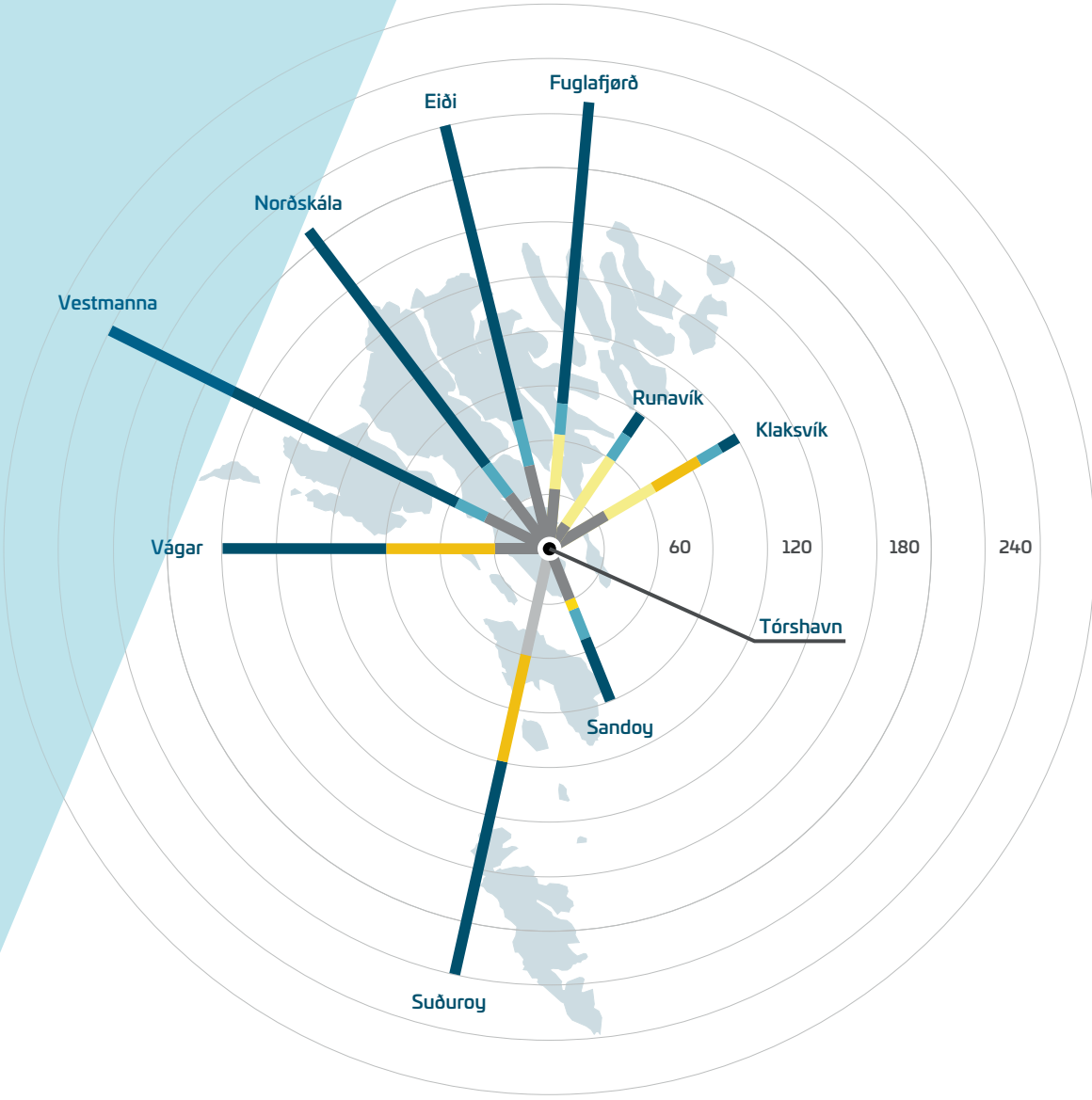
Eitt av høvuðsmálunum seinastu árin er at knýta oyggjarnar saman. Samfelagsbroytingar seinastu sjeyti árin hava stuytt ferðatíðirnar í landinum munandi. Ferðatíðin til og úr Tórshavn skal ikki verða longri enn ein tíma. Nevnast kann, at Suðuroyar-tunnilin fer at stytta ferðatíðina til umleið ein tíma.

Hesum málinum, nærkast vit nú. Tískil er neyðugt at hugsa frameftir og fremja nýgerð og neyðuga tillaging av vegum, tunlum, tyrluflutningi o.ø. Umráðandi er, at samferðslukervið

verður útbyggt á ein so framskygdan hátt sum gjørligt og byggja á góða planlegging. Hetta soleiðis, at raksturin og viðlíkahaldið eftir nýgerð gerst ein natúrligur partur av iløgujáttanum.

Í sambandi við hvørjar fløgur skulu gerast, ynskja Landsverk og Strandferðslan áhaldandi at virka fyri, at yrkisføri, serfrøði og sannroyndir verða týðandi partur av grundarlagnum undir avgerðunum. Hetta er alneyðugt, tá politiska skipanin í ávísan mun nýtir samferðsluætlanina sum grundgeving fyri tiknar avgerðir, ið ávirka ferðslukervið og íbúgvur. Hetta tí tiknu avgerðirnar, sum ikki altíð eru beinleiðis viðkomandi fyri samferðsluøkið, hava sjónligar avleiðingar fyri ferðsluna. Skúlar, stovnar ella virki við nógvum arbeiðsplássum á einum ávísam staði, elva til, at ferðslan í hesum øki veksur. Vit eru í góðum tíðum og uppliva eina samfelagsliga menning við fullari ferð.

Fleiri verkætlanir, ið bæði land og kommunur hava sett í verk, hava ávirkan á samanlagt fleiri tíggju túsund fólk, og tað ávirkar yvirskipaða ferðslumynstrið. Við allari menning, nýgerðum og visjónum er umráðandi, at ferðandi í Føroyum ongantíð eru í váða, tá tey nýta føroyska ferðslukervið. Trygd í ferðsluni eigur altíð at vera raðfest fremst.



FERÐATÍÐIRNAR MINKA

- 1950 2000 2025
- 1976 2015 2035

INNGANGUR

HVAT ER EIN SAMFERÐSLUÆTLAN?

Ein samferðsluætlán skal helst ljúsa stöðuna á feroyska undir-
stöðukervinum á ein nútíðarhóskandi hátt. Ætlanin vísir á
ítökilig mál, stevnumið og karmar fyri fysisku planleggingini við
at veita eitt neyvari yvirlit yvir, hvussu raðfestast skal, og hvørji
fyrilit eru neyðug at taka.

Landsverk og Strandfaraskip Landsins eru tøkniligir vitanar- og
serfrøðingastovnar undir Samferðslumálaráðnum við øllum
teimum førleikum, sum eru bygdir upp ígjøgnum tíðina. Við
sínnum tænastrum eru stovnararnir til fyri borgaran at umsita
og menna samferðslukervið. Stovnararnir eru óheftir av lokal-
politiskum og øðrum áhugamálum og raðfesta allar verkætlanir
hareftir. Sum ein liður í planleggingararbeiðinum hjá Landsverki
og Strandferðsluni verður galdandi samferðsluætlán, ið stingur
út í kortið framtíðar samferðsluútbýggingar 12 ár fram í tíðina,
dagförd umleið fjórða hvørt ár. Núggj vitan og núggj rák kunnu
gera, at neyðugt er at broyta ætlanirnar. Tiltøk og verkætlanir
kunnu koma afturat, eins og móguleiki er at broyta verandi
verkætlanir. Í tíðarskeiðnum kann tilfar verða skoytt upp í ætlan-
ina, so hvørt tørvur er á hesum.

Henda samferðsluætlán er ein hentleiki hjá borgarum, vinnulívi,
áhugabólkum, ið hava móguleika at umrøða innihaldið. Áhugaði
kunnu blaða seg fram til eitt nú, hvørji tiltøk vera sett í verk, ið
ávirka teirra nærumhvørv, og politiska skipanin kann brúka
fakliga arbeiðið sum vegleiðing og ráðgeving í sambandi við
íløgjuáttanir og politiskar avgerðir annars.

Fyrsta heildarætlánin fyri feroysku samferðsluni var liðug í
2007 og kom út undir heitinum »Samferðsluætlán 2008-
2020«. Næsta útgávan, »Samferðsluætlán 2012-2024«, var ein
dagføring og víðari útbýgging av fyrstu ætlanini. Hendan tríðja
útgávan hevur heitið »Samferðsluætlán 2018-2030«.

Dagfórda samferðsluætlánin er samansett av niðan fyri nevndu
høvuðsevnum. Enn fleiri evni eru undir viðgerð og ávegis. Evni
sum alternativ orka, framtíðar krøv, pendling, og súkkuleiðir
koma sum frálíður í samferðsluætlánina.

HØVUÐSEVNINI ERU:

- » Størri íløgur komandi árin
- » Strandfaraskip Landsins – endurnýggjan av flotanum
- » Trygt ferðslukervi við skerdum viðlíkahaldi?
- » Føroyar sum ferðamannaland
- » Ferðslutrygd
- » Fígging av samferðslukervinum

- STØRRI ÍLØGUR KOMANDI ÁRINI

Verkætlanirnar vera ljústar við eini stuttari ljúsing av verandi
umstøðum, síðani eini ljúsing av viðgjørdum loysnum við
kostnaðarmeting og at enda eitt tilmæli og tíðarætlán. Verk-
ætlanirnar eru ljústar við skitsum av linjuføringum og ymsum
øðrum kortum, har hetta er viðkomandi. Verkætlanirnar eru ikki
settar upp í raðfestum raði, men eru skipaðar landafrøðiliga frá
norðast til sunnast í landinum.

- » Tilmæli um "rættar íløgur til rætta tíð" stendur í talvu á
síðstu síðu í hesum inngangi.

- ENDURNÝGGJAN AV FERJUFLOTANUM HJÁ STRANDFERÐSLUNI

Føroysku ferjurnar lúka ikki krøvini, ið vera sett ferðamanna-skipum í dag, og ferjurnar eru í veruleikanum samberiligar við ellisakfør.

- » Mælt verður til endurnýggjan av strandfaraskipaflotanum við nýbygging.

- TRYGT FERÐSLUKERVI VIÐ SKERDUM VIÐLÍKAHALDI?

Skilagott viðlíkahald og rakstur kann tryggja, at tær íløgur, gjørdar eru í samferðslukervið, ikki missa virðið ella fella í órøkt. Fyrst er eitt ítøkiligt yvirtilt yvir forfallið á undirstøðukervinum gjørt og síðani ein ætlan fyri, hvussu hetta kann bótast aftur.

- » Sum heild er støðan ikki góð, og mælt verður til at hækka játtanina til rakstur og viðlíkahald, sum samsvarar við kanningar, ið staðfesta, at regluligt viðlíkahald í fíggarligum høpi lagnar seg betur, enn at lata verklagið (veg, tunnil, brúgv o.s.fr) fella í virði og krevja umfatandi umvælingar ella nýgerð.
- » Mælt verður til, at játtanin til at innheinta eftirsleiðið verður økt til 10-15 mió. kr. árliga.
- » Mælt verður harafturat til, at einki nýtt verður bygt, fyrr enn rakstrar- og viðlíkahaldsjáttanir eru partur av íløguaætlanini.

- FØROYAR SUM FERÐAMANNALAND

Eitt væl virkandi og væl hildið undirstøðukervi og skip, ið lúka neyðugar treytir fyri ferðafólkaflutningi, eru ein tjúðandi partur av grundarlagnum undir eini blómandi ferðavinnu. Við vaksandi

ferðavinnuni verður tað alsamt meira neyðugt at taka atlit at føroyska vegakervinum, sum í verandi løtu ikki í nóg stóran mun verður viðlíkahildið ella dagført.

- » Mælt verður til, at samstarv og samskipti verður sett í verk millum partar, ið varða av og ávirka av ferðavinnuni á ein ella annan hátt.
- » Mælt verður til, at neyðugar ábøtur verða gjørdar á vegirnar við mest ferðafólkaferðslu.

- FERÐSLUTRYGD

Viðvíkjandi ferðslutrygd á vegunum er yvirskipaða málið at arbeiða fram ímóti nullhugsjónini, meðan ítøkilig mál eru t.d. at gera vegakervið ferðslutryggari við ymsum ferðslutrygdartiltøkum á vegum og í tunlum.

- » Mælt verður til, at játtanin til ferðslutrygdartiltøk verður hækkað til eini 8-10 mió. kr. árliga.
- » Mælt verður til, at serstøk játtan verður latin størri ferðslutrygdartiltøkum, tí tey liggja uttan fyri fíggarligum málum. Her kann talan vera um eitt nú ljós í tunlum, umbygging av vegamótum og rundkoyringar.
- » Tað verður eisini mælt til at seta 200.000 kr. av til eina nýggja dagfórda útgávu av ferðslutrygdarætlanini fyri Føroyar.
- » Eisini verður mælt til at fáa eina felags ferðslutrygdarætlan gjørda saman við kommunum, og at samstarv um ferðslutrygd verður skipað við kommunur og aðrar viðkomandi partar.

INNGANGUR

- FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

Undirstöðukervið er alneyðugt fyri eitt vælvirkandi samfelag, men tað kostar sjálvandi pening at útbyggja og reka. Nøkur lyklatøl vera borin fram, ið lýsa stöðuna viðvíkjandi manglandi viðlíkahaldi. Játtanin til rakstur og viðlíkahald er minkað nógv seinnu árin. Dagsins játtan verður samanborin við játtanina í 1996, og víst verður á, at um játtanin tá verður framroknað, og hædd tikin fyri inflasjón, var nógv mikið til viðlíkahald og innheinting av eftirsleipi.

- » Mælt verður til, at ein skilagóð og haldbar loysn verður funnin at fígga samferðslukervið.

SKIPAN AV SAMFERÐSLUÆTLANINI

Í mun til bygnaðin í fyrru samferðsluætlanunum, sum vóru deildar upp í tveir høvuðspartar, verður henda dagfórda ætlanin samansett av fleiri eindum ella høvuðsevnum. So hvørt tey eru liðugt viðgjørð, verða tey lögð á heimasíðu. Soleiðis fær ætlanin og viðkomandi arbeiðið meira gjøgnumskygni. Tað verður harafturat lættari hjá lesaranum at finna runt í samferðsluætlanini.

Verkætlanin at dagføra samferðsluætlanina er skipað við einum stýrisbólki og einum arbeiðsbólki. Í stýrisbólkinum eru umboð fyri Samferðslumálaráðið, stjórin á Landsverki, stjórin á Strandferðsluni og deildarleiðarin á Deildini fyri Infrakervi á Landsverki. Deildarleiðarin er skrivari í stýrisbólkinum og formaður í arbeiðsbólkinum. Í arbeiðsbólkinum sita starvsfólk á Landsverki og Strandferðsluni, meðan aðrir persónar luttaka eftir tørvi. Aðrir felagsskapir og stovnar, ið hava áhuga í verkætlanini, kunnu vera umboðaðir. Eitt nú við at tilfar kann verða latið teimum til hoyringar.

MÁLBÓLKUR

Samferðsluætlanin er ikki bara gjørd til tey, ið smíða lógir landsins og veita játtanir, men eisini teir borgarar, ið brúka tænastrnar, og merkja tey hvørt inntriv, ið gjørd vera í teirra nærumhvøvi. Tískil skal samferðsluætlanin eisini fatast sum eitt kunningaramboð til lokalsamfelagið. Tað vil í stuttum siga, at samferðsluætlanin er skrivað til øll.

Vit vilja eggja øllum viðkomandi pørtum at geva teirra orð og íkast, við eini framferð, ið merkt er av vilja til samstarv. Allar viðmerkingar eru vælkomnar í sambandi við hesa útgávu av samferðsluætlanini.

RAÐFESTINGARGRUNDARLAG

Landsverk hevur í undanfarnu samferðsluætlanum raðfest verkætlanir, sum ikki eru framdar enn, meðan aðrar, sum ikki hava verið raðfestar frammalaga hjá Landsverki, eru bygdar, tí politisk semja hevur verið um tær. Í hesum uppriti er tikið við, at politiskt er gjørt av at raðfesta Hvalbiartunnin fram um tunlarnar Norður um Fjall.

Somuleiðis hevur Landsverk mælt til, at Gøturalstunnin og Innkomuvegurin til Tórshavn eru lídnir, áðrenn Eysturoyartunnin letur upp fyri ferðslu. Tað ber ikki til at rækka hesum nú, men teir eiga at vera gjørdir skjótast gjørligt, so full nytta fæst av íløgum, landið hevur gjørt í Eysturoyartunnin.

Hægsta raðfesting á flutningskervinum í 2018-2030 er rakstur og viðlíkahald. Viðlíkahaldið eigur at fáa eina játtan, sum ger tað møguligt at byrgja upp fyri eftirsleipi. Kervið eigur at verða rikið á ein slíkan hátt, at tað hevur størst møguligt gagn fyri brúkaran í mun til at veita eina góða tænastru. Fleiri ressursir mugu setast av til at innheinta eftirsleipið, sum longu er staðfest á flutningskervinum. Hetta snýr seg ikki bert um endurasfaltering, men eisini viðlíkahald av tunlum (t.d. skróting), havnum (t.d. brimgarðar og atløgubryggjur), eins og onnur verkløg á undirstøðukervinum. Verður hetta ikki gjørt, gerast avleiðingar, at enn meira peningur í framtíðini skal nýtast til at rætta eftirsleipið upp aftur. Í síðsta enda gongur hetta út yvir bæði trygd og tænastru.

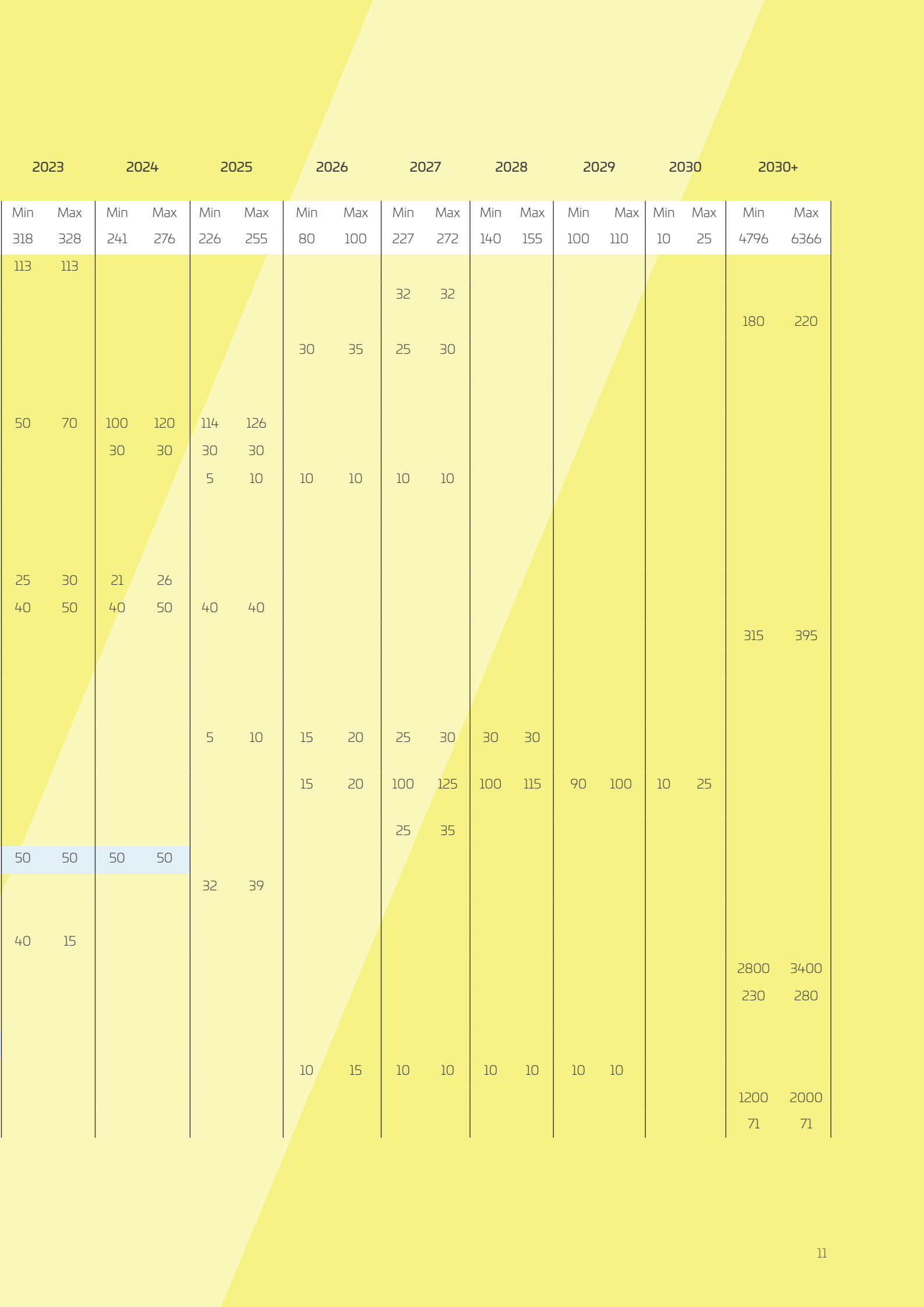
Samferðsluætlanin er evnað til í góðum samstarvi millum Landsverk og Strandfaraskip Landsins og við onnur, ið virka á ella hava áhuga í samferðsluøkinum. Ætlanin verður dagførd við jøvnum millumbilum og tikin upp til endurskoðan umleið fjórða hvørt ár, tí bæði umstøður og fortreytir eru undir støðugum broytingum.

Góðan lesihug!

VERKÆTLANIR	Kostnaðarmeting tils. í 2018 prísum			2018 og áðrenn	2019		2020		2021		2022	
	Slag	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Summur, verkætlanir		7413	9264		113	119	334	391	385	390	314	348
Tunlar Norður um Fjall	B	395	395		1,5	1,5	30	30	100	100	150	150
Byrging um Haraldssund	B	32	32									
Samband til Svínóyar	C	180	220									
Umkoyringarvegur Undir Kjølinum í Klaksvík	C	55	65									
Dagføring av Leirvíkstunlinum	B	18	22				18	22				
Gøtudalstunnil	C	284	346								20	30
Vegur um Skálabotn	A	60	60									
Farleið til Gjár	C	25	30									
Dagføringar á Strøndum	C	18	21		9	10	9	11				
Gjøgnumkoyringarvegur - Runavík-Saltangára	C	67	67		4	4	30	30	33	33		
Selatraðarvegurin		51	63								5	7
Farleið til Tjørnuvíkar	C	125	150								5	10
Farleið til Vestmanna	C	315	395									
Dagføring av Kollfjarðatunlinum	B	27	33				27	33				
Nýggjur innkomuvegur til Havnar (1. partur)	A	115	127	6	1	1	30	30	50	50	28	40
Nýggjur innkomuvegur til Havnar (2. partur)	C	75	90									
Sandavágshálsur – Sandavágur – Miðvágur	C	315	385									
Gamlarætt	C	25	35									
Sandoyartunnilin	A	400	400	115	35	35	50	50	50	50	50	50
Sandarlíð	C	32	39									
Farleið til Skarvanes	C	15	20				15	20				
Farleið til Dals	C	170	200		10	15	20	60	50	55	50	55
(P/F Eystur- og Sandoyartunlar)	C	2.802	3.402	1	0,5	0,5						
Sandvíkartunnil og umkoyringarvegur um Hvalba	C	230	280									
Hvalbiartunnilin	B	272	272	7	52	52	105	105	102	102	6	6
Farleið til Fámjin	A	40	45									
Flogvøllur á Glyvursnesi	C	1.200	2.000									
Flogvallir í Suðuroy	C	71	71									

 *Bundin iløga*

» *Allar iløgurnar eru í 2018 prísum, undantikið Hvalbiartunnilin, har verklagslóg er samtykt. Har eru prísirnir framroknaðir við 3 % um árið, tey árin verkætlanin verður bygd.*



2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2030+	
Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
318	328	241	276	226	255	80	100	227	272	140	155	100	110	10	25	4796	6366
113	113							32	32							180	220
								30	35	25	30						
50	70	100	120	114	126												
		30	30	30	30												
				5	10	10	10	10	10								
25	30	21	26														
40	50	40	50	40	40											315	395
				5	10	15	20	25	30	30	30						
						15	20	100	125	100	115	90	100	10	25		
								25	35								
50	50	50	50														
				32	39												
40	15																
																2800	3400
																230	280
						10	15	10	10	10	10	10	10				
																1200	2000
																71	71

INNGANGUR TIL ÍLØGUR KOMANDI ÁRINI

FERÐSLUVIÐURSKIFTI

Endamálið við samferðsluni her á landi er at knýta býir og bygdir saman á ein slíkan hátt, at undirstøðukervið nøktar núverandi og framtíðar tørvin. Føroyska samfelagið er í støðugari menning, og ætlanin at binda byggjarnar saman er ein avleiðing av einum vaksandi eftirspurningi um økt flytføri.

Høvuðsendamálið við Samferðsluætlanini er at virka fyri menning av undirstøðukervinum og tryggja eina nøktandi atkomu til økir kring landið. Hetta er sambært endamálinum hjá landinum um at knýta økini saman við einum almennum undirstøðukervi, har landsins borgarar, vinnan og vitjandi trygt kunnu ferðast og flytast millum øki við minst møguligum forðingum.

Meðan Landsverk og Strandferðslan hava ábyrgd av at knýta byggd øki saman við farleiðum, eru áhugamálini hjá kommununum at menna og skipa undirstøðukervið samsvarandi innan húsar tørvinum; her kann talan vera um eftirspurningin eftir bústaði ella vinnuøki. Tá bústaðar- og vinnuøki verða staðsett ella víðkað, er ein avleiðing ofta økt ferðsla til og úr hesum økjum. Hesi økir eiga tí í størri mun at verða lögð afturat núverandi ella longu planlögð miðstaðarøki við høvuðsfarleiðum, soleiðis at tørvurin at tillaga ferðslukervið verður minni, hóast ferðslan økist. Hetta kann ein yvirskipað lendisætlan fyri nýtslu av lendinum taka hond um.

Tí verður mælt til, at kommunal- og landsmyndugleikar menna samstarv fyri nýtslu av lendinum.

Í Samferðsluætlanunum fyri 2008-2020 og 2012-2024 hevur landið valt at nýta 12 ár sum hóskaði áramál fyri flestu ætlanum fyri útbygging av samferðslukervinum. Áramálið er

tó ov stutt fyri einstakar verkætlanir, og tí eru eisini verkætlanir við longri tíðarsjónarringi tiknar við. Í Samferðsluætlanini fyri 2018-2030 verður sami leitur fyri tíðaráseting av raðfestum ætlanum fyri útbygging av samferðslukervinum fylgdur.

Tey staðfrøðiligu (topografisku) viðurskiftini í Føroyum gera, at staðsetingar av møguligum linjuføringum til bygging av framtíðar vegum eru avmarkaðar. Tað er tí serliga týðandi, at lendi til framtíðar vegagerð verða sett av til endamálið. Hetta er serliga avbjóðandi kring býir og bygdir, har búarmenningin eisini krevur lendi. Um lendi ikki verður sett av til bygging av framtíðar vegum, kann uppgávan gerast ómøgulig, ella í besta føri verða vegaloytnirnar munandi dýrari.

FRAMKOMULEIKI OG ATKOMULEIKI

Niðan fyri er ein lýsing av hugtøkunum framkomuleiki og atkomuleiki, ið eru grundleggjandi hugtøk í øllum arbeiðinum at menna samferðslukervið.

Framkomuleiki sigur nakað um, hvussu góðar umstøðurnar hjá teimum ferðandi eru at ferðast ímillum býir og bygdir í landinum á ein skjótan, góðan og tryggan hátt.

Atkomuleiki sigur nakað um, hvussu lætt ferðandi kunnu ferðast millum vegir, bústaðir, arbeiði og ymiskt annað virksemi.

Tað ber ikki til bæði at raðfesta eitt høgt stig av framkomuleika, samstundis sum atkomuleikin eisini skal vera góður. Sostatt verður samferðslukervið ment, soleiðis at framkomuleikin í minst møguligan mun gongur út yvir ferðslutrygdina og umhvørvið, samstundis sum landið fær mest møguliga nyttu burtur úr teimum íløgum, sum verða gjørdar í samferðslukervið.

FERÐSLUTRYGD

Ferðslutrygd er mest týðandi táttur, tá nýggir vegir verða bygd-ir, ella tá verandi vegir verða broyttir.

Tá økisferðsla og gjøgnumkoyrandi ferðsla vera vavd saman í bygdum øki, er tað mest sannlíkt, at hetta hevur neilig árin bæði fyri ferðslutrygdina, framkomuleikan og fyri nærumhvøvið. Ferðandi á landsvegnum í bygdum øki hava fleiri mótstríðandi áhugamál. Meðan gjøgnumkoyrandi ferðslan er áhugað í at koma so skjótt og ómakaleyst sum gjørligt ígjøgnum bygd øki, hevur økisferðslan í størri mun tørv á at kunna snara av, steðga ella parkera. Hetta økir um vandan fyri ferðsluóhappum, og tað eru serliga tey til gongu og á súkklu, sum eru í størst vanda undir slíkum umstøðum. Ein loysn á hesi avbjóðing er at leiða gjøgnumkoyrandi ferðslu kring bygd øki. Við hesum er betri móguleiki at fremja trygdartiltøk í bygdum øki. Kanningar uttanlands vísa, at tá fjarferðslan verður leidd kring bygd øki, kann talið av persónsóhappum lækka við 25 %¹.

FERÐSLUMODELL

Landsverk hevur verið við til at menna eitt ferðslumodell fyri vegakervið í Føroyum, ið ger tað møguligt at lýsa og rokna seg fram til avleiðingar av vaksandi ferðslu og broytingar í vegakervinum, eitt nú tá nýggir tunlar verða bygdir ella vegir stongdir. Modellið byggir á tøl fyri fólkatal, arbeiðspláss, pendlan og ferðslutøl. Ferðslumodellið kann tí veita týðandi upplýsingar, sum kunnu vera grundarlag fyri størri útbyggingum av undirstøðukervinum.

Grundarlagið undir ferðsluframrokningum er tørvurin hjá fólki á

at koma frá A til B. Talan kann vera um at koma til og frá arbeiði, keypa inn og koyra til ymisk frítíðarítriv. Til framrokningarnar verður verandi vegakervið nýtt, har ymsar fortreytir eru settar inn, t.d. loyvd ferð og kapasitetur. Oftani hevur tann ferðandi fleiri móguleikar at velja ímillum, um hann ynskir at koma frá A til B. Tann ferðandi kann velja stytstu tíð at ferðast, men í veruleikanum velja fólk ikki altíð skjótastu loysn, men til dømis teinin, sum kann vera ein leið við vøkrum útsýni og/ella gongur uttan um bygd øki. Ella tey velja eina leið, har tað slepst undan at snara til vinstru, sum kann vera trupult í nógvvari ferðslu.

Ferðslumodellið verður bygd upp av algoritnum, ið so neyvt sum til ber vísa, hvørja leið tey ferðandi í veruleikanum nýta. Tórshavn, Argir og Hoyvík eru býtt sundur í slakar 90 sonur, meðan restin av landinum er býtt upp í umleið 60 sonur. Fyri at lýsa framtíðarferðsluna verða framrokningar gjørdar av fólkatali og tali av arbeiðsplássum í ymsu økjum (sonum).

Talið av bilum í økinum hevur eisini týðning fyri, hvussu nógv fólk velja at koyra. Ferðslumodellið tekur hædd fyri, at ferðslan økist grundað á fólkavøkstur, sum merkir, at fleiri bilar koma á vegirnar.

Tá nýggir vegir ella tunlar verða gjørdir, har ferðsluvøkstur er ein avleiðing, kann talan verða um eitt ferðslulop. Ferðslulopið kann lýsast sum ein nýggjur ferðslutørvur millum t.d. Runavík og Argir, tá frástøðan bæði í tíð og longd er munandi minkað, og harvið eru betri móguleikar at ferðast ímillum til arbeiðis. Tað er ikki lætt at meta um, hvussu stórt ferðslulopið verður, men royndirnar úr Vágatunlinum og Norðoyatunlinum eru brúktar í ferðslumodellinum. Ferðslulopið er ein einstøk hending, sum

¹ Trafiksikkerheshåndboken, TØI, 2014

INNGANGUR TIL ÍLÖGUR KOMANDI ÁRINI

fer fram, tá ein nýggjur vegur letur upp. Í veruleikanum hendir ferðslulopið ikki í einum, men við tíðini, frá tá tunnilin er latin upp ella beint áðrenn og tey fyrstu árin, tunnilin hevur verið opin.

Ferðslutølini eru frá gerandisferðsluni um samdøgrið, har vikuskiftis- og frídagar ikki eru tiknir við. Ferðslan er størst gerandisdagar, frá mánadegi til fríggjadag. Hetta merkir, at ferðslumongdin er talið av bilum í miðal gerandisdagar.

Ferðslutøl kunnu eisini brúkast til at siga nakað um árs-miðalferðsluna, sum er miðal ferðslan um samdøgrið fyri allar dagar í árinum.

KRØV TIL VEGIR OG TUNLAR

Sum nevnt geva staðfrøðilig viðurskifti í føroysku náttúruni serligar avbjóðingar, tá farleiðir skulu tilrættisleggjast og byggjast. Eitt nú mugu fyrilit takast í mun til, hvussu brattir vegirnir kunnu gerast (longdarhall), soleiðis at tunga ferðslan ikki fær trupulleikar í hálfku. Somuleiðis vera nýggir vegir lagdir í láglandi, soleiðis at útreiðslur til vetrarhald ikki gerast óneyðuga stórar.

Landsverk byggir á normar frá grannalondum eins og egnar royndir. Í sambandi við tunnilsgerð fylgir Landsverk fyrst og fremst normum úr Noregi. Til dømis verður nýgerð av tunlum byggd á nýggjastu vitanina úr Noregi saman við egnum royndum her á landi. Orsøkin er uppløgd, tí norskar og føroyskar

umstøður líkjast bæði í veðurlagi, topografi og ferðslunøgd, og Noregi hevur eitt væl virkandi og framkomið vegakervi.

Tá farleiðir skulu dagførast, verða ymsar loysnir ljústar, og fyrimunir og vansar útgreinaðir. Í hesi tilgongdini verða betringar av verandi farleið ljústar og mettar - t.d. í mun til eina tunnilsloysn. Hesar metingar verða grundaðar á samfelagsnyttuna, og tilráðingin verður tí ymisk, um talan eitt nú er um ein høvuðsveg ella aðrar vegir.

FÍGGJARLIC VIÐURSKIFTI

Kostnaðarmetingarnar í Samferðsluætlanini byggja á lyklatøl og royndir frá líknandi verkætlanum og royndir frá grannalondunum.

Neyvleikin í metingunum er treytaður av, hvussu langt er komið ávegis við planleggjini. Tá linjur verða lagdar, verður oftani ein meturprísur fyri líknandi verkætlanir nýttur. Sum planleggingin gongur framá, verður prísurin neyvari ásettur fyri verkætlanirnar; tó kunnu viðurskifti sum príslagsbroytingar ávirka kostnaðarmetingina. Teir endaligu prísirnir vera ikki ásettir, fyrr enn útboðsúrslitini fyriliggja.

Eindarprísir, sum verða nýttir í sambandi við kostnaðarmetingar í hesi samferðsluætlan, og har ein verkætlan ikki er evnað til ella farin í útboð, eru settir inn í talvuna á næstu síðu.

	Verklags-útreiðslur	Rakstur og viðlíkahald
Vegur	16.000 kr./m	250-300 kr./m/ár
Vegur í brattlendi	20.000 kr./m	250-300 kr./m/ár
Dagføra veg	10.000 kr./m	250-300 kr./m/ár
Dagføra veg í brattlendi	14.000 kr./m	250-300 kr./m/ár
Tunnill (T8,5)	80.000 kr./m	700 kr./m/ár
Tunnill (T10,5)	95.000 kr./m	750 kr./m/ár
Tunnillslið Landsverk (T8,5)	30.000 kr./m	
Vanligur undirsjóvartunnill	100.000 kr./m	775 kr./m/ár
Langur undirsjóvartunnill	105.000 kr./m	875 kr./m/ár
Vegamót	1.500.000 kr./stk.	
Rundkoyring	4.000.000 kr./stk.	
Møtipláss pr. 250 m	2.700 kr./m	
Bilverja	1500 kr./m	
Tráðbilverja	500 kr./m	
Brúgv	300.000 kr./m	700 kr./m/ár
Long brúgv	400.000 kr./m	
Eftirgevandi vegprofilur ²	3.500 kr./m	

Eindarprísirnir í talvuni eru hækkaðir munandi seinastu árin, serliga fyri tunnilsgerðir, millum annað orsakað av, at trygðarkrøvini eru herd. Harafturat hækkaði prísurin fyri keyp av jørð munandi í 2007.

Tað eru nøkur økisviðurskifti, ið skapa nakað av óvissu knýtt at nýtisluni av eindarprísnum, ið antin kunnu dýrka eina verkætlan ella gera hana bíligari. Tað kunnu vera viðurskifti sum jarðfrøði, konjunkturur, staðseting (nógvur flutningur), lendi, ið landið ikki eigur o.s.fr. Tí verða +/- 10 prosent lögð afturat/drigið frá metingunum.

Kostnaðarmetingarnar eru í prísnum fyri 2018 og skulu tí framroknast við prístalsbroytingum, soleiðis at kostnaðurin verður galdandi fyri tað árið, farið verður undir verkætlanina. Vanliga er vøksturin 2,5-3,0 % pr. ár. Tá ein verkætlan kostar 100 mió. kr. í 2018 prísnum, merkir tað, at um hon verður framd 10 ár seinni, skal kostnaðurin framroknast við 3 % um árið hesi 10 árin.

Broytingin í keypsorkuni er upphædd $*(1+\text{inflasjónin})^{\text{ár}}$. Seta vit tøl inn, sær formilin soleiðis út: $100*1,0310^{10} = 134$ mió. kr. Úrslitið vísir, at orsakað av inflasjónini er 100 mió. kr. tað sama sum 134 mió. kr. 10 ár seinni. Prísurin av einari verkætlan er tengdur at, hvussu skjótt verkætlanin kann gerast, tí veruligi prísurin fyri eina verkætlan verður galdandi tað árið, hon er liðug.

² Ein vegur eigur at vera lagdur, soleiðis at neiligu fylgjurnar av einum óhappi eru so avmarkaðar sum møgulligt.

INNGANGUR TIL ÍLØGUR KOMANDI ÁRINI

Ein annar umráðandi partur av samlaða kostnaðinum er árlegu útreiðslurnar til rakstur og viðlíkahald. Tað eru útreiðslur, sum mugu játtast hvørt ár í livitíðini hjá verkløgunum, soleiðis at verklagið tænar endamálinum og fær longst møguligan livildur. Við manglandi viðlíkahaldi missur vegurín, tunnillin ella skipið, virði, sum hevur ta avleiðing, at góðskan í framkomuleikanum og ferðslutrygdini minkar.

Landsverk hevur ikki pening til rakstur og viðlíkahald í nóg stóran mun, soleiðis at útgerð og verkløg verða rímliga viðlíka-hildin og dagførd. Í 2018 er játtanin góðar 45 mió. krónur til rakstur og viðlíkahald av landsvegnum, tunlum og havnum, sum bert er ein brotpartur av tí játtan, tørvur er á (sí nærri lýsing í partinum Fígging av samferðslukervinum). Um tørvurin til dagføring av verkløgunum og útgerð var nøktandi, átti árlega játtanin til rakstur og viðlíkahald at verið 2-3 ferðir verandi játtan.

ÚTREIÐSLUR TIL RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD AV VEGUM OG TUNLUM ERU FEVND AV FLEIRI TÆTTUM, SO SUM:

VEGIR:

- » kavarrudding
- » rakstur og viðlíkahald t.d. av vegljósum
- » arbeiðið at tøma rennur og dren
- » vegamerking

- » viðlíkahald av vegøksl
- » útskifting av ferðsluskeltum 10. hvørt ár
- » asfaltering 15.-20. hvørt ár
- » útskifting av bilverju 25.-30. hvørt ár

TUNLAR:

- » elnýtsla til ljós, ventilatióin og pumpur (undirsjóvartunlar)
- » El-útgerðin skal dagførast 10.-15. hvørt ár
- » útreiðslur til SRO³ og
- » mekaniskt viðlíkahald (skrótning og bolting) skal vera 7. hvørt ár.

UMHVØRVI, MENTAN- OG NÁTTÚRUVIÐURSKIFTI

Náttúra og mentanarumhvørvi eru virði, ið serlig atlit skulu takast at í menningini av samferðslukervinum. Útbyggingar og dagføringar av samferðslukervinum gerast ofta sera sjónligar í landslagnum, og tí er umráðandi, at hesi verkløg eru soleiðis háttaði, at tey hóska til landslagið. Somuleiðis skal hugsast um upplivingarnar hjá tí ferðandi.

Tá nýggir vegir, brýr ella tunlar verða gjørdir, er tað neyðugt at taka fyrlit fyrri økjunum, har verkløgin verða staðsett. Økið kann hava eitt serligt ella viðbrekið plantulív, djóralív ella fornminni, ið skulu varðveitast. Tí skulu viðkomandi myndugleikar sum Umhvørvisstovan, Tjóðsavn Føroya ella aðrir friðingar-

³ SRO stendur fyri Styring, Regulering og Overvågning. Ávaringarskipan í tunlum, ið boðar frá, um eldur er í, ov nógv CO₂ ella annað, og steingir tunnillin. Eisini hevur streymskipanin í tunlinum eitt battari, ið heldur ljósinum koyrandi, um streymurin fer.

myndugleikar hoyrast, áðrenn verklög verða prosjekteraði, ella um komið verður fram á okkurt serstakt undir verklagsarbeiðinum, sum má kannast nærri.

Ferðsla kann órógva nærumhvørvið við larmi, ristingum, luftdálking o.ø. Tað ber til at minka um órógv frá bilferðsluni. Til dømis við at leggja vegir við minni longdarhalli longri burtur frá bygðum øki, ella á annan hátt doyva ljóð- og luftdálkingina frá ferðsluni.

OGNARTØKA / KEYP AV LENDI TIL VEGABYGGING

Tá nýggir vegir skulu byggjast, ella verandi vegir skulu útbyggjast, er tað oftani neyðugt at útvega lendi til endamálið. Tí kann keyp av jørð vera ein partur av verkætlanini. Oftani verða lendiskeyp avgreidd uttan størri trupulleikar, men í einstøkum førum er neyðugt við ognartøku. Í hesum føri gongur almenni áhugin fram um ognarrættin hjá eiganum av lendum.

Mett verður, at umleið eitt ár eigur at verða lagt afturat tíðarskeiðinum fyri verkætlanir til tílíkt fyrireikingararbeiði. Ein vanlig kostnaðarmeting av fyrireikingararbeiði í mun til alla verkætlanina er 10 %.

RAÐFESTINGARGRUNDLAG

Rekkufylgjan av verkætlanunum í samferðsluætlanini er landafrøðiliga sett upp og ikki eftir tørvi.

Gjørt verður vart við, at politiski myndugleikin so hvørt ger egnar raðfestingar, og at tað ikki neyðturviliga er fullt samsvar millum tær fakligu raðfestingarnar hjá Landsverki ella Strandferðsluni og politisku raðfestingarnar. Landsverk hevur í undanfarnu samferðsluætlanum raðfest verkætlanir, sum ikki eru framdar enn, meðan aðrar, sum ikki hava verið raðfestar frammalaga hjá Landsverki, eru framdar, tí politisk semja hevur verið um tað.

Eitt dømi er, at tað politiskt er gjørt av at raðfesta Hvalbiar-tunnilin fram um tunlarnar Norður um Fjall.

Eysturoyartunnilin verður gjørdur við tí fyri eygað at knýta ált norður-eystur øki saman við Suðurstreymoy. Tí hevur Landsverk mælt til, at Gøtudaletstunnilin og Innkomuvegurin til Havnar verða lidnir, áðrenn Eysturoyartunnilin letur upp fyri ferðslu. Tað ber ikki til at røkka hesum nú, men Landsverk mælir til, at verkætlanirnar verða gjørdar skjótast gjørligt, so full nytta fæst av íløguni, sum landið ger í Eysturoyartunnilin.

Í 2005, áðrenn endalig linjuføring varð gjørd fyri Eysturoyartunnilin, og áðrenn tað var gjørt av at gera tunnilin, gjørdi Landsverk eina frágreiðing um hesa farleið og tær avleiddu verkætlanirnar, sum tunnilin kundi havt við sær.

Ymsar fortreytir eru broyttar sum eitt nú, at linjuføringin fyri tunnil og íbinding til landsvegirnar eru gjørdar og eru í gerð.

INNGANGUR TIL ÍLØGUR KOMANDI ÁRINI

Umkoyringarvegur um Skála er gjörður og var tikin í nýtslu í 2007.

Vegurin um Skálabotn er prosjekteraður, men útboðið er strikað orsakað av kostnaði.

Í fyrrverandi samferðsluætlanum var mettt, at við at seta av umleið 150 mió. kr. árliga til íløgur í samferðslukervið, bar til at endurnýggja, útbyggja, og fremja nýgerð, so tað altíð hóskar til flutningstørvin í landinum.

Í dag er talið nærri 200-250 mió. krónum. Burtursæð frá inflasjón, er orsøkin til hesa hækking millum annað tann, at tær verkætlanir, sum Landsverk raðfesti í eldru samferðsluætlanunum, ikki eru raðfestar á sama hátt av politisku skipanini. Tískil eru komnar fleiri átrokandi verkætlanir í dag, sum eru neyðugar at fara undir sum skjótast.

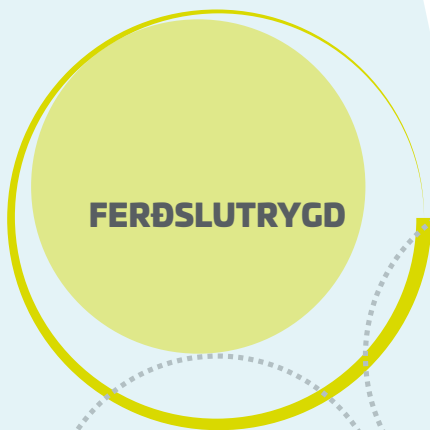
Í Samferðsluætlanini eru øll tilmælir um íløgur bygd á fakligar metingar og niðurstøður hjá Landsverki og Strandferðsluni um, hvørjar íløgur gera størst mun fyri samfelagið. Ætlanirnar fyri framtíðar samferðslu í Føroyum eru ikki viðgjørðar politiskt.

Til tess at fáa mest møguliga burtur úr íløguni, er neyðugt at raðfesta, soleiðis at nyttuvirðið er so stórt, sum til ber.

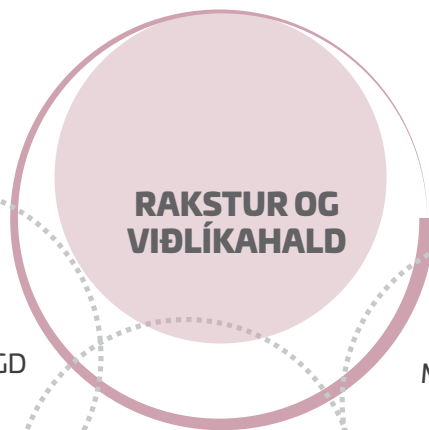
Raðfestingarnar eru settar upp á næstu síðu, har týðningarmiklastu fyrilitini eru framkomuleiki, ferðslutrygd, umhvørvi og viðlíkahald. Hesi høvuðsfyrilitini verða mettt í mun til hvørt annað. Farið verður í djúpdina við at kanna viðurskifti. Eitt nú støðuna á verandi farleið, ferðslunøgd, slag av ferðslu, gagnnýtlu og raðfestingar í mun til aðrar verkætlanir. Eitt dømi, ið kann lýsa hesa tilgongd, er metingin um, hvussu farleiðin til Dals kundi gerast ein trygg farleið.

Verandi Dalsvegur er smalur, liggur á eini hill, har tað er steyrætt í havið í niðara borði og eisini høgt omanfyri. Tað ryður oman á vegin úr erva. Partar av Dalsvegnum eru í so ringum standi og vandamiklir, at vandi er fyri, at vegurin ikki kann nýtast innan rímliga stutta tíð. Hóast ferðslutrygdin er tyngsta atlitið, vigar atkomuleikin samstundis nógv, tí um vegurin fer, er eingin farleið til Dals. Av oman fyri nevndu viðurskiftum hevur Landsverk mælt til, at farleiðin til Dals verður raðfest framman fyri dagføringina av farleiðunum til eitt nú Fámjins og Tjørnuvíkar.

RADFESTING



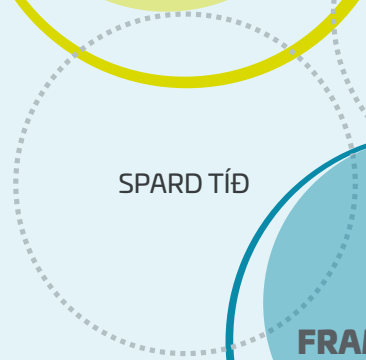
FERÐSLUTRYGD



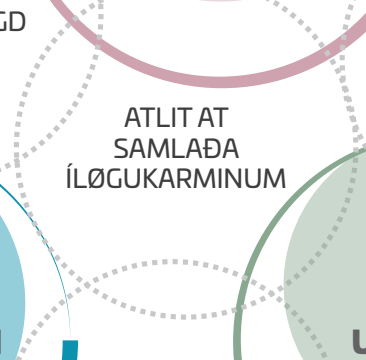
**RAKSTUR OG
VIÐLÍKAHALD**

FERÐSLUNØGD

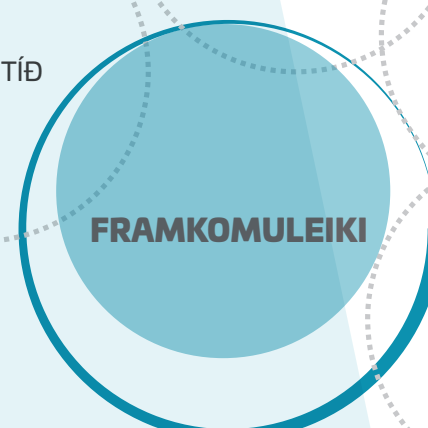
MEST BURTUR
ÚR ÍLØGUNI



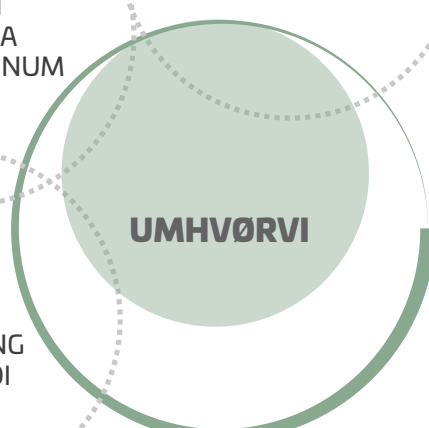
SPARD TÍÐ



**ATLIT AT
SAMLAÐA
ÍLØGUKARMINUM**



FRAMKOMULEIKI



UMHVØRVI

STØÐULÝSING
AV VERANDI
FARLEIÐ

LESIVEGLEIÐING

LESIVEGLEIÐING

Hetta er ein stutt lesivegleiðing til partin um verkætlanir í Samferðsluætlanini 2018-2030. Á hesi síðu sæst yvirlit yvir ymsu verkætlanirnar, og hvussu tær eru raðfestar landafrøðiliga frá norðast til sunnast í landinum.

Verkætlanirnar eru settar upp soleiðis, at fyrst er ein stutt lýsing av verandi umstøðum, og síðani verður víst á móguligar loysnir til tær avbjóðingar, ið eru. Kostnaðarmeting í 2018 prísnum av øllum loysnum verður sýnd á talvum, umframt móguligar sparingar av farleiðum. Tilmælda loysnin verður greinað, og lýst verður, um avleiddar verkætlanir eru, um samvirkan er við aðrar verkætlanir, byggítíð og tilmæld tíðarætlan. Verkætlanirnar eru lýstar við tekningum og øðrum viðkomandi myndum og kortum, ið síggjast niðast í tekstinum.

Verkætlanartalvan aftast í innganginum til samferðsluætlanina vísir, hvørjar verkætlanir eru viðgjørðar, og nær tær eru raðfestar.

VANLIG UPSETING AV EINARI VERKÆTLAN:

- » Núverandi støða
- » Móguligar loysnir
- » Loysn 1
- » Loysn 2
- » Loysn 3
- » Loysn 4
- » Kostnaðarmeting 2018
- » Rakstur og viðlíkahald
- » Tilmæld loysn
- » Avleiddar verkætlanir
- » Samvirkan við aðrar verkætlanir
- » Byggítíð
- » Tilmæld tíðarætlan

Í teimum fyrru Samferðsluætlanunum fyri 2008-2020 og 2012-2024 varð valt at nýta 12 ár sum hóskaði áramál fyri flestu ætlanirnar fyri útbygging av samferðslukervinum. Hetta áramálið er tó ov stutt fyri einstakar verkætlanir, og tí eru eisini verkætlanir við longri tíðarsjónarringi tiknar við. Í Samferðsluætlanini fyri 2018-2030 verður líkandi leistur fyri tíðaráseting av raðfestum ætlanum fyri útbygging av samferðslukervinum fylgdur.

01

STØRRI ÍLØGUR
KOMANDI ÁRINI



2020

TUNLAR NORÐUR UM FJALL

NÚVERANDI STØÐA

Verandi farleið Norður um Fjall úr Klaksvík til Árnafjarðar og víðari til Norðdepils, varð tikin í nýtslu, tá tunlarnir voru latnir upp ávíkavist í 1965 og 1967.

Tunlarnir hava bert eina koyribreyt og lúka ikki nútíðarinnar krøv til hædd, breidd og trygðarútgærð. Frihæddin er 3,1 m og breiddin 3,5 m, og kunnu stór akfør tí ikki fara gjøgnum tunlarnar. Tunlarnir eru ein fløskuhálsur til norðara partin av Norðuroyggjunum.

Í 2018 var gerandisferðslan um samdøgríð 1400 akfør, sum eru tald vestan fyri Árnafjarðartunnilin. Í januar 2018 búðu 355 fólk á Viðareiði, 245 í Hvannasundi, 166 í Norðdepli, 1 í Depli, 2 á Norðtoftum og 64 í Árnafirði.

BYGGITÍÐ

3 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

Sambært dagfærdu fløguætlunini hjá landsstýrinum verður verkætlanin sett í gongd í 2020, og er væntandi liðug í 2023

TUNLAR NORÐUR UM FJALL

MÖGULIGAR LOYSNIR

Fleiri kanningar eru gjórdar um ymsar möguligar linjufóringar. Í 2009 var loysn 1 lióugt prosjekterað, men varð ikki sett í gongd. Verkætlanin verður dagfórd í 2019.

LOYSN 1**NÝGGIR TUNLAR Á LEIÐ HAR VERANDI TUNLAR ERU**

Árnafjarðar- og Hvannasundstunlarnir eru prosjekteraðir til at vera ávikavist 1,9 km og 2,2 km. Harafturat skal gerast 1,9 km av vegi til at knýta tunlarnar saman við verandi vegir. Tunnilsvegirnir verða lagdir hægst á kotu 67 m¹.

Sí linjufóringina á kortinum.

LOYSN 2**NÝGGJUR TUNNIL ÚR KLAKSVÍK TIL ÁRNAFJARÐAR OG ÚR ÁRNAFIRÐI TIL NORÐTOFTIR**

Ein tunnill frá Gerðabønum til Árnafjarðar fer at vera 3,0 km, og tunnillin víðari til Norðtoftir verður líka langur, sum Hvannasundstunnillin í loysn 1, t.e. 2,2 km. Harafturat skal gerast ein 1,5 km langur vegur í Árnafirði og 800 m langur vegur við Norðtoftir.

Sí linjufóringina á kortinum.

LOYSN 3**DAGFÓRING AV VERANDI TUNLUM, HAR TUNLARNIR VÍÐKAST**

Mett verður, at útreiðslurnar verða eitt vet minni enn til nýggjar tunlar, tí minni tilfar skal spreingjast. Gomlu tunlarnir eru styttri, men arbeiðið fer at verða til ampa fyri íbúgvarnar norðan fyri tunnillin, tí tunnillin verður ikki opin alt samdøgrið. Harumframt verða vegirnir uttan fyri tunlarnar ikki rættaðir upp, sum hevði loyvt eini ferð á 80 km/t. Longdarhallið er upp í 85 %. Hinar loysnirnar eru dimensjóneraðar til eina mest loyvda ferð á 80 km/t og eitt maksimalt longdarhall upp í 60 %.

Tunnilsvegurin liggur lutfalsliga høgt, upp til kotu 94 m.

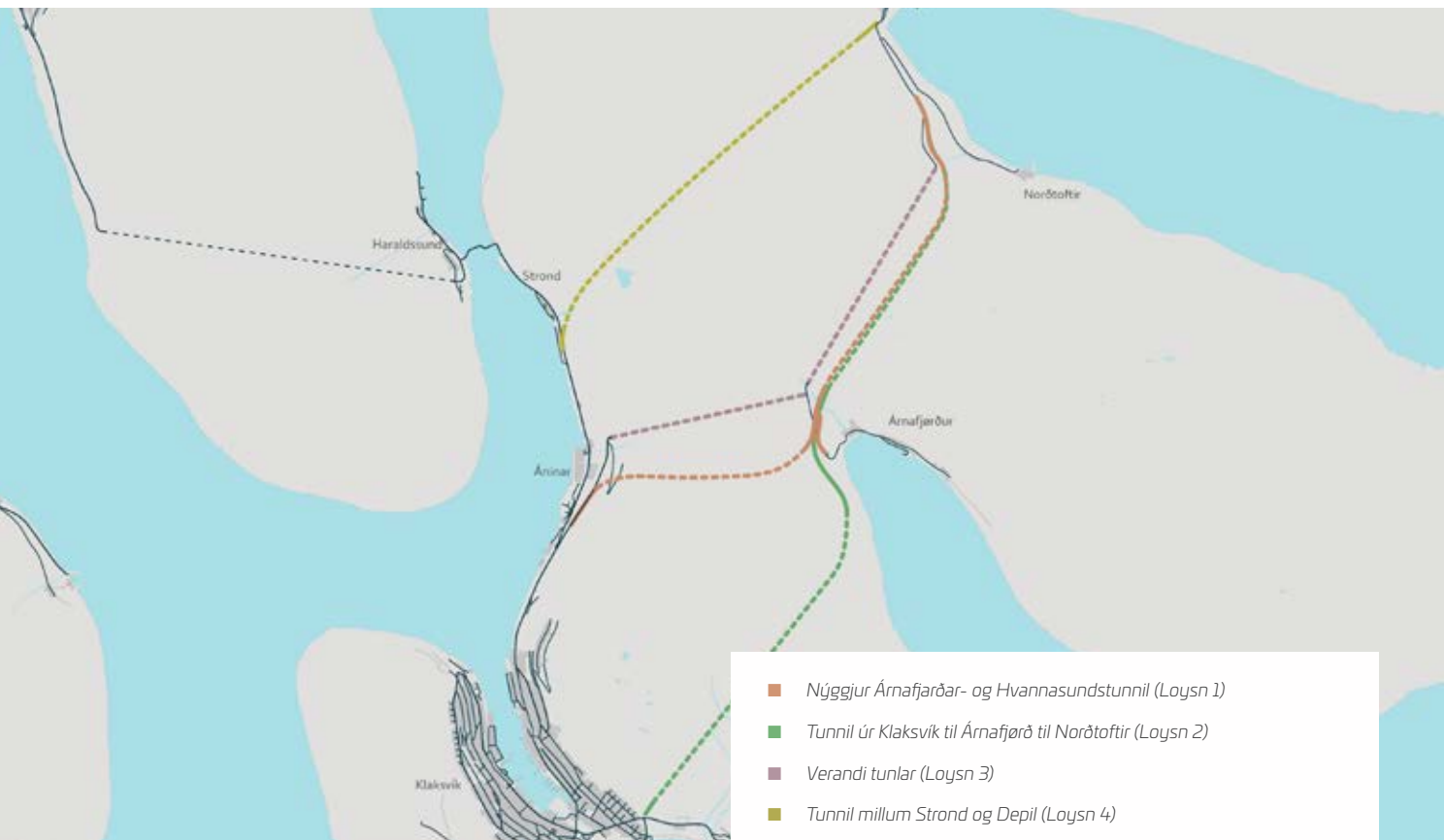
Sí linjufóringina á kortinum.

LOYSN 4**NÝGGJUR TUNNIL AV STROND TIL DEPILS**

Her er tunnillin 3,5 km langur við 200 m av nýggjum vegi. Ein dagfóring av Árnafjarðartunlinum er møgulig at fremja uttan stórvægis órógv fyri íbúgvarnar í Árnafirði, tí koyrast kann tá eftir einum umvegi ígjøgnum Hvannasundstunnillin og tí nýggja tunlinum í tíðarskeiðnum, meðan arbeiðt verður.

Fyrimunurin við hesi loysn er, at vegurin norðan fyri Klaksvík ikki fer upp um kotu 30 m. Hetta merkir færri útreiðslur til vetrarhaldið.

¹ Kota 67 merkir 67 metrar yvir havvirkiflatuni



Vegateinurinn verður harafturat umleið 500 m styttri millum norðara partin av Klaksvík og Hvannasund, enn í loysn 1 og 3.

Sí linjuføringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Loysn 1 er liðugt prosjekterað, og tí er møguligt at gera eina rímiliga neyva prísmeting. Talan er um ein T8,5 tunnil og kostnaðarmetingin er dagførd í 2015 við nýggjastu royndunum frá Viðareiðistunlinum. Tá var kostnaðarmetingin 360 mió. kr., framroknað við 3 % um árið, er kostnaðarmetingin 393 mió. kr í 2018.

Hinar loysnirnar í mun til ta tilmældu (Loysn 1) eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir. Fyrlit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við +10 % í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

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

	Vegur og vegamót	Nýggjur tunnil	Dagføring av tunnli	Verkætlan tils.
Loysn 1	47	346		393
Loysn 2	39-48	378-462		417-510
Loysn 3	2	0	273-308	275-310
Loysn 4	3	252-308	109-133	364-444

TUNLAR NORÐUR UM FJALL

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu gerast, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum, ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, at asfaltera 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	3,5	0,2	3,3
Loysn 2	4,3	0,2	4,1
Loysn 3	2,7	0,2	2,5
Loysn 4	3,7	0,3	3,4

TILMÆLD LOYSN**LOYSN 1**

Mælt verður til at arbeiða víðari við loysn 1, tí hon vissar um ferðslutryggari linjuføring enn loysn 3, og er bíligari enn loysn 2, hóast umkoyringarvegur skal gerast.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

393 mió. kr. við einum árligum rakstri
og viðlíkahaldi á 3,3 mió. kr.

Loysn 4 kann vera áhugaverd, tí hon hefur tann fyrirun, at arbeiðið kann gerast stig fyri stig, og nýggi tunnilin er bíligari at gera enn hinar møguligu loysnirnar. Dagføring av tunlinum til Árnafjarðar kann útsetast.

Pendlarakanningar vísa, at høvuðsferðslan úr økjumum norðan fyri tunlarnar er til og úr Klaksvík. Tí er eingin beinleiðis ferðsluorsøk til at leggja tunnilin út í Gerðabøi. Ferðslumynstrið kann tó broytast við, at Eysturoyartunnilin letur upp, har fráleikin til og úr Suðurstreymoy gerst munandi styttri.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Loysn 1, 3 og 4 hava ein umkoyringarveg undir Kjølimum norður um Klaksvíkina sum avleidda verkætlan. Vegateinurin er umleið 2,8 km og virkar fyri betri sambandi til Árnafjarðartunnilin, til Norðhavnina, til vinnuøkið við Strond og bygdirnar Haraldsund og Kunoy.

Hetta verður mettt at kosta millum 48 og 58 mió. kr.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Tað hevur verið nevnt, at tilfar úr tunlunum kann brúkast til eina nýggja byrging um Haraldssund. Arbeiðið at gera byrgingina lidna vísir, at tað í høvuðsheitum er dekkgrót, sum manglar. Tilfarið til kjarnuna í byrgingini fæst frá núverandi byrging. Dekkgrót eru stórir steinar, ið bert kunnu fáast til vega úr grót-broti.

Aðrar verkætlanir, sum kunnu fáa gagn av tilfari úr tunlunum, eru ein umkoyringarvegur oman fyri Klaksvíkina og ein úr Hvannasundi til Bergið sunnast á Viðoyinni, har Landsverk hevur gjørt uppskot um rennistrong til Svínøyar.

BYGGITÍÐ

Væntast kann, at byggítíðin er 3 ár (tá eru prosjektering og útboð ikki tikin við).

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

Sambært dagfórdu iløguætlanini hjá landsstýrinum verður verkætlanin sett í gongd í 2020, og er væntandi liðug í 2023.



2027

BYRGING UM HARALDSSUND

NÚVERANDI STØÐA

Byrgingin var byggd miðskeiðis í áttatiárunum, m.a. við gróti úr Kunoyartunlinum. Talan var um eina fyribils bygging og farleið, og upprunaliga ætlanin var, at ein brúgv skuldi gerast tvørtur um sundið, soleiðis at smáir bátar kundu sigla ígjøgnum. Kreppan í nítiárunum ávirkaði verkætlanina soleiðis, at hon varð slept. Í 2008 var fígging jættað til at gera eina nýggja bygging, tí tørvurin hjá smáum bátum at sigla ígjøgnum var vorðin heilt lítil.

Í januar 2018 var fólkatalið í Haraldssundi 70 og í Kunoy 73.

BYGGITÍÐ

1 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2027

BYRGING UM HARALDSSUND

MÖGULIGAR LOYSNIR

Ætlanin er at dagfæra byrgingina, sum er 350 m til longdar. Prosjektið til byrgingina er dagført, so tað lýkur dagsins krøv. Sí kortið.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Møguliga loysnin varð projekterað í 2008, og kostnaðarmetingin er framroknað til 2018-prísir.

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

	Byrging og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn	32	32

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósúbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju. Í hesari verkætlan er talan um viðlíkahald av dekkgróti.



■ Linjuföring við Haraldssund. Ætlanin er at dagföra veg og bygging, sum linjan vísir.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	0,1	0	0,1

TILMÆLD LOYSN

Her verður mælt til oman fyri nevndu loysn.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Í høvuðsheitum manglar stórt dekkgrót fyri at verja kjarnuna í byggingini. Av tí at stórt grót bert kann fáast úr grótbroti, er eingin beinleiðis samvirkan við aðrar verkætlanir, sum t.d. tunnilsverkætlanin Norður um Fjall.

Landsverk er biðið um at kanna, um ein alternativ loysn kann gerast, har tunnilsgrót verður nýtt til verkætlanina.



2030+

SAMBAND TIL SVÍNOYAR

NÚVERANDI STØÐA

Fleiri uppskot til betri ferðasamband til Svínoyar hava verið viðgjørð, tó í høvuðsheitum ein nýggj havn.

Talan er ikki um nógva ferðslu, og um ársskiftið 2018 búðu 26 fólk í Svínoy og 37 í Fugloy. Siglt verður við Rituni 2-3 ferðir um dagin vanligar dagar. Hóast íbúgvartalið er minkandi, veksur talið av ferðafólki.

Nú er sjóvegis samband umframt tyrluflúgvung. Uppskot um betri havnarviðurskifti, tunnil og undirsjóvartunlar eru skitseraðir.

BYGGITÍÐ

2 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

SAMBAND TIL SVÍNOYAR

MØGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

RENNISTRONGUR TIL SVÍNOYAR

Verkætlanin fevnir um 3 ella 4 torn. Eitt syðst á Viðoyinni (Bergið) og tvey á Svínoynni; tað eina tornið á Havnatindi og hitt við bygdina. Verður hendan loysnin vald, er neyðugt við einum vegi millum tornið á Berginum og Hvannasund.

Ein annar møguleiki er at hava rennistrong víðari frá Berginum og yvir um Svínoyarfjørð til Borðoyanna. Møguleikarnir til ítøkiliga staðseting kunnu kannast nærri, men eitt uppskot er í ein landsynning frá Norðtoftum, sum víst á kortskjalinum á næstu síðu. Sjálvur rennistrongurin er 4,3 km.

2 vognar verða, og teir taka í mesta lagi 60 fólk. Ferðatiðin er góðar 10 minuttir. Harafturat skulu gerast vegur úr Hvannasundi til Bergið og ein á Svínoynni, sum tilsamans eru 6,5 km langir.

Lyftan megnar eina vindferð á 22 m/s; tó tá við niðursettari ferð. Í 2017 vóru ongar vindmátingar á Viðareidi, sum hava mátað vindferðir oman fyri 22 m/s. Máttingarnar skulu takast við fyrivarni, tí tær kunnu vísa ymiskt. Eitt nú vóru 9 dagar í 2015 og 3 dagar í 2016, har mátingarnar vístu eina vindferð oman fyri 22 m/s. Kavadar dagar órógva ikki farleiðina, og viðlíkahald skal tilsamans gerast eina viku um árið.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

EIN UNDIRSJÓVARTUNNIL TIL SVÍNOYAR

Undirsjóvartunnin er 5 km langur og er skitseraður, harumframt ein vegur úr Hvannasundi, sum er 4 km.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 3

NÝGGJ HAVN YVIRI Í HAVN

Haraftur skulu vegur og tunnil gerast til bygdina. Tunnin er 2 km. Nýggj ferja er ikki við í verkætlanini.

Alduviðurskiftini Yviri í Havn eru góð í øllum ættum, og kanningar vísa, at havnin verður nýtilig alt árið.

Siglingarroyndirnar vísa, at streymurin verður eingin forðing fyri góðari og tryggari atløgu har. Einku er heldur til hindurs fyri, at eitt skip kann liggja í havnini í ringum líkindum. Hinvegin eru atkomuviðurskiftini frá landi sera trupul. Fyri at fáa vegasamband við havnina krevst, at ein tunnil verður gjørdur.

Sí linjuføringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møgult at gera eina neyvari prismetung.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líkandi verkætlanir. Fyrlit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við ± 10 % í sambandi við eindarprísir, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting

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

	Vegur	Tunnil	Renni- strong	Havn	Verkætlan tils.
Loysn 1	90-110	0	90-110	0	180-220
Loysn 2	70-85	390-480	0	0	460-565
Loysn 3	15-20	145-175	0	135-165	295-360

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira.

Tað er ein óvissa í metingini av kostnaðinum av rakstri og viðlíkahaldi fyri loysn 1, av tí at føroyingar ikki hava royndir innan slíka farleið. Leysliga verður mettt, at kostnaðurin er umleið 2 mió. kr. um árið, ið kemur undir vanligan rakstur og viðlíkahald, so sum reingerð, streymur og annars smærri ábøtur eftir tøvi.



- Linjan vísir vegagerð til Hvannasunds og rennistrong til Svínøyr, og linjan yvir um Svínøyarfjørð móguleikan at hava rennistrong har eisini (Loysn 1)
- Tunnilsloysn (Loysn 2)
- Nýggj havn og tunnil (Loysn 3)
- Vegagerð í loysn 1 kann sparast við at gera ein styttri veg av Norðoftum og rennistrong yvir um Svínøyarfjørð

Ein størri enduríløga má gerast 30. hvørt ár, har kaðalar og onnur útgerð verður skift út. Fleiri kanningar mugu gerast.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósúbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verkløg	Sparing av R/V av ferju	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,0	0	2,0
Loysn 2	4,3	0	4,3
Loysn 3	2,2	0	2,2

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Mælt verður til Loysn 1, tí tað verður ein høgligari farleið og betri reglusemi fyri ferðafólk og lættan farm.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:
 180–220 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,0 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Tað eru ongar avleiddar verkætlanir, men tað gerst móguligt at halda áfram við rennistronginum til Fugloyar.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót frá tunlunum Norður um Fjall kann brúkast til gerð av vegi á Viðoyinni úr Hvannasundi til tað fyrsta tornið.



2026

UMKOYRINGARVEGUR UNDIR KJØLINUM Í KLAKS VíK

NÚVERANDI STØÐA

Ein umkoyringarvegur um Klaksvík hevur ligið í kortunum leingi, og niðan fyri standandi linja var skitserað í 2007.

Endamálið er at fáa gjøgnumgangandi ferðslu uttan um býin. Vegurin var eisini tikin við í lýsingini av tunlunum Norður um Fjall, tá hann eisini kann roknast sum ein avleidd verkætlan av hesum tunlum, ella í besta føri eigur at verða tikin við, tá tunnslinjur norðan fyri býin ella úr Gerðabønnum verða viðgjørðar.

BYGGITÍÐ

1-2 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2026-2027

UMKOYRINGARVEGUR UNDIR KJØLINUM Í KLAKSVÍK

MÖGULIG LOYSN

Vegurin er umleið 2.800 m, og knútt verður í eina rundkoyring, sum gerast skal á vegamótinum Oyrarvegur/Mækjuvegur. Rundkoyring er eisini miðskeiðis á teininum, tí bygt er báðumegin, hóast ferðslan ikki fer inn í bygt øki. Vegurin endar við Norðhavnina. Við hesum vegnum fæst samanhangaði landsvegur uttan um bygt øki um Klaksvíkina, umframt at ferðsla til og úr Norðhavnini ikki neyðturviliga skal koyra ígjøgnum býin. Hægstliggjandi punkt á vegnum er 68 m yvir havinum, og hallið er í mesta lagi 70 ‰.

Sí kortið.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V). Møguliga loysnin er ikki prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Loysnin er mett út frá standardprísnum fyri líknandi verkætlanir. Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við ± 10 % í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísnum í mió. kr.

	Vegur	Verkætlan tils.
Loysn	55-65	55-65

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu. Tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er jättanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnel, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.



Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

	Nýggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	0,8	0	0,8

TILMÆLD LOYSN

Um linjuføringin Norður um Fjall verður lögð í Gerðabøin, kann umkoyringarvegurinn útsetast nøkur ár.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

55-65 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,8 mió. kr.
Neyvari kostnaður fæst eftir projektering og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót frá tunlunum Norður um Fjall kann brúkast til gerð av vegi.





2020

DAGFØRING AV LEIRVÍKSTUNNLINUM

NÚVERANDI STØÐA

Fyri 15 árum síðani var farið undir at dagføra nakrar av eldru tunlunum á høvuðsvegakervinum við trygðarútgerð. Verkætlanir vóru gjørdar fyri teir 4 ferðslutýngstu tunlarnar á landsvegakervinum: Norðskálatunnin, Leynatunnin, Kollfjarðartunnin og Leirvíkstunnin.

Norðskálatunnin og Leynatunnin eru liðugt dagførdir, meðan Kollfjarðartunnin og Leirvíkstunnin framvegis ikki eru dagførdir. Hesir tunlar hava trygdarskipanir og tekniskar installatiónir, sum ikki lúka treytirnar til tunlar í dag. Millum annað er ringt at fáa armatur til ljós o.a., tí útgerðin er ótíðarhóskandi og verður ikki framleidd longur.

Hvønn dag koyra 4.500 bilar ígjøgnum Leirvíkstunnin.

BYGGITÍÐ

1 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2020

DAGFØRING AV LEIRVÍKSTUNNLINUM

MØGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

TUNNILIN VERÐUR DAGFØRDUR VIÐ NÝGGJUM LED-LJÓSUM OG TRYGDARÚTGERÐ

Hetta verður gjørt uttan at broyta verandi tunniskonstruktión.

LOYSN 2

LEIRVÍKSTUNNILIN VERÐUR ENDURNÝGGJÆÐUR

Um Leirvíkstunnilin verður endurnýggjaður, kunnu nútíðar krøvini um trygd og ljós úr Noregi verða fylgd. Tað merkir, at víkipláss skulu spreingjast.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møgult at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líkandi verkætlanir. Fyrlit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við ± 10 % í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr

	Tunnil	Verkætlan tils.
Loysn 1	18-22	18-22
Loysn 2	40-50	40-50

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósúbúnaðinum, asfalting 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verklæg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	1,5	0	1,5
Loysn 2	1,8	0	1,8

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Landsverk mælir til, at tunlarnir vera dagførdir við neyðugari trygðarútgærd og núggjum ljósum. Hendan loysnin verður mett at geva "mest trygd" fyri íløguna.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

18-22 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 1,5 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Landsverk samstarvar við politi- og brandstøðina viðvíkjandi einari skipan til eftirlit av tekniskum installatiónum í teimum núggjastu og mest dagførdu tunlunum (Viðareiðis-, Hovs-, Leynar-, og Norðskálatunnilin). Her kunnu lögreglan og Landsverk fylgja við støðuni í tunlunum og síggja, um t.d. ein eldslökkjari verður tikin, ella um eldur er í.

Eftirlitið av Leirvíkstunlinum verður lagt í eftirlitsskipanina saman við hinum tunlunum.



2022

GØTUDALSTUNNIL

NÚVERANDI STØÐA

Á landsvegakervinum er ein tann ferðslutýngsti teinurin millum Skálafjørð og Gøtudal. Ársmiðalferðslan í 2018 var 5.900 akfær um samdøgríð. Ein trupulleiki er, at ferðslan skal um Gøtueiði, sum liggur høgt (upp í 135 m úr havinum), og vegurin er brattur (upp til 100 ‰). Harumframt er nógv ferðsla ígjøgnum bygda økið við Gøtugjógv, sum eisini er skúlaleið.

Farleiðin úr Gøtudali til Strendur, har Eysturoyartunnilin fer upp, er 23 km. Teinurin millum Gøtudal og Rókina (Saltnes) er 13 km. Tí kann roknast við, at høvuðsparturin av teimum ferðandi úr Norðuroyggjum, Leirvík, Gøtu og Fuglafirði fara at nýta eystara arm av Skálafjørðinum til Eysturoyartunnilin. Tað er ígjøgnum Gøtugjógv, Søldarfjørð, Glyvrar, Saltangará og Runavík.

Ferðslumynstrið fer at broytast nógv við Skálafjørðin, tá Eysturoyartunnilin letur upp. Ferðslan, sum í dag koyrir inn eftir fjørðinum, til Tórshavnar umvegis Sundalagið, fer at koyra út eftir fjørðinum ígjøgnum Eysturoyartunnilin í framtíðini. Tað merkir, at ferðslan gjøgnum Søldarfjørð, Glyvrar og Saltangará ikki skal væntast at fara at hækka so nógv í mun til dagsins ferðslu. Men í Runavík til tunnilmunnan í Rókini fer ferðslan at vaksa munandi. Úr 3.500 upp í 7.000 bilar um samdøgríð.

BYGGITÍÐ

3 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2022-2025

GØTUDALSTUNNIL

MØGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

TUNNIL MILLUM GØTUDAL OG SKÁLAFJØRÐIN

Verkætlanin fevnir um 3.200 m av tunli og 400 m av vegi. Loysnin fer at stytta verandi farleið millum økið norðanfyri og vestara armin av Skálafjørðinum við umleið 10 minuttum. Úr 23 km niður á 17 km. Ferðatiðin gerst 2 min. s tytttri, enn um farið verður ígjøgnum Runavík, hóast teinurin umvegis Runavík er styttri, men loyvda ferðin er 80 km/t allan vegin. Tá slepst undan at koyra ígjøgnum bygt øki í Gøtu, á Skipanesi og Undir Gøtueiði. Tunnilin fer at liggja lágt, og sloppið verður undan trupulleikanum við stórum akførum um Gøtueiði.

Henda loysnin kann væntast at lætta um trústið á vegnum á eystara armi við umleið 1.500 bilum um samdøgríð ella 20 %. Ferðslan ígjøgnum Gøtudalstunnilin væntast at liggja um 4.000 bilar um samdøgríð.

Hugleiðingar hava verið, um henda tunnilsloysnin ikki fær tey koyrandi at velja gamla vegin um Sundalagjóð í staðin fyri Eysturoyartunnilin, men tað velst um prísásetingina fyri Eysturoyartunnilin. Teinurin millum Gøtudal og Hvítanes ígjøgnum Gøtudalstunnilin, umvegis vestara arm av Skálafjørðinum og Eysturoyartunnilin, fer at verða umleið 27 km langur, og fer at taka umleið 21 minuttir at koyra. Teinurin millum Gøtudal og Hvítanes ígjøgnum Gøtudalstunnilin og um Sundalagjóð er 51 km og tekur umleið 39 minuttir at koyra.

Við at hava tvær farleiðir til norðurøkið verður tað eisini minni viðkvæmt, um vegir eru stongdir í styttri ella longri tíðarskeið.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

EIN 4,9 KM LANGUR UNDIRSJÓVARTUNNIL ÚR GØTUDALI UNDIR SKÁLAFJØRÐINUM TIL YTRU HAVALDARÁ Á VESTARA ARMI AV SKÁLAFJØRÐINUM

Hendan farleiðin fer at stytta teinin millum Gøtudal og Strendur við 4 km í mun til loysn 1. Loysnin er 500 m longri enn farleiðin ígjøgnum Runavík, um koyrt verður til Havnar ígjøgnum Eysturoyartunnilin. Ferðatiðin er styttri, tí tað ikki verður koyrt ígjøgnum bygt øki.

Vegurin ber tó ikki stórvegis ferðslu millum Norðuroyggjar/ Fuglafjørð og Runavík sum loysn 3. Umkoyringarvegur um Skálabotn nýtist ikki at verða gjørdur sum avleidd verkætlan av Gøtudalstunlinum sum Loysn 1.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 3

EIN 2,8 KM LANGUR TUNNIL ÚR GØTUDALI TIL SKÁLAFJØRÐIN (TJØRNUNES) OG EIN SAMANSETING AV EINARI BYRGING OG EINARI 1 KM (FLOT)BRÚGV TIL YTRU HAVALDARÁ Á VESTARA ARMI AV SKÁLAFJØRÐINUM

Hendan farleiðin fer at stytta teinin millum Gøtudal og Strendur við 5 km í mun til loysn 1.

Tá tunnilin kemur út við Tjørnunes, sleppa tey, sum skulu til Norðuroyggjar, Fuglafjørð og Runavík, undan at koyra ígjøgnum Gøtugjógv og yvir Gøtueiði. Harafturat er ikki neyðugt við einum umkoyringarvegi um Skálabotn. Sí loysn 2.

Flótið verður nýttar bæði í útnyrðings USA og Nordhordlandsbrua í Noregi.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 4

UMKOYRINGARVEGUR UM GØTUGJÓGV

Til tess at sleppa undan koyring um Gøtugjógv, er ein møguleiki at leggja veg niðan um bygdina úr rundkoyringini í Gøtudali til Gøtueiði, sum hevði verið 4 km. Farleiðin fer framvegis at ganga yvir Gøtueiði í kotu 135 við einum longdarhalli upp í 85 %. Ferðsla til og úr Eysturoyartunlinum verður stýrd ígjøgnum Runavík og ikki eftir vestara armi av Skálafjørðinum.

Sí linjuføringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møgult at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við ± 10 % í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og byrging	Verkætlan tils.
Loysn 1	10	275-335	0	284-346
Loysn 2	10	430-530	0	440-540
Loysn 3	15	240-295	210-260	465-570
Loysn 4	85-105	0	0	85-105

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil.

Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu. Tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi rakstur, og tí er sparingin lítil.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósúbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,3	0	2,3
Loysn 2	3,7	0	3,7
Loysn 3	2,8	0	2,8
Loysn 4	1,3	0	1,3

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Úrslit av ferðsluútrokningum vísa, at ferðandi úr Norðoyggjum, Fuglafirði/Kambsdali vilja koyra eftir vestara arminum á Skálafjørðinum ígjøgnum Gøtudalstunnilin. Útrokningarnar vísa, at ferðandi koyra hendavegin heldur enn at koyra ígjøgnum Runavík, tá ein ynskir at fara til Havnar ígjøgnum Eysturoyartunnilin. Hóast teinurin er longri, tekur tað styttri tíð at koma til Havnar eftir vestara armi.

Loysn 3 hevur teir fyrimunir, at øll ferðsla til og úr Norðoyggjum, Fuglafirði/Kambsdali, hevur møguleikan at koyra ígjøgnum tunnilin til Tjørnunes. Við hesum slepst undan at koyra yvir Gøtueiði.

GØTUDALSTUNNIL

Tað fer bert at vera ferðslan til og úr Gøtugjógv og Syðrugøtu, sum fær ein munandi longri túr til rundkoyringina á Skipanesi (úr 3 til 8 km) um veturin, um ikki koyrt verður um Gøtueiði.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

284-346 mió. kr. við einum árligum rakstri
og viðlíkahaldi á 2,3 mió. kr.
Neyvari kostnaður fæst eftir
projektering og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Gøtudalstunnilin er ein avleidd verkætlan av Eysturoyartunlinum, og er serliga aktuellur, tá gjøgnumgangandi ferðslan skal leiðast eftir vestara armi á Skálafjørðinum, har vegakervið longu er fyrireið til øktu ferðsluna. Rundkoyringin í Gøtudali er eisini fyrireið til tunnilin.

Um loysn 1 verður vald (tunnil millum Gøtudal og Skálafjørðin), má ein umkoyringarvegur gerast um Skálabotn, ið er mettur at kosta 60 mió. kr.

Um loysn 3 verður vald er vert at kanna, um umkoyringarvegur skal gerast undir Gøtueiði/Skipanes.

Verður vegaløysnin vald, ið er loysn 4, so má ein umkoyringarvegur gerast um Sældarfjørð og Glyvrrar/Saltangará og Runavík.

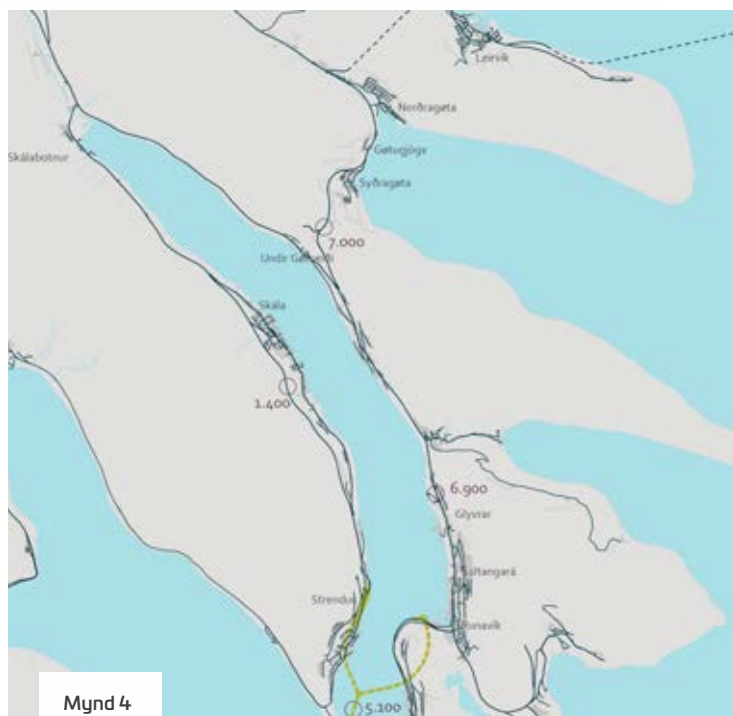
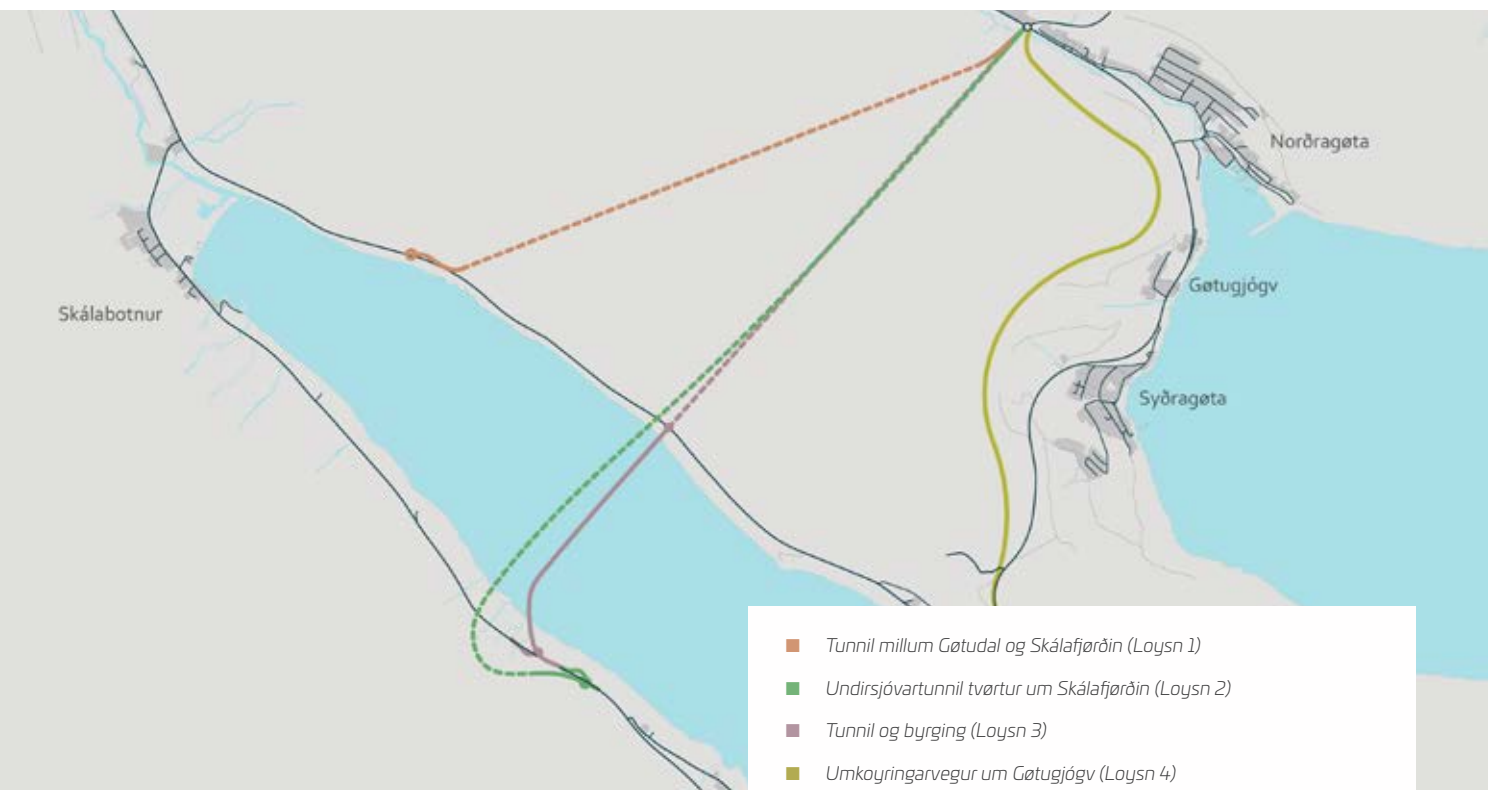
SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót úr tunlinum kann nýtast til ein umkoyringarveg um Skálabotn og viðkan av vegnum til Oyndarfjarðar/Hellurnar og Funningsfjørð.



Mynd 2

Ferðslumodellið visir bæði Gøtudalstunnil og umkoyringarveg um Skálabotn (Loysn 1). Til samanberingar við myndina, har eingin tunnill er gjørdur (mynd 4), sæst, at ferðslan á eystara armi minnar við umleið 1.500 bilum um samdøgrið, meðan ferðslan veksur við 1.400 bilum á vestara armi av Skálafjørðinum. Ferðslan yvir Gøtueiði minnar við 3.000 bilum um samdøgrið.



Ferðslumodellið vísir Loysn 3, har ein møguligur Gøtudalstunnill er gjørdur og brúgv tvørtur um Skálafjørðin. Tað sæst, at næstan øll ferðsla yvir Gøtueiði fer ígjøgnum tunnillin, tá ferðslan millum norðurekið og Runavíkarekið fer um Gøtudalstunnilin. Ferðslan millum Runavíkarekið og Skála velir nýggju brúnna fram um Eysturoyartunnilin.

Ferðslumodellið hevur her roknað fram til 2022, har eingin Gøtudalstunnill er gjørdur. Ferðslutølini er gerandisferðsla um samdøgríð. Til samanberingar koyra 6.400 bílar norðanfyrir Glyvur um samdøgríð, 5.900 bílar um Gøtueiði og 2.000 bílar við Skála.



2024

VEGUR UM SKÁLABOTN

NÚVERANDI STØÐA

Verandi landsvegur er smalur og fer ígjøgnum bygt øki. Í 2012 var gerandisferðslan ígjøgnum bygdina 1.700 akfør um samdøgrið. Í januar 2018 búðu 122 fólk í Skálabotni. Vestari armur á Skálafjørðinum verður ein høvuðsatkoma til Eysturoyartunnilin, og bygdavegurin gjøgnum Skálabotn megnar ikki alla ta ferðsluna.

Vegurin er bert 4,5 m breiður, skúli liggur við vegin og samkoman Keldan, sum verður nógv vitjað.

BYGGITÍÐ

2 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2024-2025

VEGUR UM SKÁLABOTN

MÖGULIGAR LOYSNIR

Umkoyringarvegurinn er 2,4 km langur. Har nýggi Skálafjarðarvegurinn og Fjarðarvegurinn mætast, verður rundkoyring gjörd. Frá rundkoyringinni verður nýggi íbinding gjörd til Skálabotns. Sunnan fyri rundkoyringina verður pendlarapláss og nýtt bussteðgipláss gjört. Verkætlanin er prosjekterað og klár at bjóða út.

Tá Eysturoyartunnilin verður tikin í nýtslu, og hovuðsferðslan skal leiðast eftir vestara armi á Skálafjørðinum, verður tørvurinn á umkoyringarvegi um Skálabotn størri. Tó treytað av, at loysn 1 (tunnil millum Gøtural og Skálafjørðin) í verkætlanini um Gøturalstunnilin, verður vald. Hinvegin verður minni tørvur á umkoyringarvegi um Skálabotn um loysn 2 ella 3 í verkætlanini um Gøturalstunnilin, verða framdar, tí økta ferðslan millum Eysturoyartunnilin og Gøturalstunnilin ikki velur at koyra ígjøgnum Skálabotn.

Sí kortið.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V). Møguliga loysnin er prosjekterað og boðin út tvær ferðir áður, men kostnaðurin var mettur at vera ov høgur, og tí varð verkætlanin niðurlögð.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Verkætlan tils.
Loysn	60	60

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar.



■ Uppskot til umkoyringarveg um Skálabotn (Loysn 1)

Haráfturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí verða ongar sparingar av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	0,7	0	0,7

TILMÆLD LOYSN

Her verður mælt til oman fyri nevndu loysn.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:
 60 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,7 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Vegurin kann við fyrimuni gerast samstundis sum Gøtudalstunnilin, tí tá er tunnilsgrót til verkætlanina tøkt nærhendis.





2025

FARLEIÐ TIL GJÁAR

NÚVERANDI STØÐA

Gjáarvegurinn, sum er 6,7 km langur (Funning-Gjáar), liggur høgt á 300 m við stórum trupulleikum av kava, og er brattur, upp til 120 %. Ferðslan í 2002 var 110 akfør, og í januar 2018 búðu 32 fólk við Gjógv. Trupulleikin við vegnum er, at tað er torført at koma til og úr Gjógv, tá nógvur kavi er. Ferðafólkaferðslan til Gjáar er vaksin nógv seinastu árin, og hetta setir eisini størri krøv til vegin.

BYGGITÍÐ

3 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2025-2027

FARLEIÐ TIL GJÁAR

MÖGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

DAGFØRING AV VERANDI VEGI VIÐ
AT BREIÐKA NAKRAR TEINAR

Umframt at gera fleiri víkipláss og seta nýggja bilverju upp, har hon manglar ella tørvar at verða skift út.

Ein fyrimunur við hesi loysn er, at tað ikki er neyðugt at játta alla upphæddina í senn, men ágóði fæst beinanvegin av játtaðu upphæddini.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

NÝGGJUR VEGUR Á 4,5 KM ÚR
FUNNINGI TIL GJÁAR

Vegalinjan verður lögð soleiðis, at longdarhallið í mesta lagi verður 70 %.

Harafturat verður restin av vegnum til Gjár víðkaður, sum er 3 km. Fjarstøðan millum Funnings og Gjár styttest við 600 m.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 3

TUNNIL Á 700 M OG UMLEIÐ 1.200 M
AV NÝGGJUM VEGI

Við hesum tunli sleppur ferðslan undan at fara um hægsta og mest veðurharða strekkið á Gjárvegnum. Restin av vegnum til Gjár verður ikki dagförd. Fjarstøðan millum Funning og Gjár styttest við 2,6 km.

Um ein tunnilsloysn verður vald, mælir Landsverk til, at tunnilstoymið hjá Landsverki ger arbeiðið. Kostnaðarmetingin, um arbeiðið verður gjørt av Landsverki, er 35-40 mió. kr.

Sí linjuføringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prísmeting. Metingin er gjørd út frá, at arbeiðið verður boðið út og ikki at tunnilsliðið hjá Landsverki ger arbeiðið.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standard prísum fyri líknandi verkætlanir. Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprísir, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr. Kostnaðarmetingin í klombur er um tunnilstoymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

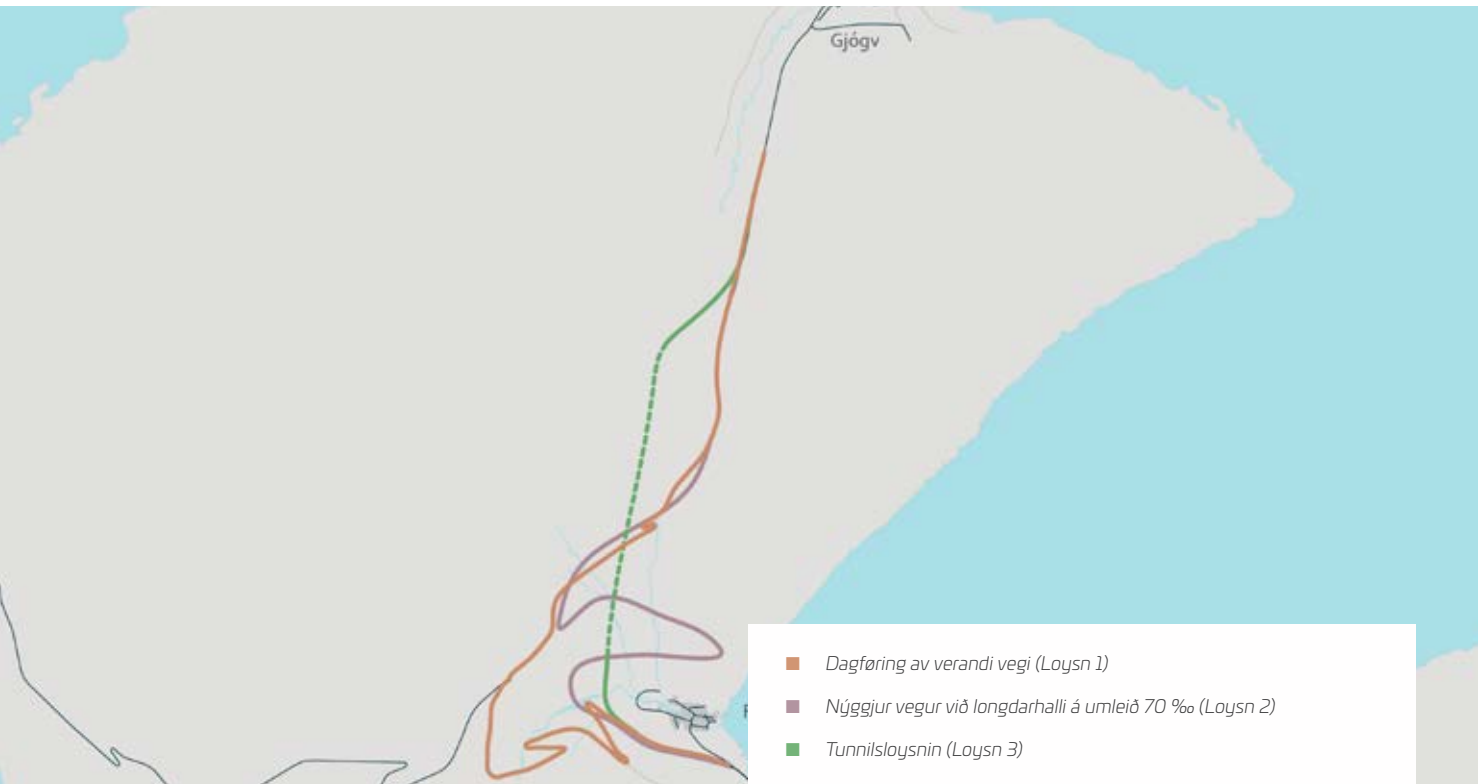
	Vegur	Tunnil	Verkætlan tils.
Loysn 1	25-30	0	25-30
Loysn 2	100-125	0	100-125
Loysn 3	17-21	50-62	68-83 (35-40)

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil.

Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar.



Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi rakstur, og tí er sparingin lítil.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósbúnaðinum, at asfaltera 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,2	0	2,2
Loysn 2	2,0	0,2	1,8
Loysn 3	1,8	0,2	1,6

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Landsverk mælir til at dagføra verandi veg við breiðkan av nøkrum teinum, gera fleiri víkipláss, seta nýggja bilverju upp, har hon manglar ella tørvar at verða skift.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:
25-30 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,2 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Um tunnilsloysnin verður vald, kann avlopið av grótinum frá tunlinum verða nýtt til víðkan av verandi vegi. Tað er tó treytað av serligari játtan til tess.



DAGFØRINGAR Á STRONDUM

NÚVERANDI STØÐA

Ferðslan, ið koyrir á landsvegnum í dag, er fyri tað mesta lokal ferðsla, men tá Eysturoyartunnilin er liðugur og Gøtudalstunnilin gjørdur, fer meginparturin av ferðsluni, sum skal til Gøtu og tað, sum er norðanfyr, væntandi at koyra eftir vestara armi á Skálafjørðinum.

ÍBINDING TIL BÁTAYL Á STRONDUM

Viðurskiftini við verandi íbinding eru vánalig. Íbindingin hevur vánaligt sýni og er brøtt.

Sí mynd 1.

ÍBINDING VIÐ BENSINSTØÐ Á STRONDUM

Íbindingin er til verandi bensinstøð og til kommunala vegin, sum er fram við landsvegnum.

Viðurskiftini við verandi íbinding eru óskipað. Tað er ikki greitt frámerkt, hvar koyrt verður inn ella út.

Sí mynd 2.

ÍBINDING STRANDAVEGUR – HULKAVEGUR

Við verandi íbinding er sýnið vánaligt, og onnur viðurskifti eru eisini, sum gera íbindingina trupla. Av Hulki kemur tung ferðsla, sum ger vandan fyri óhappum og vavið av óhappinum enn størri.

Ferðslan eftir landsvegnum fer væntandi ikki at vaksa nógv, fyrr enn vegur verður gjørdur oman fyri bygdina Skálafjørð, og Gøtudalstunnilin er gjørdur. Tá fer ferðslan til og úr Tórshavn til økini norðanfyr eftir vestara armi á Skálafjørðinum.

Sí mynd 3.

BYGGITÍÐ

Íbinding til bátahyl á Strondum: 1 ár
 Íbinding til bensinstøð á Strondum: 1 ár
 Íbinding Strandavegur – Hulkavegur: 2 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2019-2020

DAGFØRINGAR Á STRONDUM

MØGULIGAR LOYSNIR

LOYSN FYRI VERKÆTLAN: ÍBINDING TIL BÁTÁHYL Á STRONDUM

BROYTA LINJUFØRING OG LYFTA VEGIN UPP

Hendan dagføringin er neyðug í sambandi við trygd, tí tá koyrt verður út á landsvegin, er sýnið bæði til hægri og vinstri vánaligt. Vegagerðin fer ikki at krevja meira viðlíkahald enn verandi vegur

LOYSN FYRI VERKÆTLAN: ÍBINDING VIÐ BENSINSTØÐ Á STRONDUM

SKIPA VERANDI ÍBINDING

Umráðandi er at skipa íbindingina, soleiðis at greitt er, hvar koyrt verður inn og út við bensinstøðina. Verandi viðurskifti gera, at fleiri bilar kunnu koyra út á landsvegin samstundis og taka sýnið frá hvørjum øðrum.

Mest loyvda ferðin á Glyvursvegnum/á Byrgi er 80 km/t, og tí er hendan dagføringin eisini neyðug í sambandi við trygd.

Vegagerðin fer ikki at krevja meira viðlíkahald enn verandi vegur.

LOYSN FYRI VERKÆTLAN: ÍBINDING STRANDAVEGUR - HULKAVEGUR

BROYTA LINJUFØRING AV STRANDAVEGNUM OG HULKAVEGNUM

Vegagerðin eigur at verða gjørd, áðrenn Gøtudalstunnilin er liðugur.

Hendan dagføringin er neyðug í sambandi við trygd, tí tá koyrt verður út á landsvegin, er sýnið til hægri vánaligt. Vegagerðin fer ikki at krevja meira viðlíkahald enn verandi vegur.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prismetung.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standard prísnum fyri líknandi verkætlanir. Fyrlit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við ± 10 % í sambandi við eindarprísir, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting. Kostnaðarspennið fyri íbinding við bátahyl er størri, grundað á, at møguliga verður neyðugt at fylla út á sjógvi v.m. Kostnaðurin fyri at gera Hulkavegin er størri enn meturprísir grundað á, at vegagerðin er millum verandi hús.

Upphæddirnar eru í 2018-prísnum í mió. kr.

	Vegur	Vegamót	Verkætlan tils.
Bátahylur	0,7-2,5		0,7-2,5
Bensinstøð	0,6-0,7		0,6-0,7
Hulkavegur	15-16,5	1,5	16,5-18
Tilsamans			17,8-21,2

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki longur skulu røkjast ella viðlíkahaldast.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og -tunnil, og her vera ongar sparingar.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgørd, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfalting 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.

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

R/V	Núggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Bátahylur	0,015	0	0,015
Bensinstøð	0,03	0	0,03
Hulkavegur	0,1	0	0,1



Mynd 1

Viðurskiptini við íbinding oman til bátahyl á Strondum eru ekki nóg trygg og eiga at verða dagförd, áðrenn ferðslutrústið økist.



Mynd 2

Viðurskiptini við íbinding til bensinstøð og lokalan veg eru óskipaði. Viðurskiptini skulu dagfðrast, men mugu kannast nærri.

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at fremja allar loysnirnar sum eina pakkaloysn, tí við einum Gøtudalstunli broytist ferðslumynstrið. Ferðslan økist sum ein avleiðing av Gøtudalstunlinum.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.



Mynd 3

Umlegging av Strandavegnum við íbinding oman móti Hulk. Viðurskiptini við íbinding oman á Hulk á Strondum eru ekki nóg trygg og eiga at verða dagfðrast, áðrenn ferðslutrústið økist.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

Íbinding til bátahyl: 0,7-2,5
 Íbinding til bensinstøð: 0,6-0,7
 Íbinding Hulkavegur: 16,5-18
 Tilsamans: 17,8-21,2

ÁRLIGUR RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD:

Bátahylur: 0,015
 Bensinstøð: 0,03
 Hulkavegur: 0,1
 Tilsamans: 0,145

**Neyvari kostnaður fæst eftir
 prosjektering og útbjóðing**



GJØGNUMKOYRINGAR- VEGUR - RUNAVÍK- SALTANGARÁ

NÚVERANDI STØÐA

Fjørúvegurinn í Runavík hefur verið ávegis í fleiri ár. Kommunan hefur bygt nakað av vegnum fram við fjøruni, so hvørt tørvur og játtan hefur verið til tað. Í 2018 játtaði landið 2,5 mió. kr. til at prosjektera Fjørúvegin. Landsverk metir ikki, at talan er um ein landsveg, og mælir heldur ikki til, at landið figgjar vegin. Landsverk hefur luttikið í arbeiðinum at planleggja vegin, tí hann knýtir í landsveg í báðum endum.

Ferðsluframrokningar vísa, at ferðslumynstrið við Skálafjørðin broytist, soleiðis at ferðslan á landsvegnum á Glyvrum og Lambareiði ikki veksur stórvegis, tá Eysturoyartunnilin letur upp, tí pendlaraferðsla fer til Eysturoyartunnilin. Tað vil siga, úteftir heldur enn inneftir fjørinum. Lesast kann um væntaða ferðslu sum avleiðing av Eysturoyartunlinum í partinum um Gøtudalstunnilin, mynd 2-4.

Inni í Runavíkini og við Skúlan við Løkin (skúlin liggur við landsveg) veksur ferðslan úr 3.500 til 7.000 akfør um samdøgrið. Hetta er sjálvsagt ein stór øking, men umstøðurnar tola tað. Til ber tó at gera onkur trygdartiltøk ella smáar umleggingar, so skúlabørnini fáa eina tryggja farleið.

Lastbilarferðslan er í dag 7 % á Gøtueiði og 5 % á Lambareiði. Um hon verður 7 % eftir Fjørúvegnum, er talan um umleið 500 lastbilar um dagin, ella 250 lastbilar í hvønn rætning.

BYGGITÍÐ

2-3 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2019-2021

GJØGNUMKOYRINGARVEGUR - RUNAVÍK-SALTANGARÁ

MØGULIGAR LOYSNIR

LOYSN FYRI VERKÆTLAN:

Endamálið við verkætlanini er at avlasta vegin gjøgnum Glyvrar, Saltangará og Runavík. Serliga er tað tunga ferðslan, sum skal leiðast oman á havnarlagið.

Á Norðasta parti av vegnum (á Glyvravegi) verður mælt til at gera eina ljósstýring, sum leiðir ferðsluna inn og út úr býnum.

Miðteininur er nýggi Fjøruegurin. Á norðasta parti av miðteininum verður mælt til at leggja verandi veg um og gera nýggja íbinding til virkið hjá Bakkafrost, Bakkavegin. Fyri at verja fjørna eitt strekki, fer vegurin ikki beina leið oman, men á skák gjøgnum lendið, til komið er til tað, sum longu er fyrireiðað til Fjøruegin. Á syðra parti av miðteininum fer vegurin eftir havnarlagnum, har neyðugt verður at taka onkran bygning burtur fyri at fáa ein góðan veg.

Loysnin í syðra endanum, sum er partur av ætlaðu býarmiðjuni hjá Runavíkar Kommunu, ynskir kommunan, at ein teinur á 3-400 metrar av Fjøruegnum verður lagdur í eina lokarennu, sum er nakað dýrari, enn um vegurin varð gjørdur á eina

grótfylling, men hetta er umráðandi fyri at kunna gera miðstaðarukið í kommununi, millum gamla bátahylin í Runavík og Heiðaveg. Loysnin í syðra endanum fevnir eisini um at gera veg eftir havnarlagnum, leggja landsvegin (Rókavegin) um og knýta í nýggja tunnilsvegin.

KOSTNAÐARMETING 2018

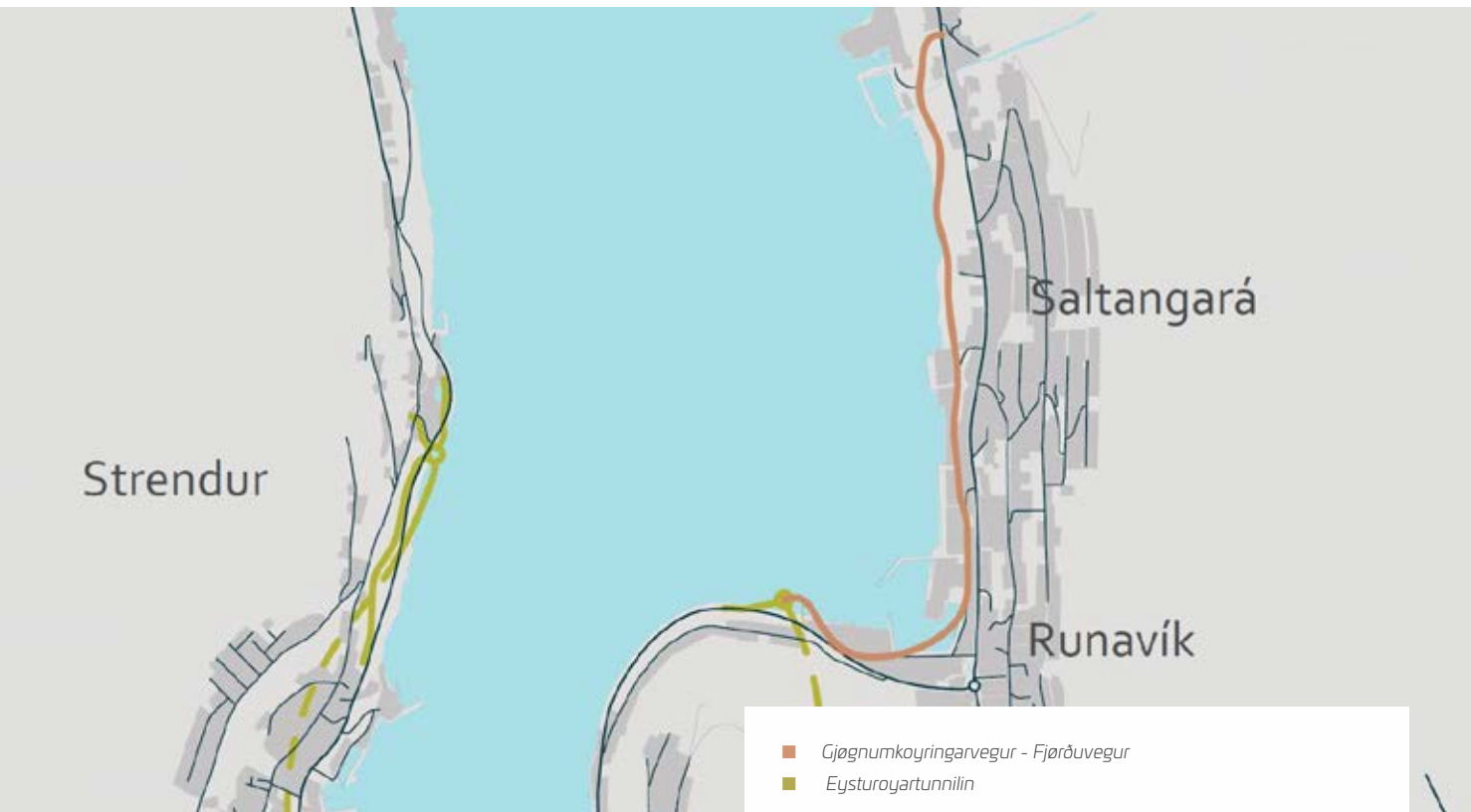
Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Allar metingar og kostnaðir eru sambært notati frá Runavíkar Kommunu um Fjøruegin (2018).

Um verkætlanin skal gerast við lokarennu, væntast verklagsútreiðslurnar at vera 126 mió. kr.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

Verkætlan tils.	
Møgulig loysn	60-120



RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki longur skulu røkjast ella viðlíkahaldast.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil, og her vera ongar sparingar.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgærð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.

Raksturin av nýggju farleiðini er raksturin av lokarennuni og nýggja vegnum, umframt verandi landsvegi. Landsverk hevur ikki royndir við rakstri av lokarennum, men raksturin av samlaðu vegaløysnini liggur um 2,5 km á 250 kr./m/ár, og soleiðis umleið 0,6 mió. kr. um árið.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Vegur	0,6	0	0,6

TILMÆLD LOYSN

Politisk avgerð er tikin um, at gjøgnumkoyringarvegurin skal gerast sum avleidd verkætlan av Eysturoyartunlinum. Semja verður gjørd millum land og kommunu um býtið av kostnaðinum.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.



2022

SELATRAÐAR- VEGURIN

NÚVERANDI STØÐA

Vegurin av Strondum til Selatraðar er umleið 10 kilometrar til longdar. Vegurinn er smalur, óregluligur, liggur í brattlendi og manglar vegakslar. Ferðslan fer ígjøgnum bygt øki í øllum trimum bygðunum í økinum. Í oktober 2018 búðu 33 fólk í Kolbeinagjógv, 31 á Morskranesi og 43 á Selatrað. Hóast fólkatalið ikki er avmarkað í økinum, og dagliga ferðslan neyvan er stór, er væl av fríðtíðarvirksemi á Selatrað, sum í tíðarskeiðum elva til størri ferðslu.

BYGGITÍÐ

2-3 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2022-2025

SELATRAÐARVEGUR

MÖGULIG LOYSN**LOYSN 1****DAGFØRA VERANDI VEG**

Byrjað er at dagfæra vegin, og onkur teinur er breiðkaður. So hvørt játtan hevur verið til arbeiðið, er vegin dagfærdur. Miðað verður ímóti at dagfæra vegin í mun til ferðsluna. Hetta merkir fleiri víkipláss og at gera vegin tvíbreytaðan í stöðum.

LOYSN 2**TVÍBREYTAÐUR VEGUR ALLAN TEININ**

Verkætlanin inniber at víðka vegin til tvær breytir allan teinin, og rætta vegin, soleiðis at veglinjan gerst beinari. Harafturat kann ein møguligur umkoyringarvegur um Morskranes gerast.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líkandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprísir, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn 1	51-63	51-63
Loysn 2	103-125	103-125

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí verður einki spart av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfalting 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,5	0	2,5
Loysn 2	2,5	0	2,5

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

51-63 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,5 mió. kr.

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Mælt verður til at arbeiða víðari við loysn 1, soleiðis at vegurin til Selatraðar kann dagførast og gerast ein betri og tryggari farleið í samsvari við fíggarraðfesting.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Mælt verður til, at verkætlanin um Gøtudalstunnilin verður gjørd samstundis. Grót frá Gøtudalstunlinum kann nýtast til dagføring av Selatraðarvegnum.



2022

FARLEIÐ TIL TJØRNUVÍKAR

NÚVERANDI STØÐA

Verandi vegur er 4,3 km langur (Haldórsvík - Tjørnuvík), einbreytaður og hefur fá víkipláss. Farleiðin hefur trupulleikar av gróti og skriðulopum. Arbeiðið at tryggja vegin er byrjað. Fyri at lofta lopum er 220 m av trygðarhegni sett upp nærhendis bygdini. Hegnið, sum var sett upp í 2007, liggur niðri, har tað hava verið stórir trupulleikar av lopum. Royndirnar við hegninum eru góðar. Vegurin millum Haldórsvík og Tjørnuvík er 5 km langur, og maksimala longðarhallið er upp í 120%. Í januar 2018 búðu 53 fólk í Tjørnuvík.

BYGGITÍÐ

3 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2022-2025

FARLEIÐ TIL TJØRNUVÍKAR

MØGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

STYTTTRI TUNNIL

Ein tunnillsloysn er at gera ein 1.360 m langan tunnil millum Tjørnuvík og Fjøruglyvur, og at gera 200 m av nýggjum vegi í Tjørnuvík og dagføra vegin frá tunnilmunnanum við Fjøruglyvur, suðureftir til Haldórsvíkar, í tann mun tað er neyðugt.

Fjarstøðan millum Haldórsvík og Tjørnuvík stýttist við 200 m.

Mælt verður til, at tunnilstoymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

DAGFØRINGAR KUNNU GERAST SUM EITT NÚ VEGØKSL OG FLEIRI VÍKIPLÁSS

Vegurin verður dagførdur við at bøta um eitt nú víkipláss og bilverju. Har vandin fyri grótlopi er stórus, verður veit gjørd fram við vegnum, ella trygdarhegn sett upp.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 3

LONGRI TUNNIL

Ein onnur tunnillsloysn er at gera ein longri tunnil millum Tjørnuvík og Haldórsvík, sum víst á kortinum á næstu síðu. Fyrlit eigur at takast fyri hesi loysn, tí við hesum tunli slepst undan omanlopi á vegnum úr Tjørnuvík til Haldórsvíkar. Fjarstøðan millum Haldórsvík og Tjørnuvík stýttist við 800 m.

Sí linjuføringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prísmeting. Metingin er gjørd út frá, at arbeiðið verður boðið út, og ikki at tunnillsliðið hjá Landsverki ger arbeiðið.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir.

Fyrlit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr. Kostnaðarmetingin í klombur er um tunnilstoymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn 1	25-30 (25-30)	100-120 (50-60)	0	125-150 (75-90)
Loysn 2	14-17	0	0	14-17
Loysn 3	25-30	140-175	0	165-200

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn mælt verður til, um tú ynskir best hóskaði rakstur, og tí er sparingin lítil.

Í hesari verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.



- Stytttri tunnilin (Loysn 1)
- Dagforing av verandi vegi (Loysn 2)
- Longri tunnilin (Loysn 3)

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgærð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	1	0	1
Loysn 2	0,1-0,2	0	0,1-0,2
Loysn 3	1,6	0	1,6

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Landsverk mælir til at gera ein stytttri tunnil við núggjum vegi og dagforing av verandi.

Um hendan loysnin verður vald, verður mælt til, at tunnillsliðið hjá Landsverki ger tunnilin, tí hann kann tá væntandi gerast yvir 2 ár til ein kostnað á 50-60 mió. kr. Harafturat koma vegir og trygðarútgærð, har kostnaðarmetingin er 25-30 mió. kr.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

125-150 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 1 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing. Um Landsverk ger arbeiðið, væntast kostnaðurin at vera 75-90 mió. kr.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Møguleiki er at nýta tunnillsgrót til dagforing av Víkarvegnum.



2030+

FARLEIÐ TIL VESTMANNA

NÚVERANDI STØÐA

Spurningurinn um eina nýggja farleið til Vestmanna stingur seg upp, orsakað av at fólk kenna ampa av at koyra til Vestmanna í kavaveðri. Í 2018 var gerandisferðslan á hesum teininum 1.200 akfør um samdøgrið, og tá búðu 1.231 fólk í Vestmanna.

Vegurin liggur høgt (280 m á Høgareyni), og hevur teinurinn longdarhall upp til 90 %.

BYGGITÍÐ

3 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

FARLEIÐ TIL VESTMANNA

MÖGULIG LOYSN

LOYSN 1

TUNNIL ÚR KVÍVÍK Á 4,2 KM OG 500 M AV NÝGGJUM VEGI

Við hesari loysn slepst undan at koyra um Høgareyn, sum er hægsta punkt á vegnum, og fjarstøðan millum rundkoyringinga á Leynum og Vestmanna verður 4,6 km styttri enn verandi vegur.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

TUNNIL FRÁ LEYNAVATNI Á 6,2 KM OG 600 M AV NÝGGJUM VEGI

Við hesum tunlinum slepst undan at koyra um Stykkið og Høgareyn. Loysnin fer at minka um verandi fjarstøðu millum Kollfjarðardal og Vestmanna við 6,3 km og 5,9 km frá Vágnum til Vestmanna.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 3

BRÚGV FRÁ OYRARGJÓGV VIÐ EINARI HÁBRÚGV Á 1,4 KM OG 3,2 KM AV NÝGGJUM VEGI

Teinurin millum Kollfjarðardal og Vestmanna verður 2 km styttri, meðan teinurin millum Vágar og Vestmanna verður 10 km styttri.

Sí linjuføringina á kortinum á næstu síðu.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprísin, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn 1	10-15	300-375	5	315-395
Loysn 2	10-15	445-544	5	460-562
Loysn 3	55-65	0	380-460	435-525



RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verk lög hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra móguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi rakstur, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnel, og tí verður einki spart av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verk lög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	3,2	0	3,2
Loysn 2	5	0	5
Loysn 3	1,9	0	1,9

TILMÆLD LOYSN

Við verandi ferðslu og framkomuleika verður ikki mettt neyðugt at broyta farleiðina.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.



2020

DAGFØRING AV KOLLFJARÐAR- TUNLINUM

NÚVERANDI STØÐA

Fyri 15 árum síðani var farið undir at dagføra nakrar av eldru tunlunum á høvuðsvegakervinum við trygðarútgerð. Verkætlanir vóru gjørdar fyri teir 4 tunlarnar á landsvegakervinum, har ferðslan er mest: Norðskálatunnin, Leynatunnin, Kollfjarðartunnin og Leirvíkstunnin.

Norðskálatunnin og Leynatunnin eru liðugt dagfærdir, men dagføringar eru ikki gjørdar av Kollfjarðartunlinum og Leirvíkstunlinum. Hesir tunlar hava trygðarskipanir og tekniskar installatiónir, sum ikki lúka treytirnar til tunlar í dag. Millum annað er ringt at fáa armatur til ljós o.a., tí útgerðin er ótíðarhóskandi og verður ikki framleidd longur.

Í dag ferðast 7.500 bilar gjøgnum Kollfjarðartunnin hvønn dag.

BYGGITÍÐ

1 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2020

DAGFØRING AV KOLLFJARÐARTUNNLINUM

MÖGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

TUNNILIN VERÐUR DAGFØRDUR VIÐ NÝGGJUM LED-LJÓSUM OG TRYGDARÚTGERÐ

Hetta verður gjørt, uttan at verandi konstruktión verður broytt.

LOYSN 2

KOLLFJARÐARTUNNILIN VERÐUR DAGFØRDUR

Hetta er neyðugt, soleiðis at tunnilin lúgur nýggjastu norsku krøvini um trygd og ljós. Tað merkir m.a., at vikipláss skulu gerast.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møgult at gera eina neyvari prismeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprísir, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Tunnil	Verkætlan tils.
Loysn 1	27-33	27-33
Loysn 2	60-70	60-70

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí verður einki spart av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfalting 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

	Núggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,0	0	2,0
Loysn 2	2,2	0	2,2

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Landsverk mælir til, at tunlarnir verða dagfórir við neyðugari trygðarútgerð og núggjum ljósum.

Henda loysnin verður mettt at geva "mest trygd" fyri iløguna.

KOSTNAÐARMETING Í 2018-PRÍSUM:

27-33 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,0 mió. kr.

Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Landsverk samstarvar við politi- og brandstøðina viðvíkjandi einari skipan til eftirlit av tekniskum installatiónum í teimum núggjastu og mest dagfórdu tunlunum (Viðareiðis-, Hovs-, Leynar-, og Norðskálatunnilin). Her kunnu lögreglan og Landsverk fylgja við støðuni í tunlunum, og tað sæst um t.d. ein eldslökkjari verður tikin ella um eldur er í.

Eftirlitið av Kollfjarðartunlinum verður lagt í eftirlitsskipanina saman við hinum tunlunum.



INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (1. PARTUR)

NÚVERANDI STØÐA

Ætlanin er at gera veg frá Kaldbaksfjarðarvegnum uttan um verandi bygd økir til Velbastaðvegin.

Núggi Innkomuvegurin vil beina stóran part av ferðsluni uttan um kommunalu vegirnar í Tórshavnar kommunu. Innkomuvegurin er býttur upp í tveir partar. Fyrsti partur fer úr Kaldbaksfjarðarvegnum til Oyggjarvegin, sum víst á mynd 1, og annar parturin úr Oyggjarvegnum til Velbastaðvegin í Havnardali.

Nógv ferðsla er eftir Kaldbaksfjarðarvegnum, og hetta elvir tíðum til ferðslutøppar á vegnum ímóti Tórshavn. Í 2018 var miðalferðslan eftir hesum vegi 8.900 akfør um samdøgrið (gerandisdagar). Frá 2012 til 2017 var vøksturin 24 %. Væntandi økist ferðslan nógv í syðra parti av hesum vegateini, tá Eysturoyartunnilin letur upp. Øll ferðslan kemur inn í Hoyvík, har nógv ferðsla longu er, og harafturat fer ferðslan úr Hoyvík væntandi eisini at vaxa nógv.

Landsverk hevur gjørt eina framtíðarmynd av ferðslumynstrinum, tá Eysturoyartunnilin letur upp, uttan at Innkomuvegurin verður gjørdur. Ferðslan gjøgnum tunnilin væntast at verða 5.100 bilar um samdøgrið í 2022. Tað merkir, at trústið lækkar eitt vet á Kaldbaksfjarðarvegnum. Mett verður, at 3.600 fleiri bilar koyra til høvuðsstaðin, eftir at tunnilin er tikin í brúk.

Høvuðsparturin av ferðsluni fer eftir Hvítanesvegnum og eftir Eystara Ringvegi, har hon síðani fer sundur. Sí kort.

Í dag skapar ferðslutrústið við Hvítanesvegin/ Eystara Ringveg og við rundkoyringina Eystari Ringvegur/R.C. Effersøesgøta stórar avbjóðingar.

Økta ferðslan merkir enn longri bíðirøðir enn í verandi støðu. Hóast fólk velja Vegin Langa við rundkoyringina í Hoyvík, er Sundsvegurin 'proppurin', eisini um Blómubrekka er longd til Villingardalsvegin.

Í dag eru morgnar, har bíðirøðir eru á Kaldbaksfjarðarvegnum ímóti Havnini fram við Sandvíkarhjalla. Hetta verður ikki frægari í framtíðini, tá hugsað verður um eitt vaksandi ferðslutrúst. Tað kann fáa avleiðingar fyri tryggina í tunlinum, eitt nú í sambandi við eld.

Landsverk mælir til, at Innkomuvegurin verður gjørdur í fullari longd frá Skarðshjalla og Eysturoyartunlinum til Krákugjógv, áðrenn Eysturoyartunnilin letur upp. Endamálið við Innkomuvegnum er júst at fyrbygja ferðslutrupulleikum inn og úr Havnini. Um bert partur av Innkomuvegnum verður gjørdur, er neyðugt at leggja lendi av til víðari bygging í framtíðini.

BYGGITÍÐ

Væntað byggitið 4 ár (tá eru prosjektering og útboð ikki við).

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2019-2022

INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (1. PARTUR)

MØGULIGAR LOYSNIR

Samferðslumálaráðið og Tórshavnar Kommuna gjørdur í oktober 2016 semju um, hvussu fyrsta byggistig á Innkomuvegnum skuldi gerast. Avtalan fevndi um at gera Innkomuvegin frá Kaldbaksfjarðarvegnum við Skarðshjalla, umvegis nýggja rundkoyring við Hvítanesvegin, oman fyri munnan til Eysturoyartunnilin, norður um Havnina og til Krákugjógv við Oyggjarvegin. Avtalað var, hvat ávikavist land og kommuna skuldu gera og nær. Seinasti teinurin skuldi vera ein tunnil frá Villingardalsvegnum og vestur eftir til Oyggjarvegin. Hesin nýtist ikki at verða liðugur, tá Eysturoyartunnilin letur upp. Restin av avtaluni skuldi verða framd, tá Eysturoyartunnilin verður tikin í nýtslu.

Enn er ikki endaliga gjørt av, hvussu vegurin skal gerast frá Villingardalsvegnum til Oyggjarvegin (Krákugjógv, har Oyggjarvegin byrjar).

Hugt hevur verið eftir ymiskum loysnum við at gera veg ella tunnil frá Kaldbaksfjarðarvegnum. Eitt nú tunlar frá rundkoyring við Hvítanes til Vatnaskarðar, til Krákugjógv, ella at tunnilin kemur út vestan fyri Hotel Føroyar. Ferðsluútrokningar vísa, at hesar tunnilsgerðir ikki høvdu loyst ferðsluviðurskiftini í Tórshavn eins væl og ein vegaløysn. Við vegaløysnini er betri møguleiki hjá teimum, sum skulu til ella úr Hoyvík, at nýta vegin. Vegaløysnin er eisini bíligari enn tunnilsloysnirnar.

LOYSN 1

VEGAGERÐ FRÁ KALDBAKSFJARÐARVEGNUM TIL VILLINGARDALSVEGIN

Semja er millum Samferðslumálaráðið og Tórshavnar kommunu um at gera veg frá Kaldbaksfjarðarvegnum til Villingardalsvegin. Sí kortið, ið vísir yvirskipað, hvussu Innkomuvegin verður lagdur.

Sí eisini kort, ið vísir ferðslutøl fyri hendan teinin.

LOYSN 2

VEGAGERÐ FRÁ VILLINGARDALSVEGNUM TIL KRÁKUGJÓGV

Við ætlanini um at binda innkomuvegin til Krákugjógv, er ein møgulig loysn at gera veg.

Um vegur verður gjørdur, er vegurin 1,3 km langur.

Ferðsluútrokningar vísa, at ikki er neyðugt at gera vegin við 4-breytum í fyrstu atløgu, men at hava tókt lendi, soleiðis at vegin kann breiðkast, um økt ferðslutrýstið krevur tað.

Sí kortið á síðu 89, ið vísir vega- og tunnilsloysn.

Sí eisini kort, ið vísir ferðslutøl (eisini galdandi fyri Loysn 3).

LOYSN 3

TUNNILSGERÐ FRÁ VILLINGARDALSVEGNUM TIL KRÁKUGJÓGV

Talan kann vera um eina tunnilsloysn, sum orsakað av ferðslunøgðini møguliga skal gerast við tveimum tunnilsrørum, orsakað av væntaðu ferðsluni á teininum.

Tunnilin verður 700 m langur og hevur tilhoyrandi vegagerð á 750 m. Alt eftir, hvussu stór ferðslan verður, er avgerandi, um tunnilin og vegur eiga at verða tvey- ella fýrabreytaði.

Áðrenn avgjørt verður, hvørt vegurin skal vera tví-, ella fýrabreytaður, ella at tunnil skal gerast ístaðin, skulu fleiri kanningar gerast av, hvussu ferðslumynstrið væntast at broytast.

Sí kortið, ið vísir vega- og tunnilsloysn.

LOYSN 4

VEGAMÓT VIÐ VESTARA RINGVEG/OYGGJARVEGIN

Ferðslan eftir Ringvegnum og Innkomuvegnum verður væntandi nógv. Hvussu íbindingin í Oyggjarvegin og íbindingin ímillum Oyggjarvegin og Ringvegin verða gjørdar, er tengt at, hvussu nógv ferðsla verður, og hvussu ferðslan í Tórshavnar kommunu verður skipað. Landsverk ger ferðslumodell saman við Tórshavnar kommunu. Modellið er ein meting av, hvussu ferðslan verður í framtíðini. Sjálvt um Innkomuvegurin verður tvíbreytaður, verður møguliga neyðugt at gera fleiri breytir við sjálvar íbindingarnar, so ferðslan glíður betur.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Í kostnaðarmetingini er bara roknað við 2 breytum. Skal vegur ella tunnil gerast við 4 breytum, verður kostnaðurin munandi hægri.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn 1	115-127			115-127
Loysn 2	32-35			32-35
Loysn 3	18-19	67-73		85-93
Loysn 4	21-27			21-27

Av tí at Innkomuvegurin er ein stór verkætlan, ið verður gjørd í stigum, er neyðugt at leggja kostnaðarmetingarnar fyri ymsu loysnirnar saman. Hetta er eisini neyðugt, tí loysnirnar fyri allan vegin eru ymiskar.

Fyri vegaloysnina verða loysnirnar 1, 2 og 4 lagdar saman, og fyri tunnilsloysnina verða 1, 3 og 4.

INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (1. PARTUR)

Samlað kostnaðarmeting

Vegaloyrn 1+2+4	168- 189
Tunnilsloysn 1+3+4	221-247

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil. Í hesi verkætlan verða allar verandi farleiðir nýttar eftir nýgerð, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, at asfaltera 15-20 hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prisum og pr. ár í mið. kr.

R/V	Nýggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Vegaloyrn 1+2+4	1,8	0	1,8
Tunnilsloysn 1+3+4	2,0	0	2,0

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1+2+4 (VEGALOYSN)

Tilmælt verður at gera vegaloyrnina, tá hendan er biligari, bæði í rakstri og at gera.



KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

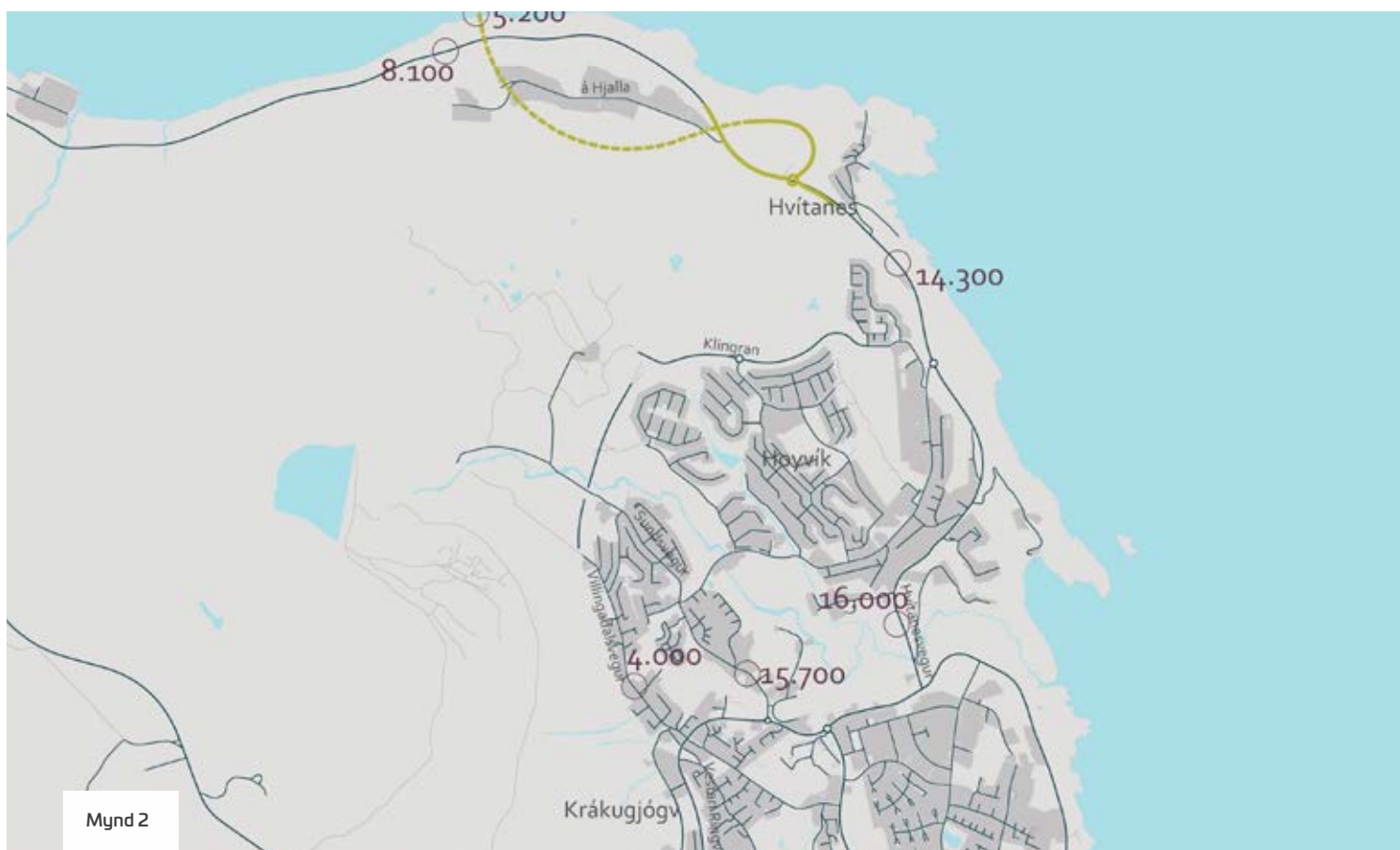
115-127 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 1,8 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.

INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR
(1. PARTUR)

Framrokningar til 2022, har Eysturoyartunnin er gjørdur, men ikki Innkomuvegurin. Til samanberingar koyra 8.900 bilar um samdøgríð á Kalbaksvegnum og 12.000 bilar um samdøgríð á Hvítanesvegnum fram við Hoydølum.



Framrokningar til 2022. Myndin vísir Loysn 1, har Eysturoyar-tunnillin er gjørdur og Innkomuvegurin til Villingardalsvegin, sum avtalað millum Samferðslumálaráðið og Tórshavnar kommunu.

Tað sæst í mun til mynd 2, at ferðslan á Hvítanesvegnum minkar við uml. 6.300 bilum um samdøgrið. Henda ferðslan verður flutt til Villingardalsvegin, har ferðslan økist til 11.900 bilar um samdøgrið. Tað sæst eisini, at fólk í norðara parti av Hógvík fara at nýta Innkomuvegin umvegis Klingruna.

INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (1. PARTUR)



Framrokningar fram til 2022, Loysn 2+3, har Eysturoyartunnilin er gjörður og Innkomuvegurin til Vestara Ringveg við Krákujógv. Tað sæst, at ferðslan á Hvítanesvegnum minkar og ferðslan á Villingardalsvegnum minkar niður í eina helvt í mun til, um vegurin, javnfjarur við Villingardalsvegin, ikki var gjörður.

Tað hevur ikki so stóran týdning fyri ferðslubýtið, um stuttur tunnil til Krákujógv ella javnfjarur vegur við Villingardalsvegin verður valdur.





2025

INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (2. PARTUR)

NÚVERANDI STØÐA

Vegurin verður íbundin við 1. parti av Innkomuvegnum oman fyri vegin undir Krákugjógv, fer eftir verandi Oyggarvegi til á leið við Hotel Føroyar og síðani vestur til Velbastaðvegin vestan fyri fjósið í Havnardali.

BYGGITÍÐ

3 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2025-2028

INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (2. PARTUR)

MØGULIG LOYSN

Nágreinilig verkætlan er ikki gjørd, eins og eingin avgerð er tikin um, hvar og hvussu møguligar íbindingar skulu gerast.

Verkætlanin er undir viðgerð, og fleiri kanningar mugu gerast í samstarvi við Tórshavnar kommunu fyri at staðseta vegin.

Íbindingarnar frá Oyggjarvegnum í Marknagilsvegin eru kommunalir vegir. Sí uppskotið hjá ávíkavist Landsverki og Tórshavnar kommunu á kortinum. Vegirnir eru ikki nærri viðgjørdir, og skal staðsetingin kannast nærri.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin møgulig loysn er prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Vegaloyksnin er mett út frá standard-prísum fyri líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn	75-90	0	0	75-90

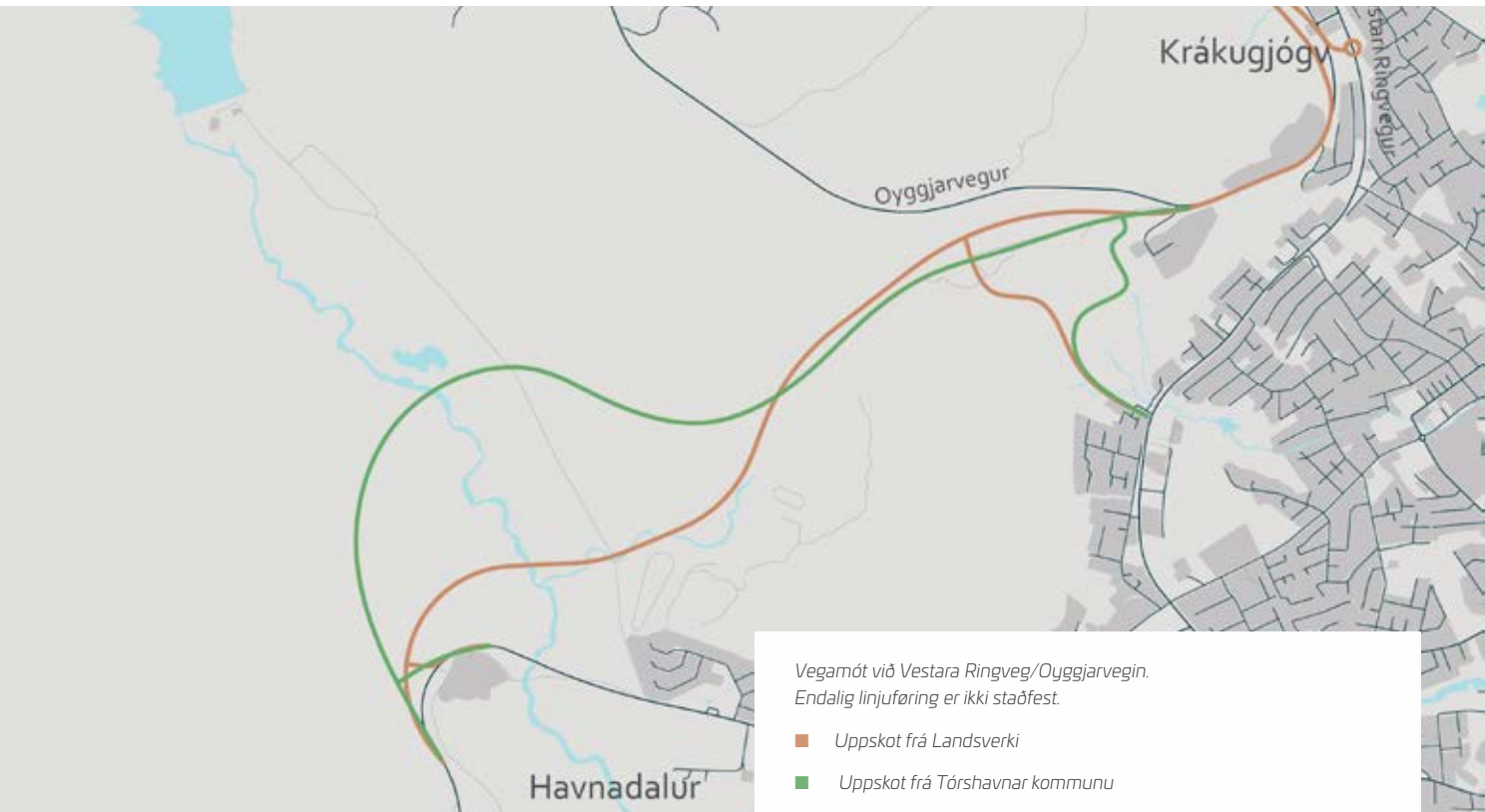
RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil, men sparing er eingin. Í hesi verkætlan verða allar verandi farleiðir nýttar eftir nýgerð, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgørd, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.



Vegamót við Vestara Ringveg/Oyggjarveg.
Endalig linjuføring er ikki staðfest.

- Uppskot frá Landsverki
- Uppskot frá Tórshavnar kommunu

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	1,3	0	1,3

TILMÆLD LOYSN

Fleiri kanningar skulu gerast, áðrenn mælt verður til eina ítøkiliga loysn.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

75-90 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 1,3 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir eru.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Við Innkomuvegnum er møgult at koyra uttan um bygt øki, tá farið verður ígjøgnum Havnina. Eisini fer vegurin at binda syðra partin av Havnini við norðara partin.

Ein avleiðing av møgulum flogvølli á Glyvursnesi er økt ferðslutrýst. Innkomuvegurin hevði lætt um ferðsluna, sum fór ígjøgnum Havnina.

Í sambandi við Sandoyar- og Suðuroyartunnilin kann verkætlanin við Innkomuvegnum eisini fáa týðning. Tey, sum búgva norðan fyri Havnina, høvdu koyrt eftir Innkomuvegnum, um tey skuldu suðureftir.



2026

SANDAVÁGSHÁLSUR SANDAVÁGUR MIÐVÁGUR

NÚVERANDI STØÐA

Verandi vegur frá landsvegnum oman fyrri Fútakletti til Vatnsøyrrar er 14,2 km langur, meðan vegurinn frá Fútakletti til Sandavágs er 6,3 km langur.

Á teininum frá Vágatunlinum til flogvöllin eru tveir hövuðstrupulleikar hjá ferðsluni. Tann fyrri er um Sandavágsháls, har vegurinn liggur høggt (220m) og er brattur, og tann seinni er trupulleikin at koyra ígjøgnum bygt øki í Sandavági og Miðvági.

Í 2017 var ársmiðalferðslan í Vágatunlinum 1.625 akfør um samdøgríð. Millum Sandavág og Miðvág var gerandisferðslan 4.000 bilar, og millum Miðvág og Vatnsøyrrar var gerandisferðslan um samdøgríð 3.100 bilar. Um árskiftið 2018 búðu 2.015 fólk í Sandavági og Miðvági, og 1.202 í bygdunum vestan fyrri Miðvág; t.e. tilsamans 3.217 í oynni. Øll ferðsla til og av flogvøllinum fer eisini hendavegin, sum er ein hövuðsferðsluæðr.

BYGGITÍÐ

4 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2026-2030

SANÐAVÁGSHÁLSUR SANÐAVÁGUR, MIÐVÁGUR

MÖGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

SANÐAVÁGSTUNNIL

Tunnill frá landsvegnum við Fútaklett til Sandavágs, har syðri tunnillsmunninn er í 100 metra hædd. Tunnillinn er 3 km langur, og tað er ikki stórvegis vegagerð, ið skal gerast. Ferðslan er væntandi tann sama sum í Vágatunlinum, 2.300 akfør um samdøgrið. Fjarstøðan millum Fútaklett og Sandavág stýttist við 1,4 km.

Umkoyringarvegur um Sandavág og Miðvág er eisini verður at hyggja eftir. Hann er 5,5 km langur og kostar 110 mió. kr. Tá fer gjøgnumgangandi ferðslan uttan um bygt øki. Fjarstøðan millum Fútaklett og Vatnsøygar við umkoyringarvegnum stýttist við 2,3 km.

Ein annar møguleiki enn ein umkoyringarvegur er at gera ein tunnill norðan fyri Sandavág til vestan fyri Miðvág. Teinurin er 4 km og fer at kosta 320 mió. kr.

Ein tunnill norðan fyri Miðvág væntast ikki at lætta um ferðsluna gjøgnum bygdina so mikið sum ein umkoyringarvegur vildi gjørt. Tí verður ikki mælt til at gera tunnill um Miðvág.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

VATNSOYRARTUNNIL

Tunnill frá landsvegnum við Fútaklett til Vatnsøygar. Báðir munnar eru undir 100 metra hædd, og tunnillslongdin 6 km.

Tunnillinn væntast at hækka um ferðsluna eitt vet, tí teinurin úr Vágatunlinum til Sørvág stýttist. Tað væntast at koyra 3.200 bilar um samdøgrið gjøgnum ein Vatnsøygartunnill.

Fjarstøðan millum Fútaklett og Vatnsøygar stýttist við 6,9 km.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 3

DAGFØRING AV VERANDI VEGI

Vegurin kann dagførast við eini eyka koyribreyt til tunga ferðslu

um Sandavágsháls og ferðslutrygdartiltøk gjøgnum Sandavág og Miðvág.

Sí linjuføringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møgult at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líkandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

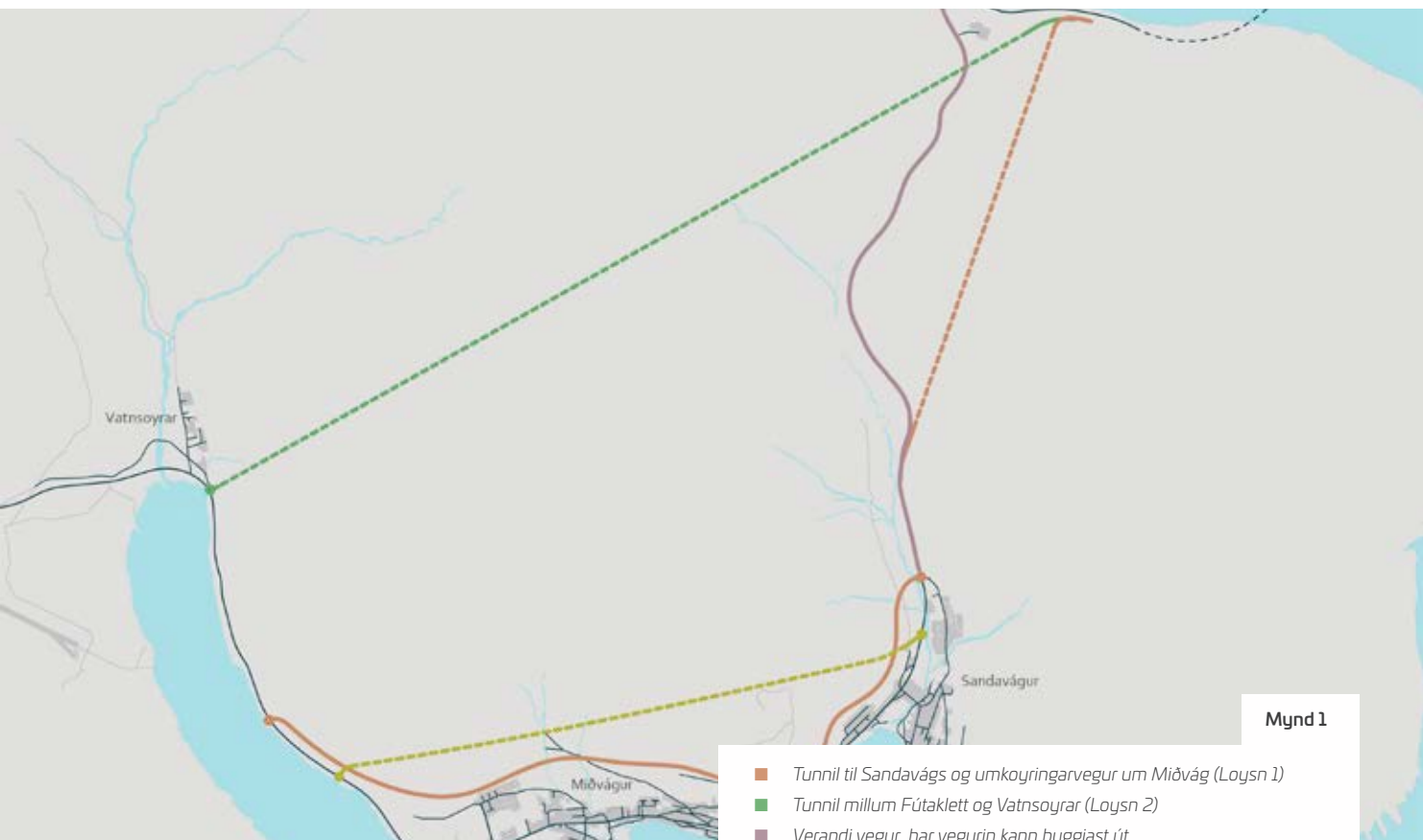
Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnill	Verkætlan tils.
Loysn 1	100-120	215-265	315-385
Loysn 2	10	430-530	440-540
Loysn 3	60-70	0	60-70

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og -tunnill. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.



Mynd 1

- Tunnill til Sandavágs og umkoyringarvegur um Miðvág (Loysn 1)
- Tunnill millum Fútaklett og Vatnsøyrair (Loysn 2)
- Verandi vegur, har vegurin kann byggjast út við krúpisporum (Loysn 3)
- Tunnill norður um Miðvág

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verk­løg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	3,9	0,2	3,7
Loysn 2	4,3	0,2	4,1
Loysn 3	0,9	0	0,9

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Landsverk mælir til loysn 1, sum er tunnill til Sandavágs og umkoyringarvegur um Miðvág.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

315-385 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 3,7 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Tað eru ongar avleiddar verkætlanir, men verður loysn 1 vald, má vegurin á Sandavágshálsi dagførast.

SAMVIRKAN AV ØÐRUM VERKÆTLANUM

Ongar verkætlanir.

SANDAVÁGSHÁLSUR SANDAVÁGUR, MIÐVÁGUR



Framrokningar til 2022, har tunnel millum Fútaklett og Sandavág (Loysn 1) og umkoyringarvegur um Miðvág er gjørdur. Tað sæst, at serliga ferðslan ígjøgnum Miðvág og Sandavág minkar úr 4.000 bilum um samdøgrið, sum er talið í dag, niður á 1.200 bilar. Eitt minni ferðslulop væntast, tí bæði tíð og fjarstøða minkar.



Framrokningar fram til 2022, har tunnel millum Fútaklett og Vatnsøyrair er gjørdur. Afturat ferðslu úr floghavnini og Sørvági, dregur tunnelin eisini ferðslu frá vestara partinum av Miðvági. Ferðslulopið er nakað størri enn við einum Sandavágstunli, tí spart verður meira í tíð og fjarstøðu. Tunnelin hevði minka um ferðsluna ígjøgnum Sandavág/Miðvág við uml. 1.800 bilum.



2027

GAMLARÆTT

NÚVERANDI STØÐA

Tunnilmunninn til Sandoyartunnnilin verður á kaiðkinum á Gomlurætt, og ætlanin er, at bindast skal í verandi landsveg. Tað merkir, at ferðsla til og úr Sandoyinni, sum frammanundan, skal ígjøgnum tveir krappar bugar og eitt longdarhall á vegnum, sum er upp í 80 %.

Upprunaliga var ætlanin, at tunnilmunnin skuldi verða við fyrstu sneiðingina oman til Gomlurætt, soleiðis at sleppast kundi undan krøppu sneiðingunum.

P/F Eystur- og Sandoyartunnnilin helt fast í, at tunnilmunnin skal verða á kaiðkinum. Tískil skal ein nýggjur tilkoyringarvegur til tunnilin gerast í framtíðini, í seinasta lagi áðrenn Suðuroyartunnnilin gerst veruleiki.

BYGGITÍÐ

1 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2027

MÖGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

LINJUFØRING ER GJØRD TIL NÝGGJAN TILKOYRINGARVEG TIL GOMLURÆTT

Vegurin er 1,5 km og hefur eitt longdarhall á 70 %. Tað er tó ikki uttan avbjóðingar at leggja veg á lendið, sum har er, og tí kunnu væntast hægri útreiðslur.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

TUNNIL TIL HAVNARDAL

Fyri at sleppa undan stóru avbjóðingunum, sum eru á Velbastaðhálsi um veturin, kann ein tunnil gerast av Gomlurætt til Havnardal. Tunnilin verður 3,3 km langur við 700 m av vegagerð. Teinurin millum Gomlurætt og Havnina verður tá stytur við 3 km.

Sí linjuføringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prismeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprísir, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

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

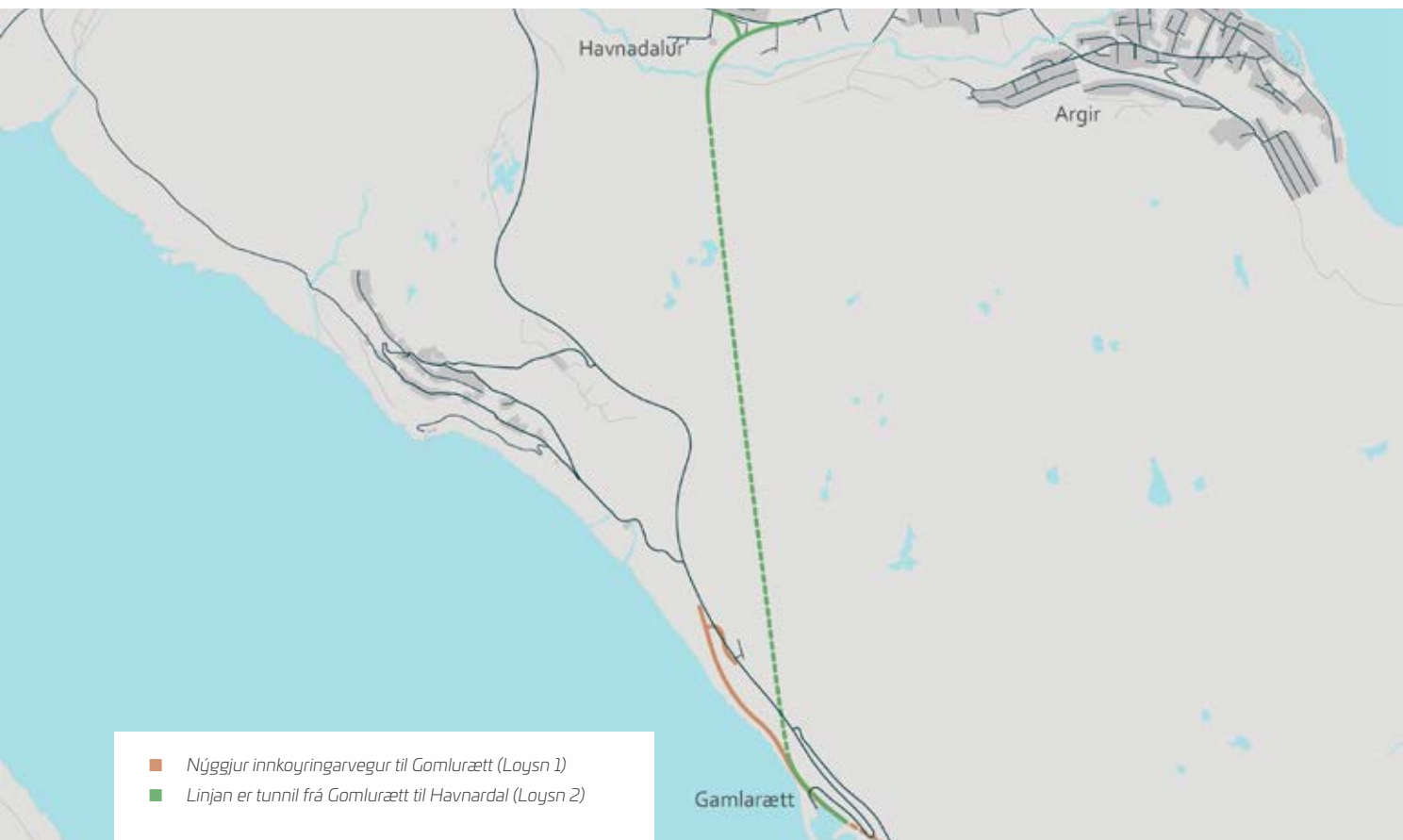
RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Játtanin til rakstur og viðlíkahald er sum heild minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí verður einki spart av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.



Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verk­løg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	0,4	0	0,4
Loysn 2	2,5	0	2,5

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Mælt verður til at gera nýggja tilkoyringarvegin, tá ferðslan fer upp um 1.200 bilar um samdøgríð.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

25-35 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,4 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN AV ØÐRUM VERKÆTLANUM

Ein møguleiki er at gera tilkoyringarvegin samstundis sum Sandoyartunnilin verður gjørdur, tí tá er grót/tilfar tøkt. Tað gevur samstundis byggjuplássinum meira pláss á havnarøkinum.



2018

SANDOYARTUNNIL

NÚVERANDI STØÐA

P/F Eystur- og Sandoyartunlar, sum tað almenna eigur, skal gera Sandoyartunnilin av Gomlurætt til Traðadal í Sandoyinni. Landsverk hevur gjørt forkanningarnar um ymsar linjuføringar, t.d. at tunnilin kom upp í Skopun, at tunnilin hevði Hestoygna við og Glyvursnes í staðin fyri núverandi staðseting á Gomlurætt, og hevur eisini gjørt jarðfrøðiligu kanningarnar til tunnilin.

Uppskotini, har Hestoyggjin var partur av tunnilsloysnini, vóru frávaldar, tí tær vóru mettar at vera munandi dýrari.

Skopunarloysnin var vald frá, tí vegaløysnin niðan úr Skopun var verri enn at koma upp úr Traðadali. Serliga við atliti at eini framtíðar Suðurleið.

Ein linjuføring er eisini ásett í verklagslógini, frá Gomlurætt beinleiðis til Traðadals.

BYGGITÍÐ

5 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2018-2024

SANDOYARTUNNIL

MØGULIG LOYSN

LOYSN 1

10,9 KM LANGUR TUNNIL AV GOMLURÆTT Á STREYMOYNNI TIL TRAÐADALS Á SANDOYNNI

Hetta uppskotið hefur Løgtingið samtykt, og verkætlanin er prosjekterað.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

UML. 12 KM LANGUR TUNNIL FRÁ DALINUM Á GLYVURSNESI TIL TRAÐADALS Á SANDOYNNI UMFRAMT EIN UML. 4 KM LANGUR VEGUR FRÁ TUNNILSMUNNANUM Á GLYVURSNESI TIL RUNDKOYRINGINA VIÐ HAMARIN Á ARGJUM

Fyrimunurin við hesari loysn er, at tað slepst undan at koyra eftir Velbastaðhálsinum, sum kann vera avbjóðandi um veturin. Harafturat er teinurin 2 km styttri av Sandoynni til vegamótið Velbastaðvegur/Marknagilsvegur. Tó skulu uml. 4 km koyrast í búgarøki, har mest loyvda ferðin er 50 km/t.

Ein møguligur flogvøllur á Glyvursnesi er viðkomandi í staðsetingini av tunlinum frá Dalinum á Glyvursnesi til Traðadals á Sandoynni umframt 4 km langi vegurin. Skuldi Loysn 2 verðið vald, so vildi verið neyðugt at tillaga vegin eftir staðsetingini av flogvøllinum, skuldi hann blivið veruleiki.

3. Byggjstig á "Innkomuvegnum" gongur eisini út til flogvøllin, og kann knýttast til hesa verkætlanina, um flogvøllurin verður aktuellur.

Landsverk hefur í mong ár gjørt flogvallakanningar, m.a. vind- og turbulenskanningar, ið hava staðfest, at størsti og tryggasti flogvøllurin við besta reglusemi og veðurlíkendum, hevði ligið á Glyvursnesi á Streymoynni.

Hóast flogvøllurin valla verður veruleiki innan 20 ár, so hefur orðaskiftið um nýggjan flogvøll fleiri ár á baki og ger seg trískil viðkomandi fyri øllum lands- og lokalpolitiskum ætlanum á Glyvursnesi.

Sí linjuføringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

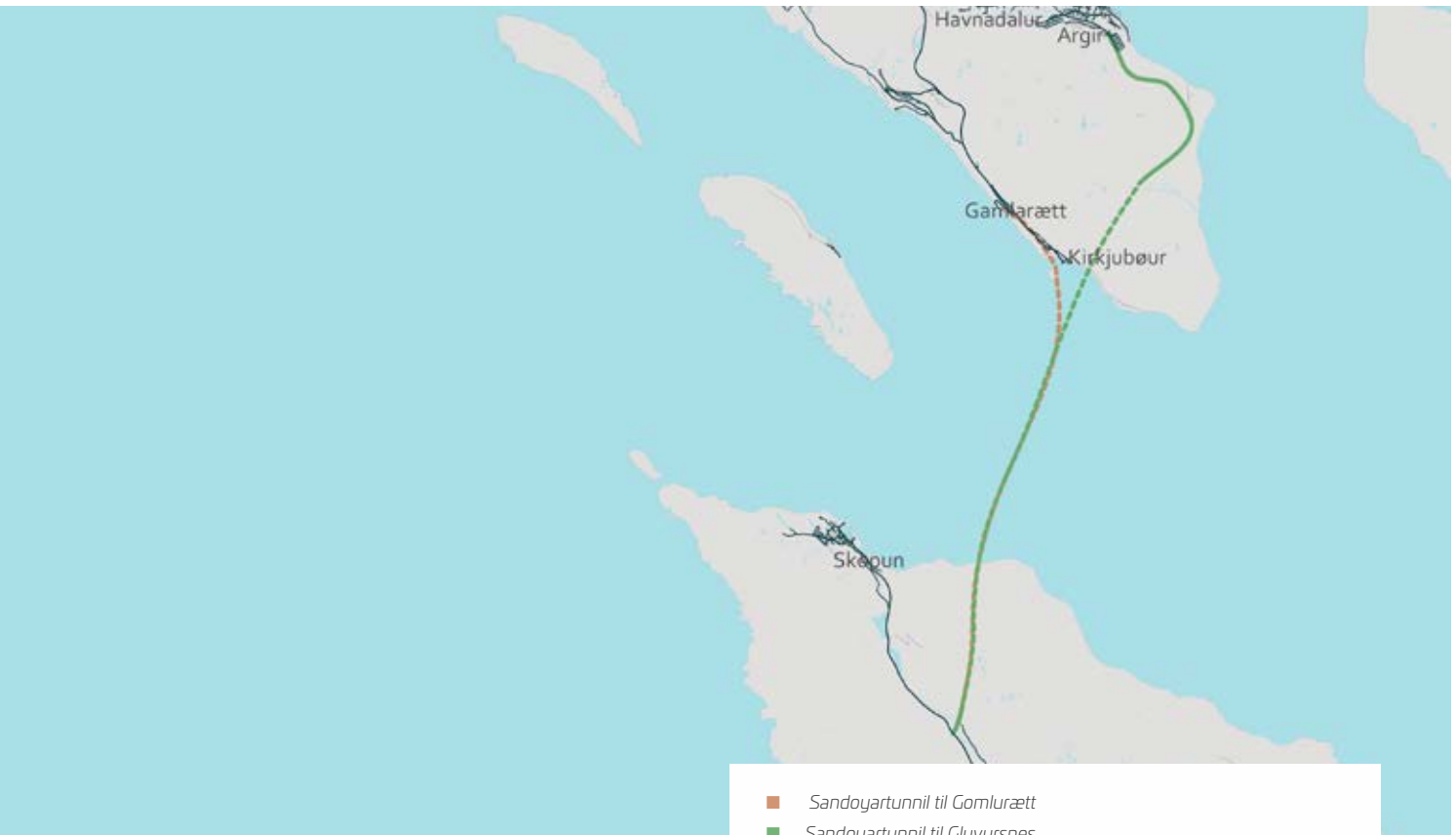
	Vegur	Tunnil	Verkætlan tils.
Loysn 1			Uml. 1.000
Loysn 2	1	2-1	3

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira.

Játtanin til rakstur og viðlíkahald er minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Verður ferjan Teistin niðurløgd, kann raksturin og viðlíkahaldið av henni sparast. Tey fyrstu 25-30 árin liggur ábyrgdin av rakstri og viðlíkahaldi hjá P/F Eysturoyar- og Sandoyar-tunlinum.



Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, at asfaltera 15-20 hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	8,4	14	-5,6
Loysn 2	10,4	14	-3,6

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at halda fram við tilmældu loysnini. Fígging er funnin til verkætlanina.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

1 mia. kr.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Við tíðini skal ein nýggjur tilkoyringarvegur gerast við Gomlurætt, so báðir bugarnir har ikki tarna ferðsluni.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.

¹ Havast skal í huga, at farleiðin út í Hest má varðveitast við aðrari og minni ferju enn Teistin, tí er óvissa í útreiðslum og sparingum av rakstri og viðlíkahaldi



2025

SANDARLÍÐ

NÚVERANDI STØÐA

Vegasambandið til eytanbygðirnar á Sandoyinni fer gjøgnum Sandarlíð. Vegurin er smalur, liggur í brattlendi og hefur trupulleikar av gróti, sum kemur út á vegin. Onkrastaðni er lendið undir vegnum (kanska mest niðanfyrri) eisini vánaligt. Í 2014 var gerandisferðslan um samdøgríð 400 akfør um samdøgríð. Í januar 2018 búðu 12 fólk á Skarvanesi, 142 í Skálavík, 66 í Húsavík og 34 í Dali.

BYGGITÍÐ

1 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2025

SANDARLÍÐ

MÖGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

Dagfæra verandi veg, víðka hann til tvær farbreytir og tryggja teinin móti omanlopum

Sí linjuföringina á kortinum:

LOYSN 2

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

Sí linjuföringina á kortinum:

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møgulegt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprísir, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn 1	32-39	0	0	32-39
Loysn 2	20-25	27-33	0	47-58

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møgulega farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.



- *Dagføring av verandi vegi ígjøgnum Sandarlið (Loysn 1)*
- *Brotalinjan er tunnil og heila linjan nýggjur vegateinur (Loysn 2)*

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verk­løg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	0,1	0	0,1
Loysn 2	0,6	0,1	0,5

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

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

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

32-39 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,1 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Tað kann vera ein fyrimunur at nýta grót frá Sandoyartunlinum.



2020

FARLEIÐ TIL SKARVANES

NÚVERANDI STØÐA

Vegurin til Skarvanesar er smalur, og partur av honum liggur uttarlaga í lendinum. Á einum teini á 400 m er vandi fyri meiri omanlopi. Í 2016 var serfrøðingur úr Noregi á Skarvanesi og kannaði økið. Hann mælti til fjallatrygging við niðan fyri standandi loysn.

1. januar 2018 búðu 12 fólk í Skarvanesi.

BYGGITÍÐ

1 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2020

FARLEIÐ TIL SKARVANES

MÖGULIGAR LOYSNIR

FJALLATRYGGING

Út frá metingum frá norskum sérfrøðingi, verður mælt til at fjallatryggja 400 m við neti og boltum. Støðið undir vegnum sær trygt út, men eigur at verða kannað nærri. Á hesum teinum tykist tað vera torført at víðka vegin ella hækka talið av víkiplássum uttan hægri útreiðslur. Ein kostnaðarmeting er bert gjørd fyri fjallatryggingina.

Sí kortið.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V). Møguliga loysnin er ikki prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Loysnin er mett út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

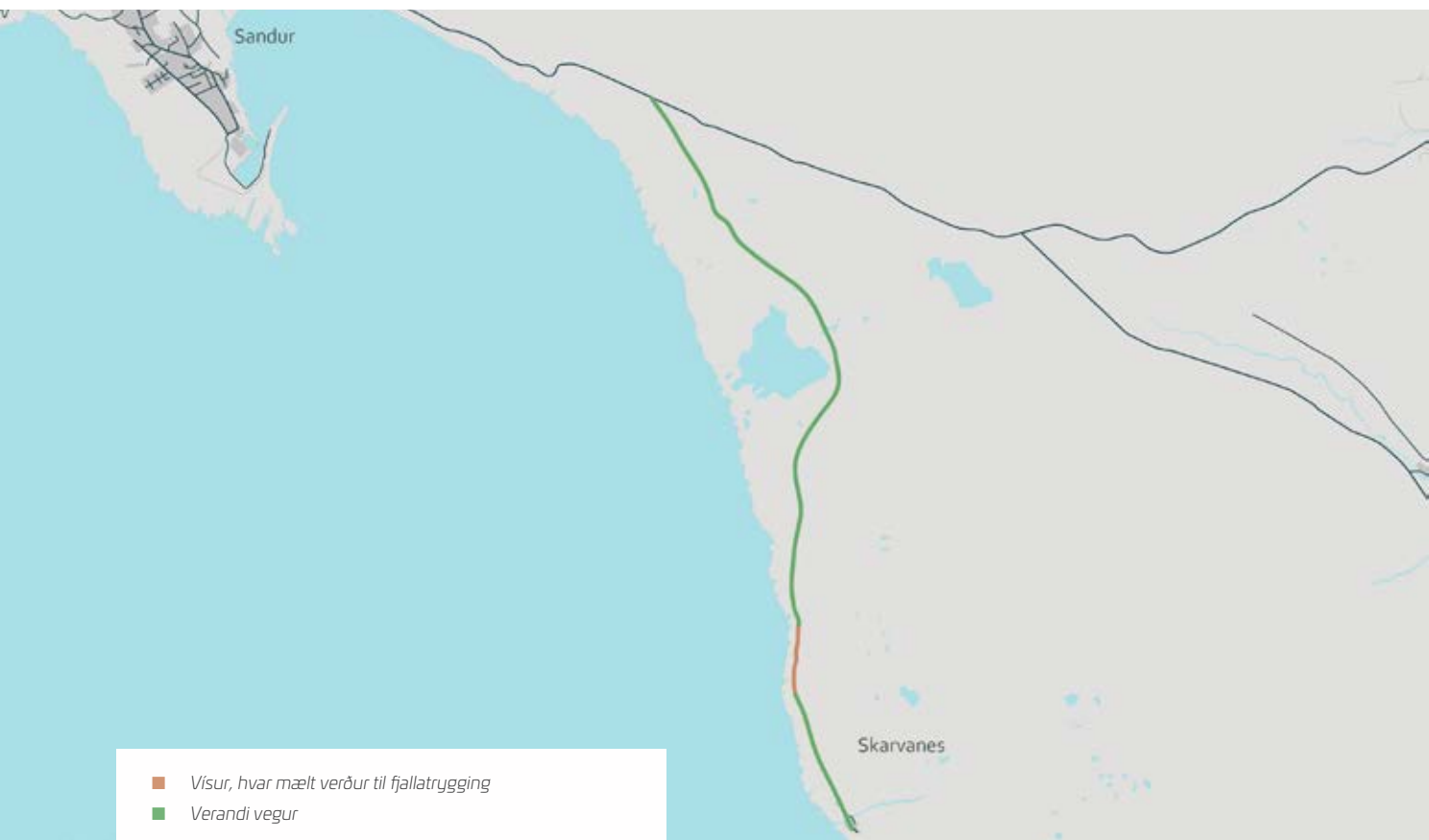
Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Verkætlan tils.
Loysn	15-20	15-20

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil. Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.



Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, at asfaltera 15-20 hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	0,1	0	0,1

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at fjallatryggja 400 m. Um eitt størri omanlop verður fyri, kann vegasambandið til Skarvanes verða stongt í longri tíð, og eingin onnur møgulig farleið er.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:
 15-20 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,1 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir projektering og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Verður ein byrging gjørd til Skúgvoyar, kann dekkgrót móguliga sprengjast á hesum teininum. Tá kann t.d. ein 25 m breið hill verða gjørd í lendinum. Hesin móguleiki má tó viðgerast nærri, tá teinurin liggur sera høgt.



FARLEIÐ TIL DALS

NÚVERANDI STØÐA

Vegurin til Dals er smalur, og liggur hann ein langan tein á eini hill, har tað er steýrrætt í havið í niðara borði og eisini høgt uppfyri í ovara borði. Trupulleikar eru av, at tað ryður undan vegnum, og at grót ryður oman á vegin úr erva. Í januar 2018 búðu 34 fólk í Dali.

Verkætlanin at gera tunnil til Dals hevur verið ávegis leingi. Tá Suðuroyartunnilin ikki er ætlaður at koma upp í Dali, skal Dalstunnilin ikki gerast til háferðslu, tí eru fleiri møguleikar upp á loysnir, tá treytirnar eru øðrvísi til tunlar við lágari ferðslu. Ætlanin er, at tunnilstoymið hjá Landsverki skal gera tunnilin. Væntandi kunnu kanningar og prosjektering gerast í 2018, og maskinur fáast til vega.

Landsverk hevur samanborið hesa farleiðina við farleiðina til Fámjins. Um raðfestast skal vegatøkniliga og av trygðarávum, hevur Dalstunnilin hægri raðfesting enn Fámjinstunnilin. Partar av Dalsvegnum eru í so vánaligum standi, at vandi er fyri bæði, at tað ryður undan vegnum, men eisini at grót ryður á vegin. Avleiðingar av hesum eru, at vegurin tí ikki verður farandi eftir í longri tíð.

Frá politiskari síðu er lagt upp til, at tunnilstoymið hjá Landsverki skal gera fýra smærri tunlar, ein Dalstunnil, Tjørnuvíkstunnil, Gjáartunnil og ein Fámjinstunnil.

Grundgevingin er, at tað er torført at fáa tær smærri verkætlanirnar raðfestar í Løgtinginum. Tískil verður ein játtan latin tunnilstoyminum hjá Landsverki, og síðani kann landsstýrismaðurin raðfesta smærri tunlarnar.

BYGGITÍÐ

4 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2019-2023

FARLEIÐ TIL DALS

MÖGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

STYTTTRI TUNNIL

Ein Dalstunnil á 2,2 km er teknaður, og ætlanin er, at tunnills-
toymið hjá Landsverki skal gera tunnilin. Kostnaðarmetingin er
75-85 mió. kr. Arbeitt hevur verið við eini loysn at fáa tunnilin út
oman fyri bygdina. Fjarstøðan millum Húsavík og Dal styttest tá
við 1,5 km.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 2

BETRA OG TRYGGJA VERANDI VEG

Av tí at vegurin, sum er 5,4 km langur (Húsavík-Dalur), liggur í
brattlendi meginpartin av teininum, kann tað verða umfatandi
og dýrt at tryggja og breiðka vegin.

Sí linjuføringina á kortinum.

LOYSN 3

LONGRI TUNNIL

Tað er gjørt eitt fyribils uppskot til ein longri Dalstunnil, sum
tekur hædd fyri, at ein møguligur Suðuroyartunnil kann fara
úr Sandvík og fram við Dali. Hendan linjuføringin er 5-600 m
styttri enn loysn 2, og fjarstøðan millum Húsavík og Dal
styttest við 2,1 km.

Sí linjuføringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn
og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møguligt
at gera eina neyvari prísmeting.

Metingin er gjørd út frá, at arbeiðið verður boðið út og ikki, at
tunnillsliðið hjá Landsverki ger arbeiðið.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi
verkætlanir. Fyrlit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum
við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera
neyvari kostnaðarmeting.

*Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr. Kostnaðarmetingin
í klombur er um tunnilstoymið hjá Landsverki ger arbeiðið.*

	Vegur	Tunnil	Brúgv og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn 1	10	170-200	0	170-200 (75-85)
Loysn 2	45-55	0	0	45-55
Loysn 3	10	210-255	0	220-265

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar
kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust
ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir
til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá
arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru
eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat
er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt
verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin
lítil. Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella -tunnil, og tí er
eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgærð,
vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og
vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering
15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	1,6	0,1	1,5
Loysn 2	2,0	0,1	1,9
Loysn 3	0,8	0	0,8

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Landsverk viðmælir ein tunnel, tí mettt verður ikki, at ein bótting av verandi farleið er nóg framtíðartryggjað.

Um Landsverk ger arbeiðið til tunnelin, verður mettt, at Dals-tunnelin við tilhoyrandi vegum kostar 75-85 mió. kr. og ikki 170-200 mió. kr., sum víst í talvuni, ið er ásett, grundað á møguligt útboð.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

170-200 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 1,5 mió. kr.

Neyvari kostnaður fæst eftir projektering og útbjóðing.

Um Landsverk ger arbeiðið, er kostnaðarmetingin 75-85 mió. kr.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.



2030+

SUÐUROYARTUNNILIN

NÚVERANDI STØÐA

Fyri at knýta Suðuroynna í meginakið við føstum sambandi, kann undirsjóvartunnill gerast úr Sandoyggi til Suðuroynna. Tá eru 99 % av øllum færoyingum knýttir saman við føstum vegasambandi.

BYGGITÍÐ

Ikki ásett

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

SUÐUROYARTUNNILIN

MØGULIGAR LOYSNIR

Fleiri móguligar tunnislínjur eru teknaðar millum Sandoyanna og Suðuroyanna. Ein beinleiðis tunnil millum oyggjarnar fer at vera umleið 23 km langur, og tað er ein langur tunnil, har trygðin er ein stór avbjóðing. Landsverk mælir tískil til, at ein loysn verður vald, har farið verður upp í Skúgvoy, tí so ber til at stytta tann longra tunnilin nógv, so hann fer niður á 17 km. Samlaða longdin av tunlunum verður tó eitt sindur longri, tí við hesi loysn skulu 26 km av tunli gerast. Annar tunnilin byrjar, áðrenn komið er inn í bygt øki á Sandi og fer upp í Skúgvoy, og hann verður 9 km langur. Í Skúgvoy verða 400 m av vegi gjørdir, áðrenn farið verður í næsta tunnilin, sum gongur til Sandvíkar. Hesin tunnilin er 17 km til longdar.

Ein annar móguleiki enn ein tunnil úr Sandoy til Skúgvoy er byrging ella brúgv frá Skarvanesi til Skúgvoy. Tá hevði eisini verið móguligt at nýtt grót frá suðra tunlinum. Hóast tað "einans" er 30 m djúpt í sundinum millum Skarvanes og Skúgvoy, fara 2/3 av tilfari at mangla til byrgingarkjarnuna. Dekkgrót, sum skal vera stórt grót, tí tað liggur í opnum havi, má spreingast út aðrastaðni.

Ein brúgv á 4 km millum Skarvanes og Skúgvoy er mett at kosta 1,6 mia. kr.

Í sambandi við jarðfrøðina, har tunnilin væntandi fer at liggja, eru ymsar kanningar neyðugar fyri at kenna jarðfrøðina væl á leiðini, og síðani endaliga staðseta tunnilin. Mælt verður til, at kanningarnar kunnu spjast yvir 3 ár, har nøktandi játtan verður givin hvørt ár. Hesar játtanir skulu verða 0,55 mió. kr. fyrsta árið, 1,2 mió. kr. annað árið og 2,0 mió. kr. triðja árið. Alt eftir, hvat hesar kanningar vísa, kann tó verða neyðugt við fleiri kanningum.

Landsverk mælir til, at peningur verður játtaður til tær jarðfrøðiligu kanningarnar. Við hesari vitan fer at vera lættari at meta um bestu linjuføringina av tunlinum, og harvið eina neyvari kostnaðarmeting.

Landsverk mælir eisini til, at trygðarstøðið verður lýst betur, har ein játtan verður givin at kanna, hvat kann gerast fyri at betra trygdina í tunlinum.

Ein Suðuroyartunnil – eftir at Sandoyartunnilin er gjørdur – fer at broyta sambandið til Suðuroyar nógv og fer at merkja, at tað verður fast samband millum 99 % av íbúgvunum í Føroyum. Tað verður tó eins skjótt at koyra millum Havnina og Tvøroyri, sum tað í dag er millum Havnina og Klaksvík.

Sí kortini.

Útrokningar, sum eru gjørdar í ferðslumodellinum, vísa, at tað kunnu væntast 1.000 bilar um samdøgrið í 2030.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Móguliga loysnin er ikki prosjekterað, og tí er ikki móguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Loysnin er mett út frá standard prísum fyri líkandi verkætlanir.

Fyrlit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Kostnaðarmetingin er á sama støði sum t.d. Eysturoyar- og Sandoyartunlarnir. Metingin er roknað í dagsprísum, har roknað verður við, at tunlarnir verða gjørdir beinanvegin.

Um nøkur ár, tá farið verður undir at gera tunlarnar, er kostnaðarstøðið hækkað og trygdarkrøvini helst herd, so veruligi kostnaðurin eru nakað hægri tá.

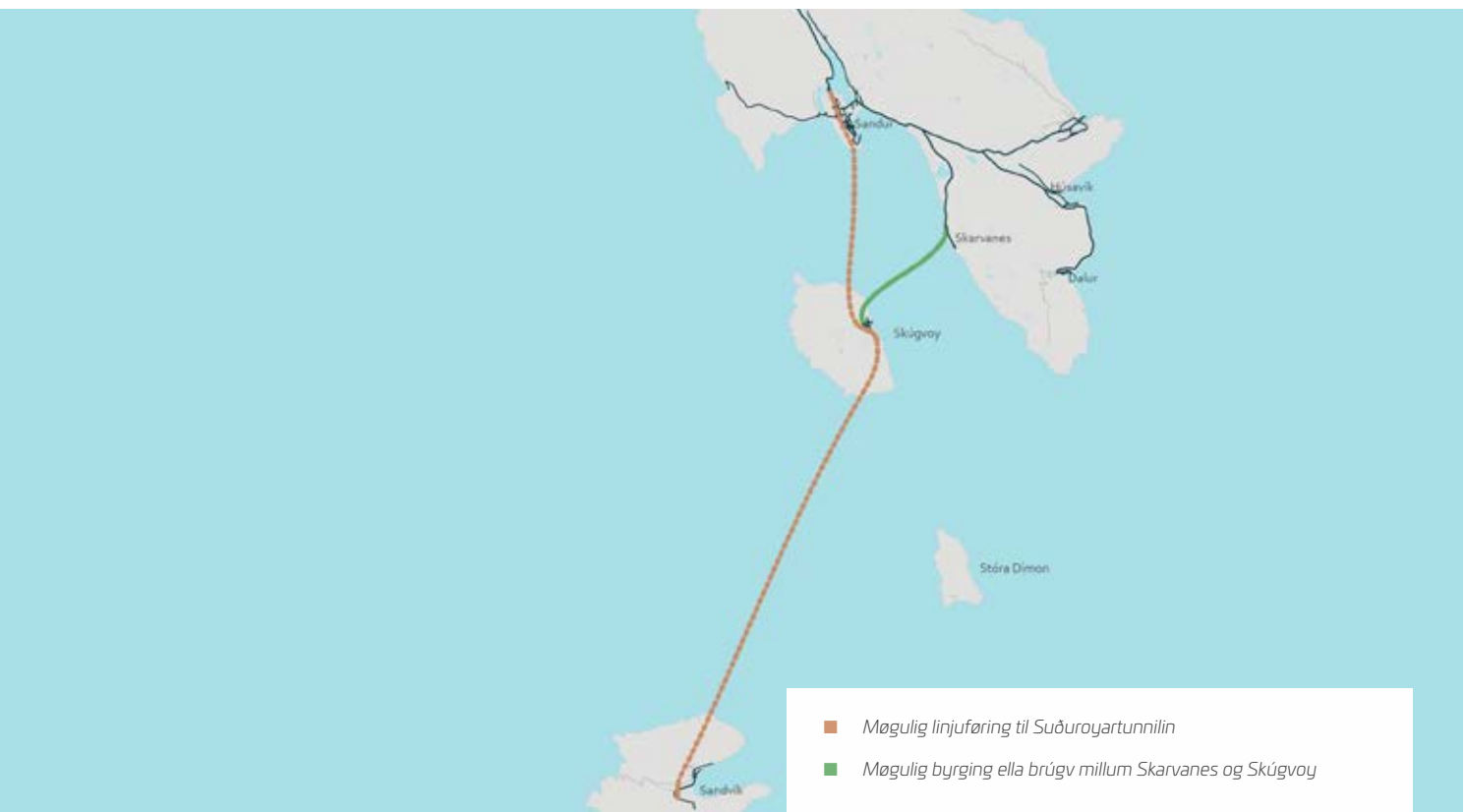
Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn	0	2.800-3.400	0	2.800-3.400

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira.

Talvan á næstu síðu lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil.



- Møgulig linjuføring til Suðuroyartunnin
- Møgulig byrging ella brúgv millum Skarvanes og Skúgvoy

Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútergerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfalting 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verkløg	Sparing av ferju	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	23	52	29

TILMÆLD LOYSN

Ein Suðuroyartunnil er ein ovurhonds stór verkætlan, sum eigur at verða rikin av einum almennum stovni, , sum hevur ábyrgd av figging og gerð av tunlinum.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:
 2.800-3.400 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 23 mió. kr. Landið sparir 29 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ein núggjur Sandvikartunnil og umkoyringarvegur um Hvalba má gerast í sambandi við ein Suðuroyartunnil. Harafturat er neyðugt, at vegirnir á Gomlurætt verða dagførdir, soleiðis at ferðslan ikki nýtist at koyra við krøppum sneiðingum á tveimum støðum við tunnilmunnan á Sandoyartunlinum. Møguliga má ein umkoyringarvegur um Trongisvág eisini gerast.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Millum 1,5 – 2,0 mió. kr. m3 gróti kemur frá tunlinum, sum kann nýtast til ifylling, har tað er tørvur á tí.



2030+

SANDVÍKARTUNNIL OG UMKOYRINGARVEGUR UM HVALBA

NÚVERANDI STØÐA

Sandvíkartunnilin er smalur og lágur, og ferðslan er lítil. Í 2009 var ársmiðalferðslan til Sandvíkar 204 akfær. Fyrst í janúar 2018 búðu 80 fólk í Sandvík. Atkomuvegirnir til tunnilin eru heldur ekki hóskandi til meira ferðslu, og teir eru eisini brattir við longdarhalli oman fyrri 14,0%.

BYGGITÍÐ

4 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

SANDVÍKARTUNNIL OG UMKOYRINGARVEGUR UM HVALBA

MÖGULIGAR LOYSNIR

Nýggjur Sandvíkartunnill er tí ein avleidd verkætlan av Suður-oyartunlinum, sum er ætlaður at koma upp í Sandvík. Nýggi Sandvíkartunnillin liggur í 30 m hædd sandvíkarmegin og 45 m hædd hvalbiarmegin. Longdin verður 2,5 km, og tískil verður hallið á tunlinum 6 %. Tunnilmunnin fer út í ein nýggjan umkoyringarveg um Hvalba, sum fær samband við bygdina í eini rundkoyring sunnan fyri bygdina. Í somu rundkoyring eru eisini vegir til nýggja og gamla Hvalbiartunnillin.

Sí kortið.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V). Møguliga loysnin er ikki prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prismetung.

Loysnin er mett út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir. Fyrlit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við ± 10 % í sambandi við eindarprísir, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnill	Brúgv og vegamót	Verkætlan tils.
Loysn	50-60	180-220	0	230-280

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskaði raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur og –tunnill, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.



Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgærð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	2,5	0	2,5

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at tunnillin verður gjørdur áðrenn Suðuroyar-tunnillin.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

230-280 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,5 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir eru, men ein umkoyringarvegur um Trongisvág er avleiddur av hesari verkætlan og einum Suðuroyartunli.

SAMVIRKAN AV AÐRARI VERKÆTLAN

Einki beinleiðis samvirkni er við aðrar verkætlanir, men tunnill og umkoyringarvegur hóska væl saman.

2017

HVALBIARTUNNILIN

NÚVERANDI STØÐA

Hvalbiartunnilin, sum var tikin í nýtslu í 1963, er elsti tunnil í Føroyum. Nakrar dagføringar eru gjørdar, men tunnilin er lágur og einbreytaður. Farleiðin liggur høgt, vegurin er smalur og í brattara lagi. Hvalbiartunnilin líkur ikki dagsins krøv til trygd, dygd og ferðslu. Verandi farleið er ein forðing fyri vinnumenning og útbyggingum norðan fyri tunnilin.

BYGGITÍÐ

4 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2017-2022

HVALBIARTUNNILIN

MÖGULIGAR LOYSNIR

Núggjur Hvalbiartunnil er ætlaður, og verklagslóg samtykt.

Tunnilin, sum er 2,5 km, verður eftir ætlan gjørdur frá Gjánhamri í Trongisvági til Niðastabotn í Hvalba. Harumframt er vegagerð báðumegin tunnilin. Landsvegur verður gjørdur frá tunnilsmunnum trongisvágsmeigin til verandi landsveg í Trongisvági, umleið 1 km. Harumframt verður landsvegur gjørdur frá tunnilsmunnum hvalbiarmegin til Nesveg, tætt við brúna um Kjógvavatn, 2,3 km. Tunnilin liggur lágt, á 70 m hædd hvalbiarmegin og 100 m hædd trongisvágsmeigin, og hallið á vegunum verður í mesta lagi 60 ‰.

Sí kortið.

KOSTNAÐARMETING 2018

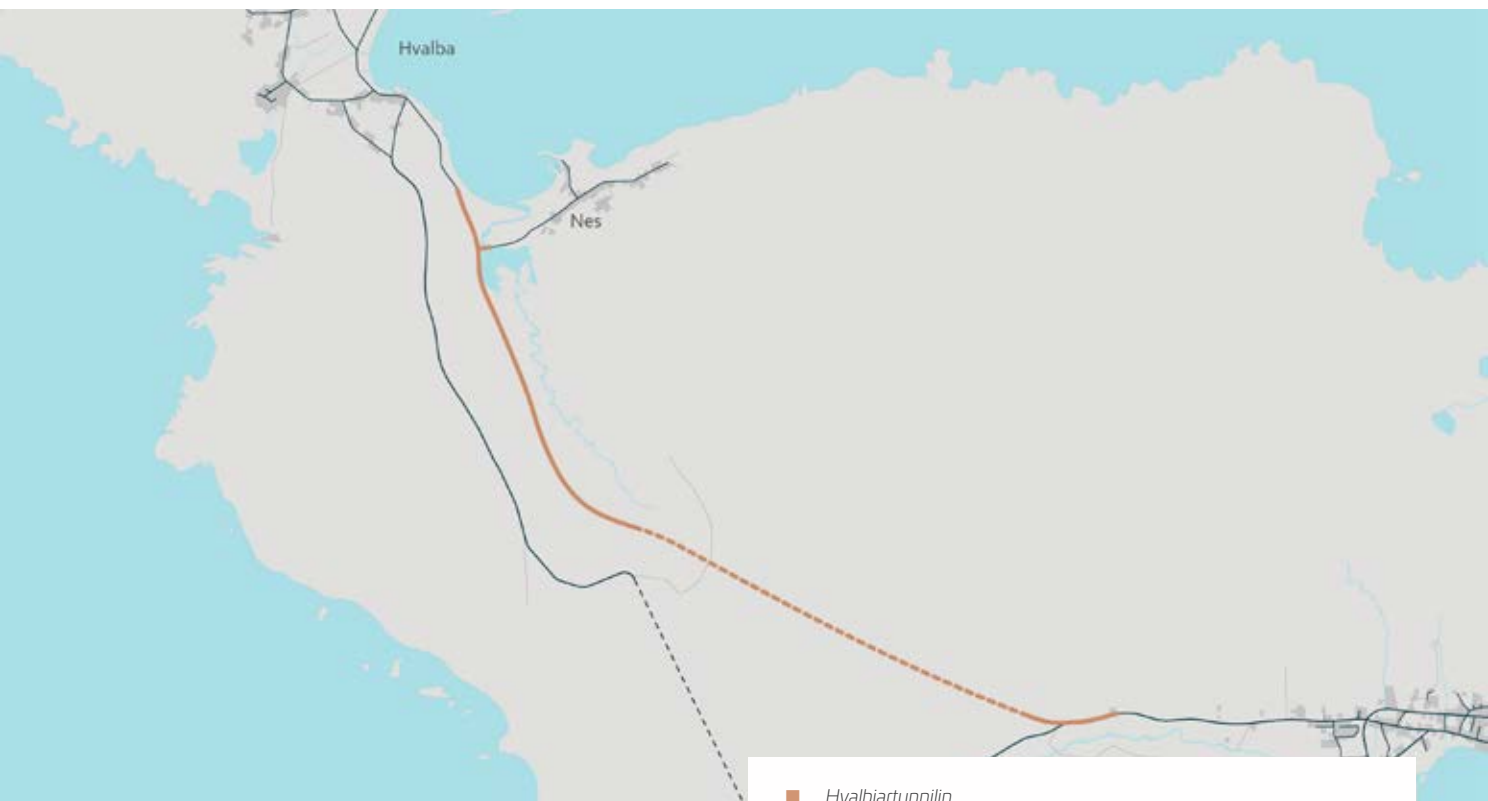
Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Tunnil og vegur	Verkætlan tils.
Loysn	272	272

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra móguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil. Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.



■ Hvalbiartunnlin

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskipting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskipting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	2,4	0	2,4

TILMÆLD LOYSN

Verkætlanin samtykt.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

272 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,4 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Verkætlanin verður framtíðartryggjað soleiðis, at hædd verður tikin fyri eini framtíðar Suðuroyarfarleið. Loysnin er eisini lagað til ein móguligan umkoyringarveg um Hvalba við atliti at einum móguligum núggjum Sandvíkartunli.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan er við aðrar verkætlanir. Grótið frá tunlinum kann nýtast til gerð av vegjaðarum í Suðuroynni sum heild.

2026

FARLEIÐ TIL FÁMJINS

NÚVERANDI STØÐA

Fámjinsvegurinn er 9 km langur (Øravík-Fámjin), liggur hægt (274 m), er brattur (upp til 110 ‰), og trupulleikar eru av kava og vindi.

Vegurinn er einbreytaður, smalur ymsastaðni, og ringt sýni er á summum økjum.

Gerandisferðslan um samdøgridd fyri 2014 var 200 akfør. Við ársbyrjan 2018 búðu 79 fólk í Fámjin.

Frá politiskari síðu hevur verið lagt upp til, at tunnilstoymið hjá Landsverki skal gera fýra smærri tunlar, ein Dalstunnil, Tjørnuvíkstunnil, Gjáartunnil og ein Fámjinstunnil. Hetta eru farleiðir til smærri bygdir, sum sambært táverandi landsstýrismanni eru torførar at fáa raðfestar í Løgtinginum. Um tunnilsliðið hjá landinum fekk játtað pening, metti landsstýrismaðurin, at smærri verkætlanir finga meira uppmerksemi.

BYGGITÍÐ

2 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2026-2029

FARLEIÐ TIL FÁMJINS

MÖGULIGAR LOYSNIR

LOYSN 1

BETRA OG TRYGGJA VERANDI VEG YVIR 100 M HÆDD

Gerast mugu fleiri víkipláss, og bilverja eigur at verða sett upp.

Sí linjuföringina á kortinum.

LOYSN 2

FÁMJINSTUNNIL

Talan verður um ein 1.200 metrar langan tunnil, 400 m av vegi øravíkarmegin og um 500 m av vegi fámjinsmegin. Við hesi loysn slepst undan ringasta strekkinum á Fámjinsvegnum, og fjarstøðan millum Øravík-Fámjinn styttist við 2,3 km. Prísurin, um Landsverk ger arbeiðið, er 55-65 mió. kr.

Sí linjuföringina á kortinum.

KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Kostnaðarmetingin er gjørd út frá, at arbeiðið verður boðið út.

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki møgult at gera eina neyvari prísmeting. Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísnum fyri líknandi verkætlanir. Fyrlit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við $\pm 10\%$ í sambandi við eindarprís, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísnum í mió. kr. Kostnaðarmetingin í klombur er um tunnilstoymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

	Vegur	Tunnil og nýggjur vegur	Verkætlan tils.
Loysn 1	40-45	0	40-45
Loysn 2	0	103-125	103-125 (55-65)

RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkløg eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjust



- Uml. 1.200 langur tunnel (Loysn 2)
- Verandi vegur (Loysn 1)

ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra móguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskaði raksturin, og tí er sparingin lítil. Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnel, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

Rakstur: Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgærð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

Viðlíkahald: Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.–20. hvørt ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Núggj verkløg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	0,2	0	0,2
Loysn 2	0,9	0	0,9

TILMÆLD LOYSN

LOYSN 1

Landsverk mælir til at dagføra verandi veg. Tað eru fáir dagar í árinum, har vegurin verður stongdur vegna vind ella kava, og at tað ikki er farandi eftir honum.

KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

40–45 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,2 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing. Um tunnils-toymið hjá Landsverki ger tunnilin, er kostnaðarmetingin: 55–65 mió. kr. og útbjóðing

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Tað er móguligt at nýta grót frá tunlinum til at gera vegjaðara ella víðka partar av Fámjinsvegnum.

2030+

ALTJÓÐA FLOGVØLLUR

NÚVERANDI STØÐA

Orðaskiftið um flogvallaviðurskifti og harvið nýggjan flogvøll er fleiri áratíggju gamalt. Kanningar av vind- og turbolensviðurskiftum eru gjørdar á tveimum stöðum, har tað er møguligt at leggja ein nýggjan flogvøll. Viðurskiftini í Søltuvík á Sandoyggi og á Glyvursnesi eru kannaði. Eisini er líknandi kanning gjørd við verandi flogvøll í Vágum. Í 2018 fóru 377.813 ferðafólk um flogvøllin í Vágum, sum er ein vøkstur á 85 % síðani 2011.

Farið var undir at leingja flogvøllin í Vágum í 2010, og lat hetta upp fyri fleiri nýggjum møguleikum hjá føroyska flogfelagnum. Bert fjóra mánaðir eftir, at flogvøllurin stóð liðugur, lendi fyrsta Airbus A319 flogfarið í Vágum í mars mánað 2012. Nýggj flogfær komu til og bøttu tey munandi um bæði rutunetið og reglusemið til og úr Føroyum. Atlantic Airways var fyrsta flogfelag í Evropa at brúka nýggju og framkomnu navigatióntøknina, RNP AR 0.1.

BYGGITÍÐ

4 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

Serstøk verkætlan. Ikki partur av vanligari íløguaætlan. 2030+

ALTJÓÐA FLOGVØLLUR

MÖGULIGAR LOYSNIR

Vind- og turbulensmætingarnar vísa, at fyri hesi viðurskifti fer reglusemið fyri flogferðslu at verða best á Glyvursnesi. Reglusemi merkir, at færri avlýsingar og seinkingar eru í flogferðsluni. Kanningarnar vísa, at tað er lítil og eingin turbulensur á Glyvursnesi. Innflúgvingarviðurskiftini og móguleikin at gera longri vøll, gera, at mett verður, at besta plássíð at leggja ein nýggjan flogvøll er á Glyvursnesi. Har er móguleiki at gera flogvøll, sum er longri enn 2.700 m.

Verandi flogvøllur í Vágum er 1.799 metrar. Ein longri flogvøllur við betri innflúgvingarviðurskiftum ber í sær, at størri og tyngri flogfór kunnu nýta vøllin. Vegurin til flogvøllin verður bundin í landsvegin í Havnardali, har 2. partur av Innkomuvegnum

endar. Tá verður móguligt at koyra frá Kaldbaksvegnum/ Eysturoyartunlinum, eftir Innkomuvegnum og út á flogvøllin á Glyvursnesi við 80 km/t.

KOSTNAÐARMETING 2018

At gera ein 1.799 metrar langan flogvøll á Glyvursnesi við terminali og hangari fer at kosta um 1,2 mia. kr. Kostnaðurin fyri at gera ein 2.700 metrar langan flogvøll á Glyvursnesi við terminali og hangari verður umleið 2 mia. kr. Fyri at gera veg (uml. 6,4 km) út til flogvøllin er kostnaðurin 130 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,7 mió. kr.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.



■ Uppskot til staðseting av nýggjum flogvølli á Glyvursnesi og tilhoyrandi vegakervi.

TILMÆLD LOYSN

Halda økið tøkt til møguliga framtíðar útbygging.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongin samvirkan við aðrar verkætlanir. Kann hava samvirkan við Sandoyartunnilin í sambandi við gróti.

FLOGVALLIR Í SUÐUROY

NÚVERANDI STØÐA

Fyrst í sjevtiárunum teknaði Landsverk eini 15 flogvallir í Føroyum, ið vóru ætlaðir at vera 600 metrar til longdar og kundu taka flogfør við veingjaspenni á umleið 20 metrar, og sum kundu flyta umleið 20 ferðafólk.

Ongin av hesum vallum vóru bygdur, hóast royndir vóru gjørdar við flúgvung millum Tórshavn og Suðuroynna við vatnflogfari í sjevtiárunum. Í áttatiárunum varð tyrluflutningstænastan stovnað, og loftflutningur millum oyggjarnar verður enn røktur við tyrlu. Fyri nøkrum árum síðani var spurningurin um flogvøll í Suðuroy tikin upp aftur.

Smá flogfør eru billigari at keypa og reka enn tyrlur, og kann tí móguleiki vera fyri meira og móguliga fleksiblari ferðslu loftvegis.

Innanlands flúgvung er mest neyðug til Suðuroyar, tí har er ikki fast samband enn, og roknast kann við eini ávísari ferðslu. Hinar stóru oyggjarnar í landinum hava fast samband ella fáa tað innan stutta tíð. Í hesi frágreiðing verða tí bert móguleikarnir at gera flogvøll við Trongisvágsfjørð viðgjørdir víðari.

Fyri eina móguliga komandi fráländavinnu kann ein flogvøllur í Suðuroynni eisini hava tjúðning í sambandi við flutning av starvsfólki í vinnuni, tí Suðuroyggin allarhelst liggur nærri móguligum oljuleiðum. Her verður hugsað um at flyta fólk víðari við flogfari til Vágur ella móguliga til Bretlands, eftir at tey eru flutt við tyrlu ella skipi av oljupallinum í land í Suðuroynni.

Eisini kann hugsast, at grundarlag er fyri eini móguligari leiguflygvung millum Tvøroyri og Vágur í sambandi við uttanlandsferðing, har fólk búgva í Suðuroynni og arbeiða uttanlands.

Í londunum kring Føroyar er innanlandsflúgvung nógv nýtt.

Í Hetlandi eru trýggir flogvallir, har av tann eini er høvuðsvøllur við flutningi til fyrst og fremst Skotlands, men eisini til Danmarkar og Noregs. Eisini eru fráferðir til Orknoyggjar. Annar av hinum flogvallunum verður nýttur til m.a. fráländavinnu. Á vøllinum verður skift frá flogfari til tyrlu fyri at koma út á oljuøkini.

Í Orknoyggjum verður bæði flogið innanlands millum oyggjarnar og til/úr fastlandinum (Skotlandi). Har eru fleiri flogvallir, ið minna um hendan, ið verður umrøddur her, bæði viðvíkjandi longd og umstøðum annars.

Í Íslandi er eisini innanlands flúgvung, serliga tí frástøðurnar eru so stórar. Eisini er privatflúgvung við smáum flogførum.

Í Grønlandi fer stóru partur av flutningi millum bygdur og býir fram loftvegis, antin við flogfari ella tyrlu. Eisini har er spurningurin nú frammi, um enn meira flutningur kann vera við flogfari heldur enn tyrlu. Í Grønlandi eru umframt sera stórar frástøður eisini tað, at sjóvegis flutningur er einasta alternativ til loftflutning.

Um ein flogvøllur verður gjørdur í Froðba/Punthavn, verður móguligt at leggja raksturin av tyrlupallinum í Froðba saman við rakstrinum av flogvøllinum og fáa sparingar av hesum.

Breytalongdin er 650 m, -breiddin er 18 m, og trygd-arøkið er 21 m breitt hvørjumegin vøllin og 30 m við endarnar.

BYGGITÍÐ

1-2 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

FLOGVALLIR Í SUÐUROY

KOSTNAÐARMETING 2018

Kostnaðarmeting av at byggja annan flogvøllin er:

Vøllur, verklagsarbeiðið: 59 mió. kr.

Tekniskar installatiónir, hegn, ljós og veðurstøð: 4 mió. kr.

Vegur (150-200 m): 3 mió. kr.

Bygningur (100 m²): 2 mió. kr.

Parkeringsøki (1 mió. kr.)

Útgerð: 2 mió. kr.

Íalt: 71 mió. kr.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

TILMÆLD LOYSN

Um farið verður víðari við flogvallaverkætlanini, mugu neyvar veður- og turbulenskaningar gerast. Tyrlopallurin í Froðba hevur eina veðurstøð, og hesar dátur kunnu siga nakað um,

hvør ætt er mest sannlík, og hvussu ofta sannlíkindi eru fyri at nýta flogvøllin. Tað ber ikki til at snara flogvøllinum ella á annan hátt taka hædd fyri dátunum, tí flogvøllurin fyllir alt økið, har hann liggur. Við Punthavn eru ongar veðurdátur.

Sambært tyrloflogskiparum, sum vanliga flúgva til tyrlopallin í Froðba, eru umstøðurnar har góðar til tyrloflúgving. Sum heild er lítil turbulensur, tó kann eitt sindur av turbulensi vera á høgætt (millum landnyrðing og útnyrðing). Tað er væl komandi til tyrlopallin bæði eystani- og vestani frá. Tað er serliga gott at flúgva til Froðbiar, tá vesturætt er, men fer ættin í útsynning við nakað av vindi, kunnu meldurhvirlur verða í harðari lagi frá Øravík. Her verður serliga hugsað um, tá tyrlan fer avstað aftur av pallinum, tá má hon yvir ímóti Øravík t.v.s. suður á fjørðin.

Um tað tá glaðar á fjørðinum, kann fráferðin gerast nakað turbulent. Serliga í Øravíkarlið (har hitt uppskotid til flogvøll er við Punthavn), kann verða nóggur turbulensur av útsynningi.

Sum heild verður mett at vera gott av flúgva til- og úr Froðba.



Sigast skal, at flúgvandi er til Froðbiar næstan allar dagar í árinum við undantaki av nøkrum heilt fáum mjørkadøgum.

Sambært oman fyri standandi veðurmetingum, er flogvøllurin í Froðba betri egnaður enn tann við Punthavn. Týrluflogskiparar meta, at tað er sera nógvur turbulensur á økinum yviri í Øravíkarlíð, tá útsynningur er, og henda ættin er tann mest vanligá partar av árinum.

Ein annar fyrimunur í Froðba er, at frástøðan til fjøllini er størri enn við Punthavn.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongin samvirkan við aðrar verkætlanir. Gerst Suðuroyartunnilin veruleiki, eru flogvallirnir ikki aktuellar longur.

02

STRANDFARASKIP
LANDSINS,
-ENDURNÝGGJAN
AV FLOTANUM

FERJUFLOTIN MÁ ENDURNÝGGJAST

FERJUFLOTIN MÁ ENDURNÝGGJAST

Føroysku ferjurnar lúka ikki krøvini, ið vera sett til ferðamanna- skip í dag, og eru ferjurnar í veruleikanum sambæriligar við ellisakfør. Nøkur krøv, sum hava stóran týdning fyri ferðafólk, so sum komfortur og tøkniligir hentleikar, verða ikki gingin á mæti í dag. Umleið helvtin av føroyska ferjuflotanum er smíðaður í sjevtiárunum og er tí gamal. Harafturat er ferðafólkatalið og bilferðslan økt munandi, uttan at ferjuflotin hevur kunnað fylgt við og tillagað seg, millum annað við at lastievnini á helvtini á flotanum eru minkaði niður í ein triðing (Ritan, Sam og Ternan). Sum samfelagið mennist, gerst tørvurin eisini størri at halda ferjurnar við líka. Í verandi støðu er ikki møguligt at dagføra ferjurnar samsvarandi við vaksandi krøvini til kapasitet, ferðafólkatal, bilferðslu og farm. Tískil eru sjónlig ellisbreyt og

DANSKI HANDILSFLOTIN:

55% av lastarúmdini (tonnage)
yngri enn 10 ár.

DANSKAR FERJUR:

25% av lastarúmdini yngri enn 10 ár.

STRANDFARASKIPINI:

0% av lastarúmdini yngri enn 10 ár.

Helvtin av flotanum, 3 av 6,
(Ritan, Sam og Ternan) er smíðaður í sjevtiárunum.

tæringar á ferjunum, og eykalutir, sum ikki vera framleiddir í dag til hesi skipini, mugu serframleiðast og eru tí dýrari.

Flotin er, sum sagt, merktur av elli og týðilig brek síggjast, og tí er neyðugt við eini endurnýggjan av verandi ferjuflota. Allur trupulleikin verður ikki loystur við einum avloysaraskipi. Eitt avloysaraskip er í høvuðsheitum ein “symptomviðgerð”, meðan sjúkan stendur við og bara versnar. Hevur tú gamlan bil, sum skal ofta á verkstað og onkrar morgnar ikki startar, er besta loysnin ikki at keypa tær eitt prutl at avloysa bilin. Tá er rættast at keypa nýggjan bil. Veruliga og einasta loysnin er at endurnýggja flotan. Avloysaraskip er tó enn viðkomandi eftir endurnýggjan.

Tað kann bara gerast við nýbygging, tí tað er nærur ómøguligt at finna eksisterandi ferjur, sum hóska til føroyskan sjógv og lúka galdandi krøv. Skip sum Ritan, Sam og Ternan høvdu als ikki sloppið inn í flotan, um so skuldi verið.

Í eini kanning hjá Knud E. Hansen¹, fekk Strandfaraskip Landsins váttað tað, sum hon hevði varhugan av frammanundan. Fleiri skip í flotanum hava tørv á at verða endurnýggjað, so tey kunnu nøkta ferðafólka- og farmaflutningin, sum Strandferðslan sambært lóg hevur skyldu til at røkja. Summi skip eru so gomul, at ábøtur eru neyðugar her og nú. Ein onnur avbjóðing er, at í háárstið er kapasiteturin ov lítil. Skal tørvurin verða nøktaður um summarið, krevjast eitt ella fleiri skip afturat teimum, sum longu eru í flotanum. Skipini, sum verða umrødd í støðulýsingini hjá Knud E. Hansen, eru Smyril, Teistin, Ternan, Sam, Ritan og Sildberin.

¹ Dansk fyrirtøka, ið veitir ráðgeving um skip til skipaeigarar og skipasmíðjur

VEÐRIÐ

Í dag krevja fólk, at skip og bussar skulu sigla og koyra so ofta sum gjørligt. Men stundum má fasta ferðætlanin hjá Strandferðsluni víkja, tí veðrið argar. Størstu avbjóðingarnar eru á útoyggj. Kortini eru tær oyggjarnar millum best umtóktu ferðamál, tí tær bjóða upprunaligt bygdalív. Strandferðslan ynskir at varðveita tær upprunaligu Føroyar.

Vanliga hoyrist ikki so nógv um virkseimið hjá Strandferðsluni, tí reglan heldur enn undantakið er, at skip og bussar sigla og koyra, sum tey skulu. Eru avbjóðingar, ið elva til seinkingar ella avlýsingar, verður hetta gjølla umrøtt í fjølmiðlunum. Tað vísir bara, at tað, sum Strandferðslan ger, hevur alstóran týðning og viðkemur mongum fólki í Føroyum.

Við teirri tænastrá, Strandferðslan veitir, hevur hon uppbyggt ein tørv á flutningi, sum fólk vænta verður nøktaður hvønn einasta dag. Men er veðrið ikki til vildar, mugu sigling og koyring viðhvørt avlýsast, tí atlit mugu altíð takast at tryggja. Hesar eru treytirnar í einum oyggjalandi, har veðrið ræður sær sjálvum.

Fyrr góðtóku fólk uttan stórvegis mótmælir, at var veðrið ikki til vildar, bar ikki til at sigla ella koyra. Í dagsins samfelag eru fólk meira krevjandi, og eru von við nú, at alt skal ganga skjótt, og at alt er stundisliga. Møta fólk knappliga forðingum, uppliva tey flestu hetta sum óneyðugar seinkingar, og tí gera fólk vart við sína ónøgd, bæði í fjølmiðlum og á sosialum miðlum. Í einum

samfelagi, sum vil vera effektivt, er hetta væl skiljandi. Sjálvandi skal ferðslan innanoyggja glíða væl, so dagliga lívið á stórum sum smáum plássum kann halda fram. Men avmarkingar eru viðhvørt. Bussarnir kunnu ikki koyra, um teir eru í vanda fyri at koppa. Skipini kunnu ikki sigla, um tey ikki sleppa at kai. So má bíðast eftir betri veðri.

FERÐAFÓLK

Ónøgdin tykist ikki at vera so stór í sambandi við ferðafólk, um seinkingar og avlýsingar koma fyri. Útlendsku ferðafólkini koma til landið at uppliva vakurleikan, friðin og náttúruna, og óvæntaðar støður uppliva tey ofta sum sjarmerandi. Ein andsøgn kann sigast at vera í, hvussu effektivt ein í Føroyum væntar, at samfelagið verður rikið, og hvussu landið verður marknaðarført uttanlands. Visit Faroe Islands marknaðarførir Føroyar sum eitt óforútsigiligt og ótamt ferðamál. Øll tann óvissan og øll tey bráðligu skiftini, sum náttúran hevur við sær, er sterkasta amboð í marknaðarføringini. Á ein hátt ber til at siga, at tær modernaðu og effektivu Føroyar verða ikki marknaðarførðar, men heldur tær upprunaligu Føroyar. Føroyar verða lýstar sum ein útjaðari. Tær eru tann lítla byggin á tí lítlu oynni, sum hevur avbjóðingar við ferðasambandinum, og sum stríðist við minkandi fólkatáli. Tær upprunaligu Føroyar síggjast í Svínøi, har seyður gongur á vegnum og undrandi hyggur at tí fremm- anda ferðafólkinum, sum tekur myndir av teirri sjáldsomu sjónini. Tær upprunaligu Føroyar eru lendingarnar á Kirkju og í Hattarvík, har manningin heysar vøruna í land, meðan Ritan

FERJUFLOTIN MÁ ENDURNÝGGJAST

vaggar í sjónum. Tær eru eisini gongutúrarnir í Hestoyggi, har ferðafólkini hoyra fuglarnar láta fjart uppi á oynni ella njóta trøllsliga vakurleikan inni í Klæmintsgjógv. Tær ótamdu Føroyar eru ein grundleggjandi tjóðskaparligur samleiki. Alt tað, sum eyðkennir Føroyar, er tað, sum ferðafólk vilja síggja.

Strandferðslan flytir flestu útlendsku ferðafólkini til stóru upplivingarnar kring landið. Í veruleikanum kann sigast, at virksemið er við til at varðveita tær upprunaligu Føroyar. Strandferðslan ger atkomuna og búsetingina møguliga. At summi sambond kundu verið betri, verður oftani hoyrt. Hesi viðurskipti roynir Strandferðslan at betra.

Ein viðkomandi spurningur er, hvørjar Føroyar, føroyingar ynskja sær. Einar miðsavnaðar Føroyar, har småplássini falla, ella varðveitslu av lívinum á smærru plássunum, hóast umstøðurnar har eru truplar, tí upprunaligu Føroyar skulu varðveitast? Eingin ivi er um, at upprunaligu Føroyar ikki skulu hvørva, hóast samfelagið er í støðugari menning.

ÚTOYGGJARNAR BLØÐA

Hagtølini yvir gongdina í fólkatálinum kring Føroyar vísa eina dapra mynd á útoyggj.

Í 1950 búðu tilsamans 1.077 fólk í Fugloy, Svínøi, Kalsoy, Hesti, Koltri, Mykinesi, Skúgvøi og Stóru Dímun.

Í 2018 var talið komið niður á 228 fólk á hesum oyggjum.

Okkurt bendir á, at sama hvussu gott ferðasamband er til smæstu plássini í Føroyum, so minkar fólkatálið. Hetta vísa í hvussu er hagtølini, sum Hans Pauli Strøm, sosiologur, legði fram á 100 ára haldinum hjá Strandferðsluni í mai 2017. Í 70 ár er talið á íbúgvum á útoyggj minkað niður í ein fimting av tí, tað var. Í 1950 búðu 200 fólk í Fugloy. Har er talið nú 37.

Í Svínøi búðu 174 fólk. Nú eru tey 26. Soleiðis er gongdin á øllum útoyggjum. Á Kalsoynni vóru 312 fólk í 1950 samanborið við 81 nú. Í Mykinesi vóru 141 samanborið við 16 í dag. Í Skúgvøi búgva nú 32 fólk. Tey vóru 144 beint eftir kríggið. Væl kent er, at fólkatálið í mongum byggdum fór at minka, tí fólk fluttu burtur í stórum tali. Menn fóru at sigla ella tóku upp lønt arbeiði á stóru plássunum, og fleiri fóru eisini undir lestur. Stundum fluttu heilar familjur, um ein í familjuni skuldi avstað, og í flestu førum kom eingin aftur. Hetta sæst dyggiliga aftur á útoyggj.

STØÐULÝSING AV FERJUNUM

Verður hugt at teimum stóru oyggjunum, stingur ein seg burtur úr sum tann fólkariðasta. Heili 23.792 fólk búgva á Streymoynni nú, samanbórið við 9.313 í 1950. Nógv tey flestu búgva í høvuðsstaðnum. Bara frá 1. apríl 2016 til 1. apríl 2017 vaks fólkatalið í Tórshavnar kommunu við 400. Tær av størstu oyggjunum, sum hava størstu avbjóðingarnar, eru Suðuroyggjin og Sandoyggjin. Fólkatalið í Suðuroy var 6.268 í 1950. Í dag er tað 4.612. Í Sandoynni búðu 1.561 fólk í 1950 og í dag 1.243. Vøkstur er annars í Vágum, á Borðoynni og serliga í Eysturoyinni, har 6.988 fólk búðu í 1950. Í dag búgva 11.267 har.

Greitt er, at tað er serliga eftir seinna heimsbardaga, at Havnin veksur, og hon heldur bara fram at vaksa. Vøkturin er so stórir, at tá um útbyggingar av samferðslukervinum ræður, hevur fremsta málið verið at binda restina av Føroyum saman við miðstaðarøkinum, og hetta arbeiðið gongur skjótt. Í 2002 varð Vágatunnilin tikin í nýtslu, og í 2005 kom Norðoyatunnilin. Arbeiðið upp á Eysturoyartunnilin er í gongd, og tá hann er avgreiddur, skal Sandoyartunnilin gerast. Áðrenn hetta arbeiðið er byrjað, hevur Landsverk skotið upp, at ein tunnel til Suðuroyar skal gerast í tveimum – umvegis Skúgvoyanna. Tá tað er gjørt, eru 99 % av Føroya fólki bundin saman.

Eru avbjóðingar í verandi flota at síggja nú, so verða tað enn fleiri í framtíðini. Tað er tí alneyðugt, at verandi floti verður dagfærdur, soleiðis at hann hóska til samtíðina og er brynjaður til komandi broytingar í samferðslukervinum.

STØÐULÝSING AV FERJUNUM

Strandfaraskip Landsins hava fingið skipaverkfrøðingar frá Knud E. Hansen at gera eina støðumeting av skipaflotanum hjá Strandferðsluni. Kanningin var gjørd í 2017. Ætlanin var at lýsa støðuna hjá hvørjum einstakum skipi í flotanum hjá Strandferðsluni við greiðum og ikki ov tekniskum orðavali.








Frágreiðingin var fyrst og fremst ætlað leiðsluni á Strandfaraskipum Landsins, men kann eisini nýtast sum kunning til viðkomandi aðalráð, og til politiska umrøðu. Knud E. Hansen hevur valt at nýta ein einfaldan leist, sum er galdandi fyri øll skipini, ið eru Smyril, Teistin, Ternan, Sam, Ritan og Sildberin.

Hóast skipini eru ymisk í stødd, innrætting og hvat maskinariíð viðvíkur, er leiturin snikkaður soleiðis til, at almenna støðan hjá skipunum kann samanberast. Tað vil siga, at tey fáa eina støðumeting fyri sín færleika í mun til almennu krøvini á hvørjum øki sær.

Niðurstøðan í kanningini var, at flotin hjá Strandfaraskip Landsins er gamal við einum miðalaldri, ið liggur um 30 ár.

Samstundis økist ferðafólkatalið, og altjóða krøvini gerast strangari.

STØÐULÝSING AV FERJUNUM

	Atkomustøður hjá rørlutarnaðum			Manningaustøður	
	Ferðafólkaustøður			Lastaevni	
	Bjargingarustøður				



SMYRIL (2005)

STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Smyril, sum er nýggjasta skipið, stendur seg best í støðulýsingini. Skipið verður lýst sum eitt skip, ið er sera væl eignað til vanlig ferðafólk, rørlutarnað, persónbilar og tungan flutning.

Skipið verður mett at vera sera tíðarhóskandi fyri manning og ferðafólk, og manøvrering og maskinarí rigga væl.

Mett verður ikki, at trupulleikar verða við kapasitetinum í mong ár, hóast ferðafólka- og bilaflutningurin økist ár undan ári.

Strandferðslan hevur tó avbjóðingar við nýggjasta skipinum.

Eitt nú er sáttmáli nýliga komin í gildi, ið setir størri krøv til eitt nú hvíld hjá manningini. Hetta hevur við sær, at meiri manning krevst fyri at halda hvílitíðina, og tí vanta nú kømur til manningina. Nøkur vórðu tikin burtur av hotellinum umborð, og har eru færri kømur nú. Størsta avbjóðingin við Smyrli er, at eingin dokk er í Føroyum, sum tekur hann. Tí má hann av landinum í dokk. Ein onnur avbjóðing er, at skuldi okkurt hent við skipinum, er einki sjóvegis samband til Suðuroyar. Í áttatiárunum hevði Strandferðslan bæði Smyril (1975-2005) og Teistan (1980-1996), sum kundur avloysa hvønnannan, men Teistin er nú burtur. Tá Smyril skal í dokk, má avloysaraskip finnast. Torført er at finna eitt hóskandi avloysaraskip, serliga tí talan er um so stutt leigumál, at reiðarí hava lítlan áhuga í at leiga skip út til endamálið.

Avleiðingarnar av at flotin hevur ein miðalaldur á 30 ár siggjast serliga á tveimum økjum. Annað er, at deyðvektin og lastaevnini eru minkaði munandi, og hitt er, at tæringar í skrokkinum fara at gera um seg.

Harafturat eru umstøðurnar til ferðafólk og manning sjáldan tíðarhóskandi á skipum, sum eru farin upp um ein mansaldur, ella 25 ár.

Á næstu síðunum sæst, hvussu Strandferðslan metir flotán uppfylla ymisk viðkomandi krøv. Skoytast skal uppí, at truplu umstøðurnar við lendingarnar í Svínøi, Fugloy og Skúvoy víðvirka í stóran mun til lágu próvtøluni hjá Rituni og Sildberanum.

Um vit síggja burtur frá Smyrli og Teistanum, sum skora rættliga høgt, so fer miðalaldurin av eftirverandi skipum at tátta væl í 40 ár, og tað er ikki nøktandi hjá Strandferðsluni at bjóða teimum ferðandi.



SERA GOTT



GOTT



MIÐAL



UNDIR MIÐAL



VÁNALIGT ELLA IKKI TIL STAÐAR



TEISTIN (2001)

STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Teistin er næstnýggjasta skipið í flotanum, og hann fær góð skoðsmál frá Knud E. Hansen. Hann verður mettur at vera væl egnaður til ferðafólk, persónbilar og tungar bilar. Hann er góður at manøvrera við, og maskinariíð er nýtt og framtíðartryggjað. Alment kann góða skoðsmálið kanska undra, tí mangan hevur verið kjakast um, at bildekið er ov lítið, og at bíðitíðin at sleppa yvirum er ov long. Hóast eingir trupulleikar eru við ferðafólka kapasitetinum, er veruleikin, at bildekið er ov lítið til øktu ferðsluna. Fyri at loysa hesa avbjóðing hevur Strandferðslan saman við Alpha Travel ment eina nýggja bókingarskipan, ið verður roynd í lätuni. Kommunalpolitiskt hevur ikki verið undirtøka fyri at brúka skipanina úr Skopun, so har er gamla skipanin við vanligum røðum í gildi. Manningarrúmini á Teistanum eru ov lítil, og eisini eru tey ov fá. Eins og á Smyrli er meira manning komin umborð orsakað av nýggjum krøvum.

Strandferðslan hevur loyst hetta við at leiga hús í Skopun til manningina, og er tað ein eyka útreiðsla. Teistin verður eisini brúktur til at sigla út í Hest, men fólk í Hesti vilja hava fleiri túrar, samstundis sum sandoyingar helst ikki vilja út í Hest á veg í Sandoyinna. Trupult er eisini hjá einum so stórum skipi sum Teistanum at manøvrera í Hesti.



TERNAN (1980)

STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Í fleiri ár lá Ternan sum tiltaksskip við bruggju. Tá Másin legði áramnar inn av elli, varð Ritan flutt til svínøyar- og fugloyarleiðina av nólsoyarleiðini, og tá vantaði eitt skip har. Avgerð varð so tikin um, at Ternan skuldi røkja leiðina. Skoðsmálini, ið Ternan fær frá Knud E. Hansen, eru alt annað enn góð.

Staðfest verður, at hon allarhelst hevur sæð sínar bestu dagar.

Víst verður á, at orsakað av herðum krøvum og umbyggingum er skipið vorðið tyngri og tyngri. Frívektin er nú so lítil, at til ber ikki at flyta fleiri enn tveir tungar bilar. Tæringar eru eisini farnar at gera um seg. Knud E. Hansen vísir eisini á, at salongin er ótíðarhóskandi til ferðafólk. Hóast manningarrúm eru umbygd, eru tey enn undir dekki og myrk – og tí eisini ótíðarhóskandi. Ein annar trupulleiki við gomlum skipum er, at tá okkurt ferst, er trupult og kostnaðarmikið at skaffa eykalutir, tí talan er um so gamlar eykalutir, at teir verða ikki framleiddir meira. Hetta var ein trupulleiki herfyri, tá eykalutir kravdust til Ternuna. Umvælingin tók alt ov langa tíð. Ternan siglir hóast alt hetta trúliga aftur og fram millum Havnina og Nólsoy, og nú er ferðafólkatalið vaksið so nógv, at um sumrar sleppa bólkar ikki við ella mugu velja annan túr. Um veturin er trupulleikin, at skipið er heldur stórt at føra so lítið av ferðafólki.

Nýggja nólsoyarleiðin kann lutvíst fíggjast av niðurlagda Teistanum, tá Sandoyartunnilin er tikin í nýtslu. Teistin er sera væl fyri og hevur væl dagførdar skipanir.

STØÐULÝSING AV FERJUNUM



SAM (1976)

STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Sam gongur á 43. ári og roynist enn væl sum farmaskip, men fær vánalig ummæli sum ferðamannaskip. Hann verður skírdur ótíðarhóskandi til ferðafólk, og funnist verður at, at rørlutarnað ongar móguleikar hava at brúka skipið. Trupult er m.a. hjá rørlutarnaðum at brúka Sam, tí gáttin til og úr salongini er ov høg. Eisini er myrkt og ov nógvur gangur í salongini frá maskinrúminum. Manningarrúmini eru eisini myrk og ótíðarhóskandi orsakað av gangi. Ferðafólkatalið í Kalsoynni er nógv økt av Kópakonuni. Trongligt kann tí vera á bildekinum, tí har eru ofta triggjar røðir. Tá er trongligt bæði at fáa bilar og fólk í land. Ferðafólkatalið minkar ógvusliga, tá háárstið ikki er. Tá er yvirkapasitetur á Sam, og hann megnar sera væl at nækta tøvni á øllum flutningi í og úr Kalsoynni.



RITAN (1971)

STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Ritan verður 50 ár í 2020, og hóast hon frá ferðafólki fær sera góð skoðsmál á svínøyar- og fugloyarleiðini, sæst aldurin væl aftur í støðumetingini. Tæringar eru farnar at gera um seg. Ritan fær tó góð skoðsmál, tá um manøvrering ræður, og umstøðurnar hjá ferðafólki eru á heilt góðari leið. Knud E. Hansen heldur, at skipið als ikki er egnað at flyta rørlutarnað, bæði tí salongin er óegnað til tess, og tí sera trupult er at koma umborð. Eitt er, at skipið kann fáa skaða av at brestast við bryggju. Eitt annað er, at fólk mugu ansa sær, tá tey loypa umborð. Vandin er, at tú loypur í skeivari løtu og dettur niðurímillum. Knud E. Hansen leggur afturat, at soleiðis hevur verið í mong ár á útoyggj.

Strandfaraskip Landsins veit fullvæl, at umstøðurnar eru truplar á ávísum útoyggjum, og hevur tí umbyggt dekkini og atkomumóguleikar á skipunum. Eisini hevur hon heitt á avvarðandi myndugleikar at bøta um umstøðurnar á ymsu plássunum.



SILDBERIN (1994)

STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Sildberin er frá 1994, men er nýliga keyptur og umbygður til skúgvoyarleiðina. Hóast hetta fær hann ikki góð skoðsmál og verður kallaður avmarkaður. Nevnt verður tó, at skipið manøvrerar væl. Eisini verður nevnt, at umstøðurnar hjá ferðafólki eru góðar, men atkoman í Skúgvoy er líka trupul sum í t.d. Fugloy. Ferðafólkatalið stendur ikki í vøkstri, so Knud E. Hansen metir, at Sildberin hevur nøktandi kapasitet at tæna Skúgvoyinni. Hinvegin verður funnist at, at Sildberin lastar ikki meira enn eitt tons, og at manningin hevur sera vánaligar umstøður umborð. Strandferðslan hevur roynt at bøtt um manningarviðurskiftini við at seta skúr upp at nýta sum skrivstovu á Sandi.

03

TRYGT
FERÐSLUKERVI
VIÐ SKERDUM
VIÐLÍKAHALDI?

TRYGT FERÐSLUKERVI VIÐ SKERDUM VIÐLÍKAHALDI?

MINNI VIÐLÍKAHALD – VERRI VEGIR

LANDSVERK ER TØKNILIGUR STOVNUR UNDIR SAMFERÐSLUMÁLARÁÐNUM OG TEKUR SÆR MILLUM ANNAÐ AV:

- » At byggja og halda landsvegir, tunlar og brúgvar
- » Málum viðvíkjandi havnum og at røkja sund og firðir
- » Flogvallar- og tyrlupallamálum
- » Málum viðvíkjandi kommunalum vegum, har landið luttekur

Landsverk er sett á stovn fyri yvirskipað at tryggja eina nøktandi samferðslu, ið er trygg og samanhangandi. Tað er ein ávís ábyrgd, ið fylgir við umsitingini av samferðsluni, har høvuds-uppgávan hjá Landsverki snýr seg um dagliga at røkja vegir, tunlar, brúgvar, landshavnir, tyrlupallar, vegakslar, veggristir og onnur øki, ið mynda samferðslukervið.

TEY MEST TÝÐANDI ØKINI INNAN RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD Í SAMBANDI VIÐ FERÐSLU ERU:

- » Landsvegakervið
- » Tunlar
- » Brúgvar
- » Síðuøki
- » Landshavnir
- » Tyrlupallar

Í næstu þertunum vera hugtøkini *rakstur* og *viðlíkahald* og *eftirsleip* gjølla allýst. Hugtøkini verða mangan nýtt í ymsum samanhangum, meðan týðningurin kann vera fleirtáttaður. Við hesum verður roynt at gera hugtøkini skiljandi í sambandi við tað, ið liggur í at reka vegir, tunlar og brúgvar og aðrar uppgávur, sum Landsverk røkir. Eftirsleip verður lýst, tí tað er ein beinleiðis avleiðing av manglandi viðlíkahaldi. Eftirsleipið verður í stuttum sett í ein søguligan samanhang, har tað sæst, at manglandi viðlíkahald ikki er eitt nýtt føroyskt fyrbrigdi. Harða kreppan, ið so smátt byrjaði at gera um seg seinast í áttatiárunum, og seinni hæsaði av, er tó enn galdandi fyri undirstøðukervið, sum hevur verið hangandi í versnandi kreppustøðu líka síðani.

Viðkvom síðuøki¹ á landsvegnum, tunlar og brúgvar vera eisini lýst í þertum fyri seg.

Útreiðslurnar til rakstur og viðlíkahald av oman fyri nevndu þertum av vegakervinum eru vaksnar nógv seinastu árin.

Rakstrarútreiðslur vaksa natúrliga við hvørjari nýgerð í vegakervinum, tó veksur játtanin ikki samsvarandi. Samstundis mennist tøkni og fleiri samansett verkløg - eitt nú tunlar, verða gjørd, har krøv og treytir gerast strangari. Samstundis spælir søguliga høga tilflytingin til Føroya ein týðandi leiklut.

Við regluligum viðlíkahaldi kann framkomuleikin og tryggin varðveitast, men um viðlíkahald ikki verður raðfest, gerst eftirsleip ein avleiðing. Eftirsleip minskar um virðið og funktiónina av verklagnum². Hetta merkir, at samfelagslíðgan í vegakervið ikki er skilagóð, tí verklagið fær ikki tænt sínum endamáli, sum upprunaliga ætlað. Eitt nú kann ferðin vera minkað á einum vegateini ella forboð sett fyri tungari ferðslu yvir um eina brúgvar.

Samstundis sum vegakervið í ávísnum økjum er sera illa farið, er tað enn neyðugt við nýgerð av vegum og tunlum, sum liður í samfelagsmenningini.

Ætlanin við einum og hvørjum nýggjum verklagi er, at vegurin, tunnilin, brúgvín ella vegaluturin skal tæna sínum endamáli fleiri ár fram í tíðina. Føroyska vegakervið er bygt yvir langt tíðarskeið, og tískil eru fleiri vegateinar og verkløg lutfalsliga gomul. Hetta økir útreiðslurnar til viðlíkahald og tørvin á dagføringum.

Sum avleiðing av manglandi viðlíkahaldi - í summum førum yvir fleiri áratíggju - eru fleiri vegateinar slitnir og sum heild illa farnir. Tí er tað avgerandi í sambandi við nýgerð innan vegakervið, at funktiónin og virðið á verklagnum við jøvnum millumbilum verður raðfest og viðlíkahildið. Á henda hátt fær líðgan mest nytta.

² Síðuøki eru smærri lutir á vegnum sum bilverja, prestar, veggrist, vegaksl o.a.

³ Stórt bygningverk (vegur, bryggja, brúgv o.s.fr.)

Neyðugt viðlíkahald, ið verður gjørt í undirstøðukervinum, er ikki eins sjónligt, sum tá íløgur í nýggjar verkætlanir verða gjørdar.

Tað er neyðugt, at virðið á verklagnum verður hildið á einum støði, soleiðis at tað ikki ferst so illa, at tað má gerast av nýggjum. Verklagið hevur eina avmarkaða livitíð, men kann leingjast við nøktandi viðlíkahaldi. Landsverk mælir til, at játtan til rakstur og viðlíkahald verður ein sjálvsagdur partur av samlaðu íløguni, tá nýggjar verkætlanir verða samtyktar. Í sambandi við verklagslógir verður hædd tikin fyri avleiddum útreiðslum til rakstur og viðlíkahald, men hesar meirútreiðslur eru ongantíð sæddar aftur sum hækkingar á játtanum á fíggarlógini, har íløgan til sjálva nýgerðina bert verður tikin til eftirtektar. Neyðugt er at finna eina skipan - møguliga við lóg - har neyðugar upphæddir verða settar av til viðlíkahald, tá játtan til nýgerð verður latin. Játtanin til rakstur eigur at fylgja samfelagsmenningini, har ferðslan á føroysku landsvegnum er stöðugt vaksandi.

Mælt verður til at einki nýtt verður bygt, fyrr enn rakstrar- og viðlíkahaldsjáttanir eru partur av íløgætlanini.

ENDAMÁL

LANDSVERK HEVUR SUM MÁL, AT UNDIRSTØÐUKERVIÐ SKAL VERÐA RIKIÐ OG VIÐLÍKAHILDIÐ, SOLEIÐIS AT TÆNA-STUSTØÐIÐ VERÐUR HILDIÐ Á EINUM NØKTANDI STØÐI, Í MUN TIL TRYGD OG FRAMKOMULEIKA BÆÐI FYRI BORGARAN OG VINNULÍVIÐ.

Fyri at tæna endamálinum, hevur Landsverk sett í gongd arbeiði, har alt vegakervið og allar vegaeindir og -lutir verða skrásett. Ætlanin er at gera virkisætlanir fyri neyðugar viðlíkahaldsuppgávur, gera støðu- og kostnaðarmetingar og skipa viðlíkahaldið samsvarandi politisku játtanini, sum í verandi løtu er avmarkað. Yvirlitið yvir støðið á vegakervinum fer at liggja tøkt alment á alnótini, soleiðis at bæði politiski myndugleikin, borgarar og onnur lættari kunnu veita sær upplýsingar um viðkomandi viðurskipti. Hetta skal skiljast sum eitt fet fram

í arbeiðinum at varpa ljós á avbjóðingarnar, sum føroyska samfelagið hevur í sambandi við viðlíkahald av vegakervinum.

Seinastu fjóra árin er bert endurasfalterað upp til 5 km av vegi (undantikið nýgerð).

Við hesari gongd tekur tað umleið 100 ár at koma runt at asfaltera alt vegakervið.

Tryggin á einum ferðslukervi kann ikki varðveitast yvir eitt tíðarskeið, ið er longri enn livitíðin á sjálvum verklagnum. Við regluligum viðlíkahaldi kann livitíðin tó varðveitast og tryggin við. Verklagið, ein vegur, brúgv ella tunnil, tænic sínum endamáli, so leingi akfør kunnu nýta tað. Ein vegur við slitnum asfalti, ein tunnil við tvørrandi ljósútbúnaði ella manglandi skrótning, ella ein brúgv við sjónligari armering og sundurmolnaðum betongi, tænic enn sínum endamáli á tann hátt, at ferðslan sleppur frá A til B. Tó er spurningurin, um hetta ikki er fullkomiliga óráðiligt, at samfelagið bíðar við at fremja neyðugu ábøturnar á undirstøðukervinum, til óhapp henda? Í august 2018 rapaði ein brúgv í Italia, har 43 fólk lótu lív. Slíkar hendingar kunnu koma fyri, men kunnu fyrbyggjast við regluligum eftirliti og viðlíkahaldi, soleiðis at virðis- og trygdargrundarlagið á farleiðunum verður lyft upp. Viðlíkahaldsuppgávur eiga at gerast sum fyrbyggjing av vanlukkum, ikki orsakað av hesum.

Fyri at vinna á verandi eftirsleipi yvir eitt tíðarskeið á t.d. 10 ár, skal í minsta lagi asfalterast 50 km um árið, sum svarar til eina játtan á uml. 50 mió. kr. um árið

HVAT ER RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD?

HVAT ER RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD?

RAKSTRAR- OG VIÐLÍKAHALDSUPPGÁVUR FEVNA UM ÁTØK, IÐ ERU NEYÐUG FYRI AT HALDA VEGAKERVINUM Á EINUM TRYGGUM OG ÁLÍTANDI STØÐI TIL TAÐ VIRKSEMIÐ, SUM TÆNIR ENDAMÁLINUM VIÐ VEGAKERVINUM.

Hugtøkini rakstur og viðlíkahald fevna víða og kunnu vera torgreið at skilja hjá fólki, bæði við fakligum kunnleika og ikki.

Hugtøkini verða ofta nýtt hvørt um annað, og tískil kann týðningurin gerast fløkjasligur.

RAKSTUR

RAKSTRARUPPGÁVUR FEVNA UM TAÐ DAGLIGA VIRKSEMIÐ Á INFRAKERVINUM, SUM ER NEYÐUGT FYRI AT TRYGGJA FRAMKOMULEIKA OG TRYGD.

Tær størstu rakstraravbjóðingarnar eru um veturin, tá kavin skal ruddast, og vegurin saltast. Rakstraruppgávnar fevna tó víða, og raksturinn skal eisini rækka til útreiðslur fyri streym til gøtuljós, ljós- og trygðarútbúnað í tunlum, veðurstøðir, ferjurampur, bilar, maskinur og lönir til starvsfólk.

VIÐLÍKAHALD

VIÐLÍKAHALDSUPPGÁVUR FEVNA UM ÚTSKIFTING OG ÁBØTUR, SUM ERU NEYÐUGAR FYRI AT HALDA STØÐINUM Á UNDIRSTØÐUKERVINUM UPPI OG TRYGGJA FRAMKOMULEIKA OG TRYGD FRAMEFTIR.

Livialdurin á verklagnum er tengdur at, hvussu væl tað verður viðlíkahildið. Viðlíkahald kann ljússast sum útskifting ella dagføring av vegi ella øðrum útbúnaði, ið ikki virkar ella er merkt av sliti. Afaltering 15.-30. hvørt ár, ifylling av holum í vegunum, útskifting av ljósútbúnaði og illa farnum bilverjum eru eisini viðlíkahaldsuppgávar.



NIÐURSTØÐA

Hóast munur er á rakstri og viðlíkahaldi í orðsins túðningi, eru hugtøkini tengd at hvørjum øðrum í fakligum høpi.

Samsvarið millum hugtøkini kann lýsast soleiðis, at rakstur er knýttur at eini stöðugari funktiún av sjálvum verklagnum³, meðan viðlíkahald av størri og smærri ábótum verður gjørt eftir tørvi.

Viðlíkahald varðveitir standardin og virðið á verklagnum, meðan raksturin heldur verklagnum koyrandi.

³ Stórt bygningverk (vegur, bryggja, brúgv o.s.fr.)

HVAT ER EFTIRSLEIP?

HVAT ER EFTIRSLEIP?

EFTIRSLEIP ER EIN STØÐA, IÐ ER ÍKOMIN ORSAKAÐ AV VANTANDI VIÐLÍKAHALDI.

TÁ LANDSVERK ÁSETIR UPPHÆDDINA FYRI EFTIRSLEIP Á LANDSVEGAKERVINUM, VERÐUR ÚTROKNINGIN GRUNDAÐ Á EINA METING UM, HVAT SKAL TIL FYRI AT FÁA VERKLÖGINI AFTUR TIL TAÐ, IÐ LÍKIST UPPRUNASTANDINUM.

Ynskiligt er til eina og hvørja tíð, at landsvegirnir skulu hava eitt viðlíkahaldsstøði uttan eftirsleip, har iløgan í viðlíkahald fíggjarliga loysir seg best.

Um ein vegur ikki verður viðlíkahildin, fer hann við tíðini at verða merktur við holum. Virðið og standurin á vegnum fellur orsakað av hesum. Verður holið fyllt upp í góðari tíð, hækkar virðið og standurin á vegnum aftur til tað sama sum frammanundan. Verður holið ikki fyllt upp, og fleiri hol síggjast við tíðini, verður úrslitið eitt eftirsleip, har virðið og standurin á vegnum kann fella so mikið, at tað ikki er nøktandi bert at fylla í holini, men neyðugt verður at asfaltera allan vegin av nýggjum. Um vegurin er í ringum standi, men tó ikki krevur at verða asfalteraður av nýggjum, er tað enn møguligt at fáa eftirsleipið aftur.

Eitt dømi um, hvat eftirsleip er, kann ljúast við einum húseigara, ið klæðir síni hús við timburklædningi. Mælt verður til, at hann málar húsini eitt ár aftaná, at húsini eru klødd, og at tey verða endurmálaði 3. hvørt ár. Eftir trimum árum letur hann standa til og útsetir at mála húsini. Við tíðini gerst klædningurin ótættur, tað gerst kaldari inni og tí fleiri oljuútreiðslur, fjalar kunnu byrja at rotta, og samanlagt kann øll konstruktiónin vera í vanda. Eftir at einki er málað yvir eitt longri tíðarskeið, skulu fleiri inntriv gerast í húsini, soleiðis at tað aftur fær uppruna-virðið.

Á næstu síðu sæst ein grundskitsa av best møguligum viðlíkahaldi í mun til einki viðlíkahald av til dømis einari nýggjardari brúgv.

Hesar tilgongdirnar eru í høvuðsheitum galdandi fyri øll sløg av verklögum, hóast lívstíðin og virðini eru ymisk.

Í tilgongd 1 sæst, at við regluligum viðlíkahaldi (bláir pílar) kann virðið og standurin á brúnni haldast støðugt uppi. Her kann talan vera um smærri ábøtur við smærri ella størri tiltøkum.

Samlaða eftirsleipið á landsvegakerVINUM er 375 mió. kr.

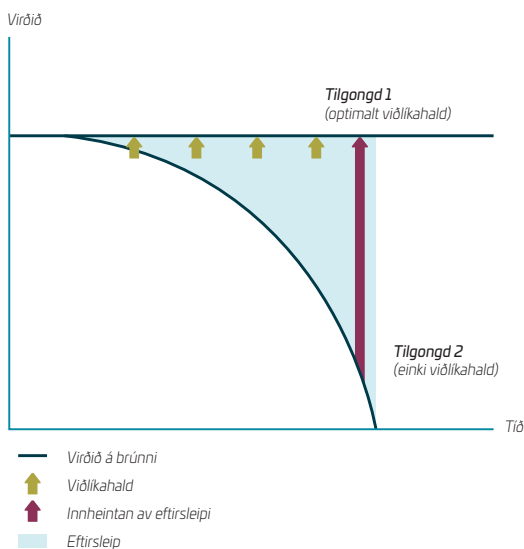
Hinvegin sæst í tilgongd 2, at við at leypa regluliga viðlíkahaldið um, fellur virðið á brúnni, og tað gerst sum frá líður dýrari og dýrari at lyfta virðið upp aftur. Eftir eina ávísa tíð kann brúgvinn ikki bjargast, og einasti háttur at heinta inn eftirsleipið er at gera eina nýggja brúgv. Tá er brúgvinn komin til eitt støði, har hon eigur at verða stongd, um hon ikki longu er rapað.

Eftirsleipið byrjar longu eftir, at fyrsta tilmælda viðlíkahaldsgerðin verður lopin um, men versnar og dýrkar sera skjótt tann skeiva vegin, tá einki viðlíkahald verður framt.

Grøna linjan á myndini vísir, hvar avgjørt er at heinta inn eftirsleipið og lyfta virðið á brúnni til upprunaliga virðið aftur.

Kanningar vísa, at við at fremja neyðugar ábøtur í góðari tíð, sum er tilgongd 1, gerst brúgvinn væl bíligari at halda, enn brúgvinn í tilgongd 2. Hetta samsvarar við royndirnar hjá Vejdirektoratet⁴ í Danmark, ið veitti sær ráðgeving frá altjóða grannskoðanarfyrirkuni McKinsey. Fyrirkonan varð biðin um at gera eina meting um, hvat fyri viðlíkahaldsstøði er hóskandi at halda seg til í mun til lívaldurin á einum verklagi. Niðurstøðan hjá teimum var, at væl viðlíkahildin verkløg vóru mest optimal í sambandi við rakstrar- og viðlíkahaldsútreiðslurnar í mun til teirra livitíð.

⁴ Vejdirektoratet í Danmark hevur ábyrgdina av statsvegakerVINUM, sum eru motorvegir, høvuðsvegir, brúgv, o.a. Tilsamans er talan um 3.800 km av vegin.



HVÍ HAVA VIT EITT EFTIRSLEIP?

Í dag er eftirsleipið á undirstøðukervinum umleið 9 ferðir árligu rakstrar- og viðlíkahaldsjáttina, ið er munandi hægri enn eftirsleipið í hinum norðurlendsku londunum, sum liggur millum 1-6 ferðir árligu rakstrarjáttanina. Av tí at eftirsleipið her á landi er vorðið so stórt, er tað ikki møguligt at fáa tað burtur eftir fáum árum. Eitt realistiskt mál kundi verið, at ein ætlan varð gjørd fyri at fáa aftur eftirsleipið yvir eitt tígguára tíðarskeið, har 15 mió. kr. vórðu játtaðar fyrsta árið, og síðani umleið 40 mió. kr. árliga næstu árin.

SAMSTUNDIS EIGUR JÁTTANIN TIL LANDSVEGAHALDIÐ AT ØKJAST FRÁ 42 MIÓ. KR. TIL 70 MIÓ. KR. UM ÁRIÐ, SO VIÐLÍKAHALDSSTØÐIÐ KANN HALDAST. FYRI AT FÁA EFTIRSLEIPIÐ AFTUR, EIGA AÐRAR 20 MIÓ. KR. AT VERÐA JÁTTAÐAR.

Síðani byrjanina av nítíárunum, tá játtanin til viðlíkahald av undirstøðukervinum varð nógv skerd orsakað av kreppuni, er hon ikki hækkað aftur. Arbeiðið við asfaltering og vetrarhaldi var hildið á umleið sama støði sum áðrenn kreppuna, meðan minni sjónlig øki, ið eisini krevja viðlíkahald, ikki vóru raðfest í tíðarskeiðinum eftir kreppuna. So líðandi sum játtanin er lækkað tey seinastu árin, hevur verið neyðugt at asfaltera minni enn áður.

EFTIRSLEIPIÐ BÝTT Í ØKI:

Tunlar: 150 mió. kr.
 Brú: 25 mió. kr.,
 Asfalt: 100 mió. kr.
 Bilverja, vegjaðarar, veitir, dren,
 skeltir o.a.: 100 mió. kr.

Játtanin til landsvegahaldið er minkað so mikið nógv síðani kreppuna, at spurningur kann setast við, um vegakervið í dag verður hildið á ráðiligum støði, grundað á ferðslutrygdar- og búskaparlig sjónarmið. Álvarsami spurningurin hevur í fleiri førum verið havdur á lofti fyri politisku myndugleikunum. Tí hóast høvuðsendamálið hjá Landsverki er at reka ferðslukervið skilagott, má játtan til fyri at rækka hesum endamáli. Í skrivi til Vinnumálaráðið, dagfest 25. apríl 2000, har Vegaumsitingardeildin var biðin um at lýsa støðuna á vegakervinum, var nevnt, at :

» Endamálið við deildini er, innan rímiligar figgjarkarmar, at halda vegakervið í so góðum standi, at tað ikki fellur í virði, og at reka tað so skynsamt og effektivt sum gjørligt og soleiðis, at tað tænar brúkaranum best møguliga «.

- Finnleif Durhuus, fyrrverandi deildarleiðari á Landsverki

Í dag er støðan á vegakervinum tann, at so at siga øll øki hava ein átrokandi tørv á ábótum. Hóast tað í løtuni stendur væl til í føroyska samfelagnum sum heild, har samfelagið í fleiri ár hevur merkt búskaparliga framgongd, sæst "góða" støðan tíverri ikki aftur í játtanini til landsvegirnar. Hóast tað eru nógv ár síðani álvarsama kreppan í nítíárunum er hæsað av, hevur vegakervið ligið eftir sum eitt órøkt øki orsakað av ov lágari játtan til viðlíkahald. Úrslitið er, at hóast jaligu samfelagsligu gongdina, er landsvegakervið nú í kreppustøðu.

LANDSVEGAKERVIÐ

LANDSVEGAKERVIÐ

Undirstöðukervið skal alltið vera tækt hjá brúkarinum, og sum ein fortreyt fyrir samfelagsligari menning, mugu neyðugar ábætur gerast, tá tørvur er á tí. Ein avleiðing av vantandi viðlíkahaldi av vegakervinum og tilhoyrandi eindum kann vera, at farleiðirnar gerast ótryggar at ferðast eftir.

Regluligt eftirlit og viðlíkahald kann fyrbygja hesum.

Bæði tunlar og brúgvur eru sjálvsagt eindir, ið hoyra til landsvegakervið. Tó vera tær lústar fyrri seg, bæði tí talan er um nógvar kilometrar av bæði tunlum og brúgvum, samstundis sum at báðar eindir í ávísum førum eru falnar í órøkt og krevja neyðuga játtan, soleiðis at í hvussu er bráðfeingisábætur kunnu gerast. Hesin parturin av samferðsluætlanini tekur saman um nakrar av smærru vegalutunum, ið, tó at teir eru smáir, eisini eru umráðandi eindir av vegakervinum, sum heldur ikki fáa nóg nógv uppmærksemi. Avleiðingar av órøkt av hesum vegalutum kunnu vera sera stórar og vanlukkuligar.

Landsverk er farið undir at gera stöðumetingar av øllum landsvegum eftir líknandi leisti sum fyrri brúgvur. Ætlanin er, at úrslitið verður ein talgild skráseting av, hvørjum stöði einstøku eindirnar eru á, hvør tørvur er á at umvæla og kostnaðarmetingar av hesum tiltøkum. Hetta arbeiðið er komið væl áleiðis. Við slíkum tilfari fæst eitt skipað yvirliit, ið týðiliga lýsir stöðuna á landsvegum kring landið. Út frá hesum ber til at raðfesta tiltøk, ið kunnu bæta um hesi viðurskipti, og tað ber til at meta um, hvat hetta kostar.

Stöðumetingin frá kanninum av brúgvunum verður eisini nýtt til stöðumeting av eitt nú landsvegum.

STÖÐUMETING:

- 0 Eingir ella lítilsmettir skaðar
- 1 Lítil tekin um niðurbróting. Stöðan næstan sum nýggj
- 2 Skaðar á lágum menningarstöði. Dagføringar bert neyðugar av og á
- 3 Skaðar á høgum menningarstöði. Dagføringar innan fá ár er neyðug
- 4 Ógvuslig niðurbróting. Verður skjótt óvirkin. Dagføringar neyðugar innan stutta tíð.
- 5 Fullkomiliga niðurbrotin. Ikki virkin longur. Dagføringar neyðugar alt fyrri eitt

Á næstu síðunum verða fysisku partarnir ella vegalutirnir viðgjørdir, ið landsvegirnir kunnu sundurlutast í. Vegirnir eru ymiskir, og tískil eru samansetingarnar av fysisku pørtunum ikki eins allastaðni. Tær fíggarligu tungu eindirnar eru tiknar við og eru ítøkiliga hesar:

- » Asfalt
- » Vegøksl/vegjaðari
- » Bilverja
- » Vegrist/rørportur
- » Skeltir
- » Stríping
- » Vegaljósútbúnaður
- » Veitir/Tvørrunnur/Frárensl

Umframt fysisku partarnar av vegunum, eru eisini onnur viðurskipti umráðandi fyri trygdina á landsvegnum. Er vegurin ein- ella tvíbreyttaður, er talan um lág- ella háferðsluvegir, eru dvalarvikar, víkipláss og parkeringspláss, ið vanligja lætta um hjá teimum koyrandi. Hetta hefur týðning í mun til, um vegurin ikki nøktar verandi ferðslutørv. Eitt, sum vanligja stendur fólki nær er, um landsvegirnir verða ruddaðir fyri kava og saltaðir um veturin.

Vetrahaldið eigur altíð at vera á einum nøktandi støði, soleiðis at samfelagsvirksemið ótarnað kann halda fram, hóast veðrið viðhvørt gevur avbjóðingar.

ASFALT

Myndaliga talað, er asfaltið takið á vegabygnaðinum⁵. Asfaltið skal verða tætt og leiða vatn burtur frá koyribreytini. Harumframt skal tað vera javnt og slætt at koyra á og hava góða friksjón bæði í turrum og vátum veðri. Er vegabygnaðurin, frá hellu til tak, sterkur og viðlíkahaldið gott, er vanligja livitíðin á asfaltinum 20-30 ár, har tað ikki er nógv ferðsla, og 15-20 ár, har tað er meiri ferðsla. Fyri vegirnar við størstu ferðsluni er livitíðin 10-15 ár.

Mátningar vísa, at ársmiðalferðslan⁶ á landsvegnum liggur frá fáum bilum til yvir 10.000 bilar um samdøgrið. Krøv til styrki á asfaltinum verða í høvuðsheitum grundað á ársmiðalferðslu, og tí vera ymisk krøv sett til asfaltløgini og viðlíkahald av vegi. Slitið er lágt, har ársmiðalferðslan er lág. Hetta merkir, at ein vegur, ið er 15 -20 ár, har ferðslan er lág, er lutfalsliga lítið slitin, men steinar í asfaltinum byrja at loysna, tí bindievnið harðnar og byrjar at sprekka. Verða slíkir vegateinar viðgjørdir omaná, ber til at leingja livitíðina eini 5 ár, og Landsverk hefur góðar royndir við hesum.

Ein fimtapartur av landsvegnum
– uml. 100 km – hefur bráðfeingis
tørv á nýggjum slitlagi.

Fleiri teinar á landsvegnum mugu asfalterast av nýggjum orsakað av sporsliti. Sporslit eru vandamikil fyri ferðsluna, tá tað regnar, og tað kann vera truplari at halda vegirnar í sambandi við gler- og kavaruðing. Orsøkirnar til, at spor koma í asfaltið, eru sum oftast samansettar av sliti frá pikadekkum, forskjótingum í lögnum undir asfaltinum av tungari ferðslu og vátum veðri.

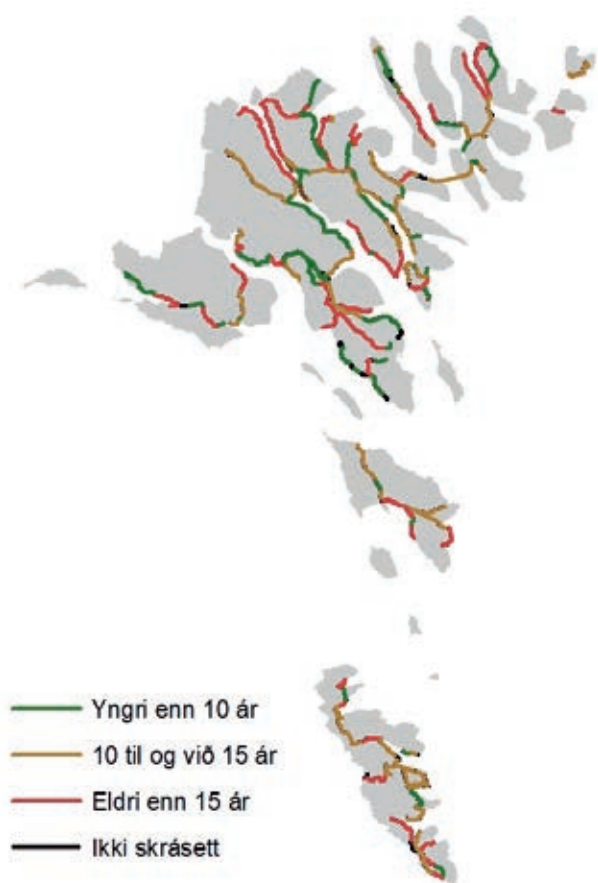


Mynd 1: Á myndini sæst, hvussu sporslit hefur gjørt um seg.

⁵ Vegabygnaður er stóðrið undir vegnum, øll lögini í vegnum frá hellu upp til ovasta asfaltlagið.

⁶ Ársmiðalferðsla um samdøgrið er øll ferðsla, sum í eitt ár fara um teljistaðið, býtt við dagatalinum í árinum (365)

LANDSVEGAKERVIÐ



Mynd 2: Aldur á asfaltinum

VEGJAÐARI

Um gróður er í skiftinum frá asfalti til vegjaðara, verður vatn ekki leitt nóg skjótt burtur frá koyribreytini, tá avfall er. Vatnið ger, at asfaltið syndrast og tað gongur út yvir ferðslutrygdina á vegunum.

Árligt viðlíkahald at beina burtur gróður fram við vegjaðaranum, reinsa veitir og tvørrennur, so vatnið verður leitt burtur, er ein fyrirtreyt fyri, at vegurin varðveitir berievnið. Eitt vát vegalíkam er veikt og tolir ikki tunga ferðslu av eitt nú bussum og lastbilum.



Mynd 3: Ringasta økið á einum teini á 250 m í Kollafirði. Seinastu 7-10 árin hevur einki skipað viðlíkahald verið av vegjaðaranum.

At reinsa gróður o.l. frá asfalti/vegøksl, halda veitir og tvørrennur opnar, so vatn setur frá og verður leitt burtur, eigur at verða gjørt á hvørjum ári sum ein føst mannagongd í sambandi við rakstur av vegakervinum. Hetta er ein bíligur háttur at leingja um livitíðina á asfaltinum.



Mynd 4: Dæmi í Saltnesi, har vatnið samlast í vegjaðaranum.



Mynd 5: Dæmi um avleiðingar, tá viðlíkahaldið fram við vegnum ikki er á einum næktandi stöði. Ein vátur vegabygnaður tolir ikki tunga ferðslu.

BILVERJA

Tey mest vanligu brekini, sum eru við bilverjum, eru rotnir ella kloyvdir pelar. Í nógvum førum stendur bilverjan eisini ov lágt orsakað av, at vegirnir eru hækkaðir hvørja ferð, vegurin er endurasfalteraður. Hesin trupulleiki minkar, um vegurin verður fresaður áðrenn asfaltering.

Hetta var ikki vanlig mannagongd fyri 20 árum síðani. Livitíðin fyri træbilverju er 15-30 ár, og fyri stábilverju er hon 50+ ár. Øll bilverja við stöðulýsing 4 og 5, sum sæst á mynd 7, er farin um livitíðina. Bilverjan í stöðulýsing 3 nærkast at vera ov gomul.

Ein trupulleiki er eisini, at tilfarið kann ryða undan bilverjuni, sum serliga er ein trupulleiki á teimum gomlu og einbreytaðu vegunum. Tí minkar haldførið á bilverjuni.

Mannagongdin at seta bilverju upp er broytt nógv tey seinnu árinum, og arbeiðt verður við at tryggja bilverjuendarnar, sum í nógvum førum ikki lúka dagsins krøv. Landsverk hevur í sambandi við stöðumetingina av bilverjum ikki tikið bilverjuendarnar við, men mett um haldføri á bilverjum sum heild.

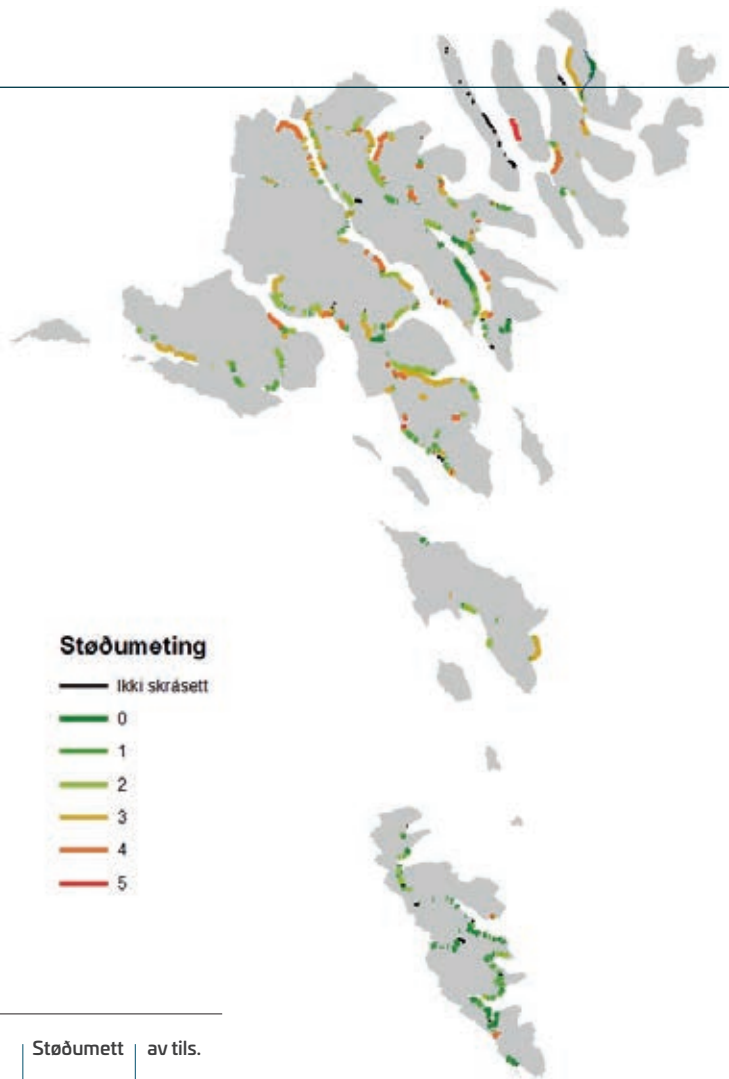
Miðað eigur at vera ímóti, at stálpelar verða settir upp allastaðni, tí gjøgnumgangandi er stöðan góð, har hesir hava verið brúktir. Stálpelar eru dýrari at keypa inn, men bíligari í viðlíkahaldi og hava longri livitíð. Tí er hetta ein góð framtíðar iløga.

192 km av 213 km av bilverjum eru skrásettar í 2018. Stöðumetingarnar verða gjørdar fyri samhangandi teinar, so ein eind kann vera úr nøkrum fáum metrum til fleiri kilometrar. Stöðumetingin er gjørd á líknandi hátt sum við brúgvunum. Besta metingin er 0, har eindin er sum nýggj, og ringasta metingin er 5, har eindin ikki fær tænt sínum endamáli longur. Stöðumeting 4 skal skiljast sum ein sera hættislig stöða. Ætlanin er at stöðumeta allar bilverjur fram við landsvegnum sum skjótast.

Sum sæst á mynd 6, hevur Landsverk gjørt kanningar av bilverjum kring alt landið. Enn mangla ávís øki, sum myrkagráu linjurnar vísa. Av skrásettu bilverjunum er mongdin av

LANDSVEGAKERVIÐ

støðumeting 5 umleið 3 km (3%) og støðumeting 4 umleið 17 km (19%). Í avísimum økjum er bilverjan í lutfalsliga góðum standi sum sæst í Suðuroynni, men tey 19%, sum er støðumeting 4, eru meira sjónlig í restini av landinum, hóast bilverjueindir í Suðuroynni eisini eru í hesum bólkinum. Miðað verður ímóti, at eingin bilverja endar í støðumeting 4, ella í minsta lagi verður bøtt beinanvegin. Yvirhøvur eigur eingin bilverja at hava støðumeting 5.



PROSENTTALIÐ Í STØÐUMETING 5 OG 4 EIGUR ALTÍÐ AT VERA 0.

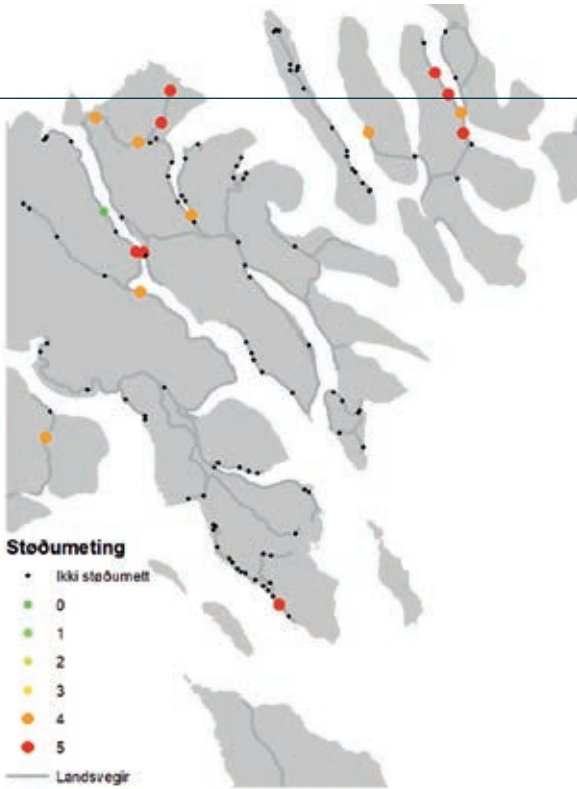
	0	1	2	3	4	5	Støðumett	av tils.
Longd (m)	30.228	34.576	45.310	48.604	29.842	3.562	192.122	213.554
Eindir (stk)	162	161	133	112	59	9	636	768
% av støðumett	15,73%	18,00%	23,58%	25,30%	15,53%	1,85%		

Mynd 7: Kortið vísir skráseting av bilverju.



Mynd 6: Dømir um illa farna bilverju.



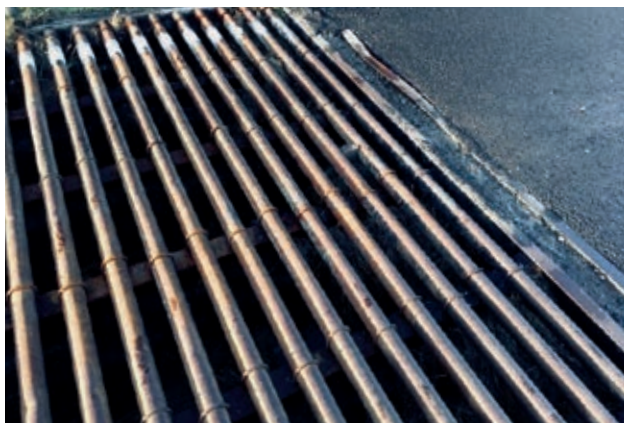


Mynd 8: Vegristir, ið eru undir skráseting.

Av teimum umleið 180 vegristunum, sum eru á landsvegum, eru 10 í sera vánaligum standi, har fleiri als ikki tæna endamálinum at halda seyði inni á sínum øki. Fleiri av vegristunum eru fyltar upp við sandi, soleiðis at tær ikki gera skaða á bilar.

Tá verður tráður við streymi lagdur um ristina, so hon framvegis heldur seyðinum burtur. Støðan er serliga ring í Norðureysturoy, sum sæst á mynd 8, men tær ringu vegristirnar finnast eisini aðrastaðni í landinum.

Tær vánaligastu vegristirnar eru tiknar við og skrásettar í hesari samferðsluætlanini, meðan ein stórus partur enn ikki er skrásettur. Í skrivandi løtu verða allar vegaeindirnar skrásettar og støðulýsingar gjørdar.



Mynd 9: Dæmi um illa farnar vegristir.

SKELTIR

SKELTINI KUNNU BÓLKAST Í TVEIR HØVUÐSBÓLKAR:

- » vegvísingarskeltir
- » ferðsluskeltir

Vegamerking hevur stóran týðning serliga í sambandi við ferðslutrygd. Fleiri sløg av skeltum eru, eitt nú ávaringarskelti, forboðsskelti, boðsskelti, vegvísarar og kunningarskelti.

Endurskinið á skeltum heldur í 10-15 ár, og hetta er avmarkandi fyri livitíðina á skeltunum. Við serligari útgerð ber til at mæta, um skeltini hava nøktandi afturskin av ljósi. Støðulýsing av skeltunum eigur at gerast, tí fleiri skelti standa uppi, ið fyri langari tíð síðani eru farin um ásettu livitíðina. Tí eru fleiri skelti, ið hava heldur veikt afturskin.

Fleiri slitin ferðsluskelti í tíðarskeiðinum 2009-2011 vóru skift út, og vit nærkast aftur tíðini, har tey skulu skiftast út av nýggjum. Arbeitt hevur verið við at skifta gulu vegvísingarskeltini seinastu árinum. Verandi skeltir kunnu vera upp til 40 ára gomul, og trongja til at verða skift út. Skeltini í Sandoynni eru liðugt dagførd umframt í Suðurstreymoy sunnan fyri Tórshavn. Umleið helvtin av dagførdum skeltunum í Suðuroy og Vágoy eru komin upp, og arbeiddið at dagføra skeltini í Norðuroyggi er nærum liðugt, tó undantikið í Kallsøy.

VEGURIN FRAM

Mælt verður til, at nýttar verða 20 mió. kr. til at halda verandi støði á asfaltinum og fyri at fáa eftirsleiðið aftur, eiga aðrar 10 mió. kr. at verða nýttar. Samanlagt er talan um 30 mió. kr., sum er 71 % av samlaðu núverandi játtanini til landsvegahaldið. Harafturat verður mælt til, at 10 mió. kr. verða nýttar til at fáa eftirsleiðið á síðuokjunum aftur. Nevntast kann, at hetta tilsamans er áleið sama upphædd, sum øll játtanin til landsvegahaldið er í dag.



Mynd 10: Dæmi um skelti.

BRÚGVAR

BRÚGVAR

Um sæð verður burtur frá stóru útbyggingini av føroyska samfelagnum, ið fer fram í dag, er størsta útbyggingin av føroyska samfelagnum framd í tíðarskeiðnum seksti- til nítiárinum, har eisini stórir partur av høvuðsvegakervinum var bygður.

Tað merkir, at størsti partur av undirstøðukervinum er vorðið slitið og ótíðarhóskandi, tí tað ikki er viðlíkahildið regluliga. Hetta sæst týðiliga aftur á brúgvunum, har bæði betong, armering¹, kantbjálkar og annað er illa farið, og flestu brúgvar treingja til ábøtur sum skjótast.

Í 2017 gjørði Landsbyggifelagið eina yvirskipaða eftirmeting av øllum 340 brúgvunum í landinum. Ætlanin er, at hetta skal verða eitt afturvendandi eftirlit, sum skal gerast fimta hvørt ár. Ymsar kanningar hava áður verið framdar av føroysku brúgvunum. Nýggjasta eftirmetingin av brúgvunum byggir á sama leist, sum Rambøll nýtti í eini útgreinaðari kanning, ið varð gjørd í 2007, og sum Landsbyggifelagið dagfórði í 2012. Kanningin frá 2007 vísti, at støðan á brúgvum kring landið

ikki var góð. Tískil er umráðandi, at slíkar heildarmetingar vera framdar javnan. Í sambandi við brúgvunar verður mælt til, at ein heildarmeting verður gjørd fimta hvørt ár.

Bygging av brúgvum krevur stórar almennar fløgur, og fyri brúkaran kunnu tær tykjast tryggar og væl hildnar, so leingi einki sjónligt brek sæst á teimum. Flestu brúgvar eru gamlar, bygdar í tíðarskeiðinum frá seksti- til nítiárinum. Brúgvunar hava frá stóru útbyggingini í sekstiárunum til dagin í dag fingið lítið og einki uppmerksemi, og tí síggjast í dag avleiðingarnar av hesum. Tó vísa kanningar, at fleiri av føroysku brúgvunum eru merktar av álvarsamari niðurbróting av ymsum slagi. Tilíkk brek kunnu elva til stórar útreiðslur fyri landið, tí umvælingararbeiðið er víðfevnt og tekur drúgva tíð, og ber í sær stóran ampa fyri ferðsluna. Á heysti 2018 róptu fakfólk á Landsverki varsko í Degi og Víku, har støðan hjá brúgvunum varð viðgjørd. Víst var á, at álvarsama støðan við vantandi viðlíkahaldi er ein beinleiðis avleiðing av manglandi fígging til viðlíkahald av brúgvum. Tíggju ár frammanundan, í 2008, var eisini eitt stórt tema í Degi og Víku um viðlíkahald av landsvegakervinum – herundir brúgvar – men heldur ikki tá raknaðu jáltandi myndugleikarnir við.

¹ Styrking av brúgvuni við stáli



Ymsar brúgvjar kunnu vera bygðar á ymsan hátt, men vanlig árin av manglandi viðlíkahaldi av brúgvunum er, sum nevnt oman fyri, sundurmolnað betong, sjónlig armering, illa farin brúgvapláta, brúgvín er sjunkað á miðjuni o.a. Ikki allir vandar eru sjónligir heldur, og tí verður mælt til, at fleiri og gjøllari kanningar vera gjørdar í framtíðini, har støðan undir yvirflatuni eisini verður kannað. Betong og stál verður niðurbrotið av føroyska veðurlagnum, og saltið í luftini hevur øðrvísi og møguliga størri ávirkan á tilfarið, enn í øðrum londum. Hetta eru teknisk og evnafrøðilig viðurskifti, men fleiri brúgvjar kunnu vera í enn verri standi enn seinasta kanning, sum er gjørd av sjónligum brekum á brúgvunum, vísir.

Tað liggur ein stór viðlíkahaldsuppgáva fyri framman, og arbeiðið at bøta um allar brúgvjarnar í landinum fer vantandi at taka fleiri ár. Tað er tó átrokandi neyðugt at tryggja brúgvjarnar, soleiðis, at tær ikki rapa við teimum álvarsomu fylgjum, ið tílíkar støður kunnu elva til. Tí mælir Landsverk til, at peningur verður jættaður til at lyfta støðið á brúgvunum upp sum skjótast, so Landsverk eisini kann gera skipaða dagføring av brúgvunum saman við øðrum neyðugum dagføringum.

Tað er somuleiðis neyðugt at seta pening av, soleiðis at javnt eftirlit kann fremjast kring landið, og kostnaðarmetingar og raðfestingar av viðlíkahaldinum kunnu gerast.

Mælt verður til, skjótast til ber at fara undir arbeiðið at umvæla brúgvjar.

BRÚGVAR



Mynd 11: 32 brúgvar í Føroyum hava hættisligu støðumetingina 4

STUTT LÝSING AV ÁVÍSUM BRÚGVUM

32 brúgvar við støðumeting 4 er ein týðiligur vøkstur í hesum bólk í mun til seinastu kanning í 2012, har 17 brúgvar finga hesa støðumeting. Eisini eru ábendingar um, at fleiri av brúgvunum, sum fyrr hava havt støðumeting 3, nærkast støðumeting 4. Hetta merkir, at komandi tíðina verða tað alsamt fleiri brúgvar, ið fara at fáa støðumeting 4, um ikki farið verður undir eina skipaða dagføring av teimum. Í løtuni eru tað umleið 220 brúgvar, ið hava støðumeting 3.

Fyri at lýsa tørvin á viðlíkahaldi nærri fyri brúgvar í støðumeting 4, eru nakrar valdar út og lýstar nærri. Tær útvaldu bera í dag nógva ferðslu og fara væntandi at bera enn meiri í framtíðini. Lýsing av brúnni út í Mykineshólm er vald, tí hon verður nýtt sera nógv um summarið. Síðani eru aðrar brúgvar lýstar, ið liggja tætt saman á Skálafjørðinum. Hesar brúgvar eru sera viðkvæmar, serliga tí at við einum komandi Gøturalstunli væntast ferðslan á hesum vegateini at hækka nógv. Brúgvinn á Saksunarvegnum er í ringum standi í mun til ferðafólkaferðsluna um summarið, serliga í bussum.

BRÚGVIN ÚT Í MYKINESHÓLM

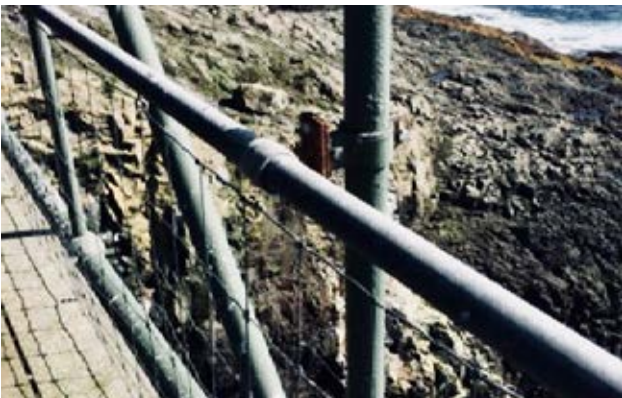
STØÐULÝSING: ÁVÍSAR STENGUR HAVA SERA NÓGVAN RUST OG RUSTPLETTIR, OG Í BERANDI YVIRBYGNINGINUM ERU MÁLINGIN VIÐ AT FORFARAST, TÍ HON ER FULL AV BLØÐRUM. Í FLEIRI STØÐUM ER MÁLINGIN FLUSNAÐ.



Gongdin yvir brúnni



Glíðilegur treingja til reinhald undir plátuni



Nógvur rustur er á loddröttu stongini her



Fleiri haldarar til hondlistan eru illa rustaðir

BRÚGV Á SKÁLAFJØRÐINUM - SKAÐAGIL

STØÐULÝSING: YVIRBYGNINGURIN ER ILLA FARIN Í STØÐUM, HAR NÓGV BETONG ER BROTNAD Í BÁÐUM SÍÐUM.



Yvir brúnni



Undir brúnni

BRÚGVAR

BRÚGV Á SKÁLAFJØRÐINUM – Í ÁNUNUM

STØÐULÝSING: TANN UPPRUNALIGI PARTURIN EYSTAN FYRI YVIRBYGNINGIN ER Í RINGUM STANDI, OG ER TÝÐILIGA MERKT AV NIÐURBROTNUM BETONGI VIÐ SJÓNLIKARI OG ILLA RUSTADARI ARMERING. HARAFTURAT HEVUR EYSTURSÍÐAN ONGA BILVERJU.



Betong flusnað av armeringini.



Yvir brúnni



Betongið er sera illa farið.



Sjónlig armering



Undir brúnni



Yfir brúnni



Sundurmolnað betong



Undir brúnni

BRÚGV Á SAKSUNARVEGNUM – STÓRÁ/HELJARDALSÁ

STØÐULÝSING: YVIRBYGNINGURIN ER Í RINGUM STANDI, HAR NÓGV BETONG ER FLUSNAÐ FRÁ LONGDAR- OG KANTBJÁLKUNUM. BILVERJA MANGLAR Í BÁÐUM SÍÐUM. HVÍTAR ÚRSKILJINGAR UNDIR BRÚGVAPLÁTUNI. BRÚGVABJÁLKARNIR ERU Í SERA RINGUM STANDI.

»



Kantbjálfar

BRÚGVAR

BRÚGV Í KLAKS VíK - UM GRAVARÁ

STØÐULÝSING: UPPRUNALIGI PARTURIN AV YVIRBYGNING-UM ER Í VÁNALIGUM STANÐI HAR NØGDIN AV SUNDUR-MOLNAÐUM BETONGI ER STÓR. SJÓNLIK ARMERING SÆST Á BRÚGVAPLÁTUNI OG Á LONGDARBJÁLKUM.

HARAFTURAT MANGLAR BILVERJA Í BÁÐUM SÍÐUM.

»



Yvir brúnni



Undir brúnni



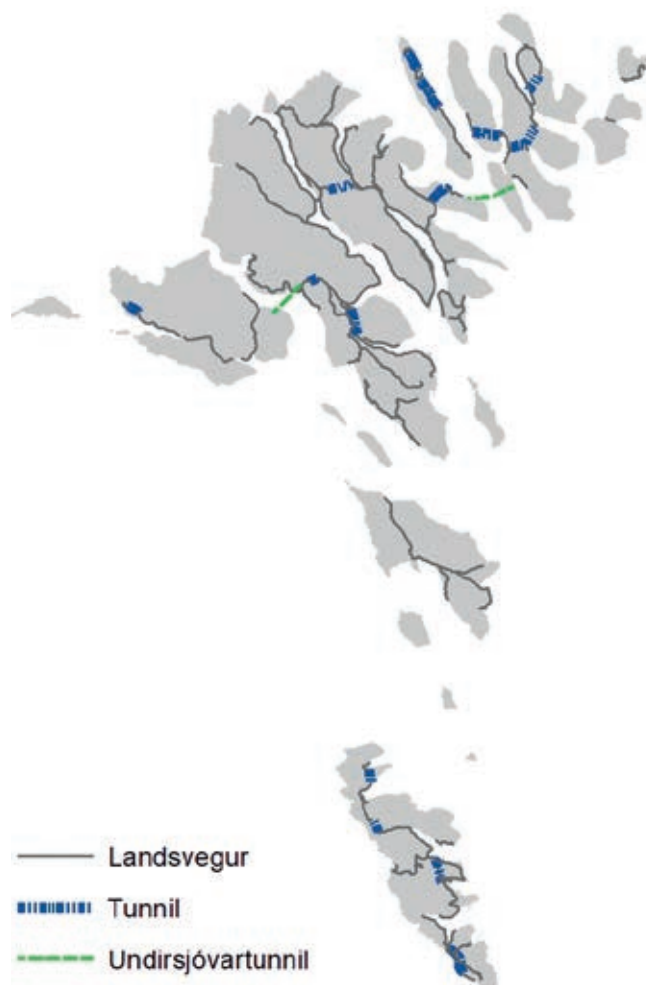
Sjónlig armering og illa farið betong

TUNLAR

Vantandi viðlíkahald yvir eitt longri tíðarskeið hefur sett týðilig spor í slitnu tunlunum í Føroyum. Undantikið ábøtur, ið eru gjørdar í ávísum tunlum, er støðan helst enn verri í dag, grundað á, at long tíð er gingin. Manglandi játtan til viðlíkahald ber í sær, at Landsverk við rímligari vissu kann siga, at teir tunlar, ið enn ikki eru dagførdir, eru í sera ringum standi. Í tunlunum eru ávísar skipanir, ið kunnu væntast at ganga fyri um stutta tíð. Hetta er tí, at tað tekur drúgvu tíð at fremja tað alsamt vaksandi rakstrar- og viðlíkahaldsarbeiðið, umframt at fleiri lutir/tól í eldri tunnilsútgerð eru farin úr framleiðslu og fáast ikki uttan serbíleggingar, sum er ein dýr loysn.

Í Føroyum eru samanlagt 19 tunlar. Tunlarnir eru sonevndir "low-cost" tunlar, sum vit eisini kenna frá Noregi og Íslandi. Teir eru munandi bíligari at byggja, enn háferðslutunlar í øðrum londum, ið ofta eru klæddir við betongi og flisum innan. "Low-cost" merkir ikki, at tað er minni trygd. Ein háferðslutunnill krevur eitt javnt viðlíkahald og støðugt reingerðarhald. Í slíkum tunlum er meira gagnligt at gera eitt nú flisaveggir, soleiðis at reingerðarhaldið gongur skjótt og ómakaleyst fyri seg. Eisini innan ljósútbúnað, ventilatióin og støði á trygdarútgerð vera undantøk gjørd, tá "low-cost"-tunlar verða byggdir, tí útgerðin nýtist ikki at vera eins umfangandi sum til háferðslutunlar.

Seinastu árin hefur játtanin til umvæling av brúgvum og tunlum verið 3-4 mió. kr., og hefur hon nærum øll árin verið brúkt til eftirsleip í tunlum. Í sambandi við figgjarlógina fyri 2018 varð sagt, at játtanin til dagføringar av brúgvum og tunlum átti at verið munandi hægri, og í figgjarlógini fyri 2019 er henda játtanin hækkað úr 3 mió. kr. til 5,5 mió. kr.



Mynd 12: Tunlar í Føroyum.

TUNLAR



Landsverk hevur í fleiri førum víst á, at ein avmarkað játtan til viðlíkahald av vegakervinum yvir eitt longri tíðarskeið førir til eitt stórt eftirsleip. Higartil hevur játtanin til rakstur og viðlíkahald bert rokkið til, at gjørdar eru yvirskipaðar støðumetingar í tunlum og minni viðlíkahald av teimum. Játtanin røkkur tó ikki til høvuðsumvælingar av tunlunum. Í verandi løtu verður játtanin til brúgvag og tunlar í høvuðsheitum nýtt til fjallatrygging/skróting í tunlum, har leyst grót verður tryggjað við uppseting av boltum og betongi, men játtanin røkkur vanligi ikki til annað enn til smávegis ábøtur. Um steðgað verður við at viðlíkahalda tunlar, gongur tað út yvir trygdina. Landsverk metir, at vantandi viðlíkahald við vissu fer at føra til, at ymsar trygdarskipanir innan stutta tíð ikki fara at virka longur, tí í longri tíð hava so nógvir lutir ikki verið skiftir út, tá tørvur hevur verið á tí. Í tunlum eigur øll trygdarútgerð altíð at virka og verða dagførd eftir tørvi.

Tunnilstoymið hjá Landsverki arbeiðir/skrótar í 1-3 tunlum um árið. Arbeið verður samsvarandi játtanini, sum hevur verið 3-4 mió. kr. tey seinastu árin. Grundað á lágu játtanina, fer tað at taka nógv ár at koma runt. Higartil hevur tunnilstoymið arbeiðt í somu tunlum í 3-5 ár, tí tørvurin at gera ábøtur, hevur verið ovurhonds stórus í hesum tunlum.

Mælt verður til, at játtan verður latin til umvæling av tunlum á 10 mió. kr. árliga, til komið er undir land. Tá tekur tað 15 ár at koma runt allar 32,6 km.

Samlaða eftirsleipið í tunlunum er 150 mió. kr. Verandi játtan, sum er eyðmerkt til dagføringar í tunlunum, nøktar ikki tørvinn á viðlíkahaldi, og harvið versnar eftirsleipið í tunlunum ár undan ári.

STØÐUMETINGAR

Yvirlitið á næstu síðu yvir tunlarnar hjá Landsverki vísir heildarsýn, ið eru framd í 2007-2008. Kanningin lýsir stutt, hvussu táverandi støðan á teimum ymsu tunlunum var. Eftir hetta er eingin líknandi kanning ella heildarmeting sett í verk, tó at ávísir tunlar leysliga eru kannaðir hvør sær síðani.

Kanningin fevnir um allar tunlarnar í Føroyum, undantikið undirsjóvartunlarnar og Viðareiðstunnilin, sum er nýggjur.

Talan er um 32,6 km av tunlum. Heildarstøðan í 2019 er tí lutfalsliga ókend, og kanningin frá 2007 verður brúkt sum ein eftirkanningarlisti.

Nýggj heildarmeting og støðulýsing eigur at verða gjørd, tí støðan kann vera enn verri í tunlum, har lítið ella einki er gjørt síðani kanningina frá 2007. Við eini nýggjari kanning, har allar ábøtur vera skrásettar, ber til javnan at dagføra yvirlitið og alla tíðina hava eitt yvirlit, ið samsvarar við veruleikan. Mælt verður til, at heildarkanningar fyri tunlar verða gjørdar 7. hvørt ár. Tað verður mett, at ein slík kanning kostar uml. 300.000 kr. Somuleiðis eigur tunnilin at skrótast og tryggjast um neyðugt 7. hvørt ár.

Tunlar, sum eru merktir við bláum í talvuni, hava fingið ábøtur í tíðarskeiðnum frá kanningini í 2007. Her hevur Landsverk framt ymsar ábøtur, sum eitt nú skróting, bolting ella við sproyti-betongi. Tunlarnir í talvuni eru settir upp landafrøðiliga, norðuri frá og suðureftir.

Bara 240 m út av 2.120 m vóru kannaðir av Hvannasundstunlinum, og 160 m út av 1.500 m vóru kannaðir av Sandvíkar-tunlinum. Tískil er støðan fyri hesar tunlar ókend í dag, og teir

standa í eini serstöðu. Tunlarnir eiga at verða raðfestir fremst í sambandi við arbeiði, ið verður gjørt í tunlum. Tað er ikki nøktandi, at støðan á nøkrum tunli als ikki er skrásett.

STØÐUMETINGARNAR ERU FRÁ 0-3 OG MERKJA Í HØVUÐSHEITUM FYLGJANDI:

- 0** Einkí arbeiði neyðugt næstu 10 áriní
- 1** Arbeiði neyðugt at gera innan 10 ár
- 2** Arbeiði neyðugt at gera innan 3 ár
- 3** Arbeiði neyðugt at gera beinanvegin

SEINAST KANNING GJØRD

(Ár)	Navn	Longd	(m) 0	1	2	3	Samlað
	Víðareiðistunnilin	1940 m					0
2008	Hvannasundstunnilin	2120 m	20	80	100	40	240 m
2008	Árnafjarðartunnilin	1680 m	600	840	160	80	1680 m
2007	Kunoyartunnilin	3040 m					0
2007	Villingardalstunnilin	1200 m	0	0	0	1160	1160 m
2007	Ritudalstunnilin	680 m					0
2007	Mikladalstunnilin	1100 m	0	0	960	140	1100 m
2007	Teymur í Djúpagili	220 m					0
2007	Trøllanestunnilin	2260 m					0
2008	Leirvíkstunnilin	2240 m	0	780	1060	400	2240 m
2015	Norðskálatunnilin	2520 m	1820	200	340	160	2520 m
2007	Gásadalstunnilin	1460 m					0
2013	Kollfjarðartunnilin	2820 m	1720	0	760	340	2820 m
2007	Leynatunnilin	760 m	720	0	0	0	720 m
2007	Sandvíkartunnilin	1500 m	0	0	0	160	160 m
2007	Hvalbiartunnilin	1460 m					0
2008	Hovstunnilin	2440 m	0	0	1800	640	2440 m
2013	Sumbiartunnilin	3240 m	2160	600	280		3040 m
	Samlað tunnilslongd (m)	32680	7040	2500	5460	3120	18120
			22%	8%	17%	10%	55%

■ Tunlar, sum eru merktir við bláum í talvuni, hava fingið ábøtur í tíðarskeiðnum frá kannningini í 2007. Her hevur Landsverk framt ymsar ábøtur, sum eitt nú skróting, bolting ella við sprottibetong

TUNLAR



Mynd 13: Venjing í Norðskálatunlinum.

TILBÚGVING Í TUNLUNUM

Tunlar eru ein sera viðkvæmur partur av landsvegakerkinum. Ferðsluóhapp í tunlum kunnu eisini fáa álvarsligari avleiðingar enn aðrastaðni á vegakerkinum. Eitt nú tí fólk kunnu verða forðaði í at sleppa út úr tunlinum, um grót ryður niður, ella um eldur kemur í akfør inni í tunlunum.

Tunlar eiga altíð at vera fult tryggjaðir og eru trú høvuðstrygðar- atlit, ið altíð skulu fylgjast:

1. AT BYGGJA OG INNRÆTTA NÝGGJAR TUNLAR RÆTT ELLA DAGFØRA VERANDI TUNLAR VIÐ NEYÐUGARI TRYGDARÚTGERÐ

Her er talan um, at tunlar skulu hava rættan bygnað og rætta trygðarútgerð. Hetta verður fastlagt út frá m.a. teimum leiðreglum, ið eru gjørdar til tunlar í Noregi av norska vegaverkinum.

2. AT GERA TILBÚGVINGARÆTLANIR

At gera tilbúgvingarætlanir er ein annar tjúðandi partur av samlaðu trygdini í tunlum. Endmálið við einari tilbúgvingarætlan er at áseta best møguliga mannagongd, um eitt óhapp skuldi hent í tunlinum ella við tunnilmunnarnar. Landsverk hevur ábyrgdina av at hava eina dagfórda tilbúgvingarætlan og somuleiðis ábyrgdina av, at felags venjing er við jøvnum millumbilum.

3. AT UPPLÝSA OG KUNNA TEY FERÐANDI

Tað triðja, ið eisini er sera tjúðningarmikið at gera í sambandi við tunnistrygd, er at upplýsa og kunna tey ferðandi um rættan atburð, tá koyrt verður í tunlum og serliga í sambandi við tunnilsóhapp. Kanningar av tunnilsvanlukkum hava víst, at rættur atburður er eitt tað mest umráðandi í sambandi við trygdina. Tí hevur Landsverk í fleiri ár arbeitt við hesi upplýsing til tey ferðandi. Bæði við at gera faldarar og stuttfilmar, sum millum annað hava verið vístir í Gevið Gætur í sjónvarpinum.

TØKNI OG STREYMRUR

Arbeiðið við útskifting av el-útgerð í tunlum er í fleiri ár niður- raðfest við tí úrsliti, at verandi tøkni nú er heilt dragnað afturút. Í 2011 vóru sett í verk víðfevnandi sparitiltøk, har ljósstyrkin í tunlunum varð minkað, og slíkar sparingar eru enn galdandi.

Mett verður, at um normurin fyri ljósføri skal haldast í tunlum, ið eru dagfórdir, fer streymnýtslan at tvíaldast. Royndir í Noregi vísa, at kostnaðurin av at reka og viðlíkahalda tunlar og tilhoyr- andi útgerð áhaldandi veksur, so hvørt sum krøvini til trygd og útbúnað vaksa.

Sambært tilmæli frá veitarunum av útgerðini, eiga t.d. gass og vindfólarar at verða skiftir út uml. 3-5 hvørt ár.

Í tunlunum ganga tað vanliga upp móti 10 árum, áðrenn skift verður út.

Eitt dømi um álvarsomu støðuna í tunlunum er battarískipanin í tunlunum, ið skal tryggja, at trygdarskipanin koyrir eina tíð upp á neyðstreyms. Skipanin hevur vanliga verið royndarkoyrd eina ferð um árið, har streymurin til battaríini verður kvettur. Tað verður ikki gjørt longur, tí víska er ikki fyri, at battarískipanin fæst at koyra aftur. Hetta kemst av, at livitíðin á battarískipaninum er um at vera av í øllum tunlunum.

Í sambandi við at LED ljós eru við at vinna fram, eru verandi ljósskipanir ótíðarhóskandi. Tað er tí sera torført at viðlíkahalda ljósini, eitt nú í Kollfjarðartunlinum, tí eykalutirnir eru gamlir og verða ikki framleiddir longur. Higartil er hetta loyst við at taka burtur av tí ljósútgerðini, sum er sløkt í Gásadalstunlinum, men hetta er ikki ein haldbar langtíðarloysn. Um avgerð verður tikin um at dagføra einstakar tunlar sum Kollfjarðartunnilin, eigur játtanin til landsvegahaldið at økjast samsvarandi.

Um árliga játtanin ikki samsvarar við neyðugu iløgurnar til raks- tur og viðlíkahald, fer niðurlaðingin av tunnilsútgerðini at halda fram. Vánaliga støðan í Kollfjarðartunlinum er ikki eindømi, men galdandi fyri allar tunlar. Jú størri minking í viðlíkahaldinum, jú skjótari fer niðurlaggingin fram av tunlinum, og tess størri gerst eftirsleipið.

Mælt verður til, at játtaðar verða 30 mió. kr. til tøkniliga útgerð í tunlunum í einum tíðarskeiði á 2-3 ár, soleiðis at neyðugar umvælingar kunnu gerast.

LANDSHAVNIR OG TYRLUPALLAR

HAVNIR OG FERJULEGUR

Játtanin til havnir er ætlað til at halda ferjulegurnar/landshavnirnar, sum landið eigur, á Gomlurætt, á Krambatanga, og á Syðradali (Kalsoy) og ferjulemmarnar á tveimum kommunalium ferjulegum (í Skopun og Klaksvík).

Fram til fimmti-árin vórðu havnirnar bygdar til ferða- og farmaflutnings. Í dag eru tað fleiri av hesum havnum, ið eru fult útbygdar til eisini at taka ímóti enn størri ferðamanna- og farmaflutningsskipum, sum kunnu vera meira enn 100 metrar long og stinga sjev metrar.

LANDSVERK REKUR LANDSHAVNIRNAR Á:

- » Krambatanga
- » á Gomlurætt
- » á Syðradali
- » og ferjulegur, sum landið eigur í kommunalu havnunum, í Skopun og í Klaksvík.

Kommunurnar eiga og reka allar hinar havnirnar í landinum.



Mynd 14: Gamlarætt

Arbeiðið at reka havnirnar fevnir um regluligt eftirlit og viðlíka-hald av eitt nú hydrauliskipanum, rampum, fendarum, streymi o.ø. Árligt eftirlit er, og annars verða ábøtur framdar eftir tørvi. Ávísar ábøtur vera gjørdar av undirveitarum, og aðrar uppgávur taka arbeiðsfólk hjá Landsverki sær av. Tað kann vera alt frá trupulleikum við rampum til útskiifting av gummi í fendarum.

Asfaltið í havnunum er í høvuðsheitum í góðum standi.

Vanligi raksturin av havnum fevnir um fastar útreiðslur til umsiting, streym og regluligt eftirlit við ljósstýringum, sum skulu virka optimalt.

Árliga játtanin til havnir er 5 mió. kr. Nevnast kann, at seinastu árinu eru allar hydraulisku skipanirnar á ferjulegunum skiftar.

Eisini eru stórar íløgur gjørdar á Krambatanga, har eitt nú tann eini bryggjukanturin er longdur, og fendarar settir upp fram við kantinum. Umframt at ein eyka fendarari er settur upp á høvuðs-atløgusíðuni.

Arbeiðið at gera eina støðulýsing av øllum landshavnunum er farið í gongd. Ætlanin er at nýta sama leist sum í kanningum av brúgvum, har støðumeting er millum 0 til 5. Á henda hátt fæst eitt skipað yvirliit yvir, hvussu støðan á havnunum er, og tað fer at gera tað lættari at skipa arbeiðið at reka havnirnar.

TYRLUPALLAR

Síðani 1981 hefur Landsverk gjørt flest allar tyrlupallar í landinum og havt raksturinn um hendi. Samanlagt 11 tyrlupallar eru, og av teimum rekur Landsverk 10. Landssjúkrahúsið hefur ábyrgdina av tyrlupallinum har. Landsverk hefur umsjónarfólk úti um landið, sum eru knýtt at hvørjum tyrlupalli sær. Umframt uppgávur fyri Landsverk, taka hesi fólk sær av avgreiðsluni av ferðaseðlum, farmi og líknandi fyri Atlantic Airways, sum røkir sjálva tyrluflúgvina.



Mynd 2: Tyrlupallur á Stóru Dímun

Við tí endamáli at varðveita bústaðar- og vinnuøkini á útoyggjunum, er regluligur tyrluflutningur alt árið til tær oyggjar, har torført kann vera at leggja at við skipi ella báti. Reglulig rutuflúgving er 3 dagar um vikuna - tó 4 dagar um summarið. Tyrlurnar flyta eisini neyðugan farm til og úr útoyggjunum, eins og tær kunnu veita skjóta hjálp í sambandi við sjúku ella vanlukku.

Tyrla er eisini sera hent í sambandi við flutning av rørslutarnaðum. Tyrluleiðirnar kunnu brúkast av øllum, men tey fastbúgvandi á oyggjunum hava framhjárætt til plássini.

ENDAMÁLID VIÐ TYRLUFLUTNINGS-TÆNASTUNI ER:

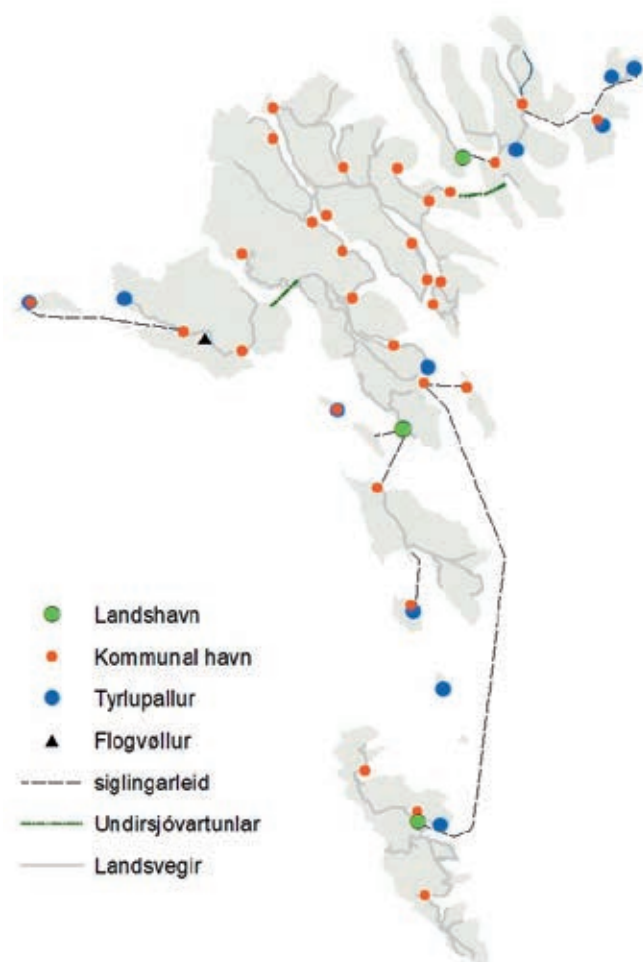
- » Flyta ferðafólk og farm til og úr útoyggjum
- » Flutningur ísv. tilbúgving
- » Sjúkraflutningur annars
- » Frálandavinna
- » Onnur tilbúgving, t.d. í smb. við olju-basing

HENTLEIKAR Á TYRLUPALLUNUM TIL AT RØKJA HESAR UPPGÁVUR:

- » Fráfaringarhøli
- » Veðrið / veðurstøðir
- » Útvarp, telduútgørð o.a.
- » Hald
- » Egintilbúgving fyri pallin
- » Tangaanlegg
- » Umsjónarfólk

Játtanin til flogferðsluna verður nýtt til at reka tyrlupallarnar kring oyggjarnar. Arbeiðið at gera eina heildarkanning ella støðulýsing, júst sum við havnunum, av øllum tyrlupallunum, er byrjað. Ætlanin er at nýta sama leist sum í kanningum av brúgvum, har støðumeting er millum 0 og 5. Á henda hátt fæst eitt skipað yvirlit yvir, hvussu støðan á tyrlupallunum er, og soleiðis verður tað lættari at skipa arbeiðið frameftir.

VETRARHALD Á LANDSVEGUNUM



Mynd 14: Flutningskervið

FLOGVØLLURIN

Flogferðslan er eisini ein partur av samferðsluni. P/F Vága Floghavn stendur fyri rakstrinum av Vága Floghavn og virkar fyri, at tað skal vera trygt at ferðast um flogvøllin. Í desember 2011 varð flogbreytin longd úr 1.250 til 1.799 metrar. Longda flogbreytin merkir, at flogvøllurin nú kann taka ímóti nógv størri flogførum enn áður.

Landsverk gjørdi kanningar av, hvar altjóða flogvøllur kundi staðsetast, umframt at stovnurin eisini gjørdi kanningar um møguligar staðsetingar til smærri flogvallir kring landið. Ætlanirnar um teir smærri flogvallirnar vóru sleptar, tí tyrluflúgvingin var vald at vera besta loysnin. Leikluturin hjá Landsverki var teknisk ráðgeving.

VETRARHALD Á LANDSVEGUNUM

EIN KJARNUUPPGÁVA HJÁ LANDSVERKI ER AT SYRGJA FYRI, AT FERÐSLAN UM VETURIN VERÐUR TRYGG FYRI ØLL FERÐANDI Á LANDSVEGUNUM.

Vetrartænastan hjá Landsverki er gerandisdagar frá kl. 05-21, og kl. 06-21 í vikuskiftum og halgidagar.

ENDAMÁLID VIÐ VETRARHALDINUM ER AT HAVA EITT TRYGT OG ÁLÍTANDI FLUTNINGSKERVI.

Vinnan mennist, og fleiri akfør verða skrásett á hvørjum ári. Harafturat hevur vinnan og almenningurin í alsamt størri mun tørv á, at vegakervið er farbart alt samdøgrið. Eitt nú í sambandi



við at fólk arbeiða uttan fyri vanliga arbeiðstið og í sambandi við vinnuflutning, ið fer fram alt samdøgrið.

Sum dømi kann nevast, at ein hósdag við nógvum kava og hálfku í apríl mánaði 2018 koyrdu heili 737 persónbilar og 20 størri akfør á Sundi millum kl. 21 um kvøldið og kl. 5 um morgunin. Hetta er uttan fyri tíðina at grivið ella saltað verður. Tað er umleið 8 % av samlaðu ferðsluni tað samdøgrið.

Til samanberingar kann nevast økið við Norðskálatunnilin, har tað sama dag koyrdu 362 persónbilar og 24 størri akfør í tíðarskeiðnum kl. 21 um kvøldið til kl. 5 um morgunin. Tað er umleið 7 % av samlaðu ferðsluni tað samdøgrið.

Landsverk metir, at tvey neyðug stig mugu takast í sambandi við øktu ferðsluna.

Fyrri stigið er at rudda og salta vegirnar eftir verandi ætlan. Størsta avbjóðingin í vetrarhaldinum er verandi maskinpark..

Í næsta stigi verður arbeitt fyri at tæna flutningstørvinum hjá vaksandi ferðsluni. Tá verður miðað ímóti at halda høvuðsvegirnar farbarar alt samdøgrið. Fyri at røkka hesum máli, er tørvur á duplutmanning á hesum vegum og størri maskinpark.

VETRARHALD Á LANDSVEGUNUM

AVBJÓÐINGAR

Við verandi stöði á vetrarhaldinum sæst, at útreiðslurnar fyri ein miðal vetur eru um 10 mió. kr. árliga. Tó kunnu sveiggj vera millum vetrarnar.

Seinastu fimm árinu eru útreiðslurnar av at halda maskinparkina hjá Landsverki viðlíka stöðugt hækkaðar. Hetta kemst m.a. av væntandi endurnýggjan av maskinunum.

Vísandi til vaksandi ferðsluna á vegakervinum, og at vinnan setir hægri krøv til flutning uttan fyri tey tíðarskeið, har grivið ella saltað verður, er neyðugt at endurskoða vetrarhaldið. Tá landið verður bundið meira saman við Eysturoyartunlinum, setir tað samstundis størri krøv til vetrarhaldið, tí ferðslan fer at vaxa enn meira. Við verandi maskinum og amboðum verður tað torført at ganga hesum avbjóðingum á mæti. Landsverk hevur longu nú avbjóðingar við at varðveita stöðið á verandi vetrarhaldi.

Við somu játtan sum undanfarin ár gerst maskinparkin stöðugt eldri og av somu orsök í verri standi. Fylgjurnar av hesum eru millum annað, at tænanastan til borgaran gerst alsamt verri og óstøðugari.



Í sambandi við ferðaætlanina hjá Smyrli og vetrarhaldið í Suðuroynni, eru ymsar avbjóðingar. Við verandi ferðaætlan eru tað fýra kvøld um vikuna, har Smyril ikki er á Krambatanga fyrr enn kl. 23.30. Tað merkir, at ferðslan frá Smyrli koyrir til á midnátt. Hetta er trýggir tímar eftir, at seinasti bilur ella maskina hjá Landsverki hevur verið á vegnum, og tað kann ávísar tíðir vera ein stórus trupulleiki. Við verandi manning í vetrarhaldinum ber ikki til at arbeiða fleiri tímar. Líknandi avbjóðingar eru eisini um morgunin. Tílikar avbjóðingar kunnu eisini væntast í sambandi við Teistan og Sam, tí ferðaætlanin hjá hesum báðum ferjum er uttan fyri vaktartíðarskeiðið hjá vetrarhaldinum.

TØKNI

Landsverk hevur kring landið samanlagt 27 veðurstøðir, sum veita upplýsingar um millum annað hita, vind, ætt og hvirlur hvørt 10. minutt alt samdøgrið. Áðrenn veðurstøðirnar sjálv-virkandi boðaðu frá veðurlíkindum, fóru fólk í vetrarhaldinum sjálvi út at kanna veðurlíkindini upp til tvær ella trýggjar ferðir um dagin, alt eftir hvussu vánaligt veðrið var.

Nú hava fleiri veðurstøðir eisini vevmyndatól, soleiðis at til ber

at síggja stöðuna á vegnum á heimasíðuni ella umvegis appina hjá Landsverki, ið eisini hevur fleiri aðrar tænar. Landsverk hevur eina app, ið veitir upplýsingar um veðrið og koyrilíkindi á landsvegnum, umframt at tað kann hoyrast í útvarpinum og síggjast á heimasíðuni. Arbeitt verður við at menna eina tæna, sum skal upplýsa fólki, hvar maskinurnar eru, ið grava og salta, og um teirra farleið er tøk at koyra eftir.

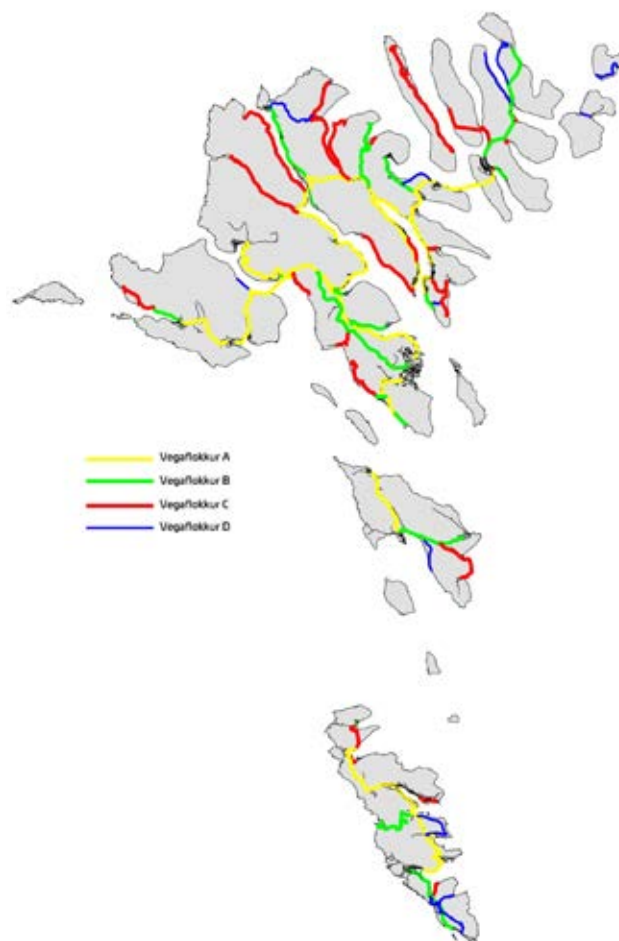
SALTING

Tá veðurstøðirnar boða frá hákúlíkindum, verða teir vegirnir saltaðir fyrst, har mest ferðsla er. Játan og útgerð er ikki til at rudda kava og salta allar landsvegir 24 tímar um samdøgrið. Landsverk hevur tí bólkað landsvegirnar í fjóra ymiskar vegaflokkar: A, B, C og D.

A og B vegir eru teir við mestu ferðsluni. Undir vanligum umstøðum eru allir vegir í flokki A farbarir frá klokkan 6 á morgni, tó leygardagar frá klokkan 7 og sunnudagar frá klokkan 8.

C eru vegir við minni ferðslu, og D eru vegir við næstan ongari ferðslu. Málið fyri C vegir er, at tað skal bera til at ferðast við lagaligheit eftir hesum vegum. D vegirnir verða bara ruddaðir eftir áheitan í vanligari arbeiðstíð, eftir at A, B og C vegirnir eru ruddaðir.

Útgangsstøðið fyri, hvat verður saltað, er, at í høvuðsheitum verður saltað í brekkum og vegasneiðingum, men økta ferðslan setir eisini størri krøv til saltingina, so afturat hesum verður mest sum alt høvuðsvegakervið saltað.



Mynd 1: Raðfesting av, hvørjir landsvegir skulu ruddast fyrst.

VETRARHALD Á LANDSVEGUNUM

MASKINPARKIN

Maskinurnar, ið rudda kava, eru gamlar. Miðalaldurin er høgur, og hetta hevur við sær stórar avbjóðingar í vetrarhaldinum og í at veita tænastruna, sum fólk væntað.

HÁLKA

Tey seinastu árin er meiri peningur settur av til at endurskapa maskinparkina. Nýggjar maskinur eru keyptar, og hetta merkist væl í vetrarhaldinum. Enn er tó ikki komið á mál við hesum.

Tríggir gummihjólslessarir vóru keyptir í 2016 og tríggir smærri lastbilar í 2017. Um hugt verður eftir salting og kavagrevstri fyri seg, er ein stórus trupulleiki við saltingini, at 4 av 7 stóru lastbilunum, sum koyra á høvudsrutunum, eru umleið 15 ára gamlir. Aldurin merkist á teimum. Longu nú kemur tað javnan fyri, at hesir lastbilar standa, og minni saltbilar mugu taka yvir frá øðrum rutum. Hetta elvir til verri tænastru á báðum rutunum.



KAVI

Fyri kavagrevstur er støðan enn verri. Somu maskinur, sum eru ein trupulleiki í saltingini, ganga aftur í kavagrevstrinum, tí tær kunnu grava og salta samstundis. Tað er tíværri sannlíkindi fyri, at vegirnir ikki kunnu haldast farbarir,

næstu ferð stórkavi verður, grundað á at maskinurnar ganga fyri. Seinastu fimm árinu eru útreiðslurnar av at halda maskinparkina hjá Deildini fyri Infrakervi við líka hækkaðar stöðugt, tí eldri og slitnu maskinurnar krevja meira viðlíkahald.

MASKINUR TIL KAVAGREVSTUR

Gummihjóslessarir	13	miðal 9,4 ár	maks 15 ár
Hjóltraktorar	6	miðal 16 ár	maks 17 ár
Blásarar	1	miðal 31 ár	maks 31 ár
Veghøvlar	5	miðal 31,2 ár	maks 42 ár

VEGURIN FRAM

Sum nevnt, hava útreiðslurnar til vetrarhaldið verið 10 mió. kr. árliga tey seinastu árinu. Hetta er 5 mió. kr. ov lítið í mun til veruliga tørvín. Tað vil siga, at verða 15 mió. kr. settar av til vetrarhaldið, er møguligt at tryggja eitt meira álitandi vetrarhald í mun til verandi. Fyri at halda høvuðsvegirnar farandi eftir alt samdøgrið, er neyðugt, at 20-25 mió. kr. verða settar av til vetrarhaldið. Hesir kostnaðir eru tó treytaðir av, at eftirsleipið av maskinunum, sum í verandi løtu er 20-30 mió. kr., verður vunnið innaftur.

04

FØROYAR SUM
FERÐAFÓLKALAND

FERÐAVINNA OG SAMFERÐSLA

FERÐAVINNA OG SAMFERÐSLA

Eitt væl virkandi og vælhildið undirstøðukervi og skip, ið lúka neyðugar treytir fyri ferðafólkaflutning, eru ein týðandi partur av grundarlægnum undir eini blómandi ferðavinnu. Eins og aðrir stovnar og virkir, ynskja Landsverk og Strandferðslan at veita tænastr á høgum støði, ið kunnu nøkta tann tørv, ið brúkarin eftirspyr. Við vaksandi ferðavinnuni verður tað alsamt meiri neyðugt at taka atlit at føroysku samferðsluni, sum í verandi løtu ikki í nóg stóran mun verður viðlíkahildin ella dagførd.

Nýggjastu ferðsluteljingarnar hjá Landsverki staðfesta eina munandi hækking í talinum av akførum, sum nú koyra á føroysku vegunum, og er vaksandi talið av ferðafólkum ein orsök til hetta. Serliga í summarhálvuni. Landsverk hevur seinastu árin arbeitt miðvíst við at fyrireika og útbyggja undirstøðukervið við eitt nú sóljuleiðum og dvalarvikum. Hetta fyri betri at nøkta tørvin í sambandi við vaksandi ferðavinnuna. Visit Faroe Islands hevur sum mál, at ferðavinnan skal umseta fyri eina milliard krónur í 2020. Væl gongst at skapa vøxtur, men avbjóðingar fylgja við vøkstrinum. Smæstu bygdírnar eru ikki færar fyri at taka ímóti ov mongum ferðafólkum.

Ferðavinnan skal gerast nýggj grundleggjandi vinna í landsbúskapinum, og hon skal mennast á burðardyggan hátt – við

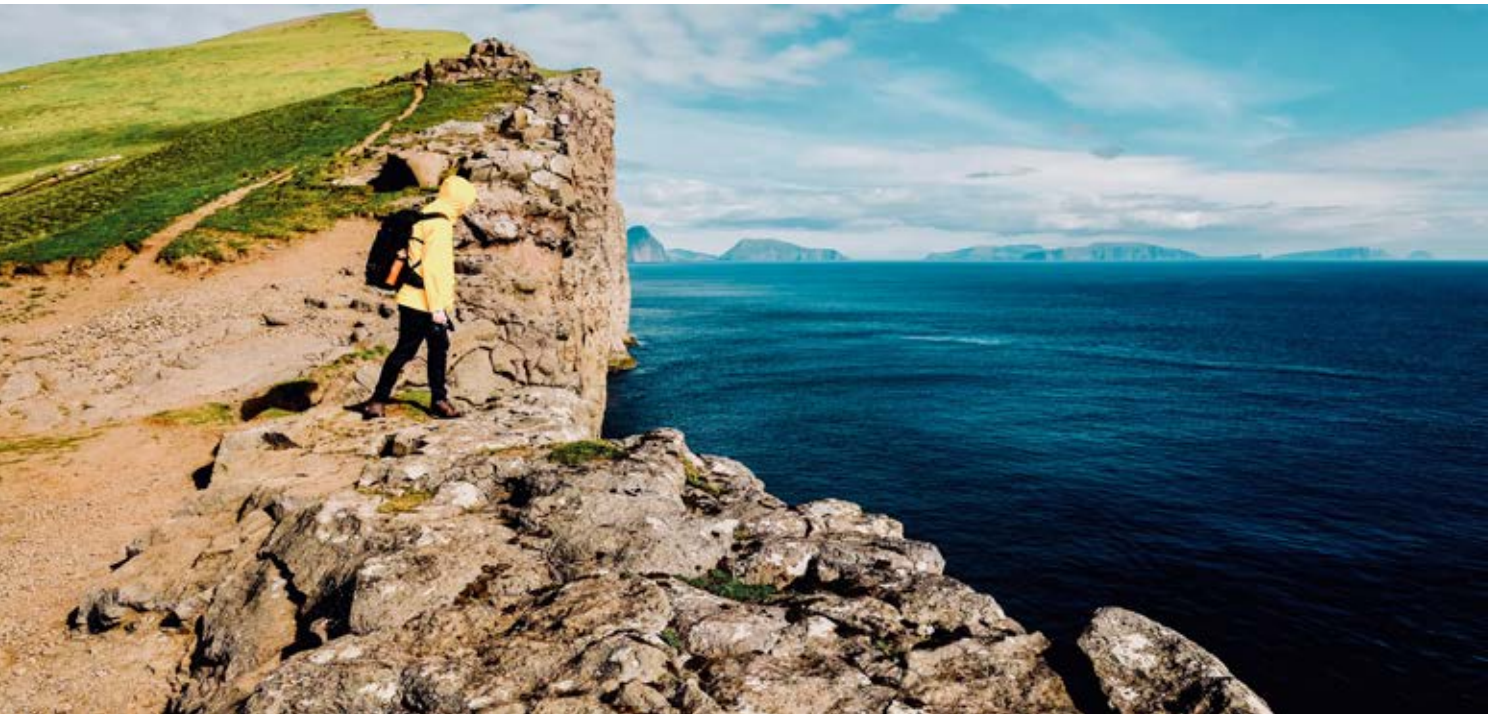
fyrilíti fyri føroyska fólkinum, umhvørvinum og búskapinum. Hetta er høvuðsmálið hjá Visit Faroe Islands, sum við tvífaldaðari játtan á løgtingsfíggiarlógini legði til brots at marknaðarføra Føroyar í 2013. Málið var at tvífalda umsetningin í vinnuni úr 384 mió. kr. í 2011 upp í eina milliard í 2020.

Átøkini hjá Visit Faroe Islands hava riggað væl. Alsamt fleiri útlenskir fjølmiðlar vísa á Føroyar sum ferðamál, fleiri ferðafólk koma higar, og umsetningurin er øktur upp í 665 mió. kr. í 2016. Ferðavinnan stendur nú fyri 7,3 prosentum av útflutninginum, og í vinnuni eru 607 ársverk, sambært tølum frá Hagstovuni.

Neyv samskipan krevst innlendis, tá ferðafólkatalið veksur, og neyðugt er, at bæði land, kommunur og vinnan samstarva.

Eisini er neyðugt at verja náttúruna, økja talið á seingjarplássum og menna fleiri tilboð til ferðafólkini. Harafturat er ein avbjóðing, at smæstu plássini, sum eru tey mest spennandi at vitja, ikki eru fær fyri at taka ímóti alt ov mongum ferðafólkum.

Ferðavinnan er á mangan hátt ein sólskinssøga, har upprunligu málini fyri vøxtur higartil hava hildið. Áhugin fyri Føroyum økist í hvørjum, men skal málið um at tvífalda umsetningin í ferðavinnuni í 2020 røkkast, krevst at land, kommunu og vinna fremja átøk, ið tryggja, at menningin verður burðardygg.



Ferðavinnan er enn ikki nøkur stórvinna samanborið við fiskivinnuna og alivinnuna, tí hon stendur bara fyri 1,7 prosentum av BTÚ. Men stigvíst skapar hon búskaparvækstur, øktar skattainntøkur, fjøltáttar arbeiðsmarknaðin, skapar fleiri arbeiðspláss kring landið og styrkir samleikan, stoltleikan og framtíðarvónirnar í Føroyum. Ein stór avbjóðing er, at flestu ferðafólk vilja koma til Føroya í háárstíðini, sum er um summarið. Visit Faroe Islands arbeiðir miðvíst fyri, at ferðafólk eisini skulu koma til Føroya uttan fyri háárstíðina, tá trústið á hotellini og náttúruna er minni. Kanningar hjá Visit Faroe Islands vísa, at útlendsku ferðafólkini, sum vitja í Føroyum, eru sera væl nøgd við upphaldið. Talan er yvirhøvur um væl upplýst fólk við hægri útbúgving og eini ársinntøku, sum liggur yvir miðal. Hesi fólkini leita eftir ferðamálum, sum eru øðrvísi.

Útlendsku ferðafólkini hava tó onkur hjartasuff, tá tey hava ferðast í Føroyum. Eitt teirra er, at bátar og bussar taka ikki kort, at tað mangla súkkklubreytir, at ferðætlanir kunnu vera truplar at skilja, og eitt triðja er, at trupult er stundum at fáa kunning, tá seinkingar og avlýsingar eru. Veksur ferðavinnan nógv og skjótt, fer tað at krevja nógv av føroyingum, serliga fólk á smáplássunum.

SÓLJULEIÐIR

Ein Sóljuleið er ein náttúruvakur vegateinur ella alternativ farleið, ið leiðir ferðafólk til merkisstøð í Føroyum, har eithvørt

áhugavert er at vitja, og har ein kann koyra seint uttan at vera til ampa fyri ferðsluna annars.

Sóljuleiðir og ferðafólkaferðsla var longu viðgjørt í fyrstu samferðsluætlanini frá 2007. Orsøkin til at Sóljuleiðirnar og aðrar smærri leiðir hava stóran týðning og vera raðfestar frammaliga í hesi samferðsluætlanini er tí, at ferðslutrústið er fleirfaldað á hesum leiðum seinastu fáu árinum. Sóljuleiðir og aðrar minni farleiðir, ið áður hava verið nøktandi fyri ta ferðslu, sum tær upprunaliga vóru byggdar til, eru knappliga vorðnar ov smalar til stóru ferðafólkabussarnar, ferjurnar eru ov litlar og proppar koma í ferðsluna orsakað av vaksandi ferðavinnustreyminum til hesi støð.

Hesir bygdavegirnar og farleiðir nøkta sostatt ikki longur tørvin, og tiskil mælir Landsverk til, at leiðir, ið ikki longur kunnu bera ferðsluna, verða raðfestar hægri, og at peningur verður jættaður til at lyfta støði á vegum og farleiðum komandi árinum.

AVBJÓÐINGAR

Tað eru nógvir virkandi almennir og privatir partar, ið skulu til verka fyri at nøkta eftirspurningin og tørvin, ið ferðavinnan setir til undirstøðukervið, tænastrævið og annað.

FERÐAVINNA OG SAMFERÐSLA

Í Føroyum er ein vaksandi eftirspurningur eftir tænastrum knúttar at gisting, matstovuvirksemi, skipaðum ferðafólkatúrum og flutningi til søgulig øki og til serstaka náttúru. Hetta eru øki, sum tað privata vanligu tekur sær av. Tað letur seg ikki gera at vaksu um hesar tænastrurnar, um ikki útbygging av skipanum til streym, vatn, kloakk, heilsumiðstøðir og fjarskifti til útheimin fylgir við menningini, sum stendst av vaksandi eftirspurningi eftir tænastruveitingum. Harafturat hevur ferðavinnan tørv á einum góðum flogvølli og einum góðum yvirskipaðum flutningskervi, ið vissar fyri lættari atgongd til tænastru, bygdir og støð, ið ferðafólk eru áhugað í at vitja og gagnnýta. Hetta eru almennar skipanir og tænastru, sum í ein ávísan mun verða fíggaðar av kommunu og landi, og fyri Landsverk og Strandferðsluna verður alt viðlíkahald fígga av almennum peningi. Vit vita longu nú, at økta ferðafólkatalið til Føroya setir síni spor á farleiðir og gevur avbjóðingar bæði á sjógv og landi. Tí er neyðugt, at landið setir størri játtan av til viðlíkahald, um ferðavinnubúskapurin skal vera lívførur og gagnligur. Eingin ivi er um, at vánaligt ella heilt manglandi undirstøðukervi avmarkar vøkstur á ferðavinnuøkinum og í samfelagnum sum heild.

Landsverk arbeiðir miðvíst við at fyrireika og útbyggja undirstøðukervið til høgu krøvini, ið ferðavinnan setir. Enn er langt á mál, og er tað neyðugt at evna til eitt greitt yvirlit yvir, hvar ferðafólk ferðast í Føroyum, hvørjar avleiðingar og avbjóðingar koma av ferðavinnu, og hvørji tiltøk mugu setast í verk til tess at fyribyrgja neilig árin.

Landsverk hevur fylgt við, hvussu tann stóri ferðafólkavøksturinn hevur ávirkað undirstøðukervið í Íslandi. Í Íslandi er vanligt, at ferðafólk sjálvi ferðast kring landið, umframt at nógv eisini koyra í bussum. Har hevur verið neyðugt at kunna neyvt um, hvussu koyrast skal, bæði tá ið talan er um, hvussu koyrt verður á einbreytaðum vegum, á vegum sum ikki eru asfalteraðir, um seyð á vegnum og týðningin av at nýta trygdarbelti. Ferðafólk vitja bæði summar og vetur, og tí verður koyrt undir øllum umstøðum, og avbjóðingarnar, ið standast av ferðafólkavitjanum, eru sostatt alt árið. Í Íslandi hava fleiri ferðsluóhapp verið, har ferðafólk hava latið lív, eitt nú orsakað av, at fleiri koyra uttan trygdarbelti. Eisini hava fleiri óhapp verið, har bussar og bilar eru farnir av vegnum, tí vegurin manglar vegøksl, ella tí at bilverjan ikki hevur verið nøktandi. Tíbetur hava vit ikki enn havt nøkur álvarslig ferðsluóhapp í Føroyum, har ferðafólk hava verið innblandaði.

Yvirskipaða málið hjá Landsverki og Strandferðsluni er at tryggja, at karmarnir fyri ferðslu á farleiðunum eru nøktandi, tryggir og samhangandi. Tó er avmarkað, hvat gjørt verður hvørt ár, tí játtanin røkkur ikki til at loysa trupulleikarnir, ið standast av ferðavinnuni. Um bíðað verður við at gera nakað við verandi avbjóðingar á farleiðunum, ið standast av eini vaksandi ferðavinnu, verða hesir væntandi nógv verri sum frálíður. Um ferðavinnan framhaldandi fer at fylla so nógv í Føroyum sum nú, er alneyðugt, at vegirnir verða gjørdir til at megna trústið. Javnvág má vera millum iløgur í ferðavinnuna og økta ferðsluna og slitið, ið harav fylgir. Longu nú síggja vit vegir, har neyðugt

verður at skelta við forboði um, at tung ferðsla ikki kann koyra eftir vegnum. Sum til dømis um Hestin í Suðuroy og um Agnið í Eysturoy.

Fleiri gjøllari kanningar mugu gerast, har avbjóðingarnar á farleiðum við vaksandi ferðafólkatali verða lústar nærri, soleiðis at greitt verður, hvørji tiltøk mugu setast í verk fyri at betra um tænastrarnar. Ferðsluteljingar og støðulýsingar mugu gerast á farleiðum, har ferðavinnutrústið økist, við uppskotum um neyðug tiltøk. Dømi um møgulig tiltøk kunnu verða at gera vegin tryggari við at seta bilverju upp, gera vegøksl fram við einbreytaðu vegunum og hava fleiri og størri víkipláss. Fyri at koma við góðum tilráðingum, má verandi støða lúgsast, t.d. hvussu nógv ferðsla er í nærumhvørvinum, hvussu nøktar vegurin tann lokala tørvin, og hvørji árin eru av ferðavinnuni, soleiðis at hædd kann takast fyri bæði tí lokala tørvinum og ferðafólkatørvinum, tá tiltøk skulu setast í verk.

Enn eru avbjóðingarnar av ferðavinnuni størstar í summarhálvuni, har ferðafólkini eru flest, tó at tað kann væntast, at føroyska ferðavinnan einaferð fer at fevna um alt árið.

Tað er eyðsæð, at neyðugt er støðugt at útbyggja og viðlíka-halda flutningskervið, so tað tolir vaksandi trústið av ferðafólku-num. Vegateinar, har flest ferðafólk ferðast, skulu mennast, eitt nú Sóljuleiðirnar, og umstøðurnar fram við vegnum skulu eisini betrast. Fleiri dvalarvikar og útsýnisstøð skulu byggjast, og fleiri kunningarskeltir eiga at verða sett upp.

KUNNING TIL FERÐAFÓLK

Føroyar eru eitt land við høgum fjøllum, avbjóðandi veður-lagi, smølum vegum og kanska øðrvísi náttúru enn fremmand vitjandi eru von við. Tískil mugu útlendsk ferðafólk kunnast um føroysku umstøðurnar.

Vit síggja fleiri av teimum somu avbjóðingum á ferðslukervinum her heima sum í Íslandi, tó er trupulleikin ikki enn vorðin eins stóur. Føroyar og Ísland hava skiftandi veðurlagið sum felags eyðkenni og eitt serstakt undirstøðukervi, har "ein má koyra eftir umstøðunum". Tað eru føroyingar vanir við, men útlendsk ferðafólk eru ikki í sama mun von við at koyra eftir føroysku umstøðunum.

Gerast tað fleiri ferðafólk í Føroyum um veturin, eigur eisini at verða kunnað um veðurviðurskiftini, og hvussu koyrast skal, um hálka og kavi er. Ferðafólkini skulu hava møguleikan sjálvi at leita sær kunning, og skulu upplýsingarnar vera tøkar á enskum og vera ítøkiligar og lættar at finna. Á fleiri av vegunum, sum ferðafólk kunnu væntast at koyra á, er í verandi løtu eingin kavarudding ella salting um veturin.

FERÐAVINNA OG SAMFERÐSLA

LESIVEGLEIÐING

Í teimum næstu kapitlunum vera evnini, sum eru nevnd her í innleiðingini, viðgjörd nærri.

Í partinum um *Sóljuleiðir*, eru nakrar leiðir settar upp á øðrvísi hátt, har farið verður í smálutir. Hetta er grundað á, at fleiri kanningar skulu gerast av farleiðum, ið nógv ferðafólk ferðast eftir. Til dømis er Saksunarvegurin tikin við sum ein “case”, tí har vita vit, at eitt stórt trúst er á vegnum í summarhálvuni. Landsverk hevur samskipt við Visit Faroe Islands og Sunda kommunu um avbjóðingarnar á Saksunarvegnum. Tað er týðiligt, at har er ein tørvur á at bota um umstøðurnar, og ongantíð ov skjótt. Saksunarvegurin hevur næktað ferðslutørvin til bygdina, áðrenn ferðslutrústið vaks, hóast vegurin er smalur og onga vegøksl hevur. Koyrt var eftir umstøðunum og fólk flest vóru staðkend. Seinastu árinu eru staðfest nøkur ferðsluóhapp á vegnum, og verður ferðafólkaktrústið á sama støði næsta ár ella hægri, so kunnu væntast fleiri óhapp. Tí er neyðugt at kanna

vegirnar, ið hava økt trúst orsakað av ferðafólkavitjanum, og vísa á loysnir, har avbjóðingar eru.

Tilmæli frá Landsverki er, at einbreytaðir vegir verða útbygdir við vegøksl á báðum síðum, at fleiri víkipláss verða gjörd fram við mest vitjaðu vegunum, so bussar, bilar og fólk á súkklu ella til gongu kunnu møtast og víkja uttan trupulleikar. Tað er ein sjálvsøgd treyt, at Saksunarvegurin skal nækta lokala tørvin og vera tryggur at koyra á. Um vegurin skal nækta økta ferðslutrústið í sambandi við ferðavinnu, skal vegurin dagførast, helst áðrenn komandi summer, har trústið væntandi verður enn hægri.

Í teimum dømum av Sóljuleiðum, ið vera lýst í hesari samferðsluætlan, er gjörd ein lestur fyri støðulýsingar av Sóljuleiðunum. Saksunarvegurin er eitt nú ein leið, har vit hava tøk ferðslutøl.



Neyðugt er at kenna tøl og umstøður fyri Sóljuleiðum og øðrum viðkomandi støðum, har ferðafólk ferðast. Sum grundarlag fyri tilmælum um neyðugar ábøtur á undirstøðukervið, mugu øll viðurskifti gjølla umrøðast, soleiðis at ein kostnaðarmeting kann vera so ítøkilig og álítandi sum møguligt.

MONGD AV FERÐAFÓLKI BÝTT ÚT Á BYGDIR OG ØKI Í SUNDA KOMMUNU



Mynd 1: Kelda: Sunda kommuna

FERÐAVINNAN Í TØLUM

FERÐAVINNAN Í TØLUM

Í 2015, tá sólarmyrkingin var, komu heilt nógv ferðafólk til Føroya. Umsetningurin frá útlendsku ferðafólkunum var tá 665 mió. kr. sum var ein vøkstur á 89 mió. kr., samanborið við árið fyri. Tað er ein vøkstur á 13,4 %. Fyrsta ársfjórðing 2017 vóru 21.395 gistingar í Føroyum, sum er 930 fleiri enn sama tíðarskeið í 2015, hóast tað var sólarmyrking. Síðani hevur ferðavinnan blómað.

Sum dømi kunnu tøl samanberast í tíðarskeiðnum 2013-2018. Í 1. ársfjórðingi 2013 var talið av gistingum í gistingarhúsi í Føroyum 13.187, og í 2018 var talið 20.543. Tað er ein vøkstur á 7.356 gistingar ella 55,9 %. Í tíðarskeiðnum er talið av gistingum farið frá 132.265 gistingum í 2013 til 174.809 í 2017. Tað er ein vøkstur á 32 %. Talið av gistingum fyri 2018 er ikki tøkt enn.

Tíverri eru eingi tøl tøk fyri gistingum í Airbnb íbúðum. Visit Faroe Islands metir, at fleiri enn 300 feroyingar leiga út

gjøgnum Airbnb, og at talið av Airbnb gistingum er millum 15.000 og 20.000 gistingar um árið.

Tískil kann samlaða talið av gistingum liggja um 200.000¹.

Eingi hagtøl eru tøk fyri summarið 2018 enn, men Visit Faroe Islands metir, at talið av ferðafólki í 2018 er hægri enn í 2017, og at talan er um ein áhaldandi vøkstur í ferðavinnuni. Metingin sigur, at gott og væl 100.000 ferðafólk eru í Føroyum um árið.

Stórir partur av teimum, ið búðu í Airbnb íbúðum, valdu hesa loysn, tí eingi kømur vóru tøk á nøkrum hotelli². Í verandi løtu eru Atlantic Airways og Smyril Line í ferð við at byggja tvey stór hotell, sum helst fara at nækta nakað av gistingartørvinum í Føroyum, serliga í høvuðsstaðnum. Hotel Føroyar byggir eisini út. Hotellið hjá Atlantic Airways hevur fingið heitið Hilton Garden Inn, og er partur av Hilton ketuni.

¹ Visit Faroe Islands: Ársfrágreiðing 2017: https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi_arsfragreiding_2017_singlepages_resized.pdf

² Visit Faroe Islands: Ársfrágreiðing 2017: https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi_arsfragreiding_2017_singlepages_resized.pdf



Það kann draga enn fleiri ferðafólk hendaveg, tí Hilton hotell-ketan er sera kend og kann draga ein øðrvísi málbólk av ferðafólkum higar.

Í 2016 keyptu ferðafólkini vørur og tænastr fyri uml. 606 mió. kr., sum er ein vøkstur á 6,7 % í mun til 2015, har talið var 568 mió. kr. Tøl eru í skrivandi løtu ikki tøk fyri 2017³.

Umsetningurin frá útlenskum ferðafólkum væntast at vera komin upp á 700 mió. kr. fyri 2017 og 2018, sum er 10 % av samlaða føroyska útflutningsvirðinum⁴. Samanumtikið hevur 2018 verið eitt gott ár fyri ferðavinnuna í Føroyum, har fleiri ferðafólk hava vitjað og nøgdsemi er høgt. Sambært Gallup kanning hjá Visit Faroe Islands, ið verður almannakunngjørd í næstum, siga 97,5 %, at tey eru væl nøgd. Ferðafólkatalið er vaksandi, og er tað í samljóði við viljan hjá politiska myndugleikanum, ið vil menna ferðavinnuna í Føroyum. Visit Faroe Islands hevur eina visjón um, at ferðavinnan skal gerast ein

støðisvinna og skal tvífalda umsetningin, so hon gevur av sær eina milliard krónur í 2020⁵.

Um ferðavinnan skal gerast búskaparliga burðardygg og kasta nóg nógv av sær, skal tíðarskeiðið, ið ferðafólk vitja í, víðkast, soleiðis at talið av vitjanum um várið, heystið og veturin hækkar.

Afturat neyðugu búskaparligu burðardygdini, skulu atlit verða tikin at umhvørvi, náttúru og mentan, samstundis sum ferðafólkatalið veksur. Almennir stovnar, ið varða av, ella á ein ella annan hátt hava ábyrgd av at tillaga umstøðurnar til vaksandi ferðavinnuna, mugu samstarva, soleiðis at ferðavinna, mentan, náttúra og umhvørvið kunnu spæla saman og eisini í framtíðini verða samfelagnum til góðar.

³ Visit Faroe Islands: Ársfrágreiðing 2017: https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi_arsfragreiding_2017_singlepages_resized.pdf

⁴ Álit um ferðavinnu í úttanríkis- og vinnumálum 2017: https://d3b1dqw2kzxi.cloudfront.net/media/9580/uvmr_fer%C3%B0avinna2017.pdf

⁵ Visit Faroe Islands: Ársfrágreiðing 2017: https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi_arsfragreiding_2017_singlepages_resized.pdf

SÓLJULEIÐIR OG ONNUR FERÐAFÓLKAMÁL

HVAT ER EIN SÓLJULEIÐ?

Ein Sóljuleið er ein náttúruvakur vegateinur ella alternativ farleið, ið leiðir ferðafólk til merkisstøð í Føroyum, har eitthvørt áhugavert er at vitja, og har ein kann koyra seint uttan at vera til ampa fyri ferðsluna annars. Á Sóljuleiðunum ræður ikki bert um at koma fram, men eins nógv um at uppliva ferðina og landslagið, tú koyrir ígjøgnum, har tað bráðliga skiftir frá stórbærum útsýni til at tú bert sært tað, sum er beint við. Ferðin á leiðini ger, at tann ferðandi fær høvi til at síggja landslagið á ein annan hátt. Eisini fær tann ferðandi møguleikan at síggja nógvar ymiskar støðumyndir upp á stutta tíð og kontrastir millum ymisk landsløg. Á leiðini upplivir tann ferðandi útsýnið frá tí opna til tað avmarkaða, tað vil siga frá panoramaútsýninum til tann tætta, lítla, vakra fossin. Ferðirnar í bili kunnu bjóða teimum ferðandi eina aðra skalauppliving, enn ein gongutúrur í fjøllum kann. Eisini eru Sóljuleiðirnar ein fyrimunir hjá fólki við rørslutarni, sum her kunnu koyra til vøkur støð, uttan at ganga tungar túrar á haga ella niðan á fjøll.

Samanlagt 127 km av landsvegakervinum, ið er 476 km langt, eru nú Sóljuleiðir, og er hetta meira enn 25% av øllum landsvegakervinum.

Fleiri Sóljuleiðir og aðrar leiðir, har ferðafólk ferðast við bussu, eru tó sera illa farnar. Nógvir bussar við ferðafólki koyra á landsvegum. Eisini koma bussar úr útlandum við Norrønu og koyra við ferðafólki kring oyggjarnar. Fleiri kamping- og tjaldbilar vitja í Føroyum, og hetta førir ofta til ferðsluøðuleikar, har hesir stóru bilarnir ikki kunnu venda ella steðga, tí vegirnir eru ov smalar og víkiplássini ov smá. Í ávísam støðum er langt at bakka hjá einum bili, bussu ella tjaldbili, tí langt er ímillum víkiplássini. Sum dømi kann nevast, at í juli mánaði 2018, vóru tað onkrir dagar, har yvir 50 størri akfør hava koyrt aftur



og fram til Saksunar, sum er ein einbreytaður vegur, har upp til 600 m eru millum onkur víkipláss. Kanningar vísa, at ein bussur/lastbilur slítur vegin úr 10.000-20.000 ferðir meir enn ein vanligur bilur.

Endamálið við sonevndu Sóljuleiðunum er at geva teimum ferðandi góðar upplivingar. Hugsanin aftanfyrir hetta er, at ein vegur hevur eitt virði, hóast ferðslan er minkandi, ella upprunliga endamálið við vegnum er burtur, møguliga tí ein nýggjur vegur ella tunnil er gjørdur. Hesir vegirnir kundu nýtast á annan hátt, til dømis sum ferðafólkavegur ella súkkluvegur, uttan at hetta fór at nerva lokalu ferðsluna.

Tað hevur víst seg, at ávísar farleiðir, ið áður vóru lágferðsluvegir, nú eru fyri so stórum trústi, tí talið á ferðafólki í bilum er vaksið sera nógv. Á hesum vegum er neyðugt at gera gjøllar støðulýsingar, soleiðis at tiltøk kunnu setast í verk, ið kunnu lætta um trústið. Landsverk er farið undir hetta arbeiðið, og nakrar av Sóljuleiðunum eru lýstar í hesi samferðsluætlan.

Støðulýsingar, ið enn mangla og dagføringar av verandi, verða lagdar út á heimasíðuna hjá Landsverki, so hvørt sum samferðsluætlanin verður dagførd. Ætlanin er, at samferðsluætlanin verður dagførd við jøvnum millumbili.

NAKRAR AV AVBJÓÐINGUNUM VIÐ SÓLJULEIÐUNUM Í DAG ERU:

- » Økt ferðslutrúst
- » Einbreytaðir og smalir vegir
- » Manglandi kunning til ferðafólk um serlig ferðsluviðurskifti í Føroyum
- » Manglandi støðulýsing av vegunum
- » Illa farin ella eingin bilverja fram við vegnum
- » Illa farnir vegir
- » Vegir við ongari vegøksl ella veikari vegøksl⁶
- » Vegir uttan víkipláss ella ov langt ímillum tey. Fleiri víkipláss eru ov smá til, at 2 bussar kunnu mótast
- » Ferðafólk steðga mitt á vegnum fyri at taka myndir og seta seg og onnur, ið vilja yvirhála, í vanda.

DVALARVIKAR OG 'VIEW POINTS'

Í Samferðsluætlanini 2008-2020 varð peikað á nøkur landsvegastrekki við lítlari og ongari ferðslu, ið blivu útnevnd til Sóljuleiðir. Landsverk valdi hesar Sóljuleiðir í samráð við Ferðaráðið.

Ætlanin er, at Sóljuleiðirnar við tíðini fara at verða gjørdar út við dvalarvikum⁷, víkiplássum og "view points", har til ber at steðga og fáa sær hvílu og njóta landslagið.



Somuleiðis er ætlanin, at dvalarvikar verða bygdur út við ymsum hentleikum til ferðafólk sum til dømis við skýlum, beinkjum, borðum og ruskspannum. Skelti, sum lýsa landslagið, ella tað, sum er vert at síggja, verða sett upp. Tað mest umráðandi arbeiðið við dvalarvikunum er tí at velja støð, sum hava serligar dygdir, og sum á ymsan hátt kunnu vísa teimum ferðandi á dygdir í føroysku náttúruni.

Víkipláss eiga at verða gjørd við sokallaðum 'view points', soleiðis at tað kann farast úr bilinum fyri at taka myndir av náttúruni. Hetta kann eggja fólki til ikki at steðga á høvuðsvegnum og soleiðis seta ferðslutrygdina í váða.


⁶ Slætt øki fram við vegi (uttan fyri sjálva akbreytina)

⁷ Pláss at hvílast á við landsveg

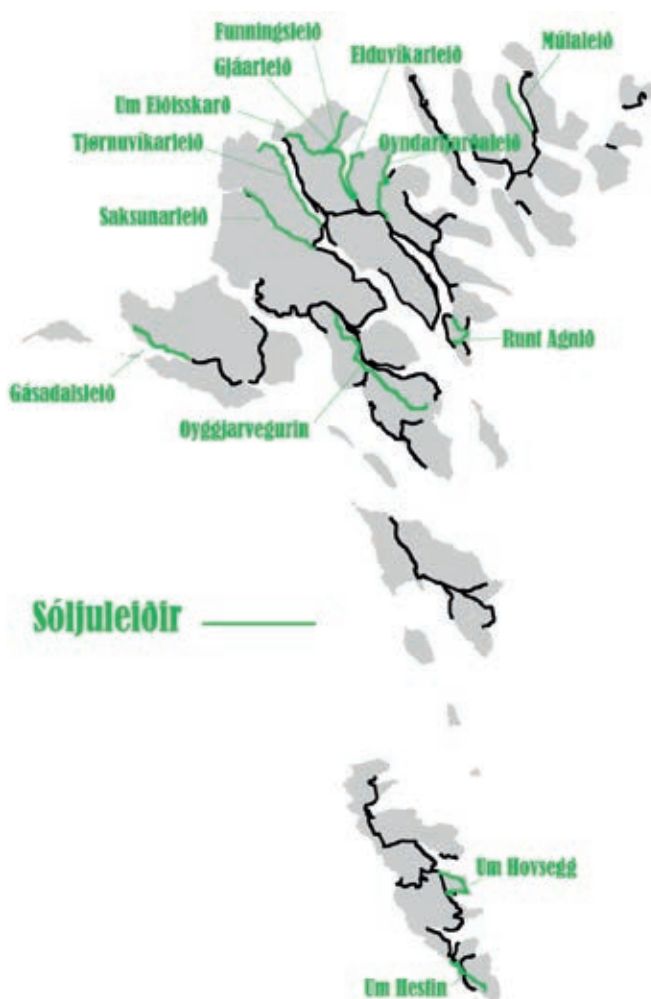
SÓLJULEIÐIR OG ÖNNUR FERÐAFÓLKAMÁL

SÓLJULEIÐIRNAR ERU:

- » Landsvegir tils: 476 km
- » Einbreytaðir vegir: 168 km
- » Tvíbreytaðir vegir: 308 km

	Longd av vegi (km)	Asfaltstöða	Ein- ella tvíbreytaður vegur	Minsta breidd av vegi	Eingin kavarudding og salting av vegi	
Gásadalsleið	13,2	Verður kannað	2	6 m		
Saksunarleið	11,1	Verður kannað	1	2,8		
Múlaleið ⁸	6,9	Vánaligt	1	3 m	x	x
Oyndarfjarðarleið	9,7	Í lagi	Lutvíst 1 og 2	3 m og 6,5 m		
Elduvíkarleið	7,7	Sera Vánaligt	1	4 m		
Funningsleið	9,8	Í lagi	Lutvíst 1 og 2	3 m og 7 m		
Gjáarleið	5,1	Verður kannað	1	3 m		
Um Eiðisskarð	8,1	Verður kannað	1	3,2 m	x	
Tjörnurvíkarleið	13,7	Verður kannað	1	3 m		
Runt Agnið	3,8	Sera Vánaligt	1	3 m	x	x
Oyggjarvegurinn	19,5	Verður kannað	2	6,25		
Um Hestin	9,3	Sera Vánaligt	1	>4 m	x	x
Um Hovsegg	8,7	Í lagi	1	4 m	x	

⁸ Vegurinn er ikki asfalteraður allur sum hann er



Mynd 2: Sóljuleiðir

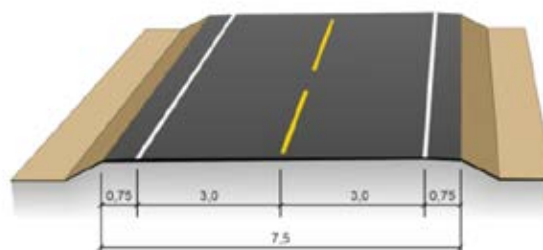
VEGLEIÐING TIL VEGAGERÐ

Í eini roynd at fáa yvirlit yvir leiðir, ið eru beinleiðis ávirkaðar av ferðavinnuni, er neyðugt at gera støðulýsingar og –metingar av Sóljuleiðum og øðrum ferðafólkleiðum. Í einari støðumeting av einum vegi, verða atlit tikið at eindunum og vegalutunum, ið vegurin er samansettur av. Niðan fyri eru vístir teir vegalutir, ið hava ávirkan á samlaðu støðumetingina fyri ein veg.

- » Asfalt
- » Vegøksl
- » Parkeringspláss
- » Dvalarvikar
- » Bilverja
- » Prestar
- » Vegrist⁹ (rulluportur)
- » Vetrarhald

Niðan fyri eru myndir av tvørskurðum á vegum, har vegøksl er fram við vegnum við ávísari breidd í mun til farbreytirnar. Av tí at fleiri Sóljuleiðir og aðrir smalar vegir eru einbreytaðir, standast fleiri avbjóðingar av vaksandi ferðslu á hesum vegum í mun til tvíbreytaðir vegir, og tí kunnu vegleiðingar betra um stöðuna.

Niðan fyri standandi vegleiðing er gjørd við íblástri frá norskarar vegagerð. Allar vegastøddir hava vegøksl, og ger tað stóran mun í sambandi við ferðslu, ið mótist á vegnum. Tá vegir verða bygdur í Føroyum í dag, vera norsku ella donsku veganormarnir brúktir vegleiðandi. Norsk viðurskifti minna um føroysk, tá talan er um vegir í brattlendi og tunnilsgerð.



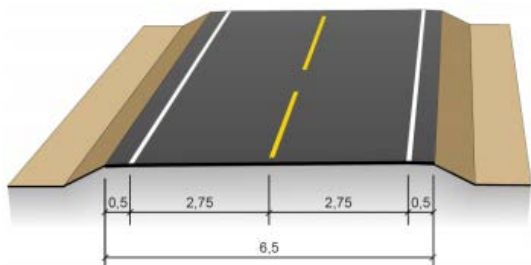
Mynd 3: Tvørskurður á Sóljuleiðum (tvær breytir)

TVÍBREYTAÐUR VEGUR TIL HØGA MIÐALFERÐSLU (sí mynd 3).

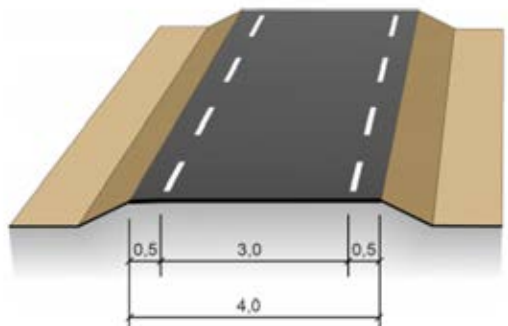
Tá ið ársmiðalferðslan er meira enn 4.000 bilar og loyvda ferðin er 80 km/t, so eigur vegurin at vera gjørdur sum ein tvíbreytaður vegur, har farbreytin er 3 m og vegøkslin 0,75 m.

⁹ Eisini nevnt rulluportur/rørportur. Rist í vegi av rørum, ið liggja tvørturum (at forða kariatúrnum at ganga um)

SÓLJULEIÐIR OG ÖNNUR FERÐAFÓLKAMÁL



Mynd 4: Tvörskurður á Sóljuleiðum (tvær breytir)



Mynd 5: Tvörskurður á Sóljuleiðum (einbreytaður vegur)

TVÍBREYTAÐUR VEGUR TIL HØGA MIÐALFERÐSLU VIÐ VIÐBREKNUM LENDI (sí mynd 4).

Gjörður til somu ferðslu sum vegurin á mynd 3. Tá ið lendi er viðbreki (t.d. djóralív, náttúra og umhvørvið) og kostnaðarmikið (t.d. at tað ikki er ynskiligt at spreingja fyri vegi, ella at fylla nógv upp), eigur vegurin at gerast sum ein 5,5 m breiður vegur, har hvør færbreytin er 2,75 m og vegøklin er 0,5 m.

VEGUR TIL LÁGFERÐSLU (sí mynd 5).

Er ársmiðalferðslan minni enn 500 bilar, kann vegurin gerast sum ein einbreytaður vegur, sum er 4 m breiður, íroknað 0,5 m vegøkli í báðum síðum.

Á einbreytaðum vegi eiga víkipláss at gerast við 250 m frástöðu og ongantíð longri ímillum enn, at sýnið er frá einum víkiplássi til tað næsta.

KUNNING TIL FERÐAFÓLK

KUNNING TIL FERÐAFÓLK

Landsverk hefur havt samskipti við stovnar, ið varða av vegakervinum í Íslandi, har umstøðurnar kunnu líkjast teimum í Føroyum. Tí verður Ísland ofta nýtt sum fyrmynd. Júst sum í Íslandi eru nógv ferðafólk ikki von at koyra á smølu krongluta vegunum ella at koyra eftir veðurlíkindunum, og kunnu óhapp tí henda. Tað er okkara egna ábyrgd at ferðast skynsamt í náttúruni og upplýsa vitjandi um tað sama. Soleiðis kunnu vit fyrbygja óhappum.

Føroyski veginir, ið føra til smærru bygdinir, eru ikki nøktandi til nógvu øktu ferðsluna, sum er íkomin av ferðavinnuni. Teir eru gjørdir til ferðsluna hjá íbúgvunum í nærumhvørvinum og ikki til ferðslu av stórum bussum, sum í dag í hópatali vitja bygdin og støð, ið eru vorðin vælumtókt ferðavinnumál.

Tann nógv økta ferðslan hefur avbjóðingar við sær. Eitt nú, tá tveir bussar mótast, hava teir ofta ikki pláss til at víkja ella venda og mugu í ringasta føri bakka fleiri hundrad metrar til nærmasta víkipláss. Ofta hefur tað víst seg at vera ein avbjóðing hjá ferðafólki at koyra á teimum einbreytaðu vegunum og tunlunum. Bilførarnir vita ikki altíð, hvør hefur skyldu at fara inn í víkiplássini. Støðan kann gerast enn meiri álvarslig, um fleiri ferðafólk fara at ferðast til Føroya um veturin, har kavi og vindur kann vera ein avbjóðing.

HVAT GJØRT ER

Kunning um føroysk ferðsluviðurskipti til ferðafólk skal verða lætt at skilja. Samanumtikið skal upplýsast, hvussu Føroyar kunnu upplivast á tryggan hátt, samstundis sum at føroyska náttúran og nærumhvørvi verður virt. Eisini mugu ferðafólk kunnast og fáa upplæring í at taka atlit at skiftandi veðurlagi, sum er viðkomandi á fleiri farleiðum, serliga tá vindar og hálka er. Neyðugt er, at stovnarnir, ið varða av og vera ávirkaðir av ferðavinnuni, ikki bara orða neyðuga kunning og vegleiðing, men vissa fyri, at ferðafólkini eisini fáa hendur á tí.

APP, FALDARAR OG FILMAR

Landsverk er komið við eini app¹⁰ til snildfonir, har tú fært upplýsingar um veðrið her og nú. Flest allar veðurstöðir eru útgjærdar við vevmyndatóli, so tað ber til at síggja,

hvussu umstøðurnar eru at koyra í. Harafturat fært tú eisini koyrilíkindini og tíðindi annars frá Landsverki. Appin var marknaðarførd við lýsingaráttum á portalunum, tá hon varð útgivin. Í eitt longri tíðarskeið varð appin hjá Landsverki eisini nevnd í fleiri ferðslutrygðarfílum, sum stovnurin hevði koyrandi í Gevið Gætur í sjónvarpinum beint áðrenn Dag og Viku. Eisini er hon nevnd í faldarum, sum kunningarstovur og bilútleigarar hava fingið frá Landsverki. Kanningar vísa, at tey, ið brúka appina, kanna flest veðurtíðindi, tey flestu, ið nýta hana, eru ung fólk. Í sambandi við ferðavinnu er ynski hjá Landsverki at dagføra appina, soleiðis at snarleiðin verður sjónligari á heimasíðuni hjá Landsverki, og at hon verður meira brúkaravinlig, har betringar kunnu fremjast. Við appini frá Landsverki hefur tú veðrið og fráboðanir beint við hondina. Føroyakortið í appini vísir áværingar um koyrilíkindir, tá tær eru, umframt avfall, aldumátingar, hita og vind.

Við íblástri úr Íslandi, hefur Landsverk tey seinastu árinu gjørt faldarar til ferðandi. Hesir faldarar eru latnir millum annað ferðaskrivstovum og bilútleigarum. Tað hefur verið góð undirtøka fyri hesum faldarum, og hvørt summar hefur tað verið neyðugt at økja um talið av faldarum, samstundis sum neyðugt hefur verið við dagføringum av faldarunum fyri at fáa fleiri upplýsingar við.



Mynd 6: Valmøguleikar í appini hjá Landsverki.

¹⁰ <http://landsverkapp.com/>

KUNNING TIL FERÐAFÓLK

Av tí at tað kann vera trupult hjá ferðafólki at koyra á smølu feroysku vegunum, gjørdi Landsverk filmin *Driving in the Faroes* í 2012. Filmurin hevur millum annað verið vístur á heimasíðum og á kunningarstovum. Filmurin vísir útlendsku gestunum, hvussu tey skulu koyra í Føroyum – eitt nú, hvussu koyrt verður í teimum trongu einbreytaðu tunlunum og hvørjar víkiskyldur eru. Vaksandi bussferðslan er eisini ein avbjóðing á smølu vegunum og ferðsluóhapp kunnu standast av, at seyður óvæntað kemur út á vegin. Filmurin er vegleiðandi um, hvussu farast skal fram í slíkum støðum.

KUNNING KANN FEVNA UM:

- » at gera tað lætt hjá ferðafólki at kanna veðrið og finna upplýsingar um vegirnar, tey hava í hyggju at koyra eftir
- » at ferðin má setast niður, um hol eru í vegnum ella ringt sýni er
- » koyrast skal varliga, har sýnið er avmarkað. Til dømis á eini herðu, sum tekur sýnið fyri framman
- » at tey verða kunnaði um at koyra eftir umstøðunum og kunna um trygd yvirhøvur
- » at tey verða leidd til støð, har kendu myndirnar verða tiknar
- » at tey verða kunnaði um skeltini og týðning teirra
- » at tey verða kunnaði um, at seyður gongur leysur og kann koma út á vegin
- » at tey verða kunnaði um, nær og hvar kavin verður ruddaður og vegir saltaðir
- » at skelting og møguligur bummur eru á støðum, sum ikki verða ruddað fyri kava



Torført er at finna eina endaliga felags loysn, sum loysir allar trupulleikar. Velur man eitt nú at hava eftirlit við, hvussu nógv fólk kunnu vitja eina bygd samstundis, so ber til at skipa ferðsluna til og úr bygdini. Hetta fer tó ikki at loysa trupulleikan við tí sliti, sum vegurin verður útsettur fyri av nógvari og tungari ferðslu.

Ítøkilig økir og avbjóðingar vera greinaðar í hesi samferðslu-ætlan, og tilmæli um møgulig tiltøk, sum eru tillagað til umstøðurnar, eru lýst. Nøkur av tilmælunum eru at seta upplýsandi og vegleiðandi skelti upp fram við vegnum, soleiðis at óhapp kunnu fyrbyggjast, at fleiri vikipláss verða gjørd fram við einbreytaðu vegunum, at skipað verður fyri minni shuttle-busstænastu til og úr mest vitjaðu bygdunum, at tænastræti av leigu av el-súkklum verður stovnað, og at ljóskurvar ella aðrar ITS-loysnir¹¹ verða settar upp, ið eitt nú kunnu ljúsa umstøðurnar á vegnum fyri framman ella boða frá, um bygdin fyri framman hevur pláss fyri fleiri ferðafólki, bilum og/ella bussum.

¹¹ Intelligent Transport System er tøknilig útgerð, sum lættir um flutning av fólk og farni. Dømi uppá ITS útgerð eru ljóskurvar, sjálvvirkandi talvur, ið mæta ferð og aðrar upplýsingstalvur

SAMSTARV UM FERÐAVINNU

SAMSTARV UM FERÐAVINNU

Í januar 2016 setti landsstýrismaðurin í uttanríkis- og vinnumálum ein arbeiðsbólk at orða eina virkisætlan fyri ferðavinnuna, sum skuldi vera grundarlag undir einari tilgongd at menna ferðavinnuna í Føroyum. Har var ein av høvuðsniðurstøðunum, at ein menningardeild skuldi skipast á Visit Faroe Islands, sum í samstarvi við kommunur, kunningarstovur og vinnu, skuldi samskipa og stuðla undir, at ferðavinnutilboð verða ment kring landið. Har varð lagt upp til samskipti við eitt nú Strandfaraskip Landsins viðvíkjandi broyting í flutningstørvinum og kostnaðarbygnaðinum fyri ferðaseðlar. Arbeiðsbólkurin legði dent á, at Strandferðslan er ein lykklaleikari í sambandi við ferðavinnuna, og heitt varð á stóra flutningsveitaran at seta í verk eina bókingarskipan á netinum. Ein tænaasta, har ein kann leggja eina ferð til rættis á netinum, hevur verið eftirlýst av ferðavinnuni og øðrum í longri tíð og kann hon sambært arbeiðsbólkinum menna ferðavinnuna um alt landið og økja um inntøkumøguleikarnar hjá Strandferðsluni¹².

Landsverk hevur ikki verið partur av strategiætlanini hjá Uttanríkis- og Vinnumálaráðnum frá byrjan, og er tað kanska heldur ikki eyðsæð, at undirstøðukervið eigur ein leiklut í kjakinum og arbeiðinum við ferðavinnu. Tó er stovnurin Landsverk ein sentralur stovnur, ið mennir og røkir undirstøðukervið fyri eitt nú ferðavinnuna. Samstarvið er neyðugt, tí vegakervið er ein av grundsúlunum í sunnari ferðavinnu. Tað eigur at vera ynskiligt at støð ikki treytaleyst vera marknaðarførd uttan at viðkomandi vegakervið megnar trýstið. Sum dømi kunnu nevast

Sóljuleiðirnar um Hestin og um Agnið. Verða dagføringar ikki framdar skjótt á hesum leiðum, gerst tað neyðugt at seta skelti upp, har upplýst verður, at tung akfør ikki kunnu koyra eftir vegunum. Her er talan um vegir, ið ikki longur megna tunga ferðslu.

Í virkisætlanini hjá arbeiðsbólkinum, sum landsstýrismaðurin í uttanríkis- og vinnumálum setti at greina menning av ferðavinnu í Føroyum, stendur skrivað, at kommunurnar stremba eftir at byggja upp vælvirkandi ferðavinnusamstørv ferðavinnuni at frama. Harumframt var mælt til, at kommunurnar sjálvar eiga at sleppa at skipa ferðavinnuna í økinum og hvørja raðfesting ferðavinnan eigur at hava. Í hesum eru landsvegirnir ikki tiknir við, og mælir Landsverk til samskipti og samstarv, soleiðis at byrgt upp fyri, at føroyska undirstøðukervið ikki verður ein forðing fyri menning av ferðavinnuni.

¹² Álit um ferðavinnu í uttanríkis- og vinnumálum 2017: https://d3b1dqw2kzexi.cloudfront.net/media/9580/uvmr_fer%C3%B0avinna2017.pdf. s. 20

SAMSTARV UM FERÐAVINNU

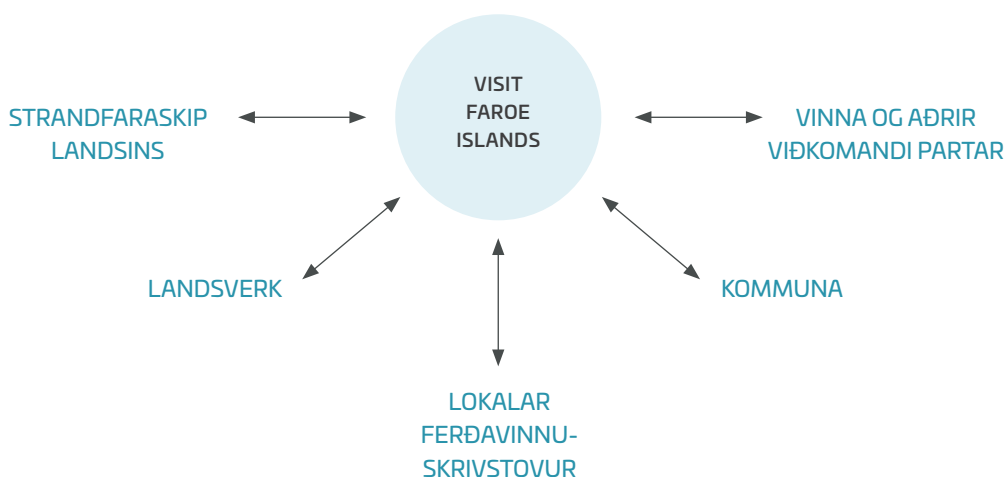
Um farið verður skynsamt fram frá byrjan, so kann álit og samvirkan millum partarnar styrkjast og mennast.

Visit Faroe Islands fæst við ferðavinnu burturav, og hevur samskipti og samstarv við ymsar stovnar í Føroyum. Stovnurin hevur borið fram, at ynski er um at skipa samstarv millum Strandfaraskip Landsins og Landsverk um undirstøðukervið, soleiðis at tryggja verður, at føroysku landsvegirnir og ferjurnar kunnu taka ímóti einum vaksandi ferðafólkatali. Visit Faroe Islands kann virka sum samskipari fyri felags menning av ferðavinnuni í Føroyum. Bæði Landsverk og Strandferðslan eru áhugaði í at gerast partar av samstarvinum, tá Visit Faroe Islands viðgerð viðurskipti, ið viðvíkja vegakervið og farleiðir sjóvegis. Við tí fyri eygað at menna samstarvið,

skapa úrslit og hava ein grundarstein at byggja felags manna-gongdir á, er neyðugt at ráðini yvir stovnunum eisini samvirka.

Landsverk og Strandferðslan eru undir Samferðslumálaráðnum, ið umsitir ferðslumál, meðan Visit Faroe Islands er undir Uttanríkis- og vinnumálaráðnum, sum umsitur vinnu- og uttanríkismál. Heitt verður á ráð ferðavinnuskrivstovur, kommunur, stovnar, ið á ein ella annan hátt varða av ella eru ávirkaði av ferðavinnuni, um at uppraðfesta samstarv og samskipti partanna millum..

EITT SLÍKT SAMSTARV UM FERÐAVINNU KANN LÝSAST SOLEIÐIS:



STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



MÚLALEIÐ

NÚVERANDI STØÐA

Múlavegurin bleiv gjørdur í áttatiárunum. Vegurin er 10 km langur og liggur millum Norðdepið og Múla. Vegurin er ein breytaður grúsvegur, tó eru einstakir teinar asfalteraðir.

Byggin Múla, er ein avfólkað bygð, men húsini vera í dag brúkt sum summerhús.

Múlavegurin liggur eftir fjallasíðuni í umleið 80 metra hædd úr Norðdepli og norður til Múla.

Vegøksl: Eingin vegøksl er fram við vegnum

Asfalt: Múlavegurin er asfalteraður allan vegin uttan umleið 500 teir seinastu metrarnar inn til bygðina. Asfaltið er tó í sera ringum standi undantikið teir 550 metrarnar úr Norðdepli, ið vóru asfalteraðir fyri fáum árum síðani.

Avmarkingar: Av tí at vegurin er so vánaligur, eru avmarkingar settar, soleiðis at akfør tyngri enn 7 tons ikki hava loyvi til at koyra eftir vegnum.

Víkipláss: Víkiplássini eru fá

Dvalarvikar: Her eru gjørdir 3 dvalarvikar á Múlaleiðini: ein høvuðs dvalarviki sunnan fyri bygðina, ein við ána (Krossdalsá) og ein í dalinum (Ærgisdalur).

Parkeringspláss: Til ber at parkera við dvalarvikarnar. Eisini er gjørt eitt parkeringspláss beint áðrenn bygðina, soleiðis at tey ferðandi kunnu parkera bilin og ikki koyra inn ímillum húsini.

Prestar: Eingir prestar eru fram við vegnum.

Bilverja: Har bilverja er, er hon í hampilgum standi. Á teininum Norðuri á Svarthamri er eingin bilverja, bara stabbasteinar. Hetta er ikki nøktandi fyri trygdina og bilverja eigur tí at verða sett upp.

Vegrist: 4 vegristir eru á teininum. Allar eru í vánaligum standi og eiga at verða skiftar út.

Vetrarhald: Vegurin verður ikki kavaruddaður og saltaður um veturin. Tað er tó ikki kunnað um, at einki vetrarhald er á vegnum, og tí eigur skeltið at verða sett upp við hesum upplýsingum.



STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



ELDUVÍKARLEIÐIN

Elduvíkarleiðin er ein 8 km long leið á eystursíðuni á Eysturoynni. Hendan leiðin er knútt at Funningsleiðini, og er ein partur av Sóljuleiðunum norðanfyrri á Eysturoynni.

Á leiðini verður tann ferðandi leiddur gjøgnum trú ymisk landslagsrúm, sum hvør í sær hava okkurt vakurt at bjóða tí ferðandi.

Í fyrsta landslagsrúminum liggur leiðin á fjallasíðuni við Funningsfjørðinum til vinstru og við Dalkinsfjalli til høgru. Leiðin gongur síðani runt um fjallið við útsýni norðureftir. Leiðin endar niðri í Elduvík. Bygðin er ein vøkur færeysk bygð, sum liggur niðri í einum dali í eini vík við útsýni yvir fjørðin og á oyggjarnar norðanfyrri.

Vegurin til Elduvíkar er ein 4 m breiður einbreytaður vegur, sum er sera vánaligur í støðum. Hann er óslættur, tí asfaltið er slitnið, og nógv stór hol eru í asfaltinum.



Vegøksl: Eingin vegøksl er á vegnum.

Víkipláss: Fleiri víkipláss eru fram við vegnum.

Vegristir: Fýra vegristir í hampiligum standi eru á vegnum.

Asfalti: Ein stórir partur av vegnum er í sera ringum standi, og eigur at verða asfalteraður skjótast tilber.





**Parkeringspláss
og dvalarvikar:**

Dvalarvikin á eggini á Elduvíkarleiðini er ein rættiliga fullfíggaður dvalarviki, við parkering, ruskspekkum og plássid til at upphalda sær á.

Herfrá sæst millum annað Slættaratindur, sum er hægsta fjall í Føroyum.

Ein trupulleiki við dvalarvikanum er tó, at vatn samlar seg í helluni undir steinum, so økið er ofta sera vátt.



Bilverja: Bilverjan er í hampiligum standi.

STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



GJÁARLEIÐIN

Gjáarleiðin er ein 5 km langur teinur, sum gongur frá Skammrók, við Gjáarskarð og oman í dalin. Leiðin endar síðani í bygdini við Gjógv. Leiðin byrjar á eini hill og verður førd víðari upp á eitt skarð. Uppi á Gjáarskarði er útsýnið langt og flott yvir fjøllini og dalarnar rundanum. Tá leiðin er farin fram við Gjáarskarði, verður tann ferðandi førdur oman í dalin, har tann rúmliga upplivingin verður markerað av fjøllunum.

Bygdin Gjógv er eitt stórt ferðamál hjá ferðafólki í Føroyum.

Bygdin kann bjóða ferðafólki flott útsýni og er ein serliga góður steðgur, tá ferðafólk ferðast á Sóljuleiðunum í norður partinum av Eysturoynni.

Sjálv bygdin er hæddarpunktið við Gjáarleiðini og er hønudsorsøkin til, at Gjáarleiðin er vald at vera ein Sóljuleið.

Vegøksl og

víkipláss: Eingin vegøksl á vegnum.



Asfalt:

Vegurin er í ringum standi, og tá er tað ikki bert asfaltið, ið er illa farið, men eisini aðrir vegalutir krevja ábøtur. Tann vaksandi tunga ferðslan til Gjáar hevur havt við sær, at vegurin hevur sett seg nógv við seinnu vegrístina beint uttan fyri bygdina. Hol eru komin í asfaltið við hárnálubugan við Gjáarskarð.

Fleiri breiðkingar av vegnum og víkipláss eru í ringum standi. Staðkend fólk hava gjørt vart við, at hann er í ferð við at skrædna, og tí helst ikki tolir tyngri ferðslu so sum bussar.

Parkeringspláss- og dvalarvikar:

Í ringum standi.

Bilverja:

Ikki skrásett.

Prestar:

Ikki skrásett.



SAKSUNARVEGURIN

Byggin Saksun er ein av mest vitjaðu bygdunum í Føroyum, bæði av útlendskum gestum og føroyingum. Seinastu árin hevur eitt hækkandi tal av vitjandi verið til bygdina, har tað sambært Sunda kommunu og Visit Faroe Islands nú er vorðið neyðugt at skipa og vegleiða vitjandi á staðnum. Sambært Gallup kanning hjá Visit Faroe Islands, sum verður almannakunngjørd í næstum, vitja 57,8 % av útlendsku ferðafólkunum Saksun. Til samanberingar kann nevast, at 31,7 % av ferðafólkunum vitjaðu Mykines.

Visit Faroe Islands hevur vitjað nógv støð í Føroyum, harímillum Saksun. Tosað hevur verið við fólk, sum hava tilknúti til ferðavinnuna. Kanningin hjá Visit Faroe Islands vísti, at neyðugt er at skipa ferðafólkastreymin til Saksunar. Í løtuni verða átøk fyrireikaði, sum kunnu skipa ferðafólkavitjanirnar til Saksunar í samstarvi millum Sunda kommunu, Visit Faroe Islands og Landsverk.

Endamálið við samstarvinum er eitt nú at menna vegleiðingina til ferðafólk. Ætlanin er at gera fleiri skelti, at merkja økir til parkering, stað til upphald, vesir, gøtur og øki at ganga á, tillagingar á Saksunarvegnum við vegagøksl o.a.

Á mynd 1 er eitt yvirlit yvir mánaðarferðsluna á Saksunarvegnum í 2018.



Mynd 7: Mánaðarferðsla á Saksunarvegnum í 2018

Landsverk hevur gjørt teljingar av ferðsluni á Saksunarvegnum í tíðarskeiðinum frá januar til desember 2018 (sí mynd 1).

Hesar teljingar vísa, at 200 til 350 akfør koyra um dagin á Saksunarvegnum, frá juni til september, tá trústið av ferðafólkum er mest. Teljingarnar vísa eisini, at í juli mánaða var onkur dagur, har 50 stór akfør koyrdu eftir Saksunarvegnum.

Saksunarvegurin er smalur og hevur ikki vegagøksl. Tó hevur hann í áratíggjur nøkunlunda nøktað tørvin hjá teimum, ið bývá í Saksun. Í 2018 koyrdu 3 bílar útav vegnum og endaðu í ánni. Allir bílførararnir vóru útlendingar. Verður ferðafólkaktrústið í Saksun á sama støði næsta ár ella enn hægri, kunnu vit vænta enn fleiri óhapp.

STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM

Tí er neyðugt at vísa á loysnir, sum kunnu betra umstøðurnar hjá teimum ferðandi á vegnum.

Landsverk mælir til, at einbreytaðu vegirnir verða bygdir út við vegæksl og vikiplássum, so bussar, bilar, fólk á súkklu ella til gongu kunnu mótast og víkja uttan trupulleikar. Samstundis er landbúnaðarvirksemi í Saksun, og vegurin verður nýttur til tað endamálið eisini.

Ein viðkomandi spurningur er, um avmarking skal vera fyri, hvussu nógv ferðandi kunnu vera á Saksunarvegnum ella í bygdini í senn. Hetta er somuleiðis viðkomandi um trygdina í bygdini, um eldur kemur í ella onkur gerst álvarsliga sjúkur, tí ein brand- ella sjúklingabilur skal altíð ótarnaður sleppa til og úr bygdini. Fleiri møguligar loysnir fyri at skipa ferðsluna til og úr Saksun hava verið viðgjørdar, so sum:

- » Seta ljóskurv upp, ið lýsir reytt, tá eingi parkeringspláss eru tøk ella ov nógv ferðsla er á vegnum og í bygdini. Hetta má skipast soleiðis, at tað ikki ávirkar lokalsamfelagið
- » Hetta er somuleiðis viðkomandi um trygdina í bygdini
- » Stovna tænastrátt við shuttle-bussum, ið koyra úr Hvalvík til Saksunar
- » Stovna útleigutænastrátt av súkklum og/ella el-súkklum
- » At krevja parkeringsgjald fyri parkering í bygdini



Um ferðafólkavitjanirnar til Saksunar gerast enn fleiri enn summarið 2018, er alneyðugt at raðfesta eina hækking í játtan til tiltøk á Saksunarvegnum og til Saksunar bygd. Her er eitt nú neyðugt at gera ábøtur á Saksunarvegin, har endamálið við arbeiðinum er at skipa ferðafólkastreymin til og úr Saksun og at gera tað tað trygt og liviligt bæði hjá teimum, sum búgva á økinum og teimum vitjandi. Viðurskipti sum lógarheimildir, ábyrgdarøki, figging og annað, ið helst gerst viðkomandi í tilgongdini at fremja nakrar loysnir, skulu avgreiðast í góðum samskipti partanna millum.

Ferðafólkatalið til Saksunar kann heilt einfalt ikki vaksa meira, um einki verður gjørt.

MØGULIG LOYSN

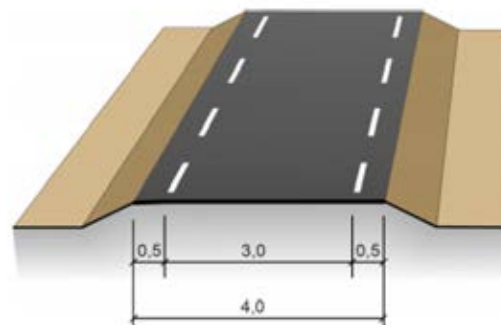
Uppskotið frá Landsverki at framtíðarbyggja farleiðina til Saksunar, inniber millum annað, at ein vegøksl verður gjørd fram við vegnum báðumegin við. Vegøkslin tænar fleiri endamálum, enn um bert víkipláss verða gjørd. Fyrimunurin er, at bilar kunnu flyta seg út á vegøkslina fram við øllum vegnum og nýta hana til víkipláss og loyva súkklandi og gangandi framvið.

VEGABREIDDIN, SUM MÆLT VERÐUR TIL AT NÝTA TIL SAKSUNARVEGIN, ER HENDAN:

VEGUR TIL LÁGFERÐSLU

Er ársmiðalferðslan minni enn 500 bilar, kann vegurin gerast sum ein einbreytaður vegur, sum er 4 m breiður íroknað 0,5 m vegøksl í báðum síðum.

Á einbreytaðum vegi eiga víkipláss at gerast við 250 m frástøðu og ongantíð longri ímillum enn at sýnið er frá einum víkiplássi til tað næsta.



Mynd 8: Tvørskurður á Sóljuleiðum (einbreytaður vegur)

KOSTNAÐARMETING 2018

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegøksl	Víkipláss (til bilar og bussar)	Tilsamans
Loysn	16	8	24

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at arbeiða víðari við loysnini at gera vegøksl og fleiri og størri víkipláss.

Verkætlanin hevur skund, tí avbjóðingarnar eru sjónligar og kunnu gerast fleiri og avleiðingarnar álvarsamari.

STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



RUNT AGNIÐ

Leiðin Runt Agnið er ein 4 km langur teinur, sum gongur frá Æðuvíkarvegnum til Nesveg. Leiðin liggur uppi yvir Toftavatni við útsýni yvir á vatnið og norður eftir Eysturoynni.

Leiðin hevur eitt rættiliga opið landslag, sum ger, at útsýnið er sera langt yvir fjøllini og dalarnar. Vegurin Runt Agnið, frá íbindingini á Nesi og til íbindingina í Æðuvíkarvegin, er í sera vánaligum standi, tí vegurin er nógv sokkin í støðum, og asfaltið er sera veikt. Her má koyrast við varsemi.

Í sambandi við, at SEV setti myllurnar upp úti í Neshaga í 2006, var vegøksl gjørd ein part av vegnum í eystaru síðu frá vegamótinum við Æðuvíkarvegin til vegamótið út til Neshaga.

Vegøksl og

vikipláss: Vegateinurin frá Nesi og til íbindingina í Æðuvíkarvegin er smalri enn 3 m, og vegøksl manglar á stórum parti av vegnum.

Tað eru fleiri vikipláss á hesum vegateini, men tað er bara eitt, har tað ber til hjá einum buss at víkja. Hini eru øll ov stutt.



Vegateinurin frá íbindingini í Æðuvíkarvegin og til íbindingina í Rituvíkarvegin er millum 4–6 m breiður, uttan vegøksl. Har smalast er, eru vikipláss gjørd, soleiðs at tað ber til hjá tveimum stórum bilum at mótast.

Asfalt: Vegateinurin frá Nesi til íbindingina til Mylluvegin er í sera ringum standi. Vegurin er sokkin og skrædnaður í fleiri støðum og krevur ábøtur.

Av tí at støðan er so vánalig á asfaltinum á hesum teinum, verður neyðugt at skelta avmarkingar, at akfør tyngri enn 3,5 tons ikki mugu koyra eftir hesum vegnum.



Mynd 9: Dæmi um tilhaldsstað og parkeringspláss á Sóljuleiðini um Hovsegg

Parkeringspláss

og dvalarvikar: Eingi parkeringspláss og dvalarvikar eru fram við hesum vegi. Tað ber í sær, at bilar ofta parkera á víkiplássunum ella fram við smala vegnum. Tað ger tað trupult hjá tveimum bilum at mætast.

Bilverja: Við Nesvatn manglar bilverja. Bilverja eigur at verða sett upp soleiðis, at bilar ikki koyra út av og vandi er fyri, at drekkivatnið verður dálkað.

Prestar: Í nóg góðum standi.

Vetrarhald: Vegurin verður ikki kavaruddaður og saltaður um veturin.

Her skal skeltast við upplýsing um, at einki vetrarhald er á vegnum.

STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



UM HOVSEGG

Leiðin um Hovsegg er partur av gamla landsvegnum í Suðuroy, sum bindur bygdin í oynni saman.

Í 2007 bleiv Hovstunnilin tikin í nýtslu, og tí er teinurin um Hovsegg ikki longur ein høvuðsleið. Vegurin hevur tí minni ferðslu og passar væl til at vera ein Sóljuleið.

Leiðin gongur úr Øravík, um Hovsegg, og endar niðri í Hovi.

Á leiðini er frálíkt útsýni norðureftir, t. d. á Dímunarnar. Vegurin gongur ígjøgnum brattlendi gjøgnum Hovsegg, har gott útsýni er oman yvir Hov. Tá vegurin er hægst, liggur hann á 210 metra hædd. Vegurin er einbreytaður við ongari vegøksl. Av tí at tað ikki er meira enn 10 ár síðani, at hetta var høvuðsleið, er vegurin í rímligum standi.



Asfalt: Í rímligum standi.

Vegøksl: Eingin vegøksl er á vegnum.

Víkipláss: Víkiplássini nøktu tørvin til ferðsluna á leiðini. Parkeringspláss og dvalarvikar: Ætlanin er at gera ein dvalarvika á høvdini úti á eggini. Her er framúrskarandi útsýni bæði suðureftir og norðureftir.

Bilverja: Bilverja er har, tað er neyðugt, og er hon í rímligum standi.



Mynd 9: Dæmi um tilhaldsstað og parkeringspláss á Sóljuleiðini um Hovsegg

- Prestar:** Prestar eru í rímligum standi.
- Vegrist:** Tvær vegristir eru á strekkinum, og eru tær í brúkiligum standi.
- Vetrarhald:** Vegurin verður ikki kavaruðaður og saltaður um veturin. Vegurin eigur at verða skeltaður við upplýsing um, at einki vetrarhald er á vegnum.

STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



UM HESTIN

Leiðin um Hestin er ein sera flottur 9,3 km langur teinur, sum byrjar í Lopra og endar suðuri í Sumba. Leiðin skákar úr Lopra og niðan á Hestin. Síðan gongur leiðin av Hestinum oman til Sumbiar. Tá vegurin liggur hægst, er hann á 390 metra hædd. Vegurin um Hestin er eldra farleiðin til Sumbiar, sum var nýtt, áðrenn Sumbiartunnilin kom í 1997. Hann er einbreytaður við ongari vegøksl. Ein stórir partur av vegnum er í sera ringum standi.

Vegurin um Hestin er einasta leið til Víkabyrgis, har eingin er fastbúgvandi í dag, men bygdin verður nóg nýtt sum frítíðarstaður. Nóg vitja bygdina um summarið og veturin eisini.

Beinivørð, sum er ein av okkara náttúruperlum, liggur eisini fram við hesum vegi. Her ber til hjá fólki við rørslutarni ella eldri fólki at steðga og njóta útsýnið frá vegnum. Nóg fólk koyra eisini henda vegin og seta bilin fyri ganga fram við Eggini oman ímóti Lopra, har tað ber til at síggja ta stórbæru náttúruna á vestursíðuni á Suðuroynni.



Asfalt: Vegastrekið úr Sumba, uml. 2 km langt, var asfalterað í 2012, og tað strekið er í dag í rímligum standi.

Restin av vegnum, 7,3 km, er sprænt asfalt, sum var lagt í 1993-1997, og er sera vánaligt. Tað eru gjøgnum árinu gjørdar bøtingar á asfaltið, men nú er vegurin í so ringum standi, at alneyðugt er, at vegastrekið verður asfalterað av nýggjum.

Orsakað av, at støðan er so vánalig á asfaltinum, er neyðugt at skelta avmarkingar, tildømis at bilar 7 tons og hægri ikki mugu koyra eftir hesum vegnum.

Vegøksl: Eingin vegøksl er á vegnum. Í støðum eru asfaltkantarnir skrædnaðir, og kann tað tí vera vandamikið at koyra út á vegkantin.



Vikipláss: Vikiplássini eru fá, og fá stöð eru til eitt nú tveir bussar at mótast.

Parkeringspláss og dvalarvikar: Eingi parkeringspláss og dvalarvikar eru fram við vegnum. Hetta merkir, at bilar ofta parkera á vikiplássunum ella á lendi fram við vegnum. Hetta kann til tíðir gera tað enn trupulari hjá tveimum bilum at mótast.



Ætlanin er at gera ein dvalarvika og parkeringspláss nærhendis við Hestin, soleiðis at tað ber til njóta útsýni niðan á Beinisdvørd, vestursíðuna av Suðuroy og út á hav.

Her er ætlanin at staðseta dvalarvika á Hestin beint við Beinisdvørd við útsýni fram við vestursíðuni og norður eftir Suðuroynni.



Bilverja: Bilverja er ikki allastaðni, men har hon er, er hon í sera ringum standi og eigur at verða skift út.

Prestar: Fáir ella eingir prestar eru fram við vegnum.

Vegrist: 3 vegristir eru á hesum teininum, tvær av teimum vóru umvældar á sumri 2018, meðan tann triðja eisini treingir til ábøtur.

Vetrahald: Vegurin verður ikki kavaruðaður og saltaður um veturin. Av tí at ferðafólk hava staðið fóst á vegnum, eigur at verða skeltað við upplýsing um, at einki vetrahald er á vegnum.



05

FERÐSLUTRYGD

FERÐSLUTRYGD

FERÐSLUTRYGD

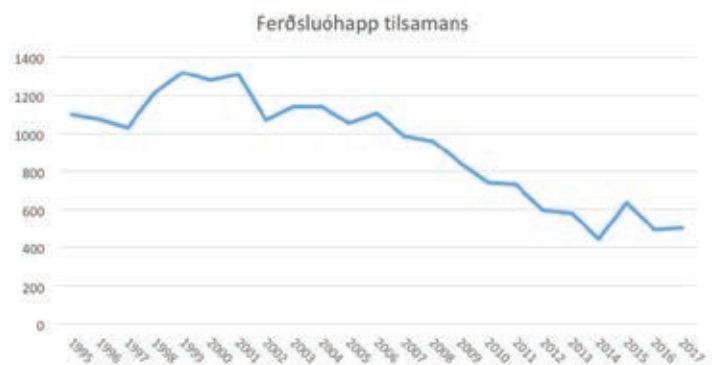
Aðalmálið við ferðslutrygdarbeiðinum er nullhugsjónin; **“at eingin skal doyggja ella koma álvarsliga til skaða í ferðsluni”**. Hetta er eisini málið fyri ferðslutrygd í sambandi við samferðsluplanlegging. Seinastu nógvu árin er arbeitt miðvíst við at bota um trygdina hjá teimum ferðandi. Arbeitt verður bæði við at minka um vandan fyri, at óhapp henda og minka um avleiðingarnar av teimum.

Sniðgevingar av vegum og vegumhvørvinum skulu vera leiðandi, og tað merkir, at sjálvur vegabygnaðurin skal vísa bilfórarum, hvør atburður í ferðsluni er tann rætti. Vegabygnaðurin skal eisini vera eftirgevandi¹. Kanningar vísa, at stórir partur av øllum óhappum standast av menniskjansligum mistøkum. Hesi óhapp eru ring at fáa heilt burtur, men neiligu avleiðingarnar av óhappunum kunnu minkast, um vegurin er bygdur soleiðis, at tey ferðandi ikki doyggja ella fáa álvarsligt mein í einum ferðsluóhappi.

Í 2007 var fyrsta ferðslutrygdarætlanin fyri Føroyar gjørd, sum fevnir um fleiri ítøkilig tiltøk, ið kunnu gera tað tryggari í ferðsluni. Fleiri av hesum tiltøkum eru sett í verk. Stórt arbeiði liggur handan ætlanina, men tíverri er hon ikki dagførd.

Talið á skrásettum ferðsluóhappum er nógv minkað seinastu árin. Eisini ferðsluóhapp við fólkaskaða og deyða sum avleiðing. Hetta er eitt rák, ið er í øllum grannalondum okkara og kann bæði vera orsakað av, at nógv og miðvíst ferðslutrygdarbeiði við kunning og átøkum er og verður gjørt, og helst eisini tí, at fólk eru meira varin.

Føroysku tøluni fyri skadd og deyð í ferðsluni eru smá, og stór sveiggj eru frá ári til árs. Kortini kunnu tøluni samanberast við tøluni í hinum Norðurlondunum.

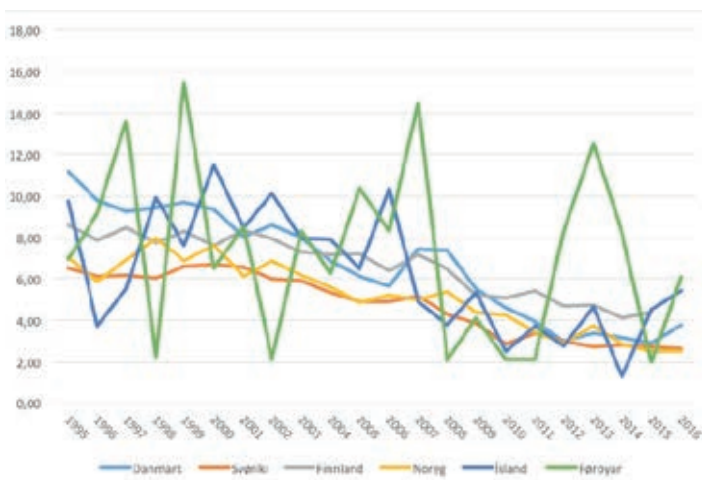


Mynd 1: Tal av skrásettum ferðsluóhappum í Føroyum fyri tíðarskeiðið 1995-2017¹.



Mynd 2: Tal av ferðsluóhappum við fólkaskaða í Føroyum fyri tíðarskeiðið 1995-2017¹.

¹ Vegurin eigur at verða gjørdur soleiðis, at so fáir fólkaskaðar sum møguligt henda, um eitt óhapp hendir, og at neiligu fylgjurnar eftir óhappið eru so avmarkaðar sum møguligt. Hetta verður kallað ein eftirgevandi vegprofilur.



Mynd 3: Deyð í ferðsluni í Norðurlöndum í mun til 100.000 fólks².

Umframt menniskjansliga tapið, sum stendst av ferðsluvánlukkum, har fólk verða skadd ella doyggja, eru slíkar vanlukkur eisini ein fíggarligur missur fyri samfelagið. Ráðið fyri Ferðslutrygd gjørdi í sambandi við álitid "Ávegis til Nullhugsjónina" eina útrokning av, hvat ein skaddur persónur í ferðsluni kostar samfelagnum. Niðanfyrir síggjast hesi tølini framroknaði til 2017.

	Deyð	Sera álvarsligir skaðar	Álvarsligir skaðar	Lættari skaðar
Ítøkiligi fíggarligi kostnaðurin	4,34	7,28	2,45	0,28
Vælferðarmissur	17,34	7,57	2,45	0,38
Kostnaður íalt	21,58	14,86	4,90	0,66

Mynd 4: Kostnaður av ferðsluvánlukkum í mió. kr. framroknað til 2017³.

² Kelda: Nordisk Vejteknisk Forum

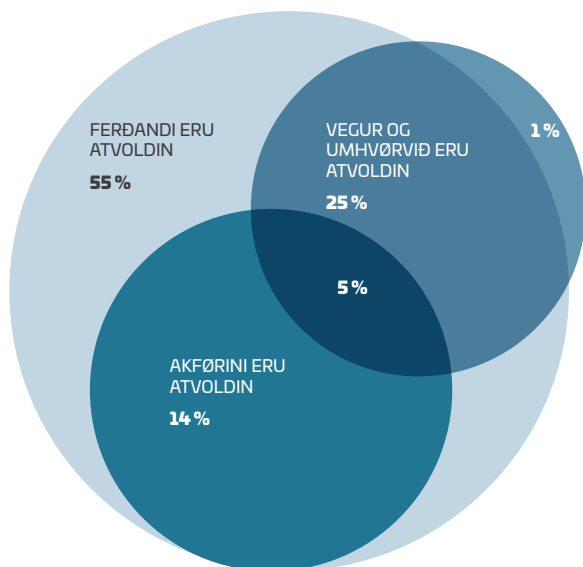
³ Kelda: Ráðið fyri Ferðslutrygd

FERÐSLUTRYGD

SKRÁSETINGAR OG FERÐSLUTRYGDAREFTIRLIT

Arbeitt verður stöðugt við at heinta inn neyvar upplýsingar, útgreiningar og tøl, sum vísa, hvar og hví óhapp henda. Hugt verður eisini út um landoddarnar eftir kanningum og royndum aðrastaðni. Eins og aðrastaðni eru menniskjanslig mistøk orsök til flest øll ferðsluóhapp í Føroyum.

*Havarikommisjonen for vejtrafikulykker (HVU)*⁴ í Danmark hevur síðani 2001 gjørt gjøllar kanningar av óhappum, ið ofta koma fyri og álvarsomum óhappum. Her er kannað, hví ferðsluóhappið er hent.



Mynd 5: Talið av óhappum, har ávikavist ferðandi, akfør, vegur og umhvørvi eru atvoldin⁴.

Mynd 5 vísir orsøkirnar til ferðsluóhapp. Ymsu atvoldirnar kunnu allar vera í senn og eru ofta tað. Ferðandi, akfør, vegir og umhvørvi kunnu øll samstundis vera atvoldin til at óhapp henda. Rúsdrekkja og ov høg ferð kunnu føra til, at ferðandi

sjálvi eru atvoldin til óhapp. Sambært kanningini hjá HVU vóru vegirnir ella umhvørvið ein atvold í nærum triðja hvørjum óhappi (25 %), og brek í akfari var ein atvold í fimta hvørjum óhappi (14 %). Sambært kanningini er tað fyri eitt vet meira enn helminginum av óhappunum, at ferðandi sjálvi hava skyldina av óhappinum. HVU metir, at tað kann sleppast undan fleiri av óhappunum, um atburðurin í ferðsluni er sømiligur og hóskandi.

Nevndu atvoldirnar til óhapp vísa á sera umráðandi vitan um tilgongdirnar, mekanismur og samanhagir, ið føra til óhapp.

Vitanin er eisini eitt virðismikið amboð til at meta um, hvussu álvarsom ferðsluóhapp kunnu fyrbyggjast. Um eitt nú “vánaligt sýni” er ein atvold til eitt óhapp, kann ein betran av sýninum á vegnum fyrbyggja slíkum óhappum. Tískil ber eisini til at fáa talið av ferðsluóhappum niður við at gera vegakervið tryggari. Sambært nullhugsjónini skal vegakervið eisini vera innrættað soleiðis, at tað er eftirgevandi.

Tað merkir, at tað ikki skal kosta lív at gera menniskjanslig mistøk í ferðsluni. Tá ferðslutrygdartiltøk skulu lýsast og raðfestast, verður hugt eftir skrásettum ferðsluóhappum fyri at finna vegateinar, har flestu óhappini henda, og orsøkirnar til óhappini vera lýstar. Hesir vegateinar verða síðani kannaðir í einum ferðslutrygdareftirliti fyri at vísa á tiltøk, ið kunnu betra trygdina og fyrbyggja óhappum.

⁴ Hvorfor sker trafikulykkerne, HVU, 2014

FERÐSLUTRYGDARTILTØK

FERÐSLUTRYGDARTILTØK

Á hvörjum ári verður peningur settur av á fíggjarlógini til smærri ferðslutrygdartiltøk. Endamálið við teimum er at betra ferðslutrygdina á verandi vegakervi. Talan er oftani um tiltøk, ið eru neyðug, tí ferðslan kann vera økt ella broytt, eftir at ein vegur ella tunnil er gjørdur, ella har nýggj vitan og broytingar í treytum og krøvum hava gjørt tað neyðugt at broyta verandi veg. Hetta kann vera í sambandi við trygdarkrøv, ið ikki samsvara við samtiðina. Játtanin til smærri ferðslutrygdartiltøk hevur seinastu árin ligið frá 2,0 til 7,5 mió. kr. árliga. Nógv trygdartiltøk eru gjørd seinastu árin, men nógv eru eftir at gera.

FERÐSLUTRYGDARTILTØKINI VERÐA RAÐFEST SOLEIÐIS, AT MEST MØGGULIG TRYGD FÆST FYRI JÁTTANINA. TAÐ MERKIR, AT TILTØK VERÐA SETT Í VERK, HAR TÚ FYRIBYRGIR FLEST FERÐSLUÓHAPPUM.

Fyri at tryggja verandi vegakervi so væl og skjótt, sum til ber, verður mælt til, at minst 10 mió. kr. verða játtaðar árliga til smærri ferðslutrygdartiltøk.

Sum dømi um ferðslutrygdartiltøk kunnu nevast: tryggjan av vegamótum, rumlifoyrir, ljós fram við vegnum, trygdarútbúnaður í tunlum, tryggging av síðuøkjum, uppseting av bilverju, breiðking av vegi og víkipláss. Ráðið fyri Ferðslutrygd skipar javnan fyri ymsum kunningarátøkum um ferðslutrygd, og tey átøk, sum viðvíkja vegakervinum, kann Landsverk síðani fremja í verki sum eitt ferðslutrygdartiltøk.

Serstøk játtan má latast til størri ferðslutrygdartiltøk, tí tey liggja

uttan fyri fíggjarkarmarnar fyri smærri tiltøk. Her kann talan vera um eitt nú ljós í tunlum, umbygging av vegamótum og rundkoyringar.

FERÐSLUTRYGDARÆTLANIR SAMAN VIÐ KOMMUNUM

Landsverk hevur gjørt fleiri ferðslutrygdarætlanir saman við kommunum, eitt nú í Vága-, Runavíkar- og Vágs kommunum. Løgreglan hevur eisini verið við í samstarvinum. Ætlanirnar fevna um vegateinar við landsferðslu, har partur ella partar av teinunum kunnu vera kommunalir. Endamálið við at gera ferðslutrygdarætlanir saman við øðrum er, at báðir partar samstarva um, hvat skal gerast á vegateinunum, so hædd verður tikin fyri bæði gjøgnumkoyrandi og staðbundnari ferðslu. Sum meginregla bera partarnir kostnaðin av tiltøkum á sínum øki, og farið verður soleiðis fram, at báðir partar binda seg til at gera tiltøkini í ávísari raðfylgju. Byrjað verður við at kortleggja verandi støðu og lýsa teir trupulleikar, ið eru á hesum vegateini. Við støði í ferðsluteljingum, ferðmátungum og óhappsskrásetingum, verða gjørd uppskot um ferðslutrygdartiltøk, ið kunnu betra um ferðslutrygdina. Hvørt einstakt ferðslutrygdartiltøk á samlaða vegateininum skal lýsast nágreiniliga.

Fyri at fáa eina so optimala loysn sum tilber, verður skipað fyri tveimum lokalum borgarafundum. Hetta skal tryggja, at loysnirnar vónandi fáa longri livitið, og at verkætlanin annars mennist tann vegin, sum lokalsamfelagið ynskir tað. Soleiðis gerast hesi eisini ein partur av tilgongdini. Tá ítøkilig tiltøkini skulu fremjast, er tað soleiðis, at Landsverk ger tiltøk á landsvegum, og kommunan á kommunalum vegum. Fyrimunurin við at hava eina felags ferðslutrygdarætlan er, at tiltøkini eru samskipað frá byrjan.

Um býarøkir verða viðgjørd við ferðslutrygd fyri eygað, og neyðugu ábøturnar verða útgreinaðar við røttu loysnunum, sum síðani verða settar í verk, verður met, at ferðsluóhapp

FERÐSLUTRYGDARTILTØK

við fólkaskaða kunnu minka við 29 %. Harafturat arbeiðir Landsverk við at gera ein lista yvir ferðslutrygdartiltøk, sum kommunur kunnu nýta í teirra staðbundna ferðslutrygdararbeiði.

FERÐSLUTRYGDARÆTLAN FYRI FØROYAR

Allir partar, sum varða av ferðslutrygdini í Føroyum, gjørdur í 2007 eina felags ferðslutrygdarætlan. Ætlanin fevnir um 35 ítøkilig ferðslutrygdartilmæli, ið øll hava til endamáls at betra um ferðslutrygdina. Ætlanin er, at ferðslutrygdarætlanin áhaldandi skal verða kannað og eftirmett fyri møguliga at seta nýggj mál ella mæla til onnur tiltøk og átøk fyri at koma nærri málinum í nullhugsjónini. Málið er eisini, at ferðslutrygdarætlanin komandi árin verður eitt stavnhalda hjá bæði landi, kommunum, feløgum, fyrirkomandi, einstaklingum og øðrum, sum eru við í arbeiðinum at virka fyri størri trygd á føroyska vegakervinum. Landsverk skipar fyri tiltøkunum á landsvegakervinum, men er eisini í ávísan mun við í tiltøkum, sum onnur varða av.

Serliga verður hugsað um ferðslutrygdareftirlit og kommunalar ferðslutrygdarætlanir.

AVLEIÐING AV FERÐSLUTRYGDARTILTØKUM

Tað er neyðugt at fremja ferðslutrygdartiltøk samsvarandi við teimum óhappum, ið henda, og tí eru upplýsingarnar omanfyri standandi umráðandi. Fleiri kanningar eru gjørdar, sum eitt nú kunnu síggjast í "Håndbog, Trafiksikkerhed", sum Vejdirektoratet⁵ gav út í 2014 og "Trafiksikkerhetshåndboken", sum Transportøkonomisk Institutt (TØI) í Noregi hevur latið úr hondum.

Niðan fyri síggjast dømi um tiltøk og avleiðingar av teimum í sambandi við minking av ferðsluóhappum.

VEGATEINAR, HAR ÓHAPP KOMA FYRI

Verður hugt at teimum støðum, har óhapp ofta henda, kunnu miðvís tiltøk setast í verk, sum kunnu fyrbyggja fleiri av teimum.

Hesi tiltøk eru dømi um hetta:



Mynd 6: Vegur við kanti upp til asfaltið

ENDURSKIPAN AV VEGAKSLUM

Fleiri óhapp henda, tí bilførarin fer út í vegøkslina og missir tamarhaldið á bilinum. Um vegøkslin ella økið uttan fyri málaðu strikurnar er nóg breitt, kunnu óhapp minkast við millum 5 og 10 %. Á vegi, har loyvt er at koyra 80 km/t, eigur breiddin á koyribreytini at vera 3,5 m, og kantbreytin 0,75 m. Tað finnst vegir við ongari kantbreyt, men teir eru fáir.

Um ein bilførari er óheppin og endar úti í grúsvegaøklini, er tað sera umráðandi, at hann endar á sløttum, haldgóðum lendi, og at tað ikki er kantur upp til asfaltið. Við at skipa og viðlíka-halda vegakslarnar, kann væntast ein minking á 8 % í stakferðsluóhappum við fólkaskaða².



Mynd 7: Rumlifoyrir eru merki, ið vera gjørd í kant-ella miðlinju á vegunum.

⁵ Vejdirektoratet i Danmark hevur ábyrgd av landsvegakervinum, ið er samansett av motorvegum, høvuðsvegum og fleiri av brúgvunum í Danmark. Samanlagt er kervið 3.800 km langt.



Mynd 8: Tráðbilverja.

RUMLIFOYRUR

Ein onnur atvold til óhapp er manglandi eftiransni í ferðsluni, ella at bilførarin gerst móður og koyrir ótilvitað av vegnum.

Í slíkum førum kunnu rumlifoyrur, sum eru fresaðar á fleiri landsvegum, vera eitt gagnligt tiltak. Um rumlifoyrur eru í miðjuni á vegum, har vandi er fyri, at akfør kunnu mótast, kunnu ferðsluóhappini við fólkaskaða minka við 25 %. Ein minking á 20 % av ferðsluóhappum við fólkaskaða fyri stakferðsluóhapp kann væntast, um rumlifoyrur eru fram við vegasiðuni⁶.

BILVERJA

Bilverja skerjir talið av stakferðsluóhappum við fólkaskaða við 54 %⁷.

Í 2017 setti Landsverk upp tráðbilverju við Oyggjarvegin og norðan fyri bygdina Skipanes. Tað eru bert fáar ákoyringar hendar á tráðbilverjuna og uttan stórvegis skaðar. Kanningar uttanlands vísa, at har tráðbilverjan kann setast upp í staðin fyri stálbilverju, kann væntast ein minking í sambandi við fólkaskaða við 68 % og 44 % í sambandi við deyðsfall, orsakað av ákoyring. Sama er galdandi fyri førarar á motorsúkklum.

Ætlanin er tí at halda fram við at seta tráðbilverju upp á teimum støðum, har tað er hóskandi. Harafturat kann tráðbilverjan setast upp í staðin fyri illa farnu stálbilverju, har tað ber til.

ENDURSKIPAN AV VEGLJÓSÚTBÚNAÐI

Nøktandi ljósútbúnaður á vegunum betrar munandi um ferðslutrygdina. Serliga á teimum støðum, har flestu óhappini henda í myrkri. Fleiri teinar hava eisini eldri ljósútbúnað, sum ikki lúkur endamálinum at ljúsa veginir væl upp og gera teir tryggari.

Góður og nøktandi vegaljósútbúnaður kann minka um óhapp í myrkri við 28 %.

LJÓSÚTBÚNAÐUR Í SMÆRRI TUNLUM

Fleiri av smærri tunlunum hava fingið rúmingarljós, sum til dømis Hvalbiartunnin og tunlarnir Norður um Fjall. Tó vantar ljós í loftinum. Ein eldri norsk kanning vísir, at tunlar við ljósútbúnaði hava 35 % færri óhapp, enn tunlar við ongum ljósi .

Seinastu árin hevur Landsverk sett ljósútgerð upp í fleiri tunlum kring landið, og byrjað er at seta ljósútgerð upp í Sumbiartunlinum.

Mælt verður til, at játtan verður latin til endamálið, tí arbeiðið kann ikki gerast liðugt í lötuni.

⁶ Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

⁷ Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

FERÐSLUTRYGDARTILTØK

FERÐGÁI

Fleiri ferðgáar eru settir upp, tá komið verður til bygt øki. Kanningar vísa, at miðalferðin minkar við 2-10 km/t, og ferðsluóhapp við fólkaskaða minka við 11 % .

SMÆRRI STEÐGIPLÁSS

Landsverk hevur í fleiri ár arbeitt við at bøta um góðskuna á teimum steðgiplássum, sum liggja fram við landsvegnum (dvalarvikar). Her er talan um størri økir, har ferðandi kunnu hvíla seg, eta matpakka og njóta útsýnið. Eisini merkist ein størri eftirspurningur eftir smærri steðgiplássum, har koyrast kann inn á at tosa í telefon ella fyri at loyva øðrum bilum framvið. Tílik pláss krevja, at sýnisviðurskiftini eru góð, so tað er trygt at koyra inn og út av hesum plássum. Í okkara grannalondum verður mælt til, at frástøðan millum tílik pláss er millum 3 og 5 km á høvuðsvegum.

Kanningar vísa, at vandin fyri óhappi orsakað av møði er minni aftan á steðg á steðgiplássi, enn vandin var beint áðrenn . Vandin er størri, um einki steðgipláss er.

VEGAMÓT VIÐ ÓHAPPUM

Í vegamótum má slagið av óhappi lýsast og greinast, soleiðis at røttu tiltøkini kunnu setast í verk. Um fleiri óhapp henda grundað á brot á víkiskyldu, kann hetta skyldast vánaligt sýni, har eitt nú runnar ella trø standa í vegin og eiga at verða beind burtur ella flutt. Ein móguleiki er at umbyggja vegamótið til eina rundkoyring. Her eru trí dømi um vegamót, sum áttu at verðið umbygd.



Kambsdalur: Umbygging av T-vegamóti til rundkoyring. Her kann ein minking væntast á 80 % í ferðsluóhappum við fólkaskaða⁸.



Vágur: Umbygging av vegamóti við fjúra beinum. Ein minking á 22 %⁹ í ferðsluóhappum kann væntast.

⁸ Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

⁹ Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014



Lambareiði: Umbygging av T-vegamóti við vinstrasnaríngar-breyt. Ein minking í ferðsluóhappum við fólkaskaða á 25 %¹⁰ kann væntast.

BETRI SKIPAN AV GONGUTEIGUM

Talið av óhappum, tá fólk eru til gongu, kann minkast við at økja talið og góðskuna á teimum møguleikum fólk til gongu hava at sleppa yvir um vegin, har eingi vegamót eru ella á teinum millum vegamót. Hetta er serliga viðkomandi fyri vegir, ið hava mest loyvdu ferð á 40-60 km/t, har fleiri fólk til gongu ferðast. Tað kann vera á teinum millum og við vegamót, við bussteðgi-pláss og við krossgongugøtur. Tað hevur leingi verið fatanin, at gerð av gonguteigum, har einki vegamót er, viðvirka til fleiri óhapp bæði viðvíkjandi fólk til gongu og øðrum ferðandi. Nýggj gransking vísir hinvegin, at hetta bert hendir, um vegurin hevur fleiri enn tvær farbreytir. Tá bert tvær farbreytir eru, tykjast gonguteigar ikki at hava stórvegis ávirkan á trygdina, hvørki á jaligan ella neiligan hátt. Gonguteigar hava í høvuðsheitum tað endamál, at teir tæna framkomuleikanum hjá fólk til gongu¹¹.

Á STØÐUM, HAR GONGUTEIGAR ERU GJØRDIR, KANN TRYGDIN BETRAST VIÐ AT GERA:

- » Ljósstýring av gonguteigi á einum teini
- » Gerð av oyggj á gonguteigi
- » Gerð av gonguteigi á hevjaðari flatu
- » Rimaverk, sum kunnu setast upp, har fólk ganga yvir um vegin, leiða fólk til gonguteigar á ein tryggan hátt.

Ljósstýring við gonguteig minkar um óhapp við fólkum til gongu við 25 %. eru oyggjar gjørdar, kann talið av óhappum við fólk minka við 25 %. Um gonguteigurin liggur hægri enn vegurin, kann væntast ein minking á 40 %, og við at seta rimaverk við verandi gonguteig, ber til at minka óhapp við fólk til gongu við 40 %¹².

TILMÆLI:

Mælt verður til, at í minsta lagi 10 mió. kr. verða játtaðar árliga til ferðslutrygdartiltøk. Tiltøkini eru nógv í tali, og kostnaðurin av teimum sera ymiskur. Talan er tó um minni verkætlanir kring landið.

Mælt verður til, at sjálvstøðug fígging verður latin til størri tiltøk, sum eitt nú umbygging av vegamótum og ljósútbúnaði við vegir og í tunlum.

Harafturat verður mælt til at seta 200.000 kr. av til eina nýggja dagfórda útgávu av ferðslutrygdarætlanini fyri Føroyar.

Eisini verður mælt til at fáa eina felags ferðslutrygdarætlan gjørd saman við kommunum, og at samstarv um ferðslutrygd verður skipað við kommunur og aðrar viðkomandi partar.

¹⁰ Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

¹¹ Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

¹² Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

FERÐSLUHAGTØL

FERÐSLUHAGTØL

Í Føroyum skrásetir Føroya Politi á hvørjum ári 500 til 600 ferðsluóhapp. Av hesum vera uml. verða 100 løgreglufrágreiðingar skrivaðar, har tað ber til at kanna umstøðurnar í sambandi við ferðsluóhappini. Hetta er vanligt við akfars- ella fólkaskaða. Restin av óhappunum síggjast bara í teim løgreglufrágreiðingum, sum vera gjørdar fyri hvørt samdøgur. Ein fimtingur av skrásettu óhappunum eru parkeringsóhapp. Árliga verða uml. 30-40 óhapp við fólkaskaðum skrásett, og í 15-30 av hesum óhappum er rúsdrekka ein orsök. Seinastu mongu árinu eru millum 1 og 6 fólk deyð í ferðsluni um árið.

Í tíðarskeiðinum 1. januar 2014 til 31. desember 2017 hevir politiið skrásett 138 óhapp við fólkaskaðum, av hesum eru:

- » 10 óhapp, har fólk eru deyð
- » 27 fólkaskaðaóhapp í vegamóti (20 % - í grannalondum okkara er talið uml. 40 %)
- » 1 fólkaskaðaóhapp orsakað av seyði (út av 64 óhappum)
- » 25 fólkaskaðaóhapp har fólk til gongu eru innblandaði (út av 39 óhappum)
- » 20 fólkaskaðaóhapp orsakað av rúsdrekka (út av 84 óhappum)
- » 4 fólkaskaðaóhapp í háliku (út av 238 óhappum)

Kanningar frá grannalondunum vísa, at løgreglan bara fær innlit í uml. 10 % av øllum ferðsluóhappum. Í Føroyum skrásetir løgreglan uml. 15 óhapp av seyði um árið, meðan tryggingarfeløgini gjalda endurgjald fyri uml. 300 seyðir, ið eru ákoyrdir í ferðsluni. Gunnar Bjarnason, landbúnaðarfrøð-

ingur, metir tó, at yvir 1.000 seyðir doyggja um árið orsakað av ferðsluóhappi. Tí er millum annað skipað innsavnan av upplýsingum um óhapp frá skaðastovum og tryggingarfeløgum eitt hent ískoyti til skrásettu óhappini hjá løgregluni. Landsverk hevur tí tikið stig til samstarv við Trygd, Betri og Landsjúkrahúsið um upplýsingar, sum væntast at skula fara í gongd í 2019.

Fyri at gera eina meting um, á hvørjum teinum og vegamótum flest óhapp henda, eru tvær sundurgreiningar gjørdar, sum vísa talið av óhappum á ávísam teinum pr. km. (tættleiki) og óhapp um árið pr. mió. koyrdan km (frekvens). Tættleiki og frekvensur kann eisini roknast í vegamótum sum óhapp pr. ár og óhapp pr. mió. akfør við vegamót.

Niðan fyri síggjast kort, ið lýsa óhappstættleika og -frekvens.

Hagtøl fyri ferðsluóhapp frá løgregluni verða brúkt sum grundarlag fyri, hvar vandar á vegunum kunnu vera. Við einum neyvum yvirliti yvir, hvar óhappini henda og orsøkirnar, so er møguligt at finna hvørji ferðslutrygdartiltøk eru neyðug at seta í verk.

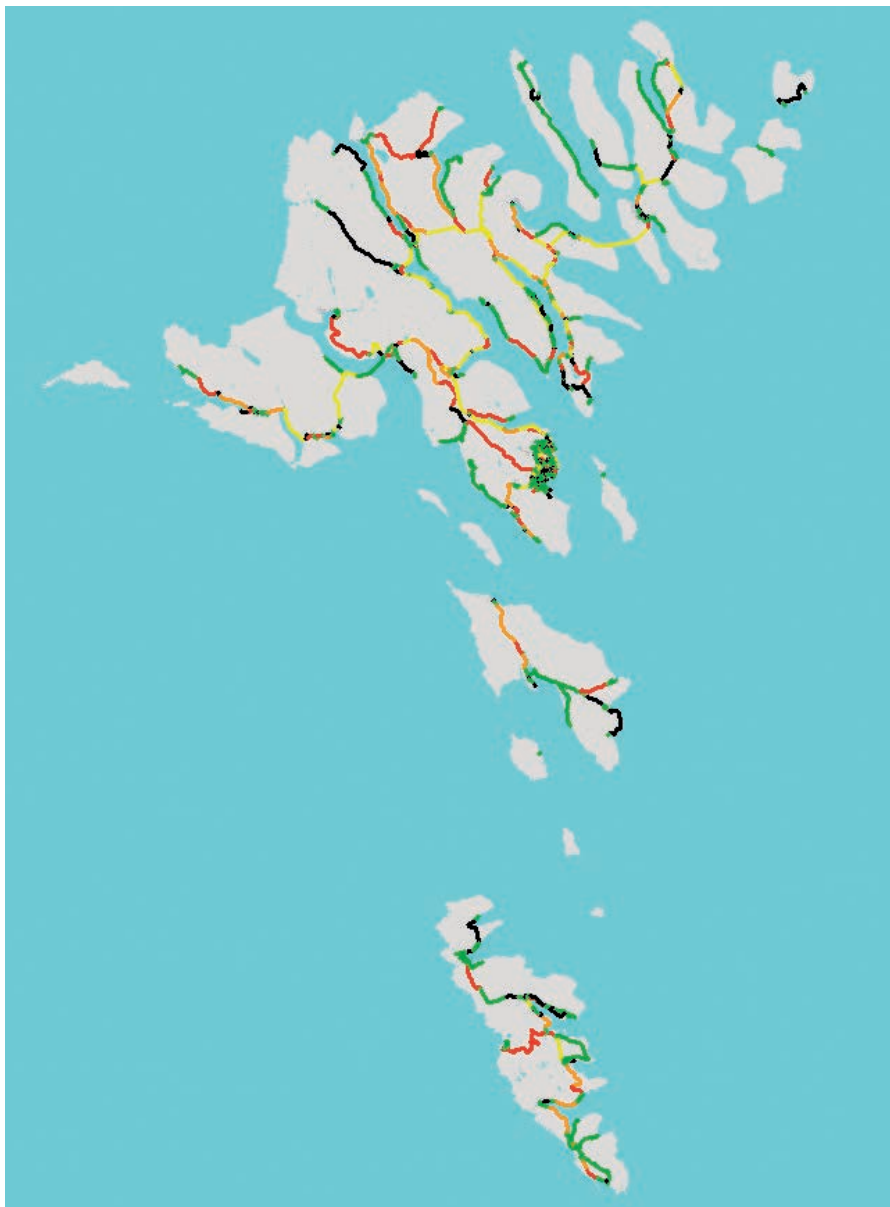
Mælt verður til at menna samstarvið um ferðsluhagtøl við teir partar, ið varða av viðkomandi ferðslutølum, soleiðis at farast kann skynsamt fram við ferðslutrygdartiltøkum.



- Eingi óhapp
- 0,25 óhapp
- 0,5 óhapp
- 1 óhapp
- Meira enn 1 óhapp

Mynd 9: Óhappstættleiki 2014-2017 (óhapp pr. ár pr. km).

FERÐSLUHAGTØL



Mynd 10: Óhappsfrekvensur (óhapp pr. mió. koyrdan km)



- 0,25 óhapp
- 0,5 óhapp
- 1 óhapp
- Meira enn 1 óhapp

Mynd 11: Óhappstættleiki (óhapp pr. ár í vegamóti)

FERÐSLUTRYGDARTILTØK



Mynd 12: Ferðsluóhapp í tíðarskeiðinum 2014-2017 í økinum við Eystara Ringveg í Tórshavn.

Viðvíkjandi neyðugum og fyrirbyrgjandi ferðslutrygdartiltøkum kann vegamótið Hvítanesvegur/Eystari Ringvegur takast fram sum dømi. Hetta vegamótið er tað, har flest óhapp henda.

Kannað verður, hvat slag av óhappum talan er um, um óhappini tykjast at henda av somu orsøkum, og hvørji tiltøk kunnu fyrirbyrgja enn fleiri óhappum í framtíðini.



Mynd 13: Óhappstöður fyrir ferðsluóhapp, ið eru hend í vegamótinum
Hvítnesvegur/ Eystari Ringvegur frá 2014-2017 eru lögð inn á kort.

Sum tað sæst í mynd 10, eru tað fleiri brot á víkiskylduna, og kann hetta vera orsakað av ringum sýni. Tiltøk, ið kunnu bøta um slíkar støður, eru ferðsluljós og rundkoyringar. Tórshavnar kommuna setti upp ferðsluljós á hesum vegamótinum á sumri 2018. Ferðslumongdin í vegamótinum er tó so mikið stór, at ein rundkoyring er ikki ein hóskandi loysn, og tí vóru ferðsluljósini vald.

Eingin eftirmeting er gjørd um óhapp í hesum vegamótinum, síðani ferðsluljósini vóru tikin í brúk.

06

FÍGGING AV SAMFERÐSLU- KERVINUM

FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM Í DAG

Fíggingin av føroysku landsvegum, sum Landsverk umsitur, er í dag beinleiðis á lögtingsfíggjarlógini, har Landsverk fær eina játtan til at reka landsvegakervið fyri. Avbjóðingin við játtanini er, at hon er minkað tey seinastu mongu árin. Bæði tí játtanin er beinleiðis skorin, og tí hon er minkað orsakað av inflasjón. Harafturat hevur ferðslan og slitið, sum fylgir við, verið vaksandi við yvir 30 % tey seinastu 10 árin á ávísam teinum.

JÁTTANIN TIL LANDSVEGAHALDIÐ

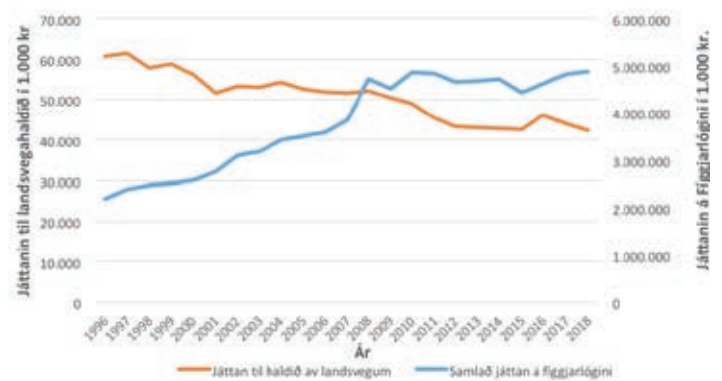
Niðanfyrir standandi talva vísir greitt, at játtanin til landsvegahaldið als ikki hevur fylgt við gongdini í samfelagnum annars.

Neyðugt hevur tí verið at raðfest avmarkaðu játtanina til at halda veginar og kavaruddingina á einum nøktandi støði. Árið 1996 er valt, tí vit hava ikki nóg nágreinilig tøl longur aftur, ið kunnu nýtast sum samanbering. Um játtanin frá 1996 á 61 mió. kr. verður framroknað til í dag, hevði upphæddin verið góðar 90 mió. kr. í 2018. Henda upphædd verður mett at vera nøktandi, bæði viðvíkjandi viðlíkahaldi av vegakervinum, og at byrja arbeiðið at fáa aftur eftirsleiðið. Hetta hóast at játtanin í 1996 var mett at vera lág. Landsverk hevur eisini fyrr boðað frá, at fyri at klára at halda stand á landsvegakervinum eigur játtanin at liggja um 70 mió. kr. árliga, tá er tað at innheinta eftirsleiðið ikki iroknað.

Í tíðarskeiðinum frá 1996 til í dag eru stórar broytingar hendar í føroyska samfelagnum, og í høvuðsheitum kann sigast, at samfelagsmenningin hevur gingið framá. Dagsins samfelag er merkt av rationalisering, effektivisering og automatisering í framleiðslu og úttíning av arbeiðum. Eitt nú hevur tøkni yvir tikið fleiri av arbeiðsuppgávum, ið áður kravdu arbeiðsmegi. Hjá Landsverki eru eisini gjørdar broytingar. Í dag eru væl færri starvsfólk, ið arbeiða við vetrarhaldi enn í 1996. Orsøkin er

millum annað at alsamt meira tøkni verður nýtt at stýra og effektivisera arbeiðið við. Framkomna tøkniliga útgerðin krevur tó eitt øðrvísi viðlíkahald og útreiðslur til tøkniligar loysnir.

Vetrarhaldið var væl dýrari at reka í 1996 enn í 2018. Hóast hesa effektivisering er tað langt frá nóg mikið at halda støði á vegakervinum og fáa eftirsleiðið aftur, sum hevur hópað seg upp gjøgnum árin. Støðan í øðrum Norðurlondum hevur verið tann sama, men har hevur tann politiski myndugleikin tikið stig til at fáa vent gongdini.



Mynd 1: Játtanin frá 1996 til 2018 og samlað játtan á fíggjarlógini

Mynd 1 vísir, at játtaða peningaupphæddin til landsvegahaldið er í dag góðar 20 mió. kr. minni enn í 1996. Búskaparlíga menningin frá 1996 til 2018 viðvirkar til, at fasta játtanin er minkað á hvørjum ári. Appelsingula linjan á vinstra ási á striku-myndini vísir, at í 1996 var játtanin til landsvegahaldið 61 mió. kr. Bláa linjan vísir, at samlaða játtanin á fíggjarlógini fyri sama ár var 2,3 mia. kr.

Í 1996 er játtanin á 61 mió. kr., 2,3 %
av táverandi samlaðu fíggjarlóg.

Í 2018 er játtanin 42 mió. kr., ið svarar til 0,9%
av núverandi samlaðu fíggjarlóg.

Myndin vísir, at landsvegahaldið hefur eina játtan, sum er um helvtina av tí, hon var í 1996.

FÍGGINGARHÆTTIR

Hvussu eitt samfelag velur at fíggja nýgerð og rakstur í sambandi við vegir, brýr, tunlar og aðrar samferðsluleiðir, er í stóran mun tengt at politiska rákinum. Hættirnir spenna líka frá almennari skattafígging til brúkarafígging burturav. Byggi-, rakstrar- og ognarviðurskifti kunnu somuleiðis vera ymisk, alt eftir hvørja farleið, talan er um. Í grannalondum okkara eru seinastu árin fleiri størri samferðsluverkætlanir bygdar, sum eru ogn hjá antin privatum, almennum ella samansettum partafeløgum.

Hættirnir at skipa hesar verkætlanir eru óteljandi, men alt eftir, hvør háttur verður nýttur, eru bæði fyrimunir og vansar.

Samanumtikið kann sigast, at nýggju fíggingarhættirnir, ið hava vunnið seg fram í Norðurlondum um aldarskiftið, bera allir brá av, at ein størri partur av váðanum er fluttur yvir í privata geiran. Hesar verkætlanir eru oftani fíggjaðar við brúkaragjöldum.

Orsøkin finst helst í teimum umstøðum, ið valda, har eitt

tíðarskeið við stórum búskaparvøkstri skapti øktan eftirspurning eftir íløguverkætlanum hjá privatum, og at almennu íløguloftini eru rokkin. Tá slík loyvi verða givin, eru treytir settar privata felagnum.

Í Føroyum eru tað í lýtuni bert undirsjóvartunlarnir, ið verða fíggjaðir og ríknir uttan fyri fíggjarlógina ígjøgnum almenn partafeløg. Loysnin er á mangan hátt góð, tí fíggjarkostnaðurin av tunlunum er minneraður, tá landið veðheldur og samstundis ikki krevur størri avlop enn til rakstur og viðlíkahald.

INNTØKUR OG ÚTREIÐSLUR TIL SAMFERÐSLUNA

Einki beinleiðis samband er millum tað, sum verður tikið inn frá bileigarum, og hvørjar útreiðslur eru til at reka samferðsluna fyri.

Eitt yvirlit yvir inntøkur og útreiðslur til samferðsluna kann tó vera við til at lýsa støðuna, og geva faktuellar upplýsingar í samband við at støða skal takast um gjaldsháttir, til dæmis at áseta fleiri bummgjöld. Nevnast kann, at Landsverk í 2016 gjørdi eitt notat til politisku skipanina, sum lýsti fleiri fíggingarmøguleikar av samferðsluni nærri.

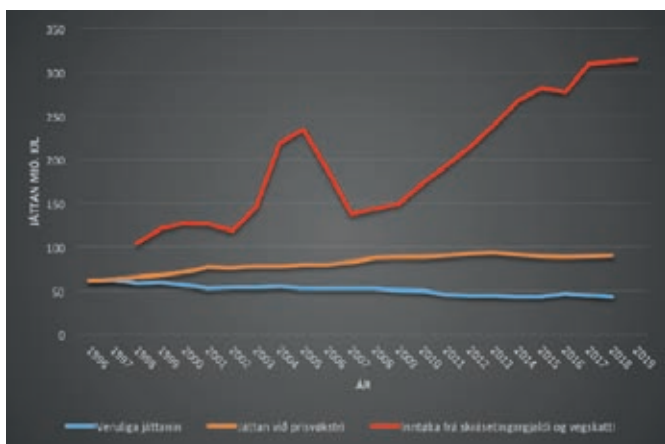
Um hugt verður eftir, hvussu samferðslukervið verður fíggjað í dag, sæst, at tikið verður meira inn frá brúkarunum, enn tað verður latið aftur í sambandi við íløgur og viðlíkahald av kervi-

FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

Inntøkur til landskassan eru ekki bara inntøkuskattur og MVC, men eisini avgjöld, ið beinleiðis stava frá bileigarum, sum skrásetingargjöld, vegskattur og brennievnisgjöld.

Inntøkan fyri skrásetingargjald var í 2017 163 mió. kr. Ein øking væntast í inntøkuni fyri 2019 at vera 169 mió. kr.

Inntøkan fyri vegskatt var í 2017 118 mió. kr. Ein øking væntast í inntøkuni fyri 2019 at vera 126 mió. kr.



Mynd 2: Myndin vísir munin á játtanini til landsvegahaldið við roknaðum prísvæksti síðani 1996 samanborið við inntøku frá skrásetingargjaldi og vegskatti.

Talvan vísir, hvørjar inntøkur beinleiðis koma inn í sambandi við samferðslukervið, og somuleiðis hvørjar útreiðslur eru knýttar at samferðslukervinum. Inntøkugjöldini eru býtt sundur í einstøk gjöld, føst gjöld, koyrigjöld og brúkaragjöld.

Inntøkurnar í 2016 vóru tilsamans 577 mió. kr. Útreiðslurnar eru býttar sundur í íløgur og rakstur á ávikavist 255 mió. kr. og 109 mió. kr. á tilsamans 364 mió. kr. Tað vísir, at av teimum 577 mió. kr., ið verða kravdar inn frá samferðslukervinum, verða einans 364 mió. kr. latnar út aftur til samferðslukervið. Hetta merkir, at tað er ein munur á 213 mió. kr.

MEIRI ELLA MINNI BILFERÐSLA

Við avgjöldum kann atburðurin í ferðsluni helst skipast, soleiðis sum avgjöld á eitt nú tubakk og rúsdrekka hava broytt gerandis- og frítíðarvanar hjá fólki. Grundarlagið undir slíkum átøkum er eitt ynski um betri fólkaheilsu, men tilíkar skipanir, ið eggja til hugburðsbroytingar, eru ikki settar í verk innan bilferðslu. Um ynskið var at minka um ferðsluna, var tað ein móguleiki at lagt eitt avgjald á brennievni ella *roadpricing*¹, soleiðis at hvør koyrði km kostar. Tey hægstu avgjöldini eru skráseting av akfari og vegskattur, sum merkir, at tað kostar at fáa ein bil, og at hava hann. Jú meira ein koyrir, jú lutfalsliga bíligari verður bilurin. Politiski myndugleikin hevur áður hugleitt um at leggja vegskattin um til eitt umhvørvisgjald, sum kann eggja fólki til at nýta umhvørvisvinarligar bilar.

Ein fyrirtreyt fyri samfelagsmenning er eitt gott og smidligt flytføri av bæði vørum og arbeiðsmegi. Í einum tættbygdum stórbýi, eru fyrirtreytirnar fyri eini gagnligari almennari skipan væl størri enn í Føroyum, har talan er um lutfalsliga smáar býir og byggdir. Ein slík skipan er í høvuðsheitum alternativ til privata bilkoyring. Tískil er flytføri hóast alt tengt at privatari bilkoyring, tí almenn ferðsla ikki er ein móguleiki fyri mong her í Føroyum.

¹ Roadpricing merkir, at bileigarar gjalda fyri koyrda teinin í mun til bummgjald.

INNTØKUR		ÚTREIÐSLUR	
Einstakt gjald	<i>mió. kr.</i>	Rakstur	<i>mió. kr.</i>
- skrásetingargjald	145 (65)	- vegir	43 (60)
- mvg á akfær	126 (27)	- sjóferðsla SSL	198 (182)
Fast gjald		- tyrlutænastan	14 (6,6)
- vegskattur	107 (87)	Lögur	
Koyrigjald		- vegir	95 (40)
- mvg á brennievni	73 (21)	- havnir	4 (3,1)
- bensinavgjald	38 (49)	- SSL	10 (0)
- oljuavgjald	35 (35)	- tyrlupallar	0 (3)
Brúkaragjald			
- ferðsaseðlar o.a. SSL	64 (57)		
- ferðsaseðlar tyrla	4 (0,5)		
- ferðaískoyti	-15		
Tilsamans	577 (326)	Tilsamans	364 (295)

Töluni eru frá 2016, og samsvarandi töluni í klombur eru frá 2011.

FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

Mælt verður tí til, at ein haldbarur fíggingarháttur, sum tryggjar at íløgur ikki fara fyri skeyti av manglandi viðlíkahaldi, verður funnin.

EIN HALDBARUR FÍGGINGARHÁTTUR ER NEYÐUGUR

Verandi gongd, har vit sum samfelag hava valt at gera íløgur í undirstøðukervið og samferðslu, forfellur vegna vantandi viðlíkahald. Hetta halda vit sum fakfólk, ikki er ein haldbar loysn.

Ein haldbarur fíggingarháttur, sum tryggjar at íløgur ikki fara fyri skeyti av manglandi viðlíkahaldi, er skilagóð umsiting av landsins ognum. Landsgrannskoðarin nevnr hetta í notati til Løgtingsgrannskoðararnar um landsins bygningar, og hetta kundi eisini verið nevnt fyri samferðsluna, undirstøðukervið og ferjur, sum landið eigur:

“Samanumtikið ræður um skynsemi, tá ið landið keypir, heldur viðlíka ella selur bygningar. Nærri ásetingar eru ikki um, hvussu farast skal fram, men Landsgrannskoðanin heldur, at ein grundregla má vera at fara væl um ognirnar og at vera sparin, tá um almennar ognir og rakstur ræður².”

² Kelda: Endurgeving úr frágreiðingini “Notat til løgtingsgrannskoðararnar um sølu av bygningum hjá landinum”, februar 2016. Leinkja: <https://lg.fo/upload/tinyMCE/88a1a1d9e7773689befd6722aecbfde611890c4.pdf>

