

SAMFERÐSLUÆTLAN 2012-2024

STRATEGI OG MÁL 1. PARTUR | ÍLÖGUÆTLAN 2. PARTUR



FØROYAR SUM EIN BÝUR

SAMFERÐSLUÆTLAN 2012-2024 | STRATEGI OG MÁL | 1. PARTUR



»Tað er at fegnast um, at ein slík beildarætlan er gjørd, tí hon er eitt gott amboð hjá øllum, sum arbeiða við planlegging innan samferðslu og fyri samfelagið sum heild. Talan er um eitt fakligt skjal, men samferðsluætlanin er sera hent bæði hjá faksfólki og okkum politikkarum, sum í seinasta enda gera av, hvar og hvussu landsins peningur verður nýttur «

Kári P. Højgaard
landsstýrismaður í innlendismálum

Útgevandi: Landsverk 2012 ©

Lagt til rættis: Landsverk í samstarvi við Innlendismálaráðið

Stýrisbólkur: Ewald Kjølbro (LV), Heini Eysturoy (LV) og Kaj Johannesen (IMR)

Verkætlanarleiðari: Armgarð E. Steinhólm

Skrivari: Kári Mikkelsen

Rættlestur: Levi Hentze

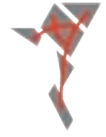
Tekningar: Óli Petersen

Uppseting: Birita Signýardóttir

Prent: Føroyaprent

Høvuðskeldur: Landsverk og Strandfaraskip Landsins

Aðrar keldur: Hagstova Føroya, Løgrelan, TAKS, Atlantic Airways, Smyril Line



Fororð

Endamálið við samferðsluætlanini er at vísa á, hvat skal til fyri at tryggja, at samferðslukervið til eina og hvørja tíð nøktar samtíðarinnar krøv og tørv.

Fyrsta heildarætlan fyri føroyska samferðslu var liðug í 2007 og kom út undir heitinum »Samferðsluætlan 2008-2020«. Hendan útgávan »Samferðsluætlan 2012-2024« er ein dagføring og víðari útbygging av teirri fyrstu ætlanini.

Fyrri parturin »Strategi og Mál« fevna um yvirskipaðu málini fyri framtíðar íløgur í samferðslukervið, umframt grundarlagið undir raðfestingunum av málunum. Endamálið við hesum er at koma við einum yvirliti yvir, hvørji atlit skulu takast, og hvussu tey skulu raðfestast. Hetta fyri at kunna meta um, hvørt ein íløga er til gagns fyri samfelagið ella ikki.

Annar partur er »Íløgúætlanin«, sum fevnir um tær íløgur, ið mælt verður til at gera fyri at náa teimum málum, ið sett eru í fyrri parti.

Ætlanin er býtt í tveir partar fyri at leggja dent á tørvin at lýsa, hvussu heft alt virksemin í landinum er av at kunna ferðast, og hví vit eiga at hava eitt framkomið ferðslukervi. Somuleiðis mál fyri, hvat ynskiligt er í framtíðini, og hvørjar íløgur skulu til, fyri at vit kunnu koma hartil, at alt landið er samanbundið og kennist sum ein eind – Føroyar sum ein býur.

Broytingar í ferðsluni er í stóran mun ein fylgja av teimum avgerðum, sum verða tiknar á øðrum økjum enn samferðsluøkinum. Tað at leggja ein skúla, stovn ella virki við nógvum arbeidsplassum á einum ávísam staði, elvir til, at ferðslan í hesum øki veksur. Hetta merkir í flestu førum, at broytingar ella umleggingar skulu gerast í ferðsluviðurskiftunum.

Londini, vit vanliga samanbera okkum við, hava líknandi samferðsluplanlegging fyri at gera samferðslukervið so gott, sum møguligt.

Samferðsluætlanin er vordin til í góðum samstarvi við eitt nú Strandferðsluna og 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.

Tórshavn, 1. apríl 2012

Ewald Kjølbro
stjóri
Landsverk





Innihaldsvirlit 1. partur

Fororð.....	1
Innihaldsvirlit 1. partur.....	3
Samandráttur.....	5
Kap 1: Fortreytirnar fyri samferðsluætlunini.....	9
1.1. Arbeiddssetningur.....	9
1.2. Visjón.....	13
1.3. Planlegging higartil.....	14
Kap 2: Støðan í dag.....	15
2.1. Flutningskervið á landi.....	15
2.2. Felagsferðsla á sjógvi, landi og í luftini.....	17
2.2.1. Sjóleiðirnar innanlands.....	17
2.2.2. Bygdaleiðir.....	17
2.2.3. Sjóvegis farleiðirnar innanlands eru hesar.....	20
2.2.4. Týrluflutningur.....	25
2.3. Utanlandsflutningur.....	27
2.3.1. Ferðafólk.....	27
2.3.2. Farmur.....	28
2.4. Fólkahagtøl.....	30
2.5. Akfør og ferðsla.....	32
2.5.1. Ferðsluframing.....	37
2.5.2. Pendlarakanning 2010.....	39
2.6. Ferðslutrygd.....	43
2.7. Umhvørvi.....	53
2.8. Rakstur, viðlíkahald og eftirsleip.....	62
2.9. Fígging.....	66
2.9.1. Fíggingar- og skipanarmyndlar.....	67
2.9.2. Gjaldshættir.....	69
2.9.3. Fígging av samferðslukervinum í dag.....	70
2.10. Tilbúgving og viðkvæmt infrakervi.....	73
2.11. Framkomuleiki – at knýta landið saman.....	74
Kap 3: Visjón, strategiir og mál.....	82
1. Skjót og samhangandi ferð.....	83
2. Trygg og álitandi ferð.....	88
3. Rættir kostnaðir og fígging.....	91
4. Optimalur rakstur & viðlíkahald.....	93
5. Virða nátturu og umhvørvi.....	97





Samandráttur

Samanhangur og bygnaður í samferðsluætlanini

Langtíðarplanleggingin av samferðslukervinum er bygd upp av tveimum samanhangi skjølum fyri tíðarskeiðið 2012 – 2024.

Skjølini eru:

- 1 Strategiski parturin, »Føroyar sum ein býur – strategi og mál«, har greiða fæst á atlitum, hagtølum, tørvi og ráki, sum hava munandi ávirkan á planleggingina, umframt at málini og raðfestingargrundarlagið fyri hetta 12 ára skeiðið verða lýst.
- 2 Íløguparturin, »Íløguaetlanin«, har uppskot til ítøkiligar verkætlanir komandi nógvu árinum, verða viðgjørdar og lýstar. Verkætlanirnar hetta 12 ára skeiðið verða lýstar gjølligari við fyrimumum og vansom, eins og tær verða raðfestar.

Nær skal planleggjast?

Samferðsluætlanin fevnir um 12 ár og verður umleið 4. hvørt ár endurskoðað. Nýggj vitan og nýggj rák kunnu gera, at neyðugt er at broyta ætlanirnar. Tiltøk og verkætlanir kunnu koma afturat, eins og møguleiki er at broyta verandi verkætlanir. Í tíðarskeiðnum kann tilfar verða skoytt upp í ætlanina, so hvørt tørnur er á hesum.

Høvuðsinnihaldið í strategiætlanini

Strategiski parturin er bygdur upp soleiðis, at í fyrru helvt verða savnaðar týðandi sannroyndir og dátur, meðan seinna helvt av ætlanini fevnir um strategiir og mál fyri at náa vísjónini um Føroyar sum ein bý.

Fyri at fáa eitt yvirilit yvir støðuna á samferðsluøkinum er verandi flutningskervið lýst, hagtøl eru fingin til vega fyri at undirbyggja støðuna, og kanningar eru gjørdar viðvíkjandi tørvinum. Flutningskervið umfatir bæði anlegg á landið og flutningsførini, ferjurnar hjá Strandferðsluni. Almenna ferðslan á landi, sjógv og í luftini er lýst og hagtøl fingin til vegar.

Ferðslutryggin á vegakervinum er sera umráðandi. Hendan verður millum annað lýst við hagtølum og yvirlitum yvir, har ferðsluóhapp henda. Tá hugsast skal um framkomuleika og flytføri, er týðningarmikið, at atlit verða tikin at trygdini.

Náttúran og mentanarumhvørvíð eru virði, ið serlig atlit skulu takast at í planleggingini. Íløgur í samferðslukervið gerast ofta sera sjónligar í landslagnum, og tí er umráðandi, at hesi verklog eru soleiðis háttáð, at tey hóska til landslagið. Somuleiðis skal hugsast um upp-livingarnar hjá tí ferðandi.

Framkomuleikin er sjálvt endamálið við flutningskervinum, tað vil siga at gera tað møguligt at ferðast ímillum býir og bygdur í landinum á ein skjóttan, góðan og tryggan hátt. Eisini fyri tey við skerdum førleika.

Samfelagið er alt sera heft av, at til ber at ferðast, samferðslukervið skal tí verða tøkt so gott sum altíð.

Infrakervið er ein umráðandi partur av einum væl-virkandi samfelagi, men tað kostar sjálv-sagt pengar at útbyggja og reka. Nakrir møguligir figgingarhættir til íløgur og rakstur eru lýstir við fyrimumum og vansom.





Málini fyrri tíðarskeiðið verða viðgjörð í seinnu helvt av strategiska partinum. Málini eru bólkað í fimm evnir:

- Skjót og samanhgangandi ferð
- Trygg og álítandi ferð
- Rættir kostnaðir og figging
- Best møguligur (optimalur) rakstur og viðlíkahald
- Virða náttúru og umhvørvi

Fleiri mál kunnu hoyra til fleiri av oman fyrri nevndu evnum, hóast andsøgn kann vera í ávísu foru. Eitt nú kann tað vera gott fyrri framkomuleikan, »Skjót og samanhgangandi ferð«, at hámarksferðin verður økt, men á verandi vegakervi hevur hetta neilig árin á ferðslutrygdina, »Trygg og álítandi ferð«. Planleggjast má soleiðis, at til ber at ná flest møgulig mál, uttan tó í ov stóran mun at gera neyðseymju við onnur mál.

Tað skal vera skjótt og lætt at ferðast, stórir dentur verður lagdur á, at høvuðsvegakervið skal hava høgan framkomuleika. Høvuðsvegakervið knýtir ymisku økini í landinum saman. Ferðatíðirnar ímillum ymisku økini í landinum skulu stytta. Felagsferðslan skal vera eitt gott

og vælskipað flutningstilboð til øll ferðandi. Serligur dentur verður lagdur á umstøðurnar hjá teimum sum ferðast ímillum til arbeiðis.

Tað skal altíð kennast og vera trygt at ferðast. Flutningskervið skal vera virkið so gott sum altíð, tað vil siga at tað altíð ber til at gera eina alternativa farleið innan stutta tíð, um ein farleið fellur burtur.

Viðvíkjandi ferðslutrygd á vegunum er yvirskipaða málið at arbeiða fram ímóti nullhugsjónini, meðan ítökilig mál eru t.d. at gera vegakervið ferðslutryggari við ymiskum ferðslutrygdartil-tøkum á vegum og í tunlum.

Á umvørvisøkinum eru málini m.a., at tey árin samferðslukervið hevur á umhvørvið, so sum dálking, larmur ella annað, skulu avmarkast. Ein annar partur av umhvørvinum er tað fagurfrøðiliga (estetiska) umhvørvið, t.e. hvussu samferðslukervið er sniðgivið, og hvussu tað hóskar til landslagið. Málini her eru m.a., at vegalinjur í mest møguligan mun skulu fylgja landslagnum, og at umhvørvið kring samferðslukervið, sum eitt nú víkipláss, dvalarvikar, bíðirúm ella

farstøðir er virkið og fagurfrøðiligt. Somuleiðis eiga fagurfrøðilig fyrilit at verða tikin, tá ið skip verða sniðgivin.

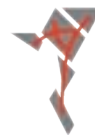
Mál eru sett fyrri optimalum viðlíkahaldi og rakstri fyrri at tryggja, at tær íløgur, gjørdar eru í samferðslukervið, ikki missa virði ella fella í órøkt. Málini eru fyrst at fáa eitt ítökiligt yvirlit yvir, hvussu stórt forfallið á infrakervinum er og síðani at leggja eina ætlan fyrri, hvussu hetta kann bótast aftur.

Í vetrarhaldinum eru mál sett fyrri hálkubasing og kunning til tey ferðandi. Eisini her er høvuðsvegakervið raðfest fremst, til tess at knýta landið saman.

Nøkur mál, ið snúgvá seg um bleyta ferðslu, eru eisini sett. Hesi mál snúgvá seg um vegir fyrri ferðafólk (sóljuleiðir), varðagøtur, gongu- og súkklugøtur.

Samanumtikið er »Strategi og mál« ein visjón um at knýta landið saman til eina eind. Fyrri at ná hesum framtíðarmálið er fyrst verandi støða lýst, síðani eru strategiiir og ítökilig mál sett fyrri at koma hagar.





Kap 1: Fortreytirnar fyri samferðsluætlanini

1.1. Arbeiddssetningur

1. Endamál

Endamálið við verkætlanini er at geva politisku skipanini eitt fakligt grundarlag fyri at raðfesta og játta pening til samferðslukervið. Dagføringin av verandi Samferðsluætlan 2008-2020 verður gjørd, so hon er í tráð við stöðuna í dag og framtíðarstöðuna. Tilmælið skal fevna um játtan og íløgur í árunum 2012-2024.

Endamálið við eini samferðsluætlan er at lýsa, hvat skal til fyri at tryggja, at fysiska flutningskervið í Føroyum til eina og hvørja tíð nøktar samtíðarinnar krøv og tør. Tryggjast skal, at íløgur í flutningskervið verða framdar á slíkan hátt, at samfelagið fær sum mest burtur úr íløgnum, og at flutningskervið er í nøktandi standi, so full nytta

fæst burturúr. Tryggjast skal, at játtanin til íløgur, viðlíkahald og rakstur er hóskandi, og at raðfestingin er greið og grundað á viðkomandi fyrilit.

2. Áhugabólkar

Landsverk arbeiðir fyri eini væl virkandi og fullfíggiðari planlegging av vega- og havna- og tyrlupallakervinum. Stovnurin hevur bæði tøkniligan serkunnleika og neyðugu vitanina um flutningskervið, samstundis sum stovnurin umsitur vegir, havnir og tyrlupallar og er harvið ein týðandi luttakari í verkætlanum á hesum økjum.

Strandfaraskip Landsins er áhugað í at veita viðskiftafólkunum eina so góða, tryggja og rættvísa tænastu, sum til ber. Stovnurin hevur ábyrgd av flut-

ningi av ferðafólki kring landið. Stovnurin er umboðaður í verkætlanini, av tí at vegir, samferðsluhavnir og tyrlupallar virka sum ein heild saman við ferju-, buss- og tyrlutænastuni.

Innlendismálaráðið er áhugað í at samskipa íløgu-, viðlíkahalds- og rakstrarjáttan til flutningskervið og luttekur tí eisini í verkætlanini.

Harumframt eru ein røð av áhugabólkum, sum hava avmarkaðan áhuga í verkætlanini. Hesi eru millum annað Ráðið

fyrí Ferðslutrygd, Politiið, kommunufeløgini, Uttanríkisráðið (ferðavinnan), Meginfelag teirra Brekaðu, Hjálpartólamiðstöðin, Vinnuhúsið, býarskipanarnevndir, Umhvørvisstovan, Vinnumálaráðið (flogferðslumál og búnaðarmál) og Føroya Náttúru- og Umhvørvisverndarfelag. Nakrir av hesum aktørum hava í ávísan mun verið við í arbeiðinum.



3. Skipan av verkætlanini

Verkætlanin verður skipað við einum stýrisbólki og einum arbeiðsbólki. Í stýrisbólkinum situr eitt umboð fyri Innlendismálaráðið, stjórin á Landsverki og deildarleiðarin á deildini fyri Infrakervi á

Landsverki. Í arbeiðsbólkinum sita starvsfólk á Landsverki og Strandferðsluni, meðan aðrir persónar luttaka eftir tørvi.

Settur verður eisini ein fylgibólkur, har felagsskapir og

stovnar við einum meira avmarkaðum áhuga í verkætlanini, eru umboðaðir. Hesir fáa tilfar til hoyringar, so hvørt tað er klárt.

4. Uppgávur hjá arbeiðsbólkinum

Verkætlanin verður avmarkað til at snúgva seg um íløgur, hald og rakstur av fysiska flutningskervinum, t.e. vegir, tunlar, brýr, miðdeplar fyri felagsferðslu, samferðsluhavnir og -lendingar, sjóvegis farleiðir, tyrlupallar og floghavn.

Til tess at røkka endamálinum við verkætlanini, er uppgávan hjá verkætlanarbólkinum serliga:

1) at dagføra strategiskjalið, ið lýsir yvirskipaðu leiðreglurnar, sum íløgur í flutningskervið verða ráðlagdar og framdar eftir, og grundað á hetta strategiskjal
2) at dagføra heildarætlanina fyri íløgur í føroyska flutningskervið, herundir uppskot til raðfesting av játtan til íløgur, viðlíkahald og rakstur.

3) at gera eitt viðmæli um, hvussu ætlanin verður sett í verk.

Viðv. 1)
Strategiskjalið skal m.a. innihalda eina lýsing av:

- teimum málum ætlanin er at røkka við ílögum í flutningskervið
- málum fyri, hvussu undi-

støðukervið skal viðlíkahaldast og rekast

- málum fyri tilbúgving og flytfori undir serligum umstøðum
- móguleikum fyri figging
- hvørji atlit skulu takast, tá mett verður um, hvørt ein íløg í flutningskervið er gagnlig fyri samfelagið ella ikki
- grundarlagnum fyri raðfestingum av ílögum í flutningskervið
- einum uppskoti um, hvussu arbeiðsgongdin skal vera í einari verkætlan, soleiðis at játtanin verður nýtt skilabest.

Viðv. 2)

Heildarætlanin skal lýsa:

- á hvønn hátt, grundað á strategiskjalið, flutningskervið kann skipast, og grundað á hetta skjal, mæla til móguligar loysnir
- tá høvuðsíløgurnar eru ásettar sambært grundsjónamiðunum í strategiskjalinum, skal eisini lýsast, hvørjar smærri ílögur eiga at verða gjørdar.

- Við atlit at grundreglunum fyri raðfestingunum í strategiskjalinum, skal arbeiðsbólkurin gera uppskot til raðfesting av ílögum, viðlíkahaldi og rakstri.

Viðv. 3)

Bólkurin skal koma við tilmæli um íverksetan av ætlanini; herundir strategi fyri, hvussu ætlanin kann leggjast fyri politikarar og borgarar til viðgerðar og hoyringar. Neyðugt kunningar tilfar er partur av hesum.



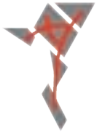
5. Tíðarættan

Tá landsstýrisfólkið hefur góð- undir at gera eina heildarættan Miðað verður ímóti, at øll verk-
kent strategiskjalið, verður farið og uppskot til raðfestingar. ættanin er liðug 1.apríl 2012.

Innlendismálaráðið, 3. mai 2011

John Johannessen
landsstýrismaður

/ Kaj Johannessen





1.2. Visjónin

Góðir ferðamøguleikar skulu stuðla undir og tryggja menning og trivnað í Føroyum.

Infrakervið skal vera soleiðis háttað, at tað skal vera lætt og trygt, og fyri ein rímuligan kostnað skal bera til hjá øllum at ferðast – bæði innanoyggja og út í heim.

Samferðsluætlanin byggir á okkara egnu eins og á altjóða hagtøl, forsagnir og atlit. Broytingar í fortreytunum, t.d. figgjartilgar broytingar í samfelagnum, nýggj vitan og tøkni, og broyttur tørvar kunnu flyta málini.

Ein treyt fyri kappingarfori og evnum at tillaga seg í samfelagnum, er eitt smidligt og virkið flutningskervi. Hetta kervið hevur fyrst og fremst lívsneyðugan týðning fyri vinnulívið, útboðið av arbeiðsplássum, búsetingarmynstur, heilsuøki, útbúvingarmøguleikar, trivnað og menning í einum samfelagi, har samband við onnur oftani er spjatt yvir stóra fjarstöðu.

Figgjartilgur vøxtur ber í sær vaksandi vælferð og tørvar á flutningi, og øvugt kann eitt betrað flutningskervi í sjálvum sær vera við til at skapa vøxtur. Plan-

leggjast má altíð soleiðis, at mest samfelagsnytt fæst burtur úr íløgum, ið valdar verða at gera í flutningskervið. Til dømis eigur ein bíligari loysn, ið loysir meginpartin av einum ávísam trupulleika, at verða vald fram um eina dýra loysn, sum lítið meira av týðningi fæst burturúr. Tó skal neyv meting gerast av, um nøktandi trygd fæst fyri ta bíligaru loysnina.

Íløgur í útbygging av flutningskervinum kunnu við fyrimuni metast ígjøgnum eina roynda norðurlenska skipan, sum er bygd upp í fyra trinum. Endamálið við hesari skipani er, at planleggjarin arbeiðir seg ígjøgnum hesi trinini og metir um fyrimunir og vansar, áðrenn avgerð verður tikin um, hvat rættast er at gera. Sum oman fyri nevnt, er høvuðsendamálið at fáa mest burtur úr fyri minst. Skipanin er bygd upp soleiðis, at

tá ein trupulleiki er lýstur, verða móguligar loysnir umhugsaðar í hesi røð:

1. Tiltøk, ið kunnu ávirka flutningstørv og flutningshátt:

Dømi: Skipan av pendlarum, menning av felagsferðsluni og staðseting av ferðsluknútapunktum.

2. Tiltøk, sum á virknan hátt nýta verandi vegakervið og anlegg:

Dømi: Økja frakomuleika og trygd við broyttari vegamerking og skelting. Økja túratalið hjá ferjum

3. Avmarkaði umbyggingartiltøk:

Dømi: Byggja rundkoyringar og krípibreyt, at umbyggja ferjur og annars fremja onnur líknandi inntriv

4. Nýggjar íløgur og stórra broytingartiltøk:

Dømi: Nýggjar vegir, tunlar, havnir og ferjur.



1.3 Planlegging higartil

Fyrsta stóra vegættlanin fyri Føroyar varð gjørd í 1904. Endamálið var at fáa vegasamband frá meira avbyrgdum bygdum til eina havn og somuleiðis fáa vegasamband millum bygdur. Samferðslukervið var sostatt samansett av vegum og sjóvegis farleiðum. Talan var ikki um eitt samhangandi vegakervi, men eina sambinding av vegum og siglingarleiðum. Upprunaliga ættlanin varð fylgd heilt til miðskeiðis í fimmtíárunum.

Eftir hetta bleiv yvirskipaða málið við útbyggingini av ferðslukervinum at fáa vegasamband til allar bygdur. Málið varð rokkið í 2002, tá sprongt varð ígjøgnum fyri Gásadalstunlinum.

Í 1999 kom ein nýggj ættlan fyri íløgur í samferðslukervið. Enda-

málið var at samskipa íløgurnar og gera kostnyttuútrokningar av teimum ítøkiligum ættlanunum. Vinnumálaráðið, Landsverk og Strandfaraskip Landsins gjørdur ættlanina. Serliga vórðu fimm ítøkiligar íløgur viðgjørdar: Samband um Vestmannasund, Leirvíksfjørð, Øravík-Hov, tunnil Millum Fjarða-Kambsdal og Suðuroyarleiðin. Í hesi ættlan er tað bert tunnilin Millum Fjarða-Kambsdal, sum ikki er gjørdur. Ættlanin fevndi eisini um skipaferðslu, og niðurstøðan var m.a. at fáa nýtt Suðuroyar-skip, Svínøyar/Fugloyarskip og eitt avloysarskip. Bert íløgan í Suðuroyarskipið er gjørd.

Endamálið við nýggju planleggingini er at laga vegakervið eftir tí broytta og økta samferðslumynstrinum, at stytta um farleið-

irnar og fremja samferðsluna millum oyggjarnar.

Í 2007 var ein langtíðarættlan fyri íløgur gjørd fyri samferðslukervið, nevnd Samferðsluættlan 2008-2020. Hendan ættlanin varð skipað øðrvísi enn tær undanfarnu, í og við at her í størri mun var skilnaður millum strategi og ítøkiligar verkætlanir og tey ymsu atlitini. Eitt nú varð størri dentur lagdur á ferðslu-trygd og umhvørvið. Endamálið við ferðslukervinum er tó framvegis framkomuleiki.

Samferðsluættlan 2012-2024

Hendan samferðsluættlanin er eitt natúrligt framhald av undanfarnu samferðsluættlan, sum skal dagførast fjórða hvørt ár.

Umframt vanligu dagføring av strategi, málum og verkætlanum,

er hesaferð lagdur dentur á tilbúgving, hald, eftirsleip og alternativar fíggingarhættir. Hetta er gjørt fyri at fáa eina greiðari heildarmynd av játtanartørvinum, og hvussu hesin verður settur saman.

Eins og í undanfarnu samferðsluættlan er henda í tveimum pørtum:

1. Strategi og mál
2. Íløguaættlan



Kap 2: Støðan í dag

Fyri at kunna seta mál er neyðugt at lýsa støðuna í dag. Her verður bæði hugsað um sjálvt flutningskervið og um flutningstørvin, fólkatál, akfør, bústaðar- og ferðslumynstur, umframt atlitini, ið eiga at vera tikin at samferðsluplanlegging, eitt nú ferðslutrygd og umhvørvi.

2.1. Flutningskervið á landi

Samferðsluætlanin fevnir um yvirskipaða vegakervið, sum eru allir landsvegir, umframt privatir og í serligum førum kommunalir vegir, sum hava týðning fyri ferðsluna bygdanna og oyggjanna millum og til útland.

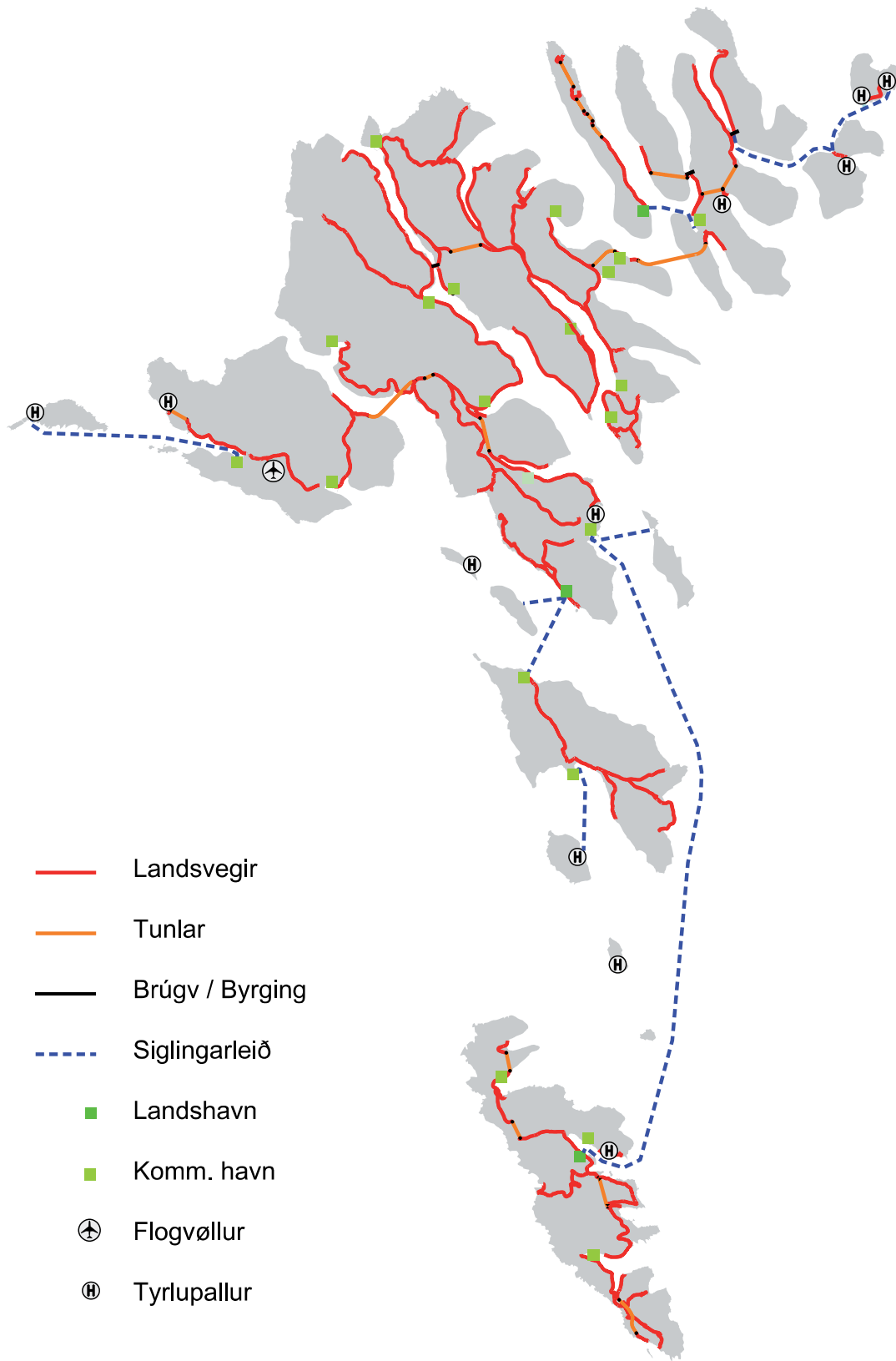
Longdin á flutningskervinum á landi er umleið 1.000 km, har av umleið helmingurin eru landsvegir, íroknað tunlar, brúgvar og byrgingar. Harafturat eru bæði ferjulegur og tyrlupallar. Hin helmingurin av flutningskervinum eru kommunalir og eitt minni tal av privatum vegum.

Umleið 300 km av landsvegum eru tvíbreytaðir; restin eru einbreytaðir. Eini 320

vegabrúgvar – við einum spennu millum 1,2 og 220 metrar – eru á vegakervinum. Harumframt fevnir flutningskervið um 18 tunlar. Tveir av hesum eru undirsjóvartunlar, sum lutvíst eru fíggaðir við bummgjaldi. Eftir 14 árum falla eisini hesir tunlar til landið at umsita og reka (ávikavist í 2017 og 2021). Undirsjóvartunlarnir eru Vágatunnilin, sum bindur Streymoy og Vágarnar saman, og Norðoyatunnilin, ið bindur Eysturoy og Borðoy saman. Av hinum tunlunum eru 6 tvíbreytaðir og 10 einbreytaðir.

Í dag bindur landsvegakervið 72 prosent av landaøkinum og 87 prosent av íbúgvunum saman.

Flutningskervið fevnir eisini um 3 landshavnir (Syðradalur, Gamla Rætt, Krambatangi), 8 kommunalar havnir (Hvannasund, Klaksvík, Tórshavn, Nólsoy, Hestur, Skopun, Sandur, Sørvágur) og 6 smærri lendingar (Hattarvík, Kirkja, Eiðið, Víkin (Svínoy), Mykines, Skúvoy). Aðrar havnir og lendingar finnast sjálvandi, men verða ikki roknaðar sum partur av flutningskervinum í hesum sambandi.



MYND 2: FLUTNINGSKERVIÐ



2.2. Felagsferðsla á sjógvi, landi og í luftini

Strandferðslan hevur til uppgávu at skipa almennu ferðsluna, t.e. at leggja til rættis, stýra, selja, samskipa og kunna um almennu ferðsluna á sjógvi og landi. Strandferðslan rekur 30 leiðir, ið

telja 23 bygdaleiðir og 7 oyggjaleiðir (sí mynd 3). Til henda rakstur eru á leið 40 bussar og 7 ferjur. Mykinesleiðin er veitt út, og loftvegis flutningin røkir Atlantsflog. Busskoyring í fleiri

av teimum størri kommununum er skipað av nærfeløgum. T.d. býarkoyring í høvuðsstaðnum og skúlabarnakoyring á Tvøroyri.

2.2.1. Sjóleiðirnar innanlands

Ferjuflutningur var mestsum einasta flutningsskipan innanlands og uttanlands heilt fram til miðskeiðis í sekstíárunum. Útbyggingin av samferðslukervinum og vegasambandið tvørtur um sund

og firðir hevur borið í sær, at ferjuflutningur innanlands í dag »einans« fevnir um Suðuroy, Sandoy/Hest, Skúvoy, Nólsoy, Mykines, Kalsoy, Fugloy og Svínøy.

Nevndu siglingarleiðir knýta 6.500 íbúgvur til miðstaðarøkið, ið svarar til tey eftirverandi 13 prosentini av samlaða fólkatálinum, ið ikki hava fast samband til miðstaðarøkið.

2.2.2. Bygdaleiðir

Í løgtingslóg frá 2001 verður soleiðis sagt um landsins flutningsskyldu á landi:

»Nøktandi landvegis fólkaflutning á teimum farleiðum, har tað hevur stóran samfelagsligan týdning, at skipað verður fyri slíkum flutningi.«

Vísandi til endamálsorðingina í løgtingslógini, verður dentur lagdur á at skipa samferðsluna á landi á best samfelagsgagnligan hátt. Dentur verður lagdur á at

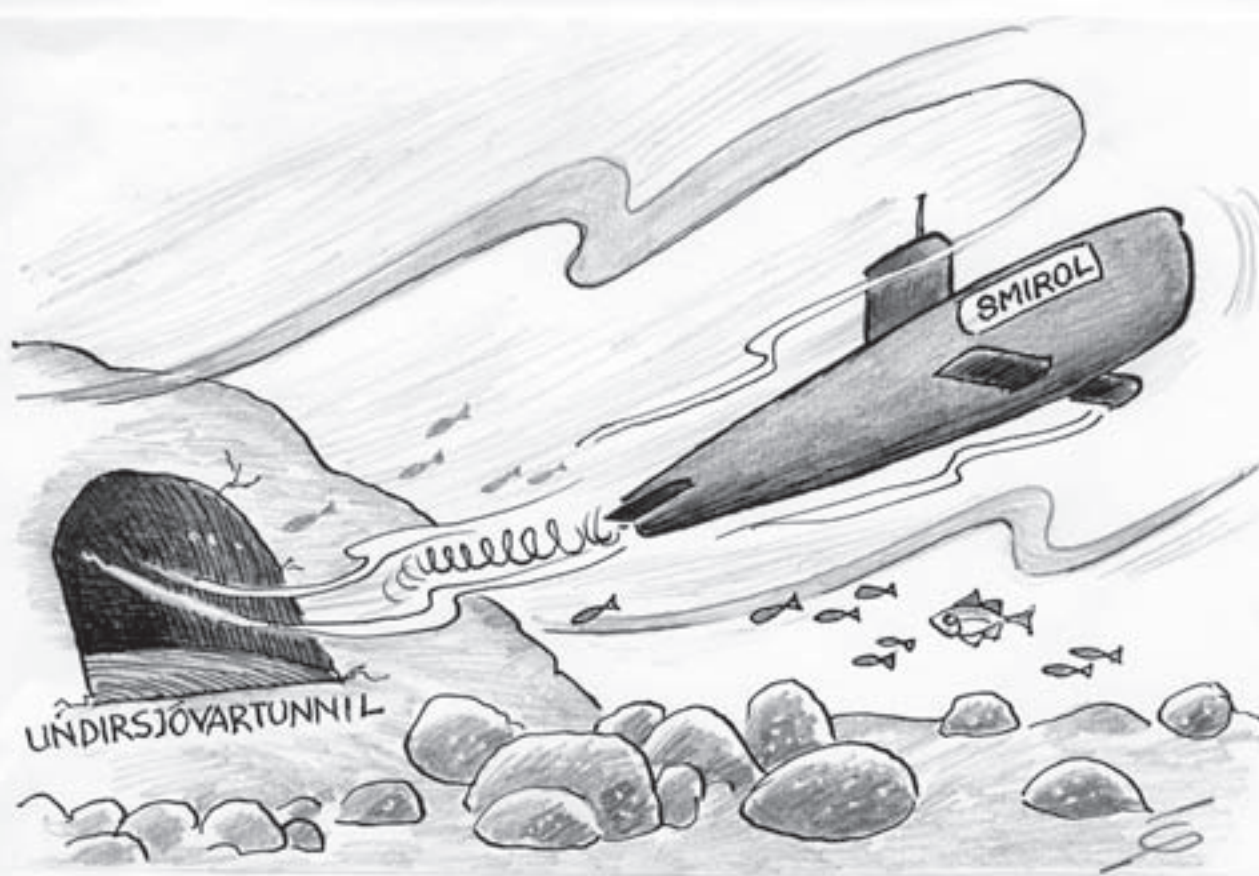
flyta fólk til og frá arbeiði, til og frá miðnámsskúlum o.s.fr.

Í 2008 vórðu Bygdaleiðir veittar út av nýggjum í eitt 5 ára tíðarskeið. Útveitingin varð skipað í 8 pakkar, har veitarar kundu bjóða upp á ein ella tveir pakkar. Eftir útboðið vóru tað 7 veitarar, ið fingtu tillutað uppgávuna at røkja Bygdaleiðir.

Samlaða ferðaætlanin fevnir um 45.000-50.000 koyritímar, ið

verða røktir av umleið 40 bussum. Bygdaleiðir fevnir um 21 leiðir, umframt serleiðir, ið røkja koyring av næmingum til og frá miðnámsskúlum.

Bygdaleiðir flyta sløk 600.000 ferðafólk árliga. Nettokostnaðurin av bygdaleiðum liggur um 25 mió. krónur.





MYND 3: BYGDA- OG OYGGJALEIÐIER



2.2.3. Sjóvegis farleiðirnar innanlands eru hesar:

Suðuroy – Tórshavn

M/F »Smyril«, sum røkir leiðina, er ein nútímans ferja. Orkuforið er framtíðartryggt, bæði viðvíkjandi ferðafólki, akførum og maskinorku. Bíðirúmini við ferjulegurnar eru

í góðum standi. Tó er kunningin um aðrar farleiðir, vegvísing til tey ferðandi og onnur kunning á ferjulegunum, ikki fult nøktandi. Hendan ábótin er ávegis.

Atløguvíðurskiftini í Tórshavn eru í stóran mun nøktandi, men ferjan verður oftani órógvað, tá onnur skip – t.d. Norrøna – liggja á Havnini.

Byggiár	2005
Hægsta tal av ferðafólki	800 vetur / 975 summar
Hægsta tal av persónbilum	200
Siglingartíð	1 tími 55 minuttir
Túratal einvegis	4-6 ferðir dagliga
Arbeidsferð	20 míl
Hentleikar umborð	Fleiri og nýmótans
Egnað til rørslutarnað fólk	Ja
Atløguvíðurskifti-havnir	Hóskandi (sí viðmerking)
Atløguvíðurskifti-ferðafólk	Í lagi. Fólk og bilar í land hvør sær
Bíðivíðurskifti	Farstöðir. Sí viðmerking omanfyri
Avlýsingar vegna veður	Sera sjáldan
Tal av ferðafólki í 2010	206.338
Tal av akførum í 2010	80.120
Rakstrarfigging 2010	Nettojáttan 52,2 mió. kr.

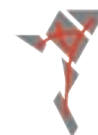
Sandoy/Hestur – Gamlarætt

M/F Teistin, sum røkir leiðina, er ein nútímans ferja. Ferðatíðin er stutt og túrarnir nógvir í tali. Bíðirúmið á Gomlurætt er ikki

tíðarhóskandi. Teistin røkir bæði Sandoy og Hest. Ein trupulleiki við at hava somu ferju er, at økt tænaustøði á tí eina

plássinum, minskar um tænaustøðið á hinum.

Byggiár	2001
Hægsta tal av ferðafólki	288
Hægsta tal av persónbilum	33
Siglingartíð	30 min (15 min. út í Hest)
Arbeidsferð	11 míl
Túratal einvegis	16-18 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Nøktandi
Egnað til rørslutarnað fólk	Ja
Atløguvíðurskifti-havnir	Hóskandi
Atløguvíðurskifti-ferðafólk	Ferðafólk og bilar saman í land, men á ymsum breytum
Bíðivíðurskifti	Ikki tíðarhóskandi á Gomlu Rætt/Einki í Skopun og Hesti
Farmavíðurskifti	Eingi farmaskýli
Avlýsingar vegna veður	Sera sjáldan
Tal av ferðafólki í 2010	183.362
Tal av akførum í 2010	54.954
Rakstrarfigging 2010	Nettojáttan 10,0 mió. kr



Nólsoy – Tórshavn

M/S Ternan, varð sett inn á Nólsoyarleiðina í 2010. Ferjan er ein bilferja og væl egnað til farmabilar, farm og sjúkraflut-

ning. Ein bági hjá ferðafólku- num er ov long frástøða frá far- støðini í Havn til ferjuna. Úti í Nólsoy er skýli til tey ferðandi. Í

mun til M/S Rituna er tænastu- støðið økt munandi.

Byggiár	1980
Hægsta tal av ferðafólki	294 summar / 166 vetur
Hægsta tal av persónbilum	32
Siglingartíð	20 min.
Arbeidsferð	12 míl
Túratal einvegis	10-12 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Nøktandi
Egnað til rørslutarnað fólk	Ja
Atløguviðurskifti-havnir	Nøktandi
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Ferðafólk og bilar saman í land
Bíðiviðurskifti	Farstøð í Havn. Bíðirúm í Nólsoy
Farmaviðurskifti	Farmastøð í Havn og Nólsoy
Avlýsingar vegna veður	Sjáldan
Tal av ferðafólki í 2010	67.839
Tal av akførum í 2010	2.154
Rakstrarfigging 2010	Nettojáttan 7,1 mió. kr

Skúvoy – Sandur

M/S Sildberin, sum røkir leið- ina, er 31 ára gamal. Hann sig-

lir seint og er ikki sjógóður. Við hesi støðu fyri eygað má

staðfestast at skipið eigur at verða skift út.

Byggiár	1979
Hægsta tal av ferðafólki	30 summar / 23 vetur
Hæsta tal av persónbilum	0
Siglingartíð	35 min.
Arbeidsferð	7 míl
Túratal einvegis	6-8 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Eingir
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti-havnir	Sera óhóskandi í Skúvoy
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Vánaligar umstøður í Skúvoy
Bíðiviðurskifti	Einki
Farmaviðurskifti	Einki
Avlýsingar vegna veður	Oftani
Tal av ferðafólki í 2010	4.190
Tal av akførum í 2010	0
Rakstrarfigging 2010	Nettojáttan 2,2 mió. kr

**Mykines – Sørvágur**

Farleiðin er frá 2006 til 2010 røkt av privatum felag við bátinum M/B Brynhild. Ferjan er skjóttgangandi og hevur góðar stýri-

eginleikar. Hetta kemur væl við orsakað av atkomuviðurskiftunum í Mykinesi. Avloysaraskip til hesa farleið, M/B Súlan, sum

er bygd í 1987, er ikki longur tíðarhóskandi. Siglt verður bert í tíðarskeiðnum mai, juni, juli og august, umframt í heystfrítíðini.

Byggiár	2002
Hægsta tal av ferðafólki	40
Hægsta tal av persónbilum	0
Siglingartíð	45 min
Arbeidsferð	20 míl
Túratal	2 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Eingir
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti–havnir	Óhóskandi á báðum støðum
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Óhóskandi á báðum støðum
Bíðiviðurskifti	Einki
Farmaviðurskifti	Einki
Avlýsingar vegna veður	Oftani
Tal av ferðafólki í 2010	8.062
Tal av akførum í 2010	0
Rakstrarfígging 2010	Nettojáttan 0,8 mió. kr

Kalsoy – Klaksvík

M/S Sam, sum røkir leiðina, er 35 ára gamal. Støða og aldur á ferjuni gera, at skipið eigur at

verða skift út. Havnarlagið á Syðradali og skip hóska ikki saman, og í ruskeðri kunnu av-

lýsingar koma fyrri. Annars er ferjan sera væl egnað til serligar farmatúrar, tí dekkið er opið.

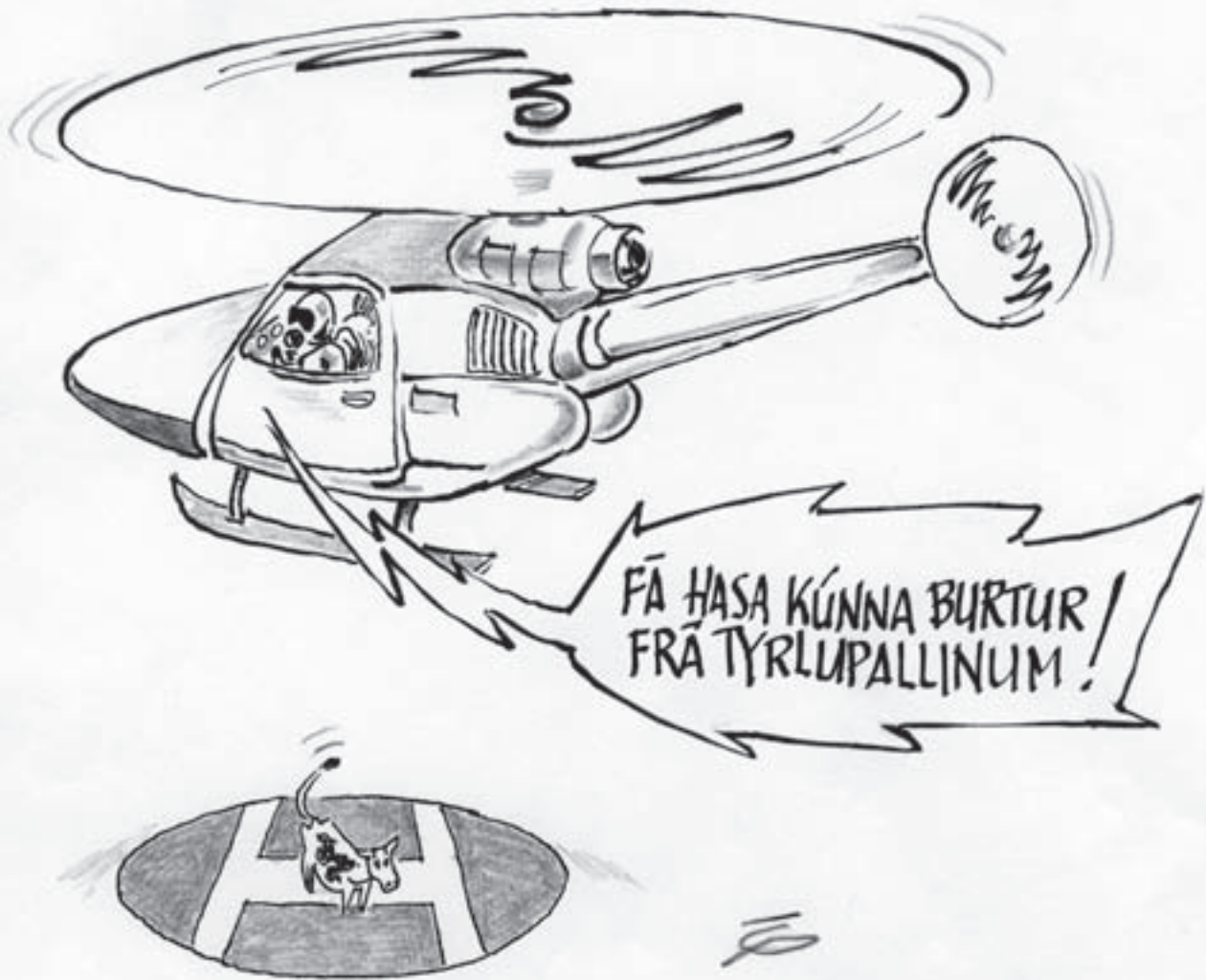
Byggiár	1975
Hægsta tal av ferðafólki	115
Hægsta tal av persónbilum	17
Siglingartíð	20 min
Arbeidsferð	9 míl
Túratal einvegis	8-16 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Ótíðarhóskandi
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti–havnir	Ikki hóskandi á Syðradali
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Hóskandi
Bíðiviðurskifti	Einki
Farmaviðurskifti	Einki farmaskýli
Avlýsingar vegna veður	Kunnu koma fyrri
Tal av ferðafólki í 2010	37.791
Tal av akførum í 2010	6.343
Rakstrarfígging 2010	Nettojáttan 4,0 mió. kr



Svínoy/Fugloy – Hvannasund

M/S Ritan avloysti í 2010 M/S Másan á leiðini. Ritan er 40 ára gomul og eigur at verða skift út. Farmur og akfør verða lastað umborð. Møguleiki er ikki fyri at flyta stórar bílar ella tungan farm. Í mun til M/S Másan er tænaustøðið økt munandi.

Byggiár	1971
Hægsta tal av ferðafólki	125 summar / 100 vetur
Hægsta tal av persónbilum	2-3
Siglingartíð	Hvannasund-Hattarvík um Svínoy: 55 min.
Arbeiðsferð	10 míl
Túratal einvegis	4-6 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Nøktandi
Egnað til røslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti-havnir	Vánalig á øllum støður
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Vánalig á øllum støðum. Trupult hjá røslutarnaðum at sleppa umborð og í land
Bíðiviðurskifti	Ikki hóskandi
Farmaviðurskifti	Hampulig
Avlýsingar vegna veður	Sjaldan
Tal av ferðafólki í 2010	11.100
Tal av akførum í 2010	28
Rakstrarfigging 2010	Nettojáttan 3,6 mió. kr





2.2.4. Tyrluflutningur

Við tí endamáli at varðveita bústaðar- og vinnuøkini á útoyggjunum, er tyrluflutningur til tær oyggjar, har torført kann vera at leggja at við skipi ella báti.

Reglulig rutuflúgvng er 3 dagar um vikuna; tó 4 dagar um summarið. Flúgvngin fevnir um 500 flúgvvitimar. Frá ársbyrjan 2012 er nýggjur 4 ára sáttmáli gjørdur við Atlantsflog um rutuflúgvng. Sáttmálaupphæddin er umleið 10 mió. kr.

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 eitt sera hent flutningstól til rørslutarnað. Tyrluleiðirnar kunnu brúkast av øllum, men tey fastbúgvandi á

oyggjunum hava framíhjárætt til plássini. Rakstrarútreiðslurnar av tyrluflutningi eru sera høg. Í Føroyum eru 16 tyrlupallar, og fóst rutuflúgvng er til 11 av teimum.

Endamálið við tyrluflutningstænastuni er:

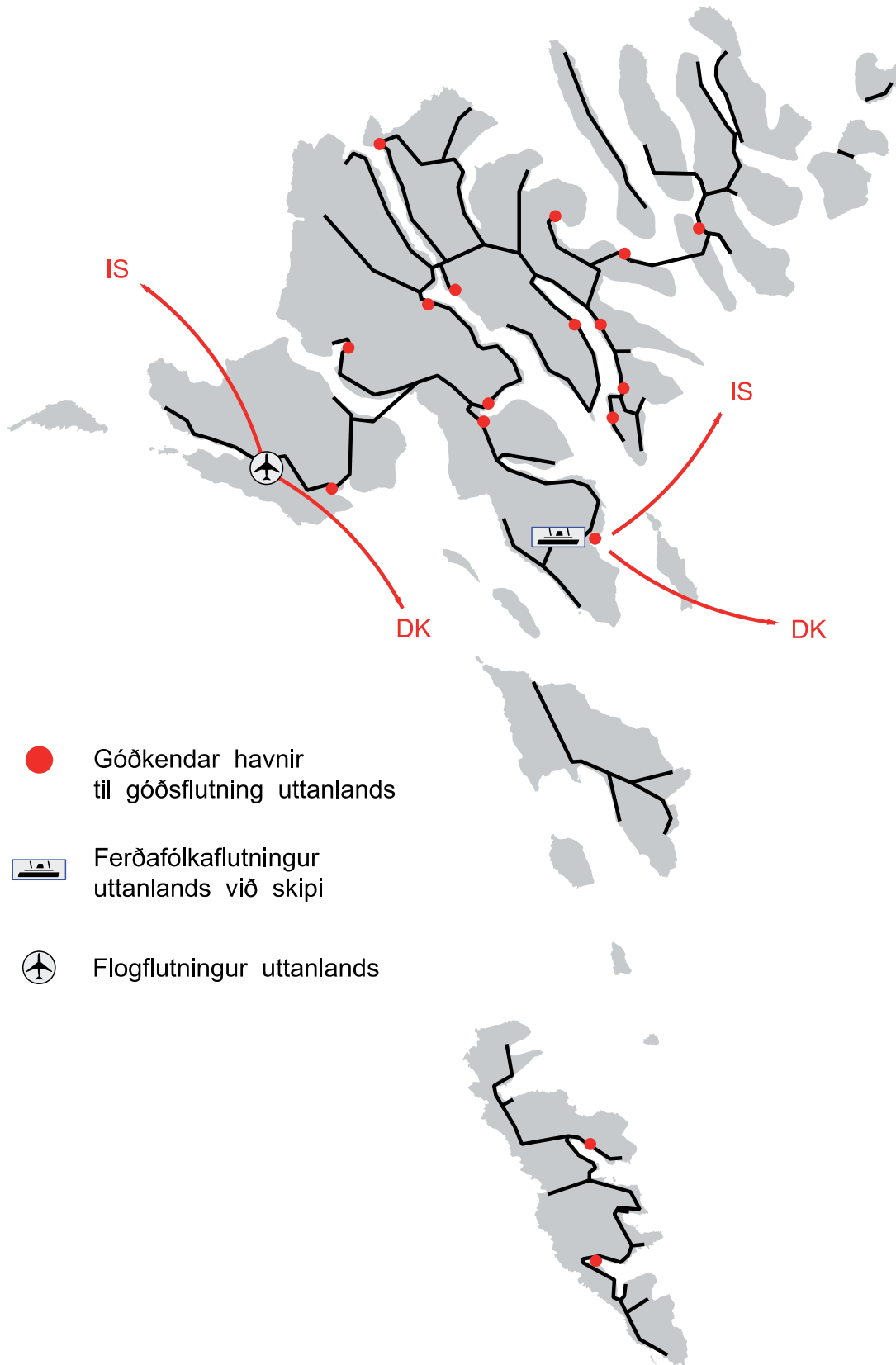
- Flyta ferðafólk og farm til og úr útoyggjum
- Flutningur ísv. tilbúgvng (SAR)
- Sjúkraflutningur annars
- Frálandavinna
- Onnur tilbúgvng, t.d. oljubasing

Hentleikar á tyrlupallunum til at røkja hesar uppgávr:

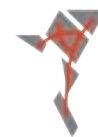
- Fráfaringarhøli
- Veðrið / veðurstøðir
- Útvarp, telduútgerð o.a.

- Hald
- Egintilbúgvng fyri pallin
- Tangaanlegg

Pallarnir kunnu býtast sundur í tveir bólkar. Teir, ið verða nýttir til regluliga rutuflúgvng, og sum eru góðkendir av Trafikstyrelsen, og so teir, ið bert vera nýttir av og á. T.d. í samband við tilbúgvng. Umframt hetta kann tyrla undir serligum umstøðum seta seg aðrastaðni, har plássið er gott, t.d. í skúlagørðum og á parkeringsplássum.



MYND 3: FERÐAFÓLKA- OG FARMAFLUTNINGUR UTTANLANDS



2.3. Uttanlandsflutningur

Flutningur uttanlands hevur alsamt størri týðning bæði hjá einstaklingum, hjá vinnuni og fyri samfelagið sum heild. Í sam-

bandi við flutning uttanlands er uppgávan hjá tí almenna ikki at skipa sjálva ferðsluna, men at tryggja samferðslukervið á lan-

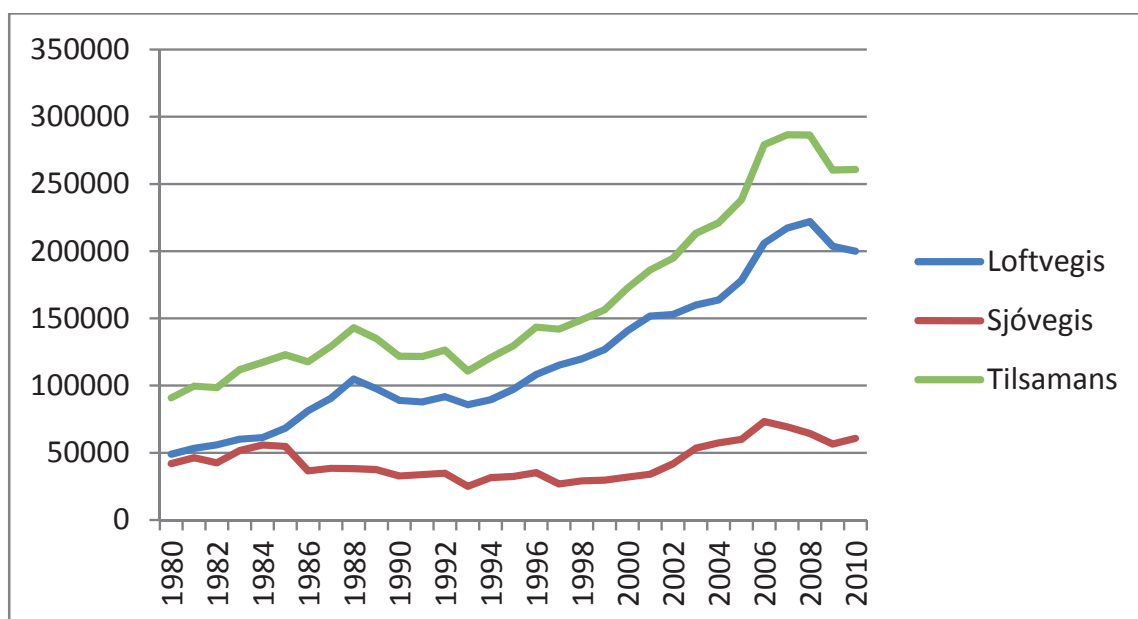
di, soleiðis at tað lýkur tey krøv, sum uttanlandsflutningur setir.

2.3.1. Ferðafólk

Samlaða talið á fólki, ið ferðast til og frá landinum, er nærum trýfaldað seinastu 30 árin. Sera

stórur vøkstur var frá seinnu helvt av 90'unum fram til 2007, meðan ferðslan síðstu árin er

minkað eitt sindur.



MYND 4: FERÐAFÓLKAFLUTNINGUR UTTANLANDS (KELDA: HAGSTOVA FØROYA)



Sjóvegis ferðafólkaflutningur er stórt sæð bara við Norrönu, sum hvørja viku alt árið flytir ferðafólk og farm millum Føroya og Danmark og millum Føroya og Ísland summarhálvuna.

Skipið hevur pláss fyri sløkum 1.500 ferðafólkum og 800 persónbilum. Bildekkið verður eisini nýtt til góðsflutning, og vanligt er, at treylarar eru við. Í lötuni leggur Norröna bert at í Tórshavn, og í tí sambandi er stórt trýst á ferðslukervinum í og kring býin.

Loftvegis ferðafólkaflutningur er umvegis einastu floghavn í landinum, Vága Floghavn, við einari landingarbreyð, sum júst er longd úr 1.250 upp í 1.799 metrar. Hetta ger, at tað nú ber til hjá størri flogførum at nýta floghavnina.

Alt árið er regluligt ferðasamband til útlandið við Atlantsflog. Fleiri dagligir túrar eru til Danmarkar og tveir túrar um vikuna til Íslands. Harafturat er summarhálvuna ferðasamband til eitt nú Noreg og Bretlands.

Stórir munur er á talinum av fráferðum um summarið og um veturin.

Atlantsflog hevur fleiri flogfør av slagnum British Aerospace, ið taka útivið 100 ferðafólk. Útbyggingin av Vága Floghavn hevur gjørt tað møguligt at taka ímóti størri flogførum. Atlantsflog hevur í hesum sambandi keypt eitt Airbus 319-flogfar, sum tekur 144 ferðafólk. Farstøðin í floghavnini verður útbygd í næstum.

2.3.2. Farmur

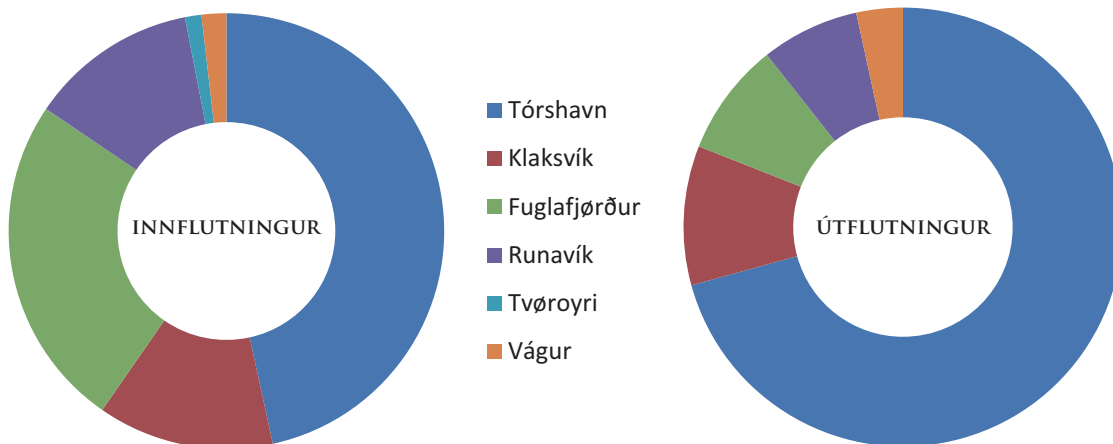
Umframt Smyril-line (Norröna) eru eisini onnur flutningsfeløg, ið flyta farm til og úr Føroyum.

14 føroyskar kommunalar havnir eru ISPS-góðkendar (International Ship and Port Facility Security), men regluligur farmaflutningur uttanlands er bert gjøgnum nakrar fáar av hesum havnum.

Í mun til fyrri fáum árum síðani fer so at siga allur innfluttur farmur ígjøgnum bert fáar havnir og verður haðani fluttur víðari yvir land. Nógv tung ferðsla er í sambandi við farmaflutning, og tað er í nógv størstan mun tann tunga ferðslan, ið slítur vegaflytningarservið.

Eitt yvirlit yvir inn- og útflutning vísir, at tað í størstan mun eru

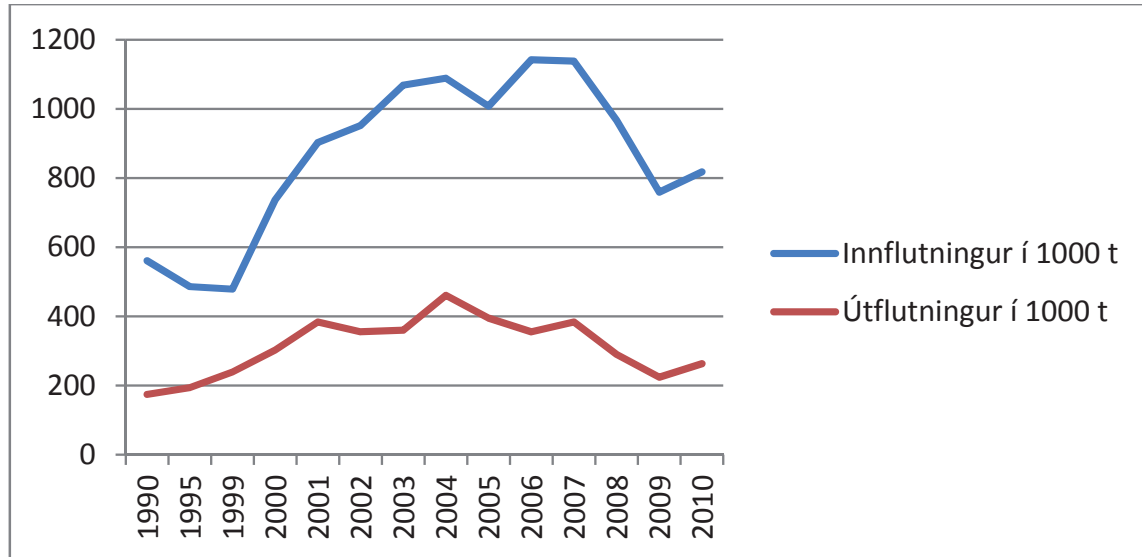
havnirnar í Tórshavn (íroknað Kollafjørður), Klaksvík, Fuglafjørður, Runavík, Tvøroyri og Vági, ið verða nýttar til farmaflutning. Harav hevur Tórshavnar Havn nærum helvtina av innflutninginum og knapt trýggjar fjórðingar av útflutninginum.



MYND 5: INN- OG ÚTFLUTNINGUR Í 2010 Í % BÝTT Á TÆR STØRSTU HAVNIRNAR (KELDA: HAGSTOVA FØROYA)



Samlaði farmurin um hesar størstu havnirnar er seinasta árið vaksin nakað aftur eftir stóra minking undir figgjarkreppuni árinum 2008-2009.



MYND 6: GONGDIN Í INN- OG ÚTFLUTNINGI (KELDA: HAGSTOVA FØROYA)

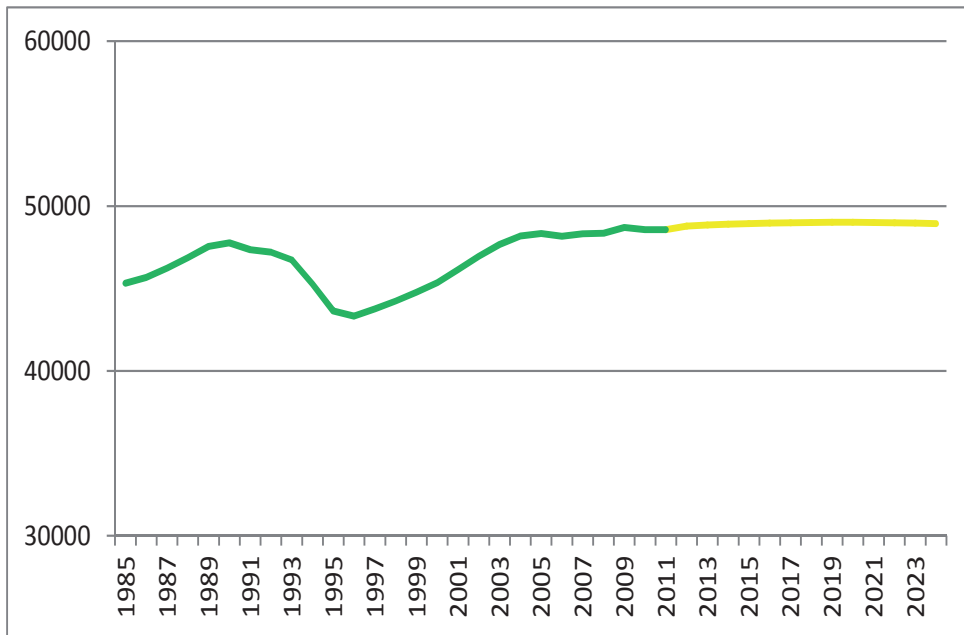


2.4. Fólkahagtøl

Fólkatalið sær út til at vera stagnerað eftir stóran vøkstur árinum eftir kreppuna í 90'um. Mynd 7 vísir gongdina í fólkatálinum seinastu árinum og eina

framrokning fyri komandi árinum. Framrokningin er grundað á tøl hjá Hagstovuni, har fortreytin er, at talan komandi árinum verður um eina líttá fráflyting (eins og í

2007), at fruktbarið minkar nakkað, og at deyðatalið minkar í 15 ár.

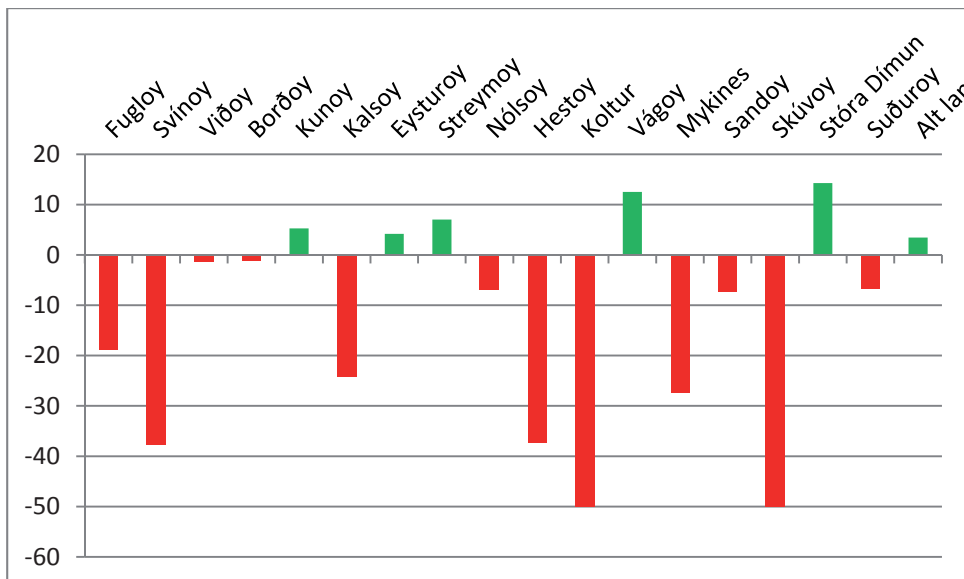


MYND 7: FÓLKATÁL, FAKTISKT OG FRAMROKNAÐ (KELDA: HAGSTOVA FØROYA)

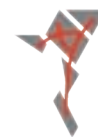
Hóast samlaða fólkatalið er nakkað minkað seinastu 10 árinum, er tó ymiskt, hvar í landinum talið

minkar. Minkingin er størst á smáum oyggjunum og á oyggjunum, har onki fast samband er

til miðøkið.



MYND 8: FÓLKAVØKSTUR Í % 2002-2011 (KELDA: HAGSTOVA FØROYA)



Aldursbýtið á teimum smáu
oyggjunum er øðrvísi enn í mið-
staðarøkinum. Smærru oyggjar-
nar hava vanliga hægri miðalald-

ur, og hetta merkir, at tað eru
færri børn og ung og fleiri eldri,
enn miðalaldurin er fyri landið.
Hetta setir hægri krøv til at-

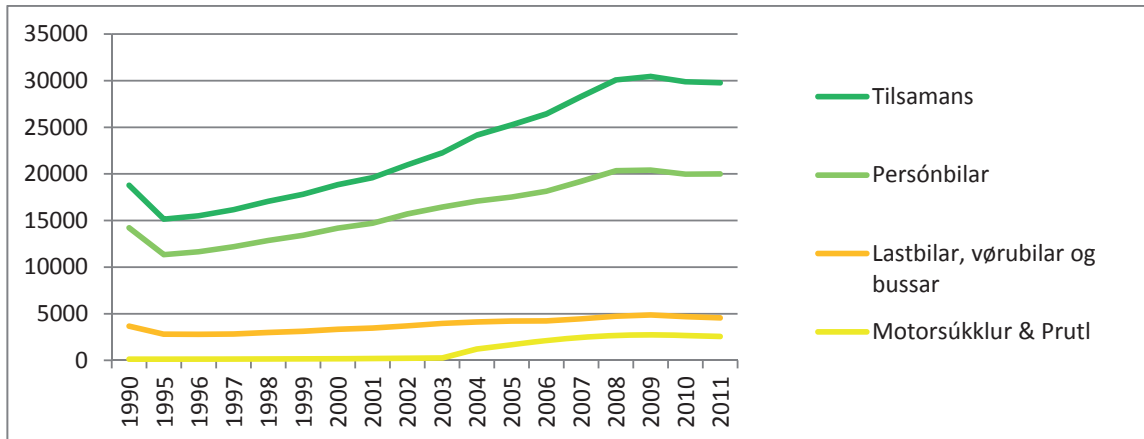
komumøguleikar og flutnings-
før á hesum farleiðum.





2.5. Akfør og ferðsla

Talið á skrásettum akførum men seinnu árinum er stöðgað upp. Talið á skrásettum akførum hefur verið stöðugt vaksandi, Mynd 8 vísir gongdina í talinum



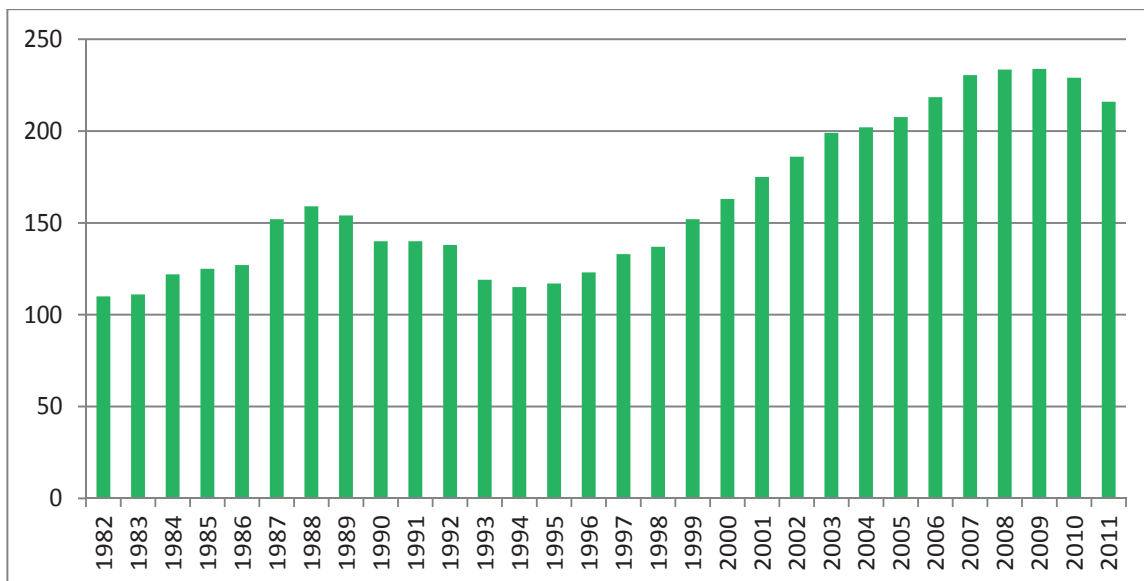
MYND 8: SKRÁSETT AKFØR (KELDA: HAGSTOVA FØROYA)

Serliga talið á persónbílum hefur verið vaksandi, soleiðis at tað nú eru 412 persónbilar fyrri hvørji 1.000 fólk. Hetta tal er nakað tað sama sum fyrri londini, vit vanligar samanbera okkum við. Í Danmark eru um

380 persónbilar fyrri hvørji 1.000 fólk, í Noregi 460 og í Íslandi 650.

Samlaða ferðslan á landsvegnum hevur eisini verið stöðugt vaksandi í nógv ár, men er nú

minkandi aftur; sí mynd 9. Samlaða ferðslan er nær um tvífaldað síðani miðskeiðis í nítíárunum, og er eitt tekin um, hvussu heft vit eru av at kunna ferðast frá staði til staði.



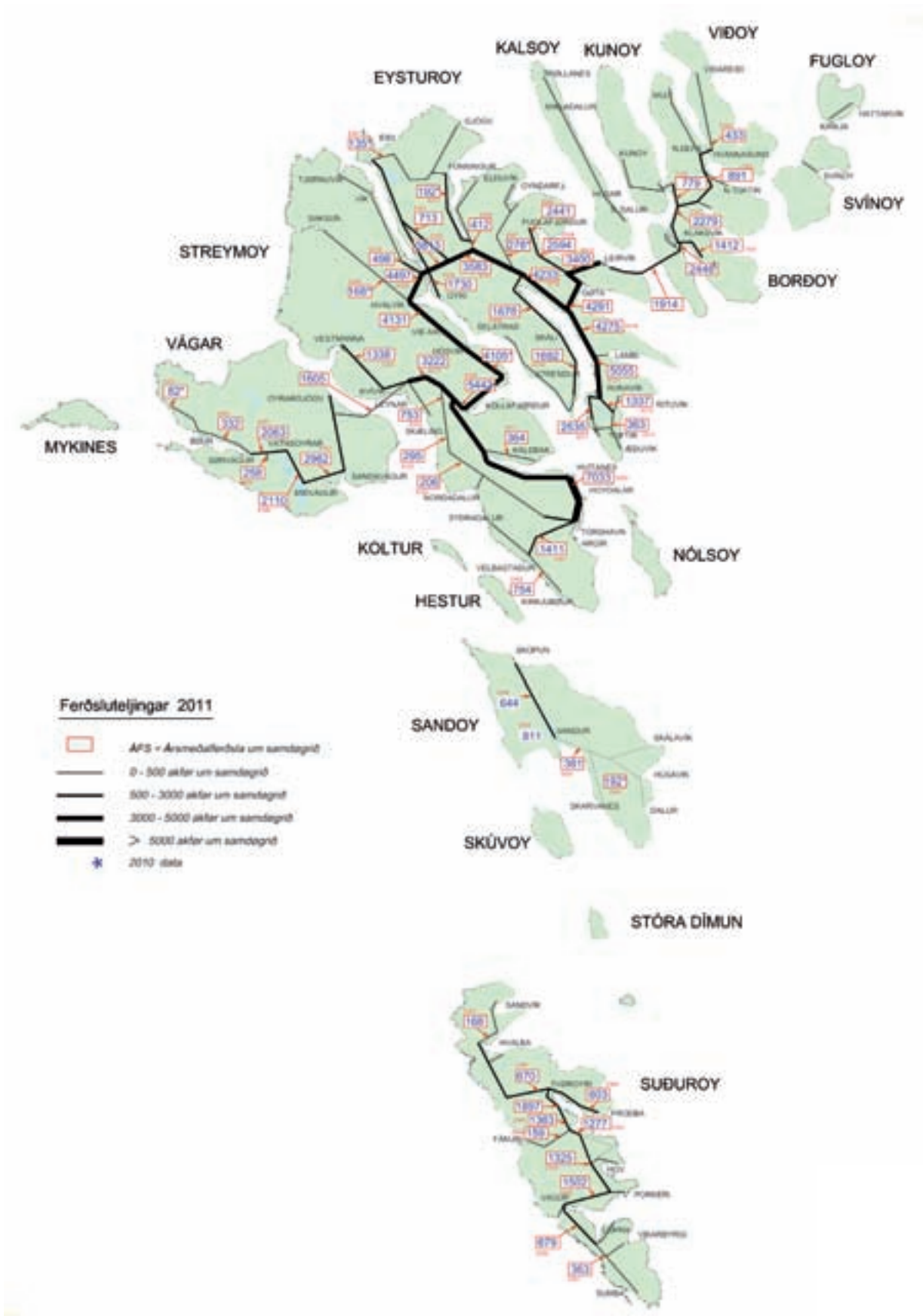
MYND 9: FERÐSLUARBEIÐI Á LANDSVEGUNUM Í MIÓ. KM (KELDA: LANDSVERK)



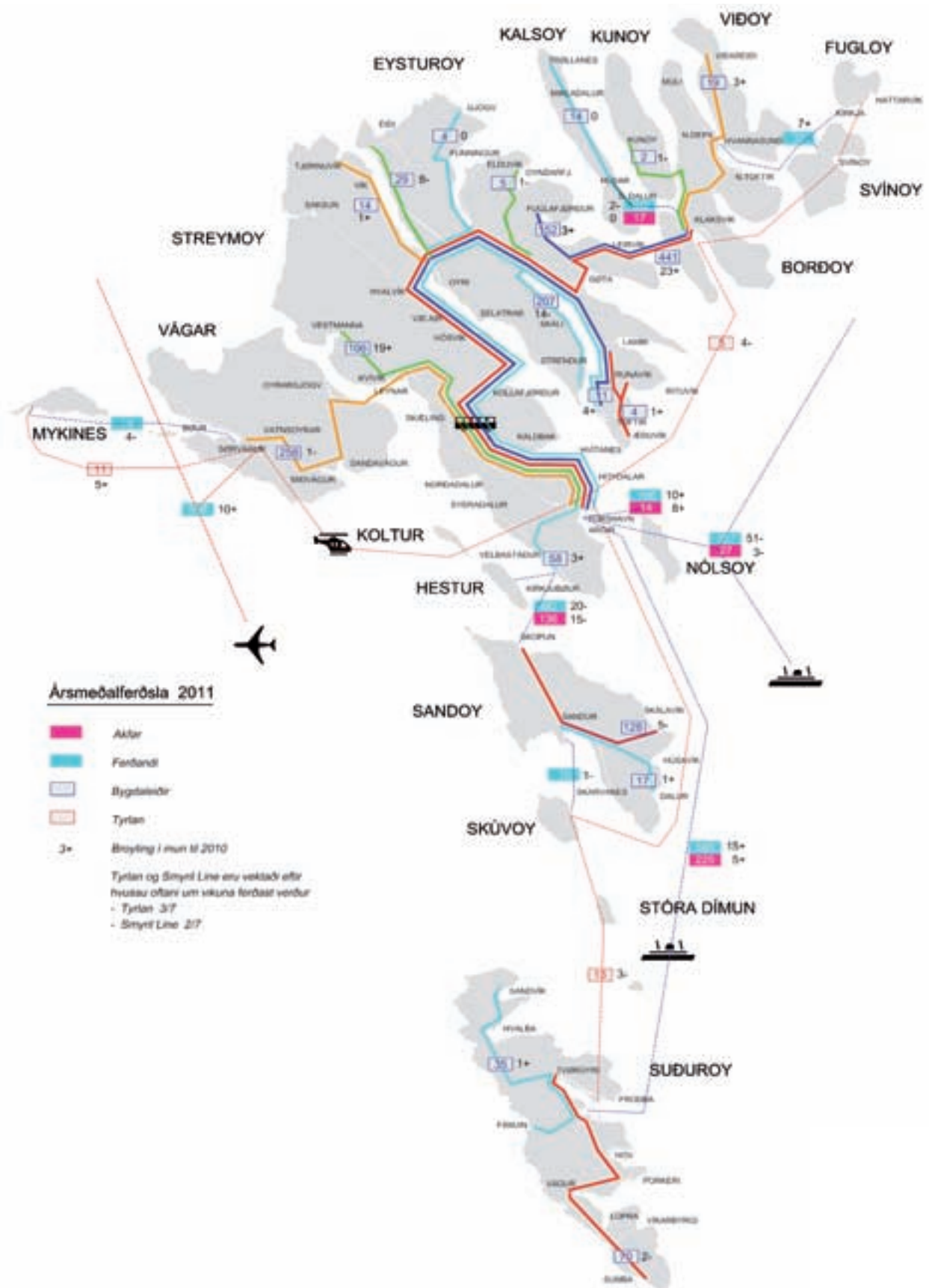
Landsverk hefur síðani mitt í áttati-árunum gjört ferðslutelj-ingar á landsvegum. Hesar vísa, hvussu ferðslan er broytt seinastu árinum og virka sum grundarlag, tá ferðslutrygdar-tiltøk og -ætlanir skulu gerast. Talan er fyrst og fremst um teljingar av akfórum, umframt slag av akfari, koyrluleið og at ferð eisini kann verða staðfest. Ársmeðalferðslan er eitt mál fyri, hvussu nógv verður koyrt á ymsu vegateinunum. Talan er um meðalferðsluna eitt sam-døgur í báðar koyrluleiðir.

Meðan mynd 10 vísir bilferðsluna á landsvegum, tal av akfórum um samdøgríð báðar koyrluleiðir, so vísir mynd 11 almennu ferðsluna. Her er fyrst og fremst talan um talið av ferðafólki í báðar rætningar um samdøgríð í bussi, ferju ella tyrlu. Har alemenna ferðslan ikki er hvønn dag alt árið, er talið fyri teir dagar koyrt, siglt ella flogið verður. Til dømis var ferðafólka-talið við tyrlu á vesturleiðini (Mykines) 1668 í 2011. Fyri at gera tað um til eitt miðaltal per dag, verður hetta talið býtt við 156, tí ferðast verður bara 3 dagar um vikuna. Rundað til nærmasta heila tal, gevur hetta eina miðalferðslu á 11 fyri teir dagar flogið verður.

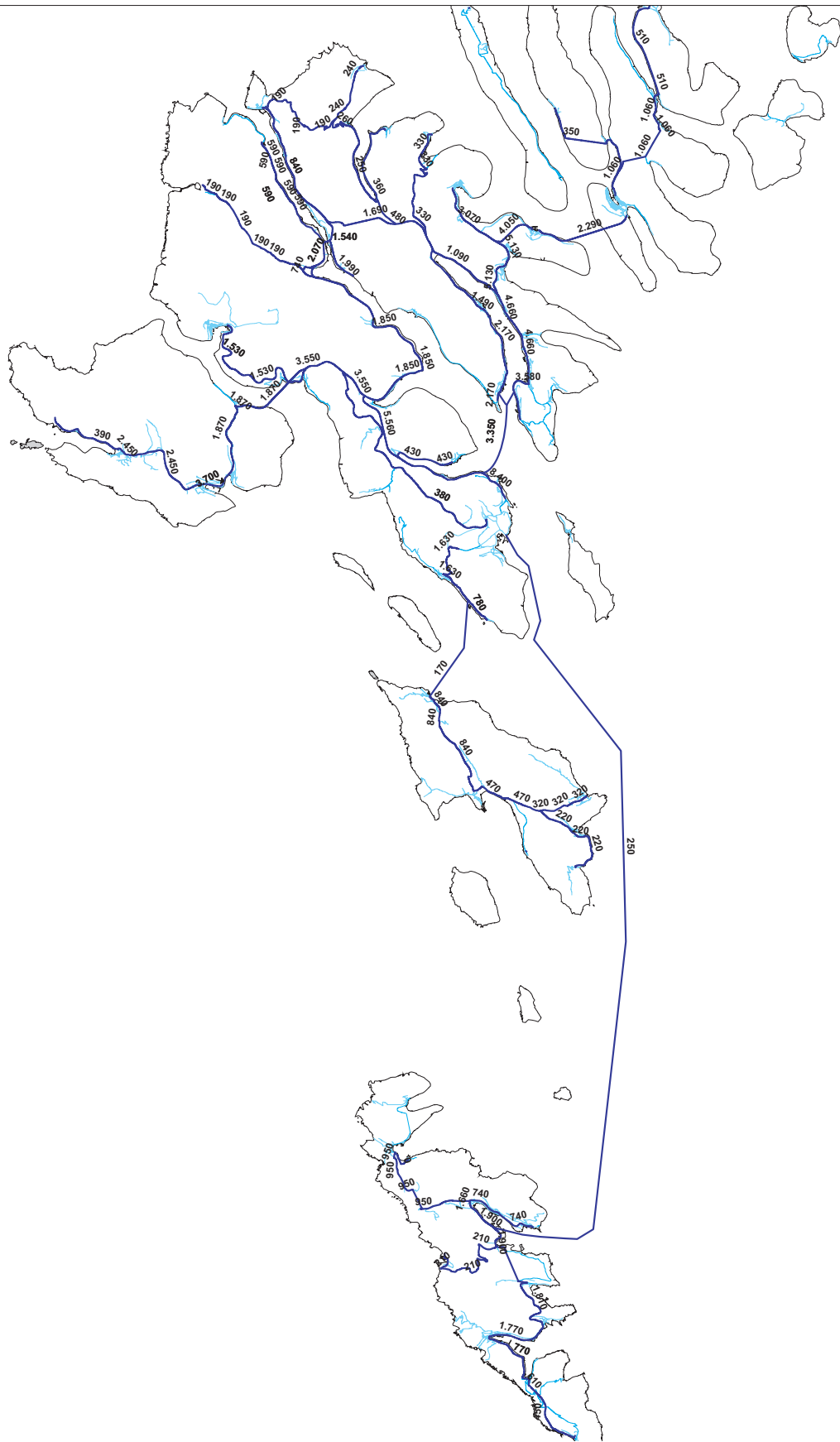
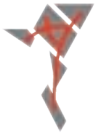
Á teimum farleiðum har bilflut-ningur er, vísir myndin eisini meðaltalið av bilum á farleiðini.



MYND 10: FERÐSLUTEJINGAR, ÁRSMEDALFERÐSLAN Á LANDSVEGUM (KELDA: LANDSVERK)



MYND 11: FELAGSFERÐSLAN (KELDA: STRANDFERÐSLAN, ATLANTSFLOG OG SMYRIL LINE)





2.5.1. Ferðsluframrokning 2024

Framrokningar av ferðsluni, býtt á vegateinar, verða regluliga gjörðar fyri at kenna framtíðar ferðslumynstrið. Ferðsluframrokningar eru ein týðandi partur av planleggingararbeiðinum og verða eisini nýttar í sambandi við stórar útbyggingingar av samferðslukervinum, fyri at kunna meta um ferðsluna á nýggjum farleiðum, og hvørjar avleiðingar hetta hevur fyri verandi vegakervið.

Framrokningar av ferðsluni verða gjörðar út frá upplýsingum um ferðslutøl, vegakervið, hall á vegnum, hámarksferð, brúkaragjöld, tal á akførum, tal á íbúgvum, tal á arbeiðsplássum

og tal á fólki, sum ferðast millum bygdur til arbeiðis (pendla).

Tá nýggjar farleiðir verða gjörðar, broytist ferðslumynstrið; eitt nú kann ein vegaútbygging, sum gevur styttri ferðatíð millum nakrar bygdur, hava við sær, at fleiri túrar verða gjörðir millum hesar bygdur. Somuleiðis kunnu íløgur í nýggjar farleiðir hava við sær negativar avleiðingar fyri ferðsluna á øðrum økjum, har ferðslutrygdar- og orkuføristrupulleikar kunnu gerast á verandi vegakervi.

Framrokningar kunnu eisini gerast av ferðsluni á nýggjum farleiðum, so hædd kann takast

fyri broytta ferðslumynstrinum, tá útbyggingar verða planlagdar. Fyri ymiskar linjuføringar ella plaseringar av vegum ella tunlum kunnu somuleiðis ferðsluframrokningar gerast fyri at kunna, hvussu ferðslan broytist av teimum ymisku loysnunum. Hetta verður gjørt fyri at finna bestu loysnirnar, so mest møguleg nytta fæst burtur úr gjørdum íløgnum.





2.5.2. Pendlarakanning 2010

Pendlaramynstrið broytist í samsvari við, at framkomuleikin økist. Tíðarfaktorurin, í hesum førinum hvussu langa tíð tað tekur at koma frá bústaðinum og til arbeiðsplássid, er avgerandi fyri, hvar fólk velja at arbeiða og búgva.

Rákið í pendlaramynstrinum aðrastaðni er, at ferðast verður longri teinar. Kanningar úr Noregi vísa, at hægri útbúgvingar oftast hava eitt avmarkað útboð av störvum, og hetta ger, at fólk antin flyta bústað ella pendla langt til arbeiðis. Eisini vísa kanningar, at so hvørt bæði bilar og vegakervi mennast vegtøkniliga, hevur hetta ta ávirkan, at fólk velja at koyra longri til arbeiðis.

Fjararbeiðspláss eru ment, og nógv störv kunnu í dag lutvíst greiðast heimanífrá, har alt fleiri bert mæta á arbeiðsplássi sínum av og á. Hetta framtíðarútlit gevur aðrar møguleikar fyri bústaðarmynstrið.

Eitt mál fyri, hvussu heft vit eru av at kunna ferðast, er talið á fólk, ið dagliga ferðast millum býir og bygdir til arbeiðis. Landsverk gjørdi eina uppgerð

yvir tey, ið søktu um ferðastuðul frá Taks í 2005 og hevur í ár aftur gjørt kanningina; hesaferð fyri 2010.

Skúlanæmingar og lesandi eru ikki við í kanningini. Kanningin sigur heldur ikki, hvussu fólk ferðast til arbeiðis. Um tað er í privatbili ella í bussi. Manntal hevði spurningar viðvíkjandi, hvussu fólk ferðast til arbeiðis. Hesar dátur vera tøk ar í 2012/13.

Í 2005 koyrdu 2.400 fólk í meðal 58 km um dagin til og frá arbeiði. Í 2010 er talið á pendlarum vaksið til 3.000 fólk, sum í meðal koyra 56 km um dagin til arbeiðis og heim aftur.

Tilsamans koyra vit 84.000 km til og frá arbeiði hvønn arbeiðsdag. Tí samanberingar er hetta gott 2 ferðir um ekvator.

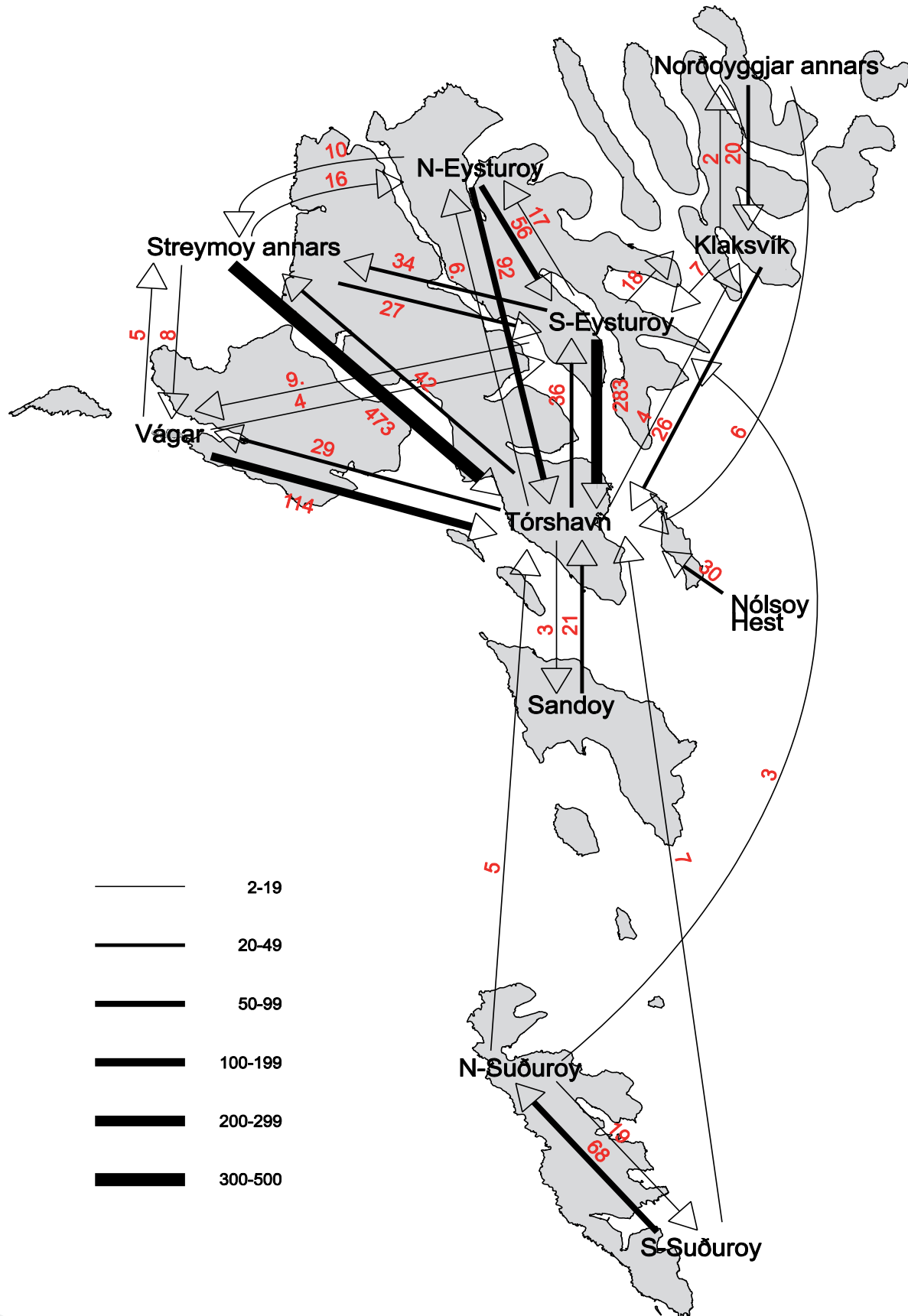
Sum dømi kann nevast, at yvir 1.000 fólk fara til Havnar til arbeiðis hvønn dag, meðan gott 80 fara úr Havn til onnur stöð í landinum. Í báðum førum er talan um vektaði töl.

Serliga áhugavert er tað, at pendlaratalið til og úr Klaks-

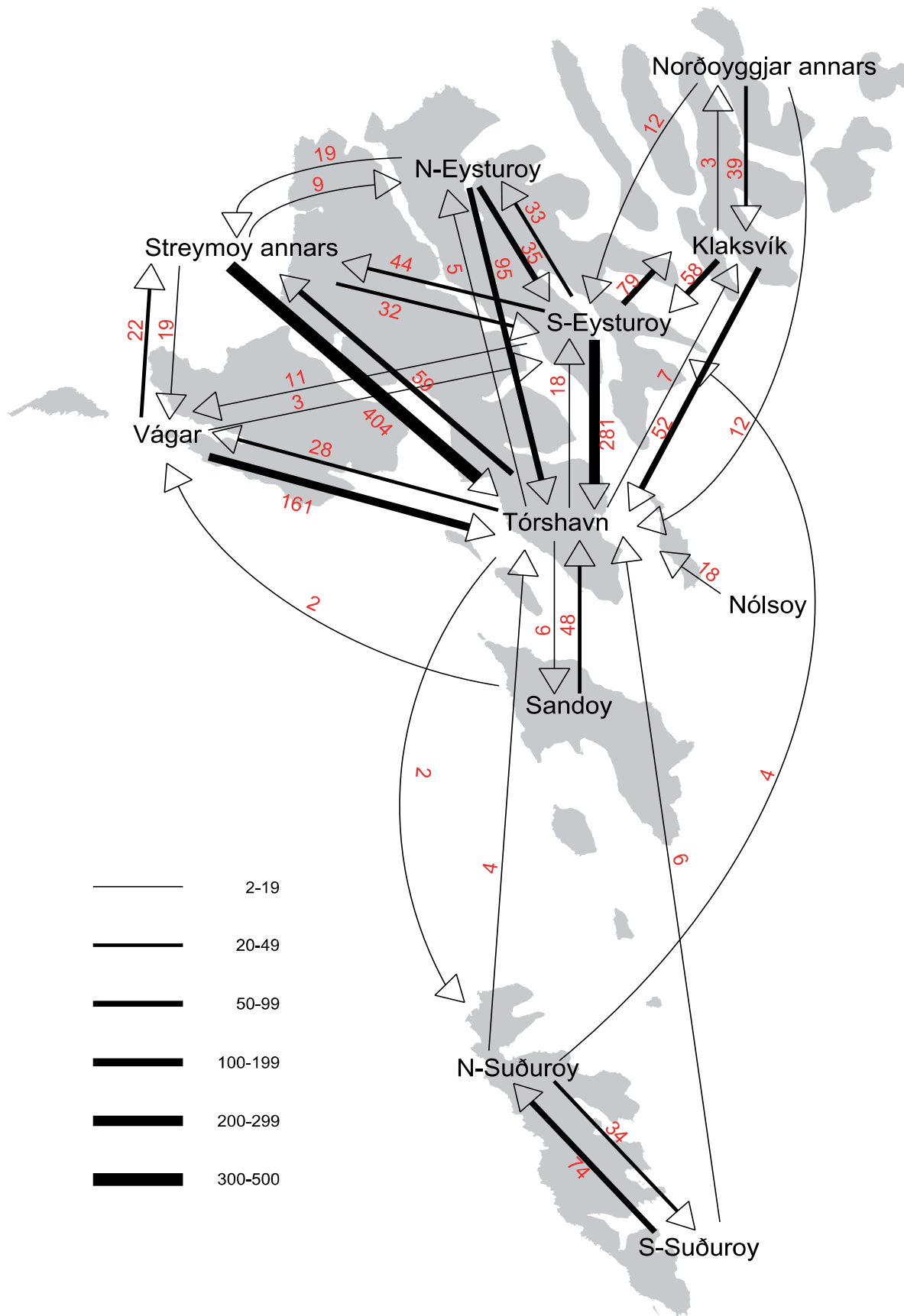
vík er nógv broytt, síðani Norðoyatunnilin lat upp fyri ferðslu á vári 2006. Tað er serliga millum Eysturoynna og Klaksvíkina, at tølini eru nógv vaksin. Í 2005 vóru 18, ið ferðadust til Klaksvíkar og 7 úr Klaksvík. Hesi tøl eru í 2010 ávikavíst 79 og 58. Pendlaratalið millum Klaksvík og Havn er eisini nakað vaksið, men ikki í eins stóran mun. Í 2005 vóru 26, sum pendlaðu til Havnar og 4 úr Havn til Klaksvíkar. Fyri 2010 eru hesi tøl 52 og 7.

Eitt annað at taka fram er, at pendlaraferðslan úr Vágum til Havnar eisini er vaksin millum 2005 og 2010, hóast Vágatunnilin longu varð latin upp í 2002. Somuleiðis er pendlaraferðslan millum Sandoyonna og Havnina tvífaldað millum 2005 og 2010.

Á mynd 13a og 13b er sett upp á Føroyakortið, hvaðani og hvaðar flestu fólk ferðast til og frá arbeiði í árunum 2005 og 2010. Talan er um vektaðar pendlarar, ið merkir, at ein, sum ferðast til og frá arbeiði ein dag um vikuna, telir sum ein fimtuparts pendlari.



MYND 13A: PENDLARAR 2005



MYND 13B: PENDLARAR 2010





2.6. Ferðslutrygd

Aðalmálið við øllum ferðslutrygdararbeiðinum er nullvisjónin; »at eingin skal doyggja ella koma álvarsliga til skaða í ferðsluni.« Hetta er eisini málið fyri ferðslutrygd í sambandi við samferðsluplanlegging.

Seinastu nógvu árinum er arbeitt miðvíst við at bøta um trygdina hjá teimum ferðandi. Arbeitt verður bæði við at minka um vandan fyri, at óhapp henda og minka avleiðingarnar av óhappum.

Sniðgevingar av vegum og vegumhvørvinum skulu vera leið-

andi. Tað merkir, at sjálvur vegabygnaðurin skal vísa teimum ferðandi, hvør atburður í ferðsluni er tann rætti.

Vegabygnaðurin skal eisini vera eftirgevandi. Kanningar vísa, at stórir partur av øllum óhappum standast av menniskjansligum mistøkum. Hesi óhapp eru ring at fáa heilt burtur, men avleiðingarnar av óhappunum kunnu minkast, um vegurin er bygdur soleiðis, at tey ferðandi ikki doyggja ella fáa álvarsligt mein í einum ferðsluóhappi.

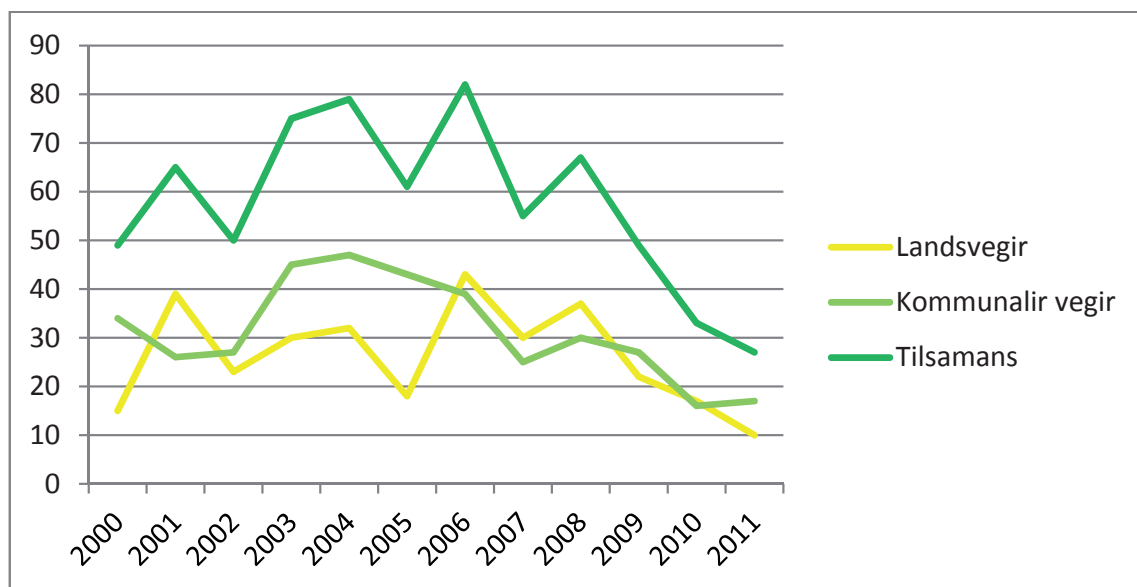
Í 2007 var fyrsta ferðslutrygdar-

ætlanin fyri Føroyar gjørd, sum fevnir um fleiri ítøkilig tiltøk, ið kunnu gera tað tryggari í ferðsluni. Fleiri av hesum tiltøkum eru sett í verk.

Talið á skrásettum ferðsluóhappum er nógv minkað seinastu árinum. Eisini ferðsluóhapp við fólkaskaða og deyða. Hetta er eitt rák, ið er í øllum grannalondum okkara og kann bæði vera orsakað av, at nógv og miðvíst ferðslutrygdararbeiðið er og verður gjørt, men eisini tí at fólk eru meira varin og koyra minni, tá tíðirnar ikki eru av teimum bestu.

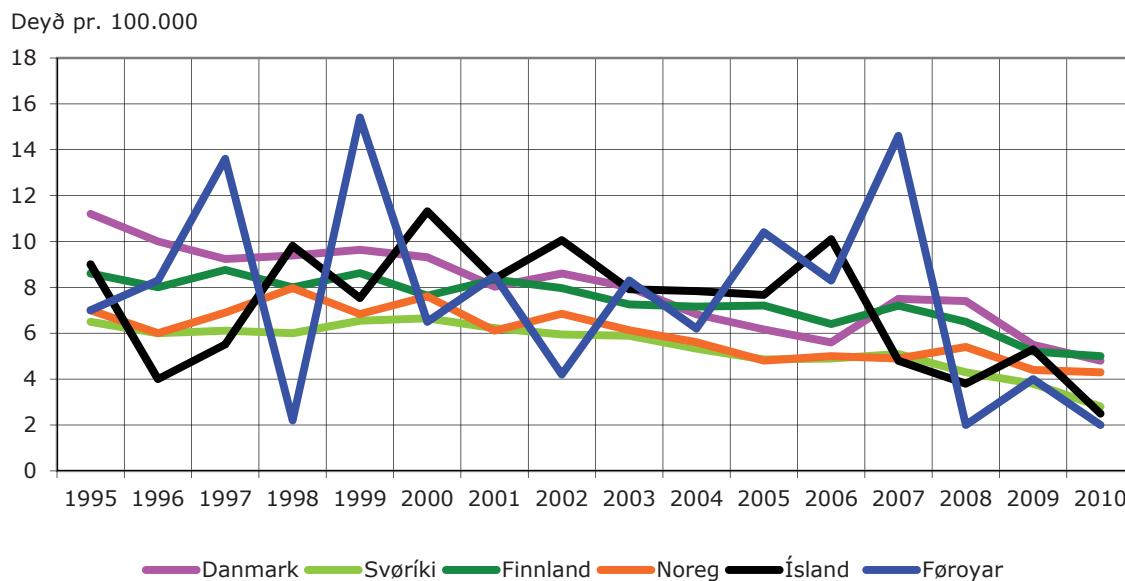


MYND 14: TAL AV SKRÁSETTUM FERÐSLUÓHAPPUM (KELDA: POLITIÐ OG LANDSVERK)



MYND 15: TAL AV FERÐSLUÓHAPPUM VIÐ FÓLKASKAÐA (KELDA: POLITIÐ OG LANDSVERK)

Føroysku tøluni fyri skadd og stór sveiggj eru frá ári til ár. Ko- við tøluni í hinum Norðurlon-
deyð í ferðsluni eru smá, og rtini kunnu tøluni samanberast londunum.



MYND 16: SKADD OG DEYÐ Í FERÐSLUNI Í NORÐURLONDUM Í MUN TIL 100.000 FÓLK (KELDA: NORDISK VEJTEKNISK FORUM)



Umframt menniskjansliga figgjartilgur missur fyr samfe- eina útrokning av, hvat ein skad- tapið av ferðsluvanlukkum, har lagið. Ráðið fyr Ferðslutrygd dur persónur í ferðsluni kostar fólk verða skadd ella doygga, gjörði í sambandi við álitíð samfelagnum. eru slíkar vanlukkur eisini ein »Ávegis til Nullhugsjónina«

	Deyð	Sera álvarsliga skadd	Álvarsliga skadd	Lættari skadd
Ítökiligi figgjartilgi kostnaðurin	3,74	6,28	2,11	0,24
Vælfærdarmissur	14,95	6,53	2,11	0,33
Kostnaður íalt	18,6	12,81	4,22	0,57

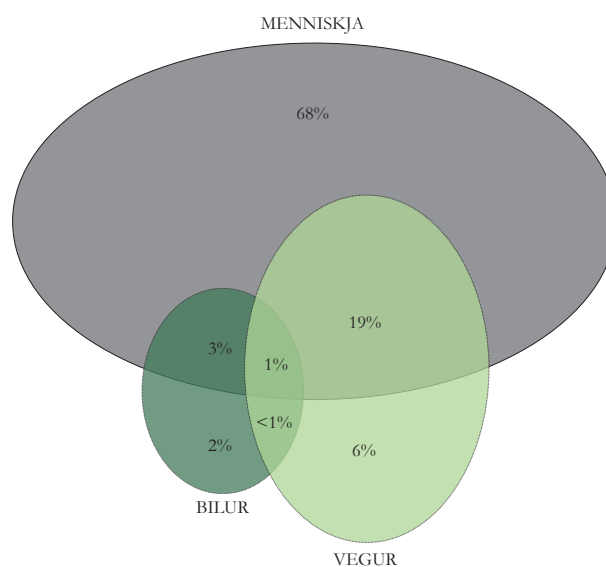
MYND 17: KOSTNAÐUR AV FERÐSLUVANLUKKUM Í MIÓ. KR. (KELDA: RÁÐIÐ FYRI FERÐSLUTRYGD)

Á hvørjum ári verður peningur settur av á figgjartilgini til ferðslutrygdartiltøk. Endamálið við ferðslutrygdartiltøkum er at betra ferðslutrygdina á verandi vegakervi. Talan er oftani um tiltøk, ið eru neyðug, tí ferðslan er økt ella broytt, síðani ein vegur ella tunnil varð tikin í nýtslu. Ella har nýggj vitan hevur gjørt tað neyðugt at broyta verandi veg, tí hann ikki lýkur dagsins trygdarkrøv.

Játtanin til ferðslutrygdartiltøk hevur seinastu árin ligið um

2,0 og 7,5 mió. um árið. Landsverk hevur annars mælt til, at minst 8,0 mió. kr. verða settar av árliga til ferðslutrygdartiltøk. Ferðslutrygdartiltøkini verða raðfest soleiðis, at mest møguleg trygd fæst fyr játtanina. Tað merkir, at tiltøk verða sett í verk, har tú fyrbyggir flest ferðsluóhappum. Sum dømi um ferðslutrygdartiltøk kunnu nevast: Trygging av vegamótum, rumlifoyrur, ljós, trygdarútbúnaður í tunlum, breiðking av vegi og víkipláss.

Sum aðrastaðni eru menniskjanslig mistøk orsök til flest øll ferðsluóhapp. Hinvegin vísa kanningar eisini, at vegurin sjálvur og kringumstøðurnar eru beinleiðis orsök til 6 prosent av øllum ferðsluóhappum og saman við menniskjasligum feilum óbeinleiðis orsök til 19 prosent. Tískil ber eisini til at fáa talið av ferðsluóhappum niður við at gera vegakervið tryggari.



MYND 18: ORSØKIR TIL FERÐSLUVANLUKKUR



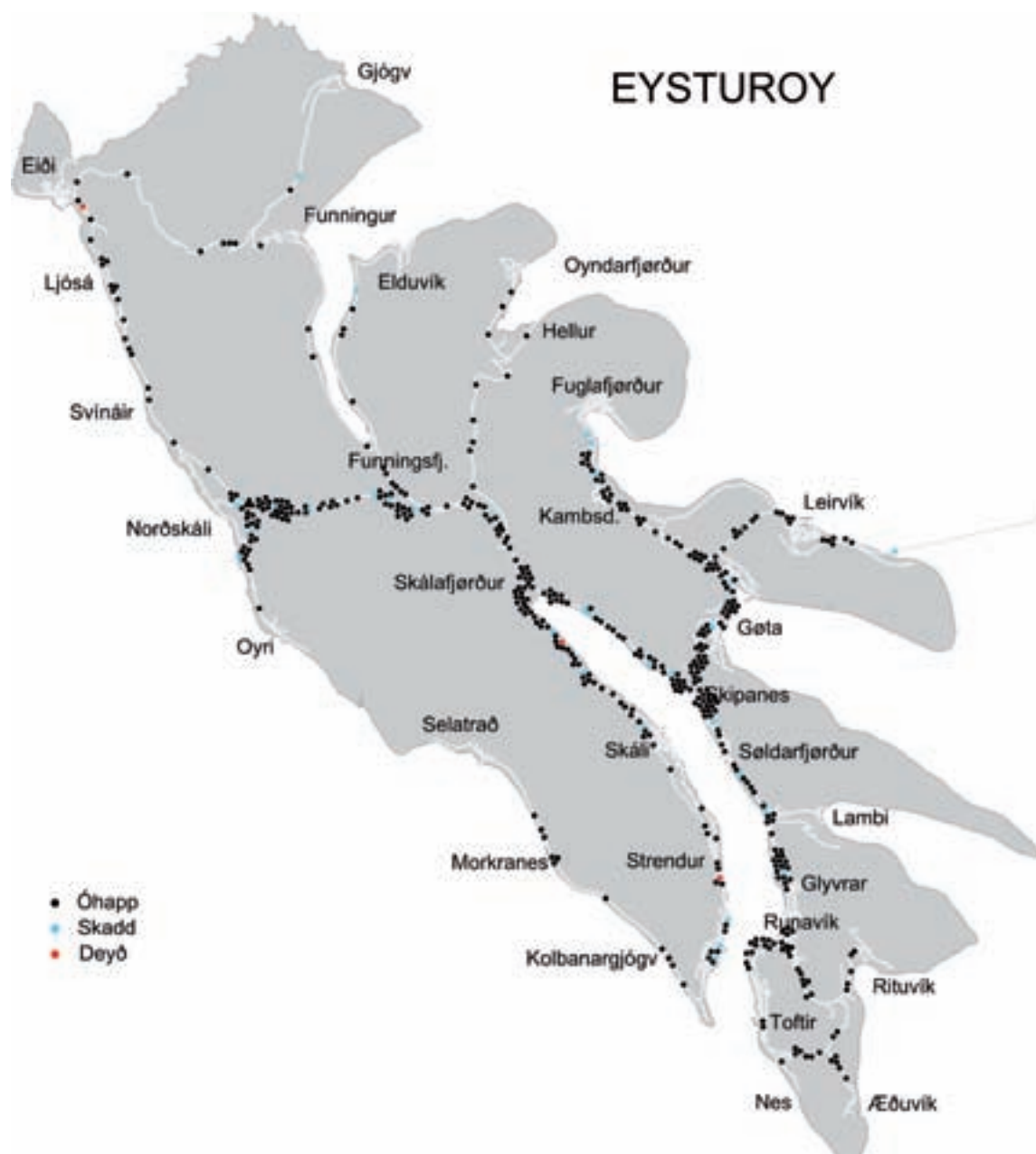
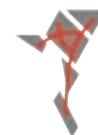
Øll ferðsluóhapp, sum politið hevur skrásett á landsvegnum árinum 2007-2011, eru víst á niðanfyristandandi kortum.

Fyri at kunna planleggja soleiðis, at flest mógulig ferðsluóhapp verða fyrbyrgd, eru ferðsluóhappini eisini sett upp í teinar við tølum av ferðslu-

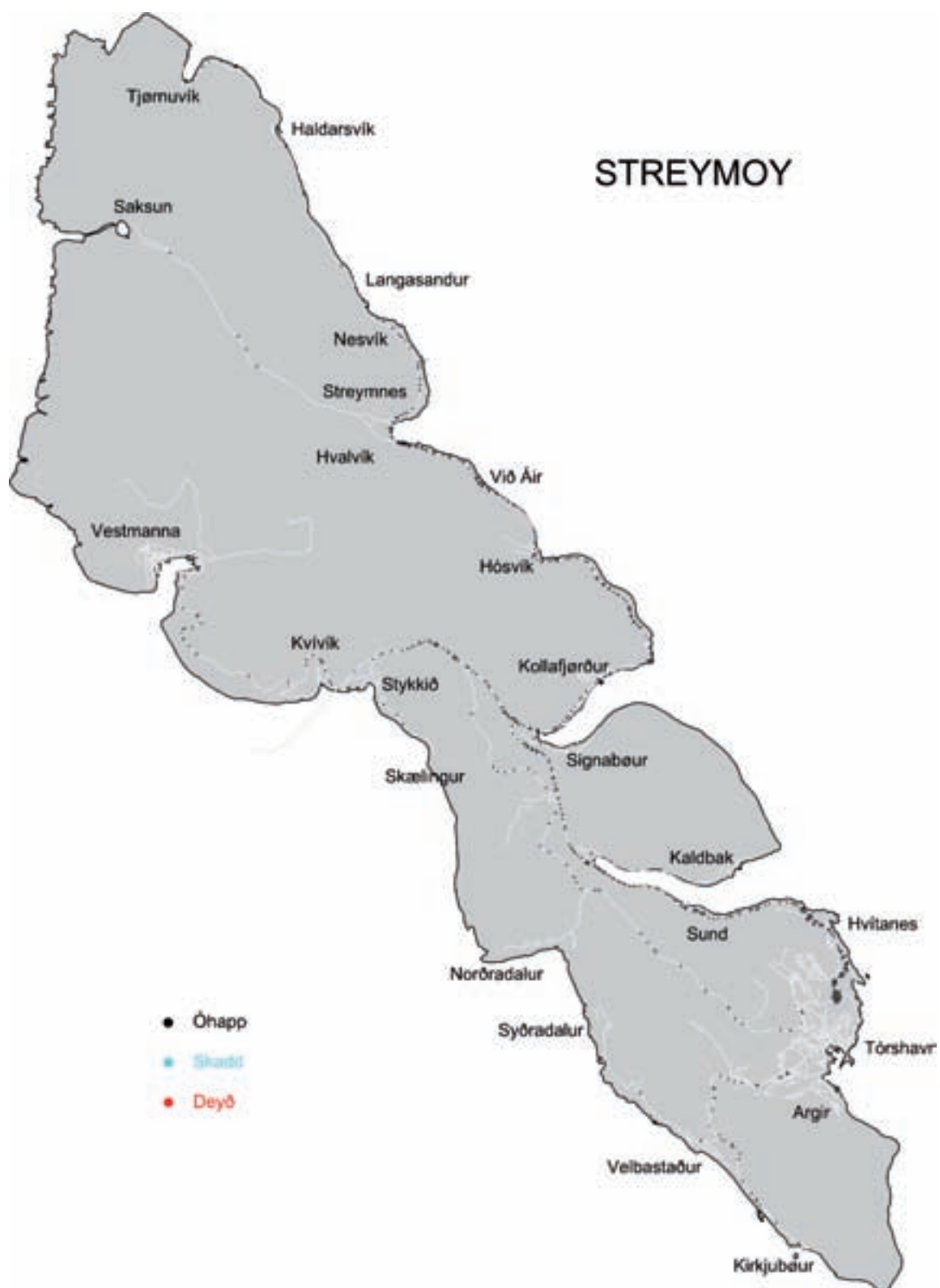
óhappum fyri hvønn kilometur. Sostatt er yvirlit yvir, hvar flestu óhappini henda, og hvar ferðslutrygdartiltøk eiga at verða raðfest.



MYND 19A: SKRÁSETING 2007-2011 AV FERÐSLUÓHAPPUM Á LANDSVEGUM Í NORÐOYGGJUM (KELDA: POLITIÐ OG LANDSVERK)



MYND 19B: SKRÁSETING 2007-2011 AV FERÐSLUÓHAPPUM Á LANDSVEGUM Í EYSTUROY (KELDA: POLITIÐ OG LANDSVERK)



MYND 19C: SKRÁSETING 2007-2012 AV FERÐSLUÓHAPPUM Á LANDSVEGUM Í STREYMOY
(KELDA: POLITIÐ OG LANDSVERK)



MYND 19D: SKRÁSETING 2007-2011 AV FERÐSLUÓHAPPUM Á LANDSVEGUM Í SUÐUROY
(KELDA: POLITIÐ OG LANDSVERK)



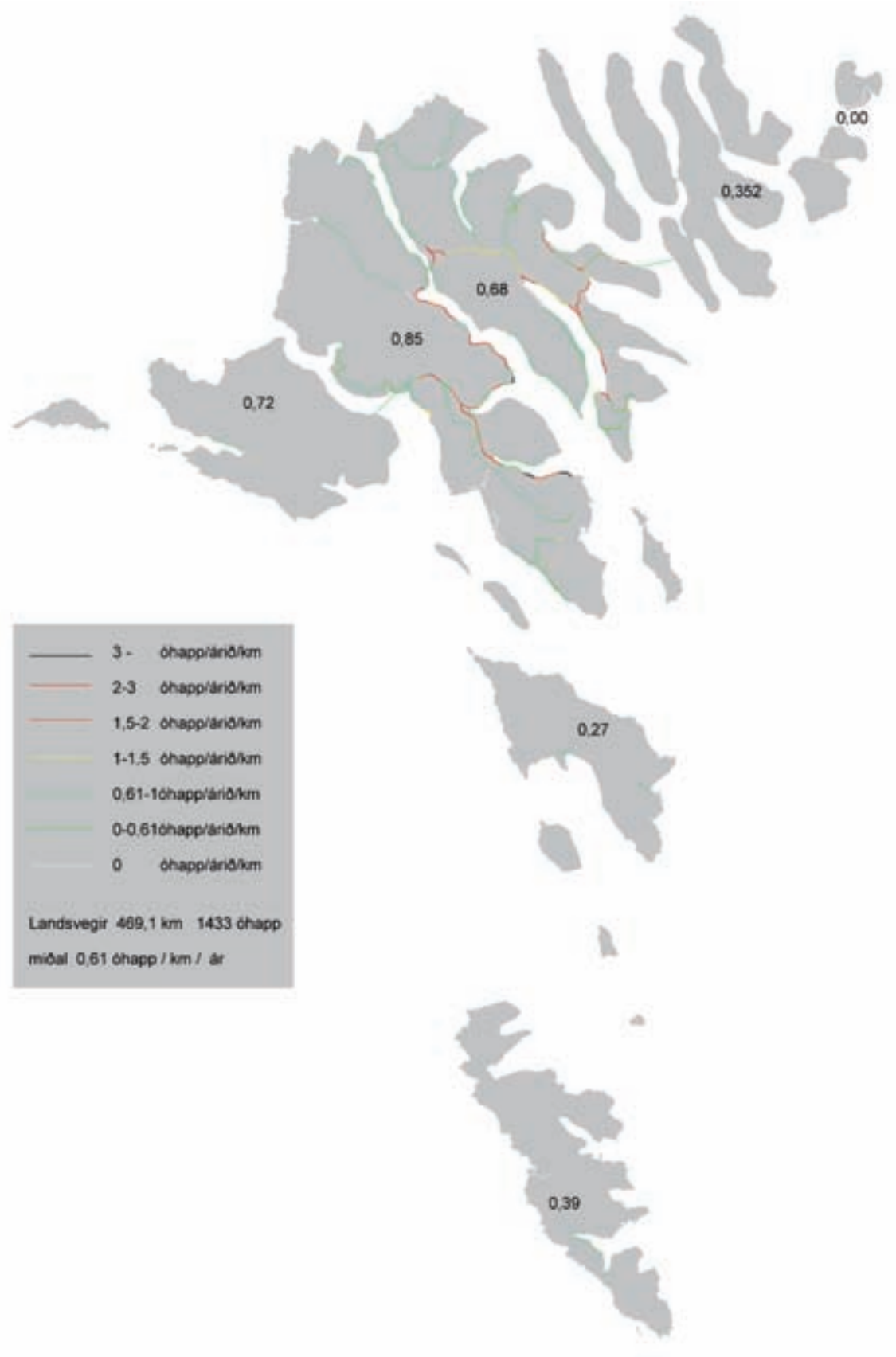
VÁGAR



- Óhapp
- Skadd
- Deyð

SANDOY





MYND 20: SKRÁSETT FERÐSLUÓHAPP 2007-2011 PR. KM Á YMSUM VEGATEINUM, MIÐALTALIÐ FYRI OYGGJARNAR ER VIÐMERKT Á FLESTU OYGGJUNUM





2.7. Umhvørvi

Umhvørvi í sambandi við planlegging av samferðslukervinum kann bítast í tvey. Bæði tað at hædd verður tikin fyri, at ferðslan ikki fær óheppin árin á

umhvørvið og fólk, og at samferðslukervið er soleiðis skipað, at fólk fáa eina góða uppliving av at ferðast í Føroyum. Planleggingin skal miða ímóti at

geva eina javnvág millum flutningstørv og umhvørvi, umframt at samferðslukervið skal vera fagurfrøðiliga sniðgivið og geva atgongd til náttúruna.

Umhvørvisárin

Óheppin umhvørvisárin eru serliga, har nógva ferðsla er í

bygdum øki. Nógva ferðslan hevur bæði forðing, larm og dálk-

ing við sær.

Forðing

Forðingar (barrierur) hava ávirkan á trygd og rásarúm í nærumhvørvinum. Forðingin er størst, har nógva gjøgnumkoyrandi ferðsla fer ígjøgnum bygt øki. Tá má tilrættisleggjast soleiðis, at hædd verður tikin fyri fjarferðsluni og nærumhvørvinum. Um einki annað ber til, kann vera neyðugt at leggja gjøgnumkoyrandi ferðsluna uttan um bygt øki.

Er ein vegur trupul at koma tvørturum, er talan um eina

forðing, tí tá tosa vit um, at bæði gangandi og koyrandi ferðslan merkja forðingina av at ferðast á teinum.

Ótryggleikin av at fara tvørtur um ella steðga við vegin orsakað av ferðsluni er ein veruligur trupulleiki, sum skal takast við á planleggingarstigi.

At bøta um trupulleikarnar kann í fleiri førum merkja størri nýgerðir, m.a. við at velja øðrvísi linjuføring.

Forðingarárinini eru størst á vegum, har randarbygging, sum t.d. handlar, skúlar og bústaðir, skapa ein lutfalsliga stóran tørv á at sleppa tvørtur um vegin.

Í fleiri bygdum eru ávísir trupulleikar av, at gjøgnumkoyrandi ferðsla lutar bygdina sundur.

Tá ein vegur skal staðsetast, skulu fyrilit í tilrættisleggingini og metingini av umhvørvinum í størst møguligan mun takast fyri umhvørvinum kring vegin.

Larmur frá ferðslu

Á vegum við nógvari ferðslu er óljóð ein trupulleiki, ið ber í sær, at lívsvirðið hjá fólki, sum býr í økinum, versnar. Sambært Altjóða Heilsufelagsskapinum, WHO, kann óljóð frá ferðslu hava við sær ampa og ávirkan á heilsuna, sum t.d. samskiftistrupulleikar, høvuðþína og strongd. Ampar av óljóði siggjast eisini ofta í húsaprísunum.

Er nógva óljóð í einum øki, lækkar húsaprísurnar. Ein kann-

ing, sum Miljøstyrelsen í Danmark gjørdi í 2005, vísir, at tá húsaprísir skulu ásetast, hevur óljóð líka nógva at siga sum sjálvt bústaðarøkið, eins og støða og aldur á húsunum.

Er óljóðið oman fyri 55 dB á framsíðuni á eini húsabygging, tosa vit um trupulleikar av óljóði. Er tað omanfyri 70 dB, verður óljóðið mett sum sera álvarsligt.

Óljóð frá ferðsluni er ein táttur, ið má takast við, tá ætlanir verða gjørdar um nýggjar vegir nær bygdum øki.

Ferð og óljóð eru samanhangið tættir, eins og samansetingin av slagi av ferðslu, t.e. býtið millum persónbilar og tunga ferðslu. Óljóðið frá tunga ferðslu er í miðal 8 til 11 dB meira enn frá persónbilum, og hetta gevur munandi meira óljóð.



TAD REGNAR MEIRA
SUMSIADNI ENN ADRASTADNI.



Kelda	Ljóðstyrki	Lýsing
	0	lágmark fyrir hoyrnd
Andadráttur	10	valla skilligt
Skróvan av bløðum	20	
Teskan	30	sera friðaligt
Bókasavn	40	
Friðarlig skrivstova	50	friðaligt
Samrøða	60	
Nógv ferðsla	70	
Verksmiðja	80	
Niagara Falls	90	áhaldandi útsetan
Tok	100	til vanda fyrir hoyrnina
Bygging	110	
Rokktónleikur	120	pínugátt
Maskinbyrsa	130	
Jettflogfar	150	
Rakettmotorur	180	

MYND 21: LJÓÐSTYRKI Í dB(A)

Desibel-stigin er bygdur upp logaritmiskt. Tað merkir, at hvørja ferð ljóðstyrkin verður tvífaldað, trýfaldast dB-mátungin. Ein tvífolding av ljóðtrýstinum svarar til 6 dB.

Stigatalvan er uppbygd á tann hátt, tí oyrað fatar ljóðið sum logaritmu til ljóðtrýstið heldur enn sjálvst ljóðtrýstið. Tó fatar menniskjaoyrað ikki neyðturviliga hækkingar á 3 ella 6 dB sum eina tvífoldan av ljóðstyrkini.

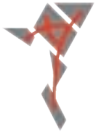
Oftani skal meiri til – upp til 10 dB – áðrenn vit fata ljóðið tvífalt so hart. Ljóðið breiðir seg ymiskt alt eftir, hvussu tað er tengt at umhvørvinum.

I sambandi við ljóðútbreiðslu uttandura kunnu vit hyggja at

einum einföldum dømi: Ein traktorur, sum koyrir á einum sløttum lendi. Larmurin frá motorinum vil í hesum føri breiða seg yvir lendið langt burturi. Tað eru einans fáir órógvandi lutir í vegin fyri, at ljóðið kann breiða seg óhindrað (t.d. trø, garðar og kýr). Í hesi støðu vil styrkin av ljóðinum minka við frástøðuni til traktorin. Meiri neyvt vil ljóðstyrkin minka niður í eina helvt, hvørja ferð frástøðan til traktorin verður tvífaldað. Tá ljóðtrýstið fer niður í eina helvt, svarar tað til, at ljóðtrýststøðið fellir 6 dB.

Verjugarðar fram við vegnum kunnu minka um óljóðið. Tað kann gerast neyðugt í framtíðini at byrgja fyrir óljóðinum, har ikki ber til at planleggja um

at velja aðrar farleiðir. Hendan fyrirbygging má næstan altíð metast sum ein neyðloysn, tí verjugarðar/skermar aloftast verða mettir at vera fremmandir lutir í umhvørvinum og gera, at vegurin verður mettur sum ein forðing.



GANG SKJÓTARI GAMLI,
VIÐ ERU Í TÖRSHAVN!





Dálking

Tá bensín, olja ella gass verða brend, veksur innihaldið av CO₂ í luftini, og hetta er við til at økja um vakstrarhúsárinini. Neyðugt er at planleggja soleiðis, at brennievnisnýtslan og harvið CO₂ útlátið verður avmarkað. Millum annað verður miðað ímóti at leggja vegir lágt við fáum brekkum. CO₂ útlátið frá ferðsluni er umleið 13% av samlaða feroyska CO₂ útlátinum. Skal hetta minkast, má tilrættisleggjast soleiðis, at tað ikki gongur stórvegis út yvir flytføri og ferðslutørvin í landinum.

Hetta kann gerast við eitt nú at:

- Upplýsa um orkusparandi

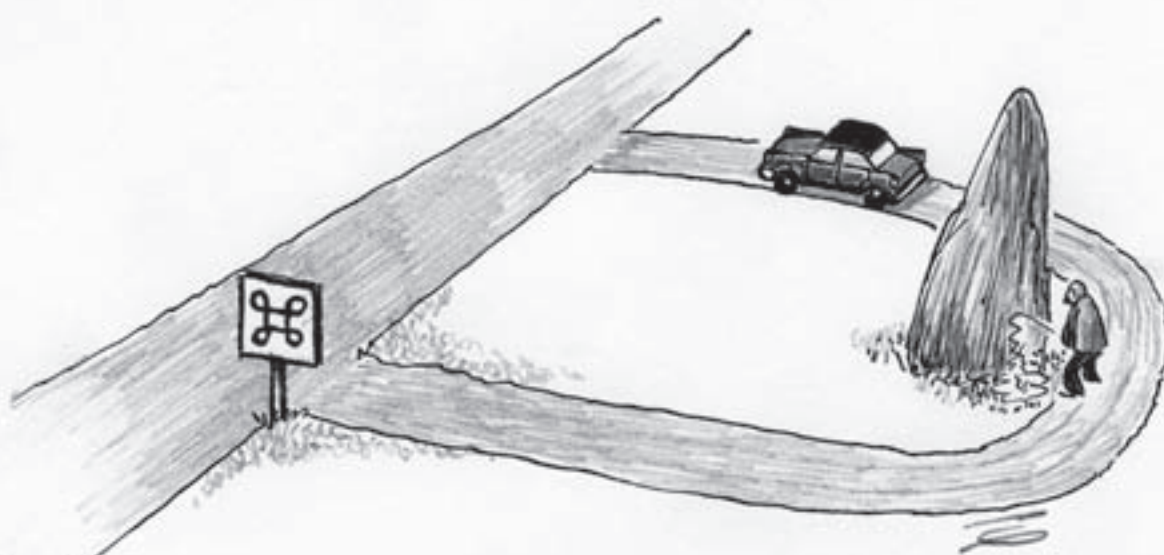
koyring

- Lækka hámarksferðina (alternativt at fáa fólk at halda hámarksferð)
- Menna almennufelagsferðs luna, eitt nú ókeypis bussleiðir og avtaka ferða stuðulin
- Avmarka nýtsluna av egnum bili (fáa fólk at koyra saman, t.d. til arbeiðis)

Dálkingin frá bilmotorum er framvegis ein altjóða trupulleiki. Tó eru fleiri av teimum óýnsktu árinunum á umhvørvið frá ferðsluni minkað seinastu árin, tí bilíðnaðurin hevur ment alt fleiri umhvørvisvinarligar

loysnir til bilar. Hetta hava vit ikki nógva ávirkan á, men lokalt kann ferðsluplanlegging geva úrslit við ásetingum um umhvørvisvinarligan atburð.

Onnur dálking kemur av støvi frá píkadekum. Serliga er hetta ein trupulleiki í býum við nógvari ferðslu. Nýtslan av píkadekum kann minkast við eitt nú betri hálkubasing, hægri avgjaldi á píkadekk og treytum fyri, nær og møguliga hvar píkadekk kunnu nýtast.





Náttúran og mentanarumhvørvið, sum hava týðning fyri ferðsluna

Landslagið í Føroyum er rættlig spennandi við sermerktari útsjónd og virði. Talan kann vera um fagurfrøðilig, jarðfrøðilig, náttúru ella onnur virði.

Fjallalendi við vardagøtum og sermerktum víddum hevur stóran týðning fyri lívið í náttúruni og ferðavinnuna, men er samstundis sera viðkvæmt.

Óbótaligur skaði kann gerast, um óheppin inntriv verða framd.

Menningin av økjum, har møguleiki er fyri framtíðar búseting og vinnu, krevur, at tað í tilrættislegging og gerð av komandi vegum, tunlum o.ø. verður hugsað um avleiðingar av linjuføringunum.

Vegirnir eiga at verða lagdir soleiðis, at teir hóska til landslagið. Tað kann vera betri at byggja ein veg, sum hevur nakrar smærri bugar, heldur enn ein langan, beinan tein, sum ger, at ferðin økist, og sum ofta er ein alt ov áleypandi lutur í landslagnum.

Góð formlist í flutningskervinum

Samferðslukervið setir týðilig spor í landslagið og ávirkar umhvørvið, og hvussu vit uppliva náttúruna. Tí er neyðugt at taka

atlit at tí fagurfrøðiliga í samferðsluplanleggingini. Eisini tá tað snýr seg um almenn flutningsfør, eitt nú kann skap og

snið av ferjum gera, at eygað, ið sær, fær eina góða fagurfrøðiliga uppliving.

Ferðafólk – Sóljuleiðir

Sóljuleiðir eru serligar farleiðir fyri ferðandi. Íblásturin til hesar leiðir er komin úr øðrum londum, har tey vísa á vegateinar við vakrari náttúru, sum hava eitt

ávíst virði fyri fólkið á staðnum, og sum ferðafólk leita til. Fyri sóljuleiðir er galdandi, at fram við hesum vegum eiga at verða gjørd víkipláss, parkeringsøki og

dvalarvikar, har tað kann gagna upplivingunum hjá teimum ferðandi.







Gøtur - gangandi og súkklandi

Ein gøtuætlan skal í høvuðsheitum tryggja atgongd til haga og náttúruøkir. Ynskið við ætlanini er at varðveita eitt nú varðagøtur, sum upprunaliga vóru grundarlagið undir flutningskervinum. Gøtuætlanin kann eisini innihalda uppskot um útbygging av súkklu-, gongu- og í ávísimum førum ríðigøtum.

Uppskotið til gøtuætlanina miðar ímóti, at fáa skipað eitt gøtukervi, sum yvir eitt longri tíðarskeið kann fremjast bæði í kommunalimum og almennum økjum.

Gøturnar er býttar sundur í niðan fyri standandi flokkar:

Flutningsgøtur eru gongu- og súkklugøtur, har skjótt og trygt ber til at flyta seg millum t.d. bústað og skúla ella arbeiði.

Hesar gøtur fylgja ofta verandi vegum, tó við ávísimum fráleika.

Upplivingargøtur kunnu taka støði í varðagøtunum og m.a. vísa á útsýnisstøð ella øki, sum annars eru torfør at koma til.

Møguleiki er fyri at betra umstøðurnar hjá súkklandi. Veðurlag, frástøða og brekkur kunnu avmarka móguleikan fyri at súkkla millum bústað og arbeiðspláss ella skúla. At súkkla í frítíðini kann undir røttum umstøðum og við tíðarhóskandi tilboðum, t.e. súkkklubreytum og hóskandi bygnaði á vegakervinum, vera alternativ til persónbilin. Sostatt eru fleiri orsøkir til at betra um tiltøkini í sambandi við súkkluferðsluna.

Í Noregi, sum í fleiri førum kann samanberast við Føroyar,

bæði hvat viðvíkur veðurlagi og staðfrøði, fara millum 4 og 6 prosent av øllum túrum fram á súkklu. Tó liggja fleiri norskir býir í flatlendi, enn býir og bygdir í Føroyum gera. Í londum sum Hollandi og Danmark er talið munandi hægri enn áðurnevnt.

Ætlanin er at betra um móguleikarnar fyri at gera gongu- og súkklugøtur, har tað er hóskandi. Viðvíkjandi trygdini er tað ein fyrimumur, at ferðslan fær sínar egnu ferðslubreytir, tí vandin fyri álvarsligum óhappi er umleið trýggjar ferðir so stórir hjá einum súkklisti, sum hjá einum bilførara.



2.8 Rakstur, viðlíkahald og eftirsleip

Rakstrar- og viðlíkahaldsvirksemið hefur sum endamál at varðveita trygd og framkomuleika á flutningskervinum eins og at halda stöðid á hesum. Hetta verður gjørt við at viðlíkahalda verklog og vegbreytir við dagligum rakstri. Vetrarhálvuna er haldið í sambandi við hálkubasing stórir partur av dagliga rakstrinum.

Tey mest týðandi økini innan rakstur og viðlíkahald eru:

Landsvegakervið

- Álegging: Fevnir um asfalt-útlekking av beri- og slitlagi, ábøtur og stríping
- Verklog: Fevnir um viðlíkahald og ábøtur á brúgvar og tunlar, stuðlamúrar, skelting og verju móti óljóði
- Lendi og útgerð: Fevna um røkt, reingerð, grassláttur planturøkt, viðlíkahald av

burturveitingum, umvæling og útskipting av vegatalvum, bilverjum, gøtuljósum, ferðgáum, veðurstøðum og aðrari útgerð

- Vetrartænasta: Fevnir um hálkubasing, kavaruðding og hálkufyribygging

Havnir

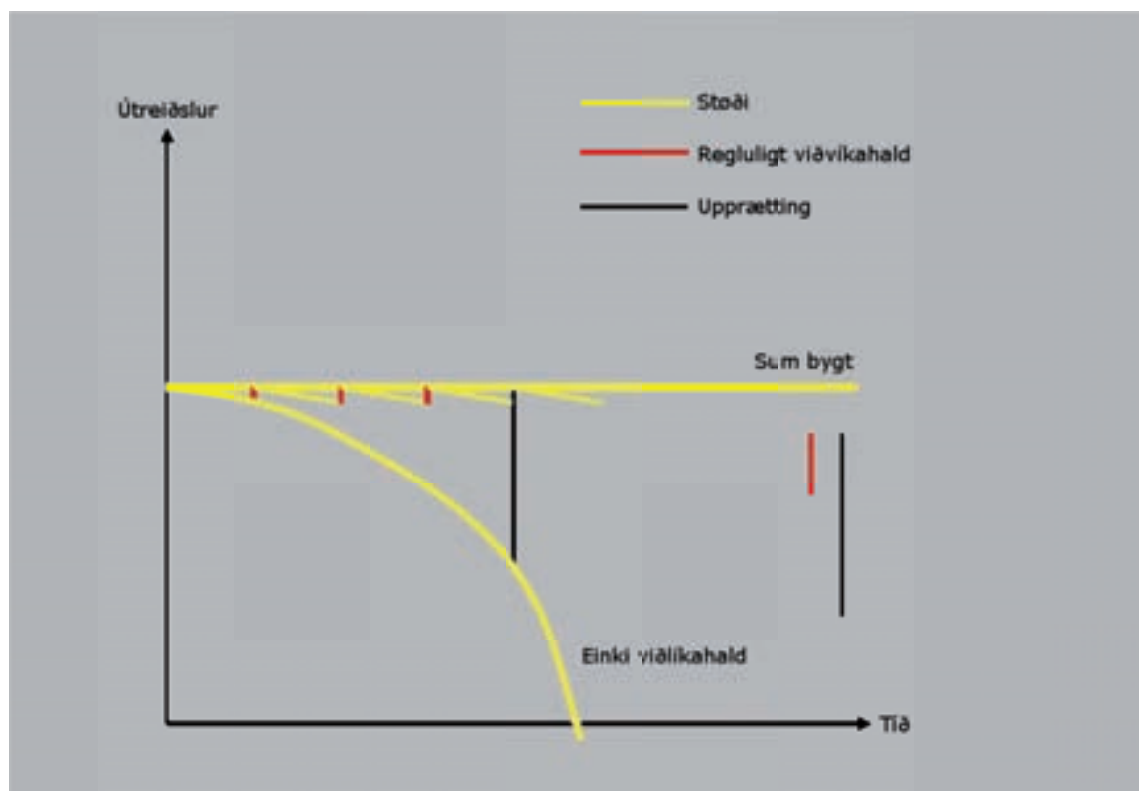
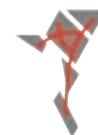
- Ferjubilaskráar (rampur): Flestu hava bæði mekaniskan og hydrauliskan part. Tó hefur Krambatangi ein fastan skráa úr betongi
- Bryggjur og spuns: Hesar eru úr betong og jarni. Jarn krevur rustviðgerð, og viðlíkahaldið snýr seg um eftirlit og útskipting av anodum
- Verklog: Tænastubygningar til hydraulikk, bíðirúm, farstöð á Krambatanga

Tyrlupallar

- Trygdarútgerð: Millum annað vindposar, ljós og sløkkiútgerð

- Brennievnisgoymsla: Finst í Klaksvík og Froðba
- Tyrlupassarar: Hava samskipti við flogskipararnar og taka sær av ferðaseðlasølu
- Bygningar: Eru knýttir at fleiri av tyrlupallunum

RoynDIR frá grannalondunum vísa, at eitt lutfalsliga høgt viðlíkahaldsstøði gevur lægri livitíðarkostnað (Life-cycle-cost (LCC)), tí ábøtur og enduriløgur í verklog í úrtíð eru kostnaðarmiklari – sí niðan fyri standandi myndalýsing.



MYND 22: GRUNDSKITSA AV BEST MÖGULIGUM VIÐLÍKAHALDI MÓTVEGIS MANGLANDI VIÐLÍKAHALDI



Játtanin til landsvegahald, tyrlupallar og havnir er skerd seinnu árin. Síðani byrjanina av nítíárunum, tá játtanin til viðlíkahald av flutningskervinum varð nógv skerd orsakað av krepputíðum, er hon ikki hækkað aftur.

Tvørturímóti er játtanin skerd enn meira. Hetta merkir, at verklog spakuliga falla í órøkt, og eftirsleipið veksur. Eftirsleipið er ein ávísing um støðuna á flutningskervinum og sigur nakað um tann viðlíkahalds-

kostnað, sum er neyðugur fyri, at flutningskervið røkkur tað støði, har viðlíkahaldslogan fígjarliga loysir seg best.

Landsvegir, tunlar, brýr og byrgingar

Í 2012 eru játtaðar umleið 43 mió. kr. til landsvegahald, ið verða nýttar soleiðis:

(mió. kr.)

Vanligt hald: 15,7

Tunlar: 2,3

Vetrarhald: 8,7

Asfalting: 9,7

Planlegging, myndugleikaviðgerð og fyrisiting: 6,6

Hetta svarar til umleið 90 kr. fyri meturin av landsvegi (480 km)

Um viðlíkahald á landsvegum skal gerast best møguligt (m.a. út frá royndartølum frá grannalondunum), eiga tað í miðal at verða játtaðar minst 200 kr. fyri hvønn vegametur.

Íalt eigur játtanin at verða økt

við umleið 55 mió. kr. upp í slakar 100 mió kr, íroknað tilrætting, myndugleikaviðgerð og umsiting.

Tyrlupallar

Landsverk rekur 10 tyrlupallar kring landið, sum skulu vera mannaðir, tá tyrla kemur og fer. Umsjónarfólk eru knýtt at hvørjum tyrlupalli sær at taka sær av tyrlupalli, tyrluavgreiðslu og avgreiðslu av ferðafólki og farmi.

Tá nýggi tyrlupallurin á Kirkju verður liðugur, væntandi í apríl 2012, eru 8 av tyrlupallunum góðkendir av Trafikstyrelsen, t.e. Froðba, Skúvoy, Dímun,

Mykines, Tórshavn, Klaksvík, Svínø og Kirkja. Av hesum eru allir uttan Dímun góðkendir til flúgving í myrkri. Á tyrlupallunum í Froðba og í Klaksvík eru tangastøðir, soleiðis at tyrlurnar kunnu fáa brennievni á hesum støðum.

Til rakstur av tyrlupallunum í 2012 eru játtaðar 730.000 kr. á fígjarlógini. Harumframt hava pallarnir inntøkur upp á umleið 500.000 kr. um árið. Til nøktan-

di rakstur av tyrlupallunum resta í umleið 400.000 kr.

Loftferðslumyndugleikarnir hava javnt og samt hert reglurnar fyri tyrlupallar tey seinastu árin, og hetta er við til at leggja trýst á rakstur av pallunum, eins og tann tepra játtanin ger, at Landsverk støðugt hevur verið aftur út við at fremja kravdar broytingar á pallunum.



Havnir og ferjulegur

Landsverk rekur samferðsluhavnirnar á Krambatanga, á Gomlurætt og í Syðradali, eins og ferjulegur, sum landið eigur í kommunalu havnunum í Skopun og í Klaksvík.

Raksturin av havnum og ferjulegum hevur kostað millum 1,8 og 2,6 mió. kr. um árið seinastu fimm árin. Umframt rakstur av havnum og ferjulegum fevnir játtanin – serstök konta á lögtingsfíggarlógini – um eina røð

av uppgávum í sambandi við havnir sum heild og umsiting av sjóøkinum.

Játtanin til hald av havnum hevur sum heild rokkið til vanligu raksturin, men ikki til størri viðlíkahaldsuppgávur. Partar av ferjulegunum hevur gamla útgerð, ið fer at krevja meira viðlíkahald framyvir.

Í 2012 verður gjørd ein støðumeting fyri havnir og ferjulegur,

har mett verður um viðlíkahaldsstøðuna og tørvin á viðlíkahaldi, eins og størri ábótum komandi árin. Ikki fyrr enn støðumetingin er gjørd, ber neyvt til at siga, hvør játtanartørvurin verður framyvir.



2.9. Fíggjng

Hvussu eitt samfelag velur at fíggja nýgerð og rakstur í sambandi við vegir, brýr, tunlar og aðara samferðsluleiðir, er í stóran mun tengt at politiska rákinum. Hættirnir spenna líka frá almennari skattafíggjng til brúkarafíggjng 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, ríknar

og 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 at síggja. Samanumtikið kann sigast, at nýggju fíggjngarhættirnir, ið hava vunnið 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 óktan eftirspurning eftir ílöguverkætlanum hjá privatum, og at almennu ílöguloftini eru rokkin. Tá slík loyvi verða givin, verða treytir settar privata felagnum.

Alment og privat

Tað eru fyrimunir og vansar við at lata ábyrgdina fyri bygging, rakstri, viðlíkahaldi og fíggjng, heilt ella lutvíst, yvir í privata geiran.

- Íløgur í nýtt infrakervi kunnu oftani framskundast, um verkætlanirnar verða lagdar í privata geiran. Hinvegin er vandi fyri, at ætlanin kann steðga av fíggjarligum ávum, eitt nú um íløgukostnaðurin gerst væl dýrari enn mett. Serliga tey jarðfrøðiligu viðurskiftini í tunnilverkætlanum eru tengd at ávísari óvissu.

- Tá eitt privat felag stendur fyri eini farleið, verður hetta gjørt á ein hátt, soleiðis at partaeigararnir fáa mest møguligan vinning. Hetta er sjálvt aðalmálið fyri felagið. Tískil vil eitt privat felag stremba eftir, at inntøkurnar verða størst møguligar. Undir hesum fortreytum noyðist brúkarin at rinda ein meirkostnað svarandi til kravda meirvinningin hjá eigarunum av anlegginum.

- Ein stórir vansi við at leggja

eitt nú ein undirsjóvartunnil í privata geiran er, at samlaði fíggjngarkostnaðurin er munandi hægri, tí rentan at fíggja verkætlanina við er hægri hjá tí privata. Hetta vegna lægri kredittvirði og hægri krøv til avkast til eginpeningin. Hesin meirkostnaðurin, ið privata felagið skal renta, verður lagdur oman á prísinn.

- Við privatu loysnini er tað einans brúkarin, ið fíggjar ílöguna. Tað almenna hevur hinvegin móguleika fyri at økja ferðsluna og harvið nyttuna við ikki einans at krevja brúkaragjald, men fíggja partar av ílöguni á annan hátt. Til dømis yvir fíggjarlógina, meiravgjaldi á brenni-evni ella hækking av vegskatti.

- Eftirsum kredittvirðið og harvið rentan er tengd at samlaðu skuldarbindingini hjá lán-takaranum, vil ein privat loysn neyvan ávirka rentustøðið hjá landskassanum í sama mun, sum um hon var almenn. Hinvegin fer rentuávirkanin, sum

støðan er við ársbyrjan 2012, mest sannlíkt at liggja undir einum prosentstigi, um landskassin veksur skuldina við til dømis einari milliard krónum.

- Ein trupulleiki, sum ger seg galdandi í dag, er, at føroyskar verkætlanir ikki verða sæddar út frá einum lívsskeiðssjónarmiði, men sum sundurbýtt íløgur og rakstur. Undirsjóvatunlarnir eru eitt dømi um, at hetta sjónarmiðið ikki verður brúkt undir prísásetingini av ferðaseðlaprísnum. Orsøkin er, at ein tunnill ikki bert skal viðlíkahaldast, men stórar endurløgur skulu gerast við jøvnum millumbilum. Hvørt 20. ár svarar hetta til nývirðið. Tí er ikki nokk bert at áseta ferðaprísinn soleiðis, at hann dekkar viðlíkahaldið, men hædd skal eisini takast fyri endurlöguni. Hetta sama ger seg galdandi fyri bygningar, har rakstur og viðlíkahald eru neyvt tengd at, hvørjum tilfari bygningurin er gjørdur úr, hvussu innrættingin er.



2.9.1 Fíggingar- og skipanarmyndlar

Tað finnast nógvir hættir at fíg-gja og skipa verkætlanir uppá. Fýra høvuðsmyndlar, sum í dag verða nýttir, verða her lýstir:

- BOOT-myndilin; nevndur »Build-Own-Operate-Transfer«
- PPP-myndilin; nevndur

»Public-Private Partnership«

- Lánitrygd-myndilin – Alment partafelag
- Almenn verkætlan

BOOT-myndilin (Build-Own-Operate-Transfer)

Er eyðkendur við, at eitt privat felag ígjøgnum tillutað loyvi fær ábyrgdina av at prosjektera, byggja, fígga, reka og viðlíkahalda eina verkætlan – t.d. ein tunnel – í eitt ávíst áramál (20-30 ár). Privata felagið skal skjóta inn partapening, sum vanliga liggur um 20 prosent av íløgukostnaðinum. Írestandi fíggingin verður fingin til vega ígjøgnum lántøku á kapitalmarknaðinum. Tá loyvistíðin er av, fellur verkætlanin til landið.

Fyri at loyvisshavarin kann avskriva upp á verkætlanina

í loyvistíðarskeiðnum, er tað sambært vanligu skattareglum treytað av, at loyvisshavarin er eigari av annlegginum.

Hesin hátturin verður einamest brúktur til heilt stórar ílögur í infrakervið, tí transaktiónskostnaðurin, ið er tengdur at eini útbjóðing, sum umfatar due diligence (hóskandi nærlagni), financial close (fíggarhandil/-avtala) o.l., er sera høgur.

Fyrimunirnir við eini slíkari loysn er, at rentustøðið hjá

landinum neyvan ávirkast, og at íløgan kann framskundast, tí hon liggur uttan fyri politiska ávirkan. Vansin er, at tað verður dýrari hjá brúkarunum orsakað av, at privata felagið má gjalda eina hægri rentu fyri lántøkuna, tí kredittvirðið er lægri enn hjá tí almenna. Harumframt krevur eginkapitalurin eina væl hægri rentu/avkast, enn hjá tí almenna. Hesin hægri meirkostnaðurin, ið privata felagið skal renta, verður lagdur oman á kostnaðin.

PPP-myndilin (Public-Private Partnership)

Í hesum myndlinum gera landið og eitt privat felag eina partnaraavtalu undir nærri ásettum treytum um bygging, rakstur, fígging og viðlíkahald í einum loyvistíðarskeiði. Ein týðandi munur millum BOOT og PPP er, at í PPP-myndlinum er tað landið, ið ber ferðsluváðan, t.e. inntøkusiðuna.

Hetta merkir, at landið tryggjar privata felagnum eina fast avtalaða minstuinntøku afturfyri, at felagið lýkur nærri avtalaðar ásetingar í sambandi við ann-

leggið og raksturin av hesum.

Slíkar ásetingar fevna vanliga um liðugtgerð av verkætlanini til ásetta tíð, krøv um atkomuleika hjá brúkarum, krøv um viðlíkahaldsstøði og trygdar- og tilbúgvingarviðurskiftir. Eftirsum tað almenna ber inntøkuváðan, verður fíggingarkostnaðurin lægri enn í BOOT-myndlinum. Ein avleiðing í PPP-myndlinum er, at meðan tað almenna ber inntøkuváðan, so fellur yvirskotið av eini meirferðslu til privata felagið.

Tað skal viðmerkjast, at hesin fíggingar- og skipanarháttur í Danmark hevur elvt til nakað av umrøðu í sambandi við avskrivningar og meirvirðisgjald. Tí út frá einum skattligum sjónarmiði kann ivi sáast um, hvørt privata felagið í veruleikanum eigur annleggið, tá loyvistíðarskeiðið og virðið á annlegginum frammanundan er avtalað. Ein veruligur ognarskapur er vanliga fortreytin fyri avskrivningum, og fyri at kunna síggja burtur frá meirvirðisgjaldi.



Lánitrygd-myndilin (*Alment partafelag*)

Hesin hátturinn minnir nógv um PPP-myndilin og er nógv nýttur í Norðurlöndum. Eitt nú til sambandið um Stórabelt, Oyrasund og í sambandi við føroysku undirsjóvatonlarnar. Eyðkennið er, at ábyrgdin fyri bygging, rakstri og viðlíkahaldi verður latin einum almennum partafelag, ið virkar undir somu rættarlíggum treytum, sum eitt privat partafelag. Verkætlanin verður fíggjað á kapitalmarknaðinum við almennari trygd. Tað merkir, at fíggjarkostnaðurin verður munandi lægri (tí tað almenna borgar), enn hjá einum privatum felag. Hinvegin ber tað almenna í útgangsstøðinum váðan av ílögum og rak-

strinum. Byggiváðanum kann landið sleppa sær undan við at bjóða verkætlanina út; t.e. at lata privatar arbeiðstakarar standa fyri byggingin. Eisini er tað upp til tað almenna felagið, um tað ynskir at bjóða út viðlíkahald o.s.fr.

Hesin myndilin leggur stóði undir, at prísurin fyri at ferðast er tann bíligasti, samanborið við aðrar loysnir, og hevur tí eisini størst samfelagsligt gagn.

Stigið kann takast longur, tí hugsast kann, at ein almenn fyrirtøka ella stovnur varðar av øllum kervinum ella pørtum av hesum – t.d. øllum tunlum – og

kann harvið hámarksgera ílögur og rakstur í einum samlaðum høpi. Tá er eisini møguligt at lata hinar tunlarnar fíggja aðrar tunlar, ið ikki bera seg fíggjarliga við bert brúkaragjöldum

Samanumtikið er tað bíligast at byggja eitt anlegg, har tað almenna veitir trygd til lánveitaran, tí fíggjarkostnaðurin – t.e. rentan til partaeigararnar og lánstovnarnar – vigar tungt í einum vanligum ílöguroknistykki av hesum slagi.

Almen verkætlan á fíggjarlógini

Um ein verkætlan verður fíggjað beinleiðis yvir fíggjarætlanina uttan týðandi lántøku, vil hetta ikki nerva kredittvirði og rentu. Ein vansi kann tó vera, at verkætlanin er bundin at politisku skipanini, og tann óvis-

san kann gera tað ringt at optimera uppgávuna. Hinvegin eru fyrirminirnir fleiri. T.d. at ferðaprísurin kann ásetast soleiðis, at samfelagsnyttan verður, sum tað almenna ynskir. At verkætlanin kann fíggjast við eini blanding

av beinleiðis brúkaragjöldum og skattainntøkum, ger eisini, at møguleiki er fyri at fíggja á ein meiri samhaldsfastan hátt.



2.9.2. Gjaldshættir

Óansæð, hvör myndil verður nýttur, skal verkætlanin rindast. Teir kendastu gjaldshættirnir eru:

- Brúkaragjald
- Vegskattur
- Brennievnisavgjald
- Vanligur skattur umvegis figgjálógina

Um øll verkætlanin verður figgjað við brúkaragjøldum, kennist kostnaðurin hjá tí einstaka brúkararanum fyri at brúka annleggið høgur. Tað ber í sær, at annleggið verður brúkt sum minst. Sjálvandi minkar hetta um slit og møguligt CO2 útlát, men samfelagsnyttan verður lág í mun til, um alt verður figgjað alment. Tá vil nýtlan vera nógv størri, tí brúkarin kennir tað sum eina ókeypiss nýtlan. At so er, sæst aftur í teimum ókeypiss tunnildøgum hjá Norðoya- og Vágatunlinum, har fólk ferð-

ast meira enn vanligt.

Vegskattur tekur ikki hædd fyri, hvussu nógv ein brúkar vegirnar, men er ístaðin eitt fast gjald, sum bileigarin má gjalda óansæð nýtlan. Hetta er eitt samhaldsfast gjald, sum øll rinda, men har tann, sum nýtir vegirnar nógv, rindar lutfalsliga minni. Hesin gjaldsháttur avmarkar ikki ferðsluna og er tí meira samfelagsnyttugur.

Brennievnisavgjald hevur tann fyrimun, at tað eru brúkararnir av vegakervinum, ið gjalda fyri tað. Ov høgt avgjald hevur tó sama vansa, sum ov høgt brúkaragjald, tí tá fara eitt nú færri fólk at ferðast longri teinar til og frá arbeiði. Tó stimbrar brennievnisavgjaldið til eina skynsamari og umhvørvisvinarligari bilnýtlan, tí fleiri fólk í sama akfari kunnu býta rokningina millum sín.

Tá eitt annlegg er figgjað yvir figgjarlógina og harvið verður kravt inn umvegis skattin, vil nýtlan verða størst og mest samfelagsnyttan fæst burturúr, tí tað er ókeypiss fyri einstaka brúkaran at koyra ígjøgnum. Hinvegin skapar tað eina ávísar ónøgd fyri tey, ið ikki nýta kervið.

Allir gjaldshættirnir hava sínar fyrimunir og vansar, og teir verða tí oftani nýtir saman. Lutfallið millum gjaldshættirnar og váðan verður ásett av politiska myndugleikanum.



2.9.3. Fígging av samferðslukervinum í dag

Um hugt verður eftir, hvussu samferðslukervið verður fíggað í dag, sæst, at tikið verður meira inn frá brúkarunum, enn tað verður latið aftur í sambandi við íløgur og viðlíkahald av kervinum.

Talvan niðan fyri 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 2011 eru tilsamans 374 mió. kr.

Útreiðslurnar eru býttar sundur í íløgur og rakstur á ávikavíst 265 mió. kr. og 48 mió. kr. á tilsamans 313 mió. kr.

Tað vísir, at av teimum 374 mió. kr., ið verða kravdar inn frá samferðslukervinum, verða einans 313 mió. kr. latnar út aftur til sam-

ferðslukervið. Hetta merkir, at tað er ein munur á 66,1 mió. kr., sum resta í at lata til samferðslukervið.

Á hvønn hátt gjöldini ávirka ferðslu og samfelag, verður nærri lýst í seinna partinum undir gjaldshættir.

Inntøkur		Útreiðslur	
Einstakt gjald	mió.kr.	Rakstur	mió.kr.
Skrásetingargjald	65,0	Vegir	59,9
Mvg á persónbilar	27,0	Undirsjóvatunlar	16,5
Fast gjald		Sjóferðsla SSL	182,4
Vegskattur	87,0	Tyrlutænastan	6,6
Koyrigjald		Løgur	
Mvg á brennievni	21,0	Vegir	39,6
Bensinavgjald	48,8	Havnir	3,1
Oljuavgjald	35,2	Infrakervi útoyggj	2,3
Brúkaragjald		SSL	0,0
Ferðaseðlar o.a. SSL	57,3	Tyrlupallar	3,0
Ferðaseðlar tyrla	0,5	<i>Tilsamans</i>	<i>313</i>
Ferðaseðlar tunlar	47,8		
Ferðaískoyti	-15,1	Avlop	61,1
Tilsamans	374,5	Tilsamans	374,5

MYND 23: TØLINI ERU FYRI 2011



Ein føroysk løysn

Í Føroyum eru tað í lötuni bert undirsjóvartunlarnir, ið verða figgjaðir og ríknir uttan fyri figgjarlógina ígjøgnum almenn partafeløg. Loysnin er á mangan hátt optimal, tí figgjarkostnaðurin av tunlunum er minimeraður, tá landið veðheldur og

samstundis ikki krevur størri avlop enn til rakstur og viðlíkahald. Tíverri manglar at taka hædd fyri endurlögum ella avskrivningunum í tí máta, feløgin verða ríkin í dag. Sostatt endurspeglar ferðaprísurin ikki endurlöguna.

Við at bjóða tunnilsgerðina út í kapping, fær landið tryggjað sær tann besta og bíligasta veitaran til sjálva byggingina.

Perspektivering

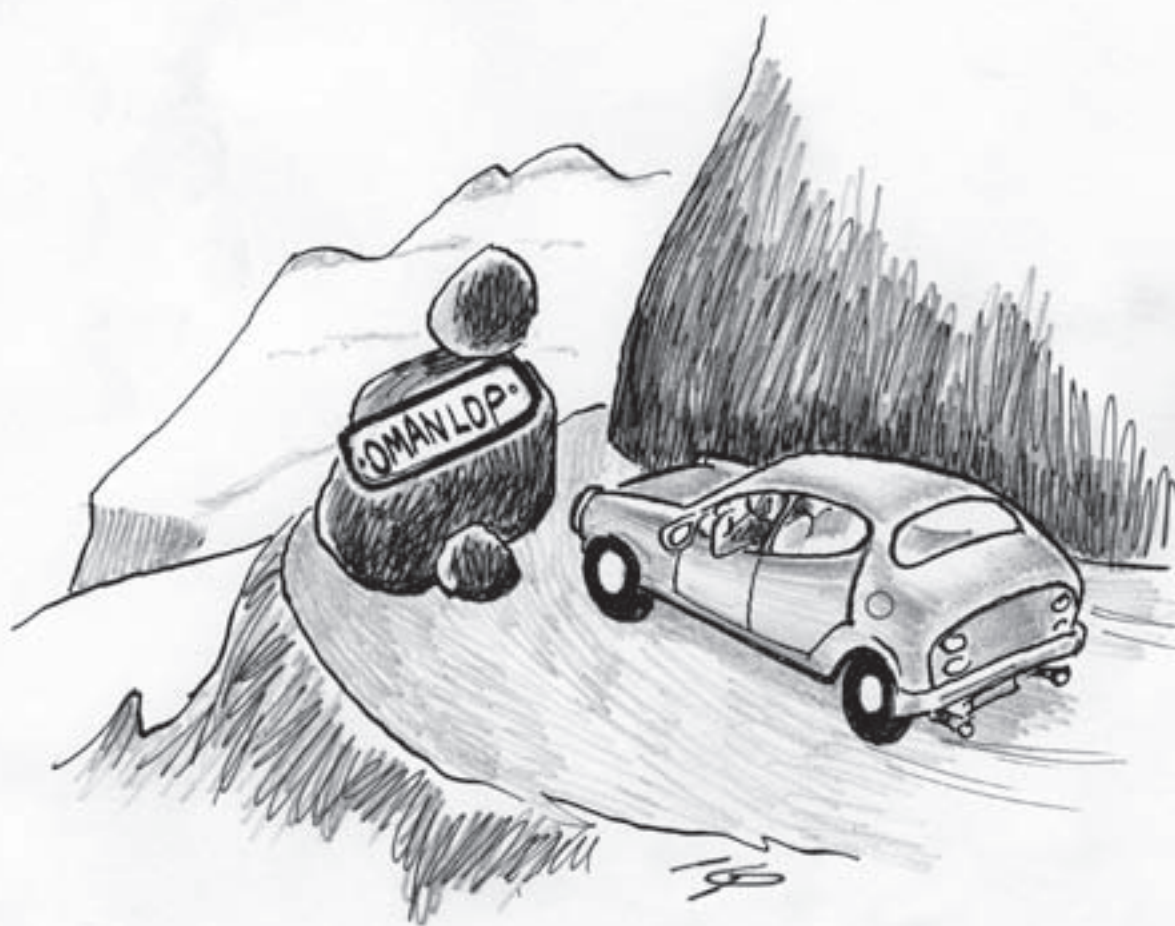
Ístaðin fyri at politiska skipanin í hvørjum einstökum føri skal takast inn í eina verkætlan, kann ein hugsandi løysn verða at stovna eina almenna fyrirøku, har øll verandi og komandi størri verkløg verða lögð í. Tað verður tá upp til fyrirøkuna at áseta ferðaseðlaprís fyri hvørt einstakt verklag, og í hvørju raðfylgju hesi verða bygd. Á henda hátt kunnu tey ferðandi á verandi kervi verða við til at figgja gerð og rakstur av nýggjum

verklögum, har einstök brúkarfiggjað íløga ikki ber seg, t.d. ein Sandoyartunnil.

Um hesin leistur verður nýttur í størri mátistokki, ber til at ímynda sær Landsverk sum eina sjálvstýrandi og møguliga sjálffiggjaða eind, hvørs uppgáva er at tilrættiliggja og varða av bygging og rakstri av øllum infrakervinum í landinum. Tað veri seg vegir, tunlar og brúgv-ar, uttan beinleiðis politiska

uppílegging. Fíggingin kundi tá verið ein samanseting av brúkaragjaldi, brennievnisgjaldi og vegskatti, ið verða umsitin av stovninum.

Fyrimunurin er, at íløgur og viðlíkahald av infrakervinum kunnu verða grundað á langskygdar, politiskar og fakligar menningarætlanir, soleiðis at talan altíð verður um eina samlaða búskapar- og samfelagsliga hámarksgerð.





2. 10. Tilbúgving og viðkvæmt infrakervi

Samfelagið er sera heft at flyt-føri og framkomuleika, og tí má samferðslukervið vera álitandi og altíð virkið. Tað verður ikki góðtikið, at ein farleið fellur burtur ella er óvirkin í longri tíð.

Flytførið í samfelagnum er nógv økt seinastu áratíggjuni, tí bæði vegakervið og almenni flutningurin eru útbygd, soleiðis at móguleiki er at ferðast langvegis millum annað til arbeiðis, handils og til fríttíðarítriv.

Ymiskt er, hvussu viðkvæmar farleiðirnar eru. Onkrar farleiðir kunnu røkjast við eitt nú tyrluflutningi í eina tíð, meðan aðrar mugu hava móguleika fyri farmaflutningi, til dømis við skipi. Høvuðsfarleiðirnar eru serliga viðkvæmar, bæði orsakað av nógvvari ferðslu, og tí tør føra til týðningarmiklar tænar sum til dømis sjúkrahús og

flogvøll.

Partur av planleggingini av samferðslukervinum er at skipa soleiðis fyri, at alternativar farleiðir kunnu gerast, um ein farleið gerst ónýtilig eina tíð. Somuleiðis kann viðkvæmið minkast. Eitt nú við at vegakervið á høvuðsfarleiðunum er fleirstreingjað.

Sum áður nevnt, er samfelagið sera heft av, at tað altíð ber til at flyta seg. Infrakeivið er tí ein viðkvæmur partur av samfelagnum. Í sambandi við infrakervisplanlegging er tað umráðandi, at alternativir flutningsmóguleikar kunnu skipast skjótt. Alternativini kunnu vera yvir land, við skipi ella tyrlu.

Tilbúgvingin fevnir um lands-tilbúgving, har størsti dentur er lagdur á framkomuleika, og at infrakervið er tøkt. Somuleiðis

fevnir tilbúgvingin um trygd; eitt nú egintilbúgving í tunlum, á ferjulegum, havnum og tyrlupallum.

Umvæling av infrakervinum aftan á til dømis eitt skriðulop, verður umsitið og avgreitt av egintilbúgvingini hjá Landsverki. Vaktarskipan er gjørd, so kervið er tøkt skjótast tilber.

Støðan í dag er, at egintilbúgving er gjørd fyri mest ferðslutungu tunlarnar, tilbúgvingarætlan verður gjørd sum fastur partur av at byggja nýggjar tunlar, og verandi tunlar fáa tilbúgvingarætlan í sambandi við dagføring. Farið er eisini undir at gera tilbúgvingarætlanir fyri aðrar tunlar.

Veðurlagsbroytingar

Ein frágreiðing, sum er ein partur av »den Norske Nationale Transportplan 2006 – 2015« vísir, at veðurlagsbroytingar bera í sær, at byggingin og viðlíkahaldið av flutningskervinum má broytast. Broyingarnar eru fyrst og fremst øktur hiti, ógvusligt avfall, harðir stormar og ódnir,

aldur, vatnflóð við skriðulopi og skrædnaðir vegir, sum krevja ábotur.

Úrslitið, ið Norsk Meteorologisk Institut byggir á, er ein myndil av veðrinum fram til ár 2050, ið verður mett sum besta boðið, hvat Føroyum viðvíkur.

Týðningurin av veðurlagsbroytingunum skal vera við í ætlanini um nýgerð, eins og trygging av verandi verklogum verður tikin við í sambandi við viðlíkahald.



2.11. Framkomuleiki – at knýta landið saman

Sjálvt endamálið við samferðslukervinum er framkomuleiki, og at tað skal bera til at flyta seg skjótt og trygt. Framkomuleikin er best, har fast samband er, og

har tað altíð skal bera til at ferðast. Á leiðum við ongum føstum sambandi er títleikin sjálvandi tengdur at ferjum og øðrum flutningsførum.

Framkomuleikin er sostatt heftur at ferðatíðini, umframt góðskuni/dygdini á ferðini.

Ferðatíð

Íløgur í flutningskervið kunnu vera við til at stytta um ferðatíðina, og á hendan hátt vera við til geva fólki betri atgond til arbeiðspláss og tænautilboð. Afturat teimum samfelagsligu og fíggarligu fyrimuninum, skapar gott vega- og ferjusamband móguleikar fyri økismening, soleiðis at alt landið verður sæð sum ein eind – ein býur. So-

statt er tað ikki bert kilometrafrástøðan, ið er umráðandi fyri eitt øki, men meira longdin á ferðatíðini.

Seinastu góðu 60 árinu eru ferðatíðirnar millum ymsu partarnar av landinum nógv stytta. Mynd 25 vísir, hvussu nógv ferðatíðirnar eru stytta á ymiskum farleiðum. Eisini vísir myndin,

hvussu landið er knýtt tættari saman við skjótum ferðasambandi.

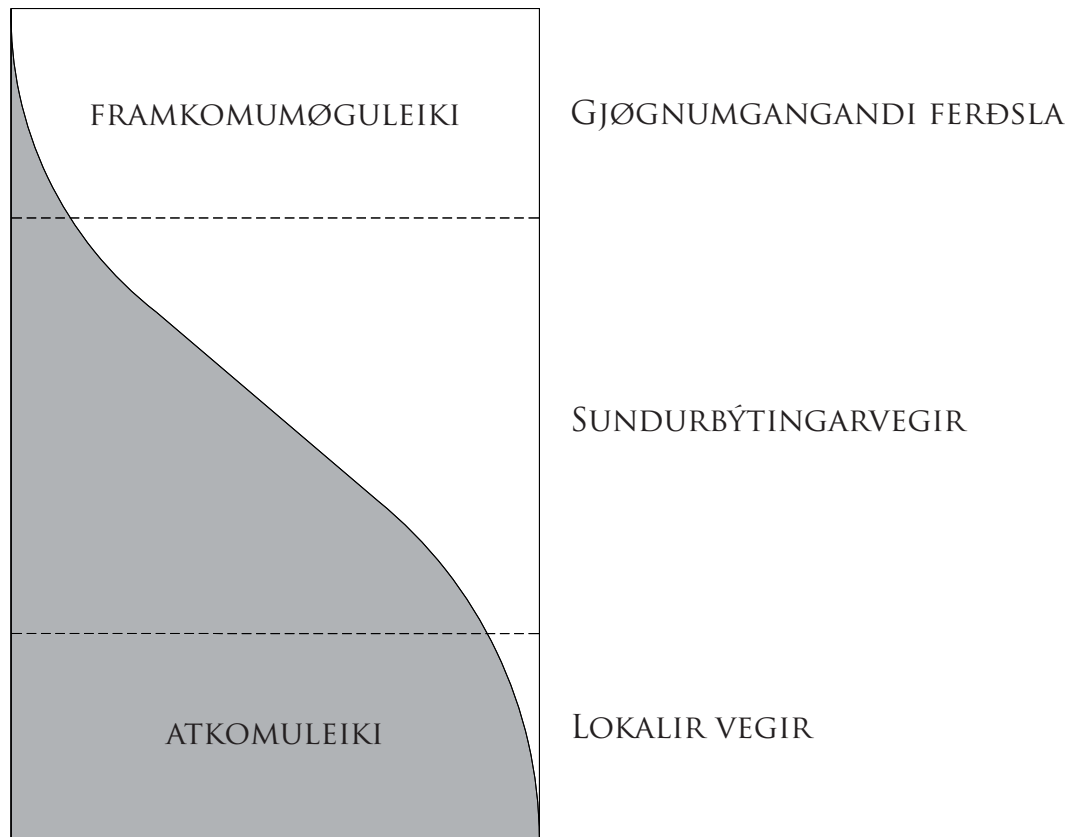
Til dømis kann nevast, at ferðatíðin millum Klaksvík og Tórshavn í 1950 var 120 minuttir, í 1976 110, í 2000 90 og í 2006 70 minuttir. Hetta er ein mett miðal ferðatíð við bili og ferju, alt eftir hvør farleið var tøk.

Framkomuleiki í mun til atkomuleika

Atkomuleiki er eitt mál fyri, hvussu lætt tað er hjá teimum ferðandi at koma til og frá einum vegi frá øðrum vegi ella íbúðarøki. Framkomuleikin er sostatt, hvussu trygt, lætt og skjótt tað ber til at ferðast frá einum vegi inn á ein annan veg.

Eyðsæð eru hesi bæði í andsøgn, tí tað ber ikki til bæði at hava góðan framkomuleika og góðan atkomuleika í senn. Tí er neyðugt at hyggja at endamálinum við vegnum fyri at kunna planleggja soleiðis, at hædd verður tikin fyri báðum, og vegurin fær

tann framkomuleika og atkomuleika, ið er hóskandi í mun til endamálið við vegnum.

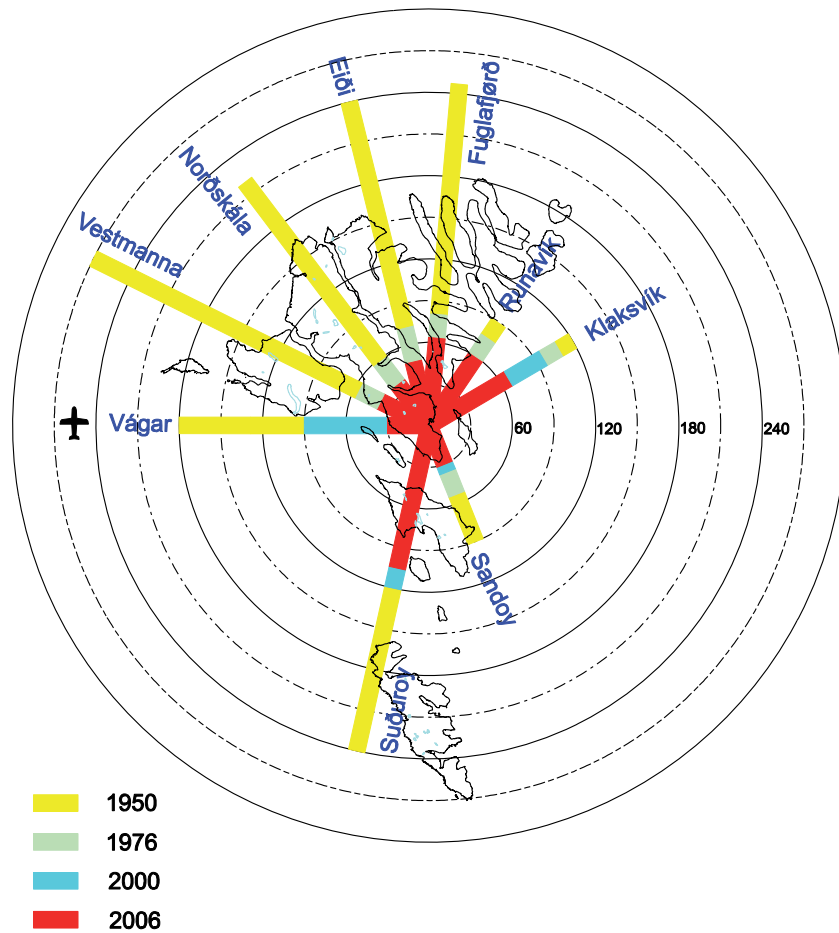


MYND 24: FRAMKOMULEIKI Í MUN TIL ATKOMULEIKA Á VEGUM VIÐ YMSUM ENDAMÁLI

Flestu landsvegir eru til gjögnumkoyrandi landsferðslu, har endamálið er at knýta ymsu økini í landinum saman. Tað merkir, at høgur framkomuleiki verður raðfestur, eitt nú er ferðmarkið oftast 80 km/t. Landsvegir verða tí planlagdir við so fáum íbindingum sum til ber, og dentur verður lagdur á, at hesar eru so tryggar, sum til ber.

Endamálið við sundurbýtingarvegum er at fáa ferðsluna at ganga væl inni í eini bygd ella í einum býi, og at býta ferðsluna sundur í tí bygda økinum. Hámarksferðin er oftast 50 km/t, og á hesum vegum verður ein hóskandi javnvág millum framkomuleika og atkomuleika vald við støði í umstøðunum. Lokalir vegir eru bústaðarvegir,

har ferðmarkið kann vera lægri enn 50 km/t. Í slíkum føri verður størsti dentur lagdur á atkomuleika.



MYND 25: FRÁSTØÐAN Í MINUTTUM ÚR TÓRSHAVN TIL RESTINA AV LANDINUM Í 1950, 1976, 2000 OG 2012 (BÍÐITÍÐ Á FERJULEGUM IKKI ÍROKNAD)

Tá metast skal, um ein verkætlan loysir seg samfelagsbúskaparlíga, verður ein kostnyttukanning av verkætlanini gjord. Ein parametur í roknistykkinum er spard tíð á nýggju farleiðini í mun til gomlu ella í mun til alternativar linjuføringar, og virði verður sett á hvønn spardan flutningstíma. Ymisk endamál kunnu vera við ferðini, og tí verða ymsir kostnaðir settir á hvønn tíma í frítíðar- ella vinnuflutningi, við persónbili ella lastbili. Orkunýtsla og slit á bilin verður eisini roknað við í kost-

nyttu, men sparda tíðin er ein sjálvstøðugur parametur.

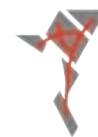
Flutningstíðin hevur stóran týdning, tá bústaður verður valdur. Flutningstíðin til arbeiðis, møguleikar at keypa inn, útbúgvingarmøguleikar, stovnar til børn, frítíðarendamál og familja eru aðrir avgerandi bólkar.

Skattapolitikkur við frádrátti ella endurgjaldi fyri ferðing millum bústað og arbeiðspláss, eins og tunnislsgjöld og onnur gjöld, hava somuleiðis týdning fyri val-

ið hjá tí einstaka borgaranum av bústaði og arbeiðspláss.

Virki, sum hava brúk fyri meiri arbeiðsmegi enn teirri, sum finst í nærumhvørvinum, eru bundin at einum virknum flutningskervi við góðum pendlaramøguleikum.

Í hugtakinum framkomuleiki verður roknað við ferðatíð og flutningsútreiðslum. Hetta kann hava stóra ávirkan á, hvar virkir, bústaðir og almennar tænarur verða lögð.

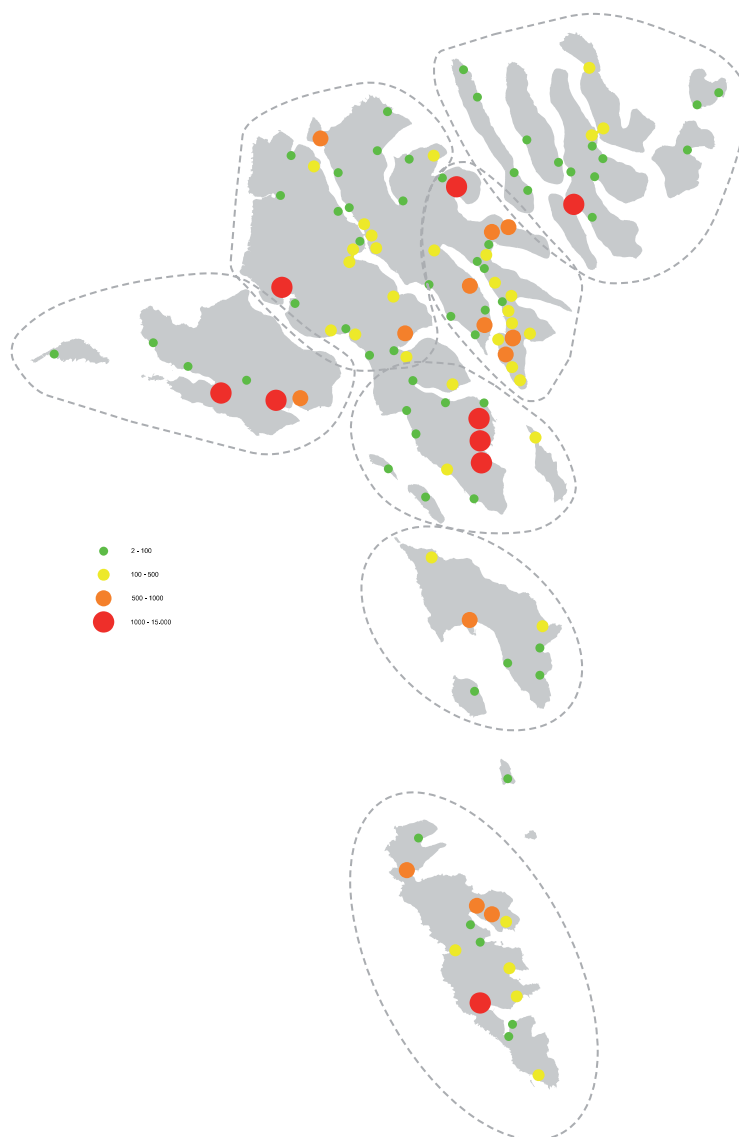


Bústaðarmynstrið

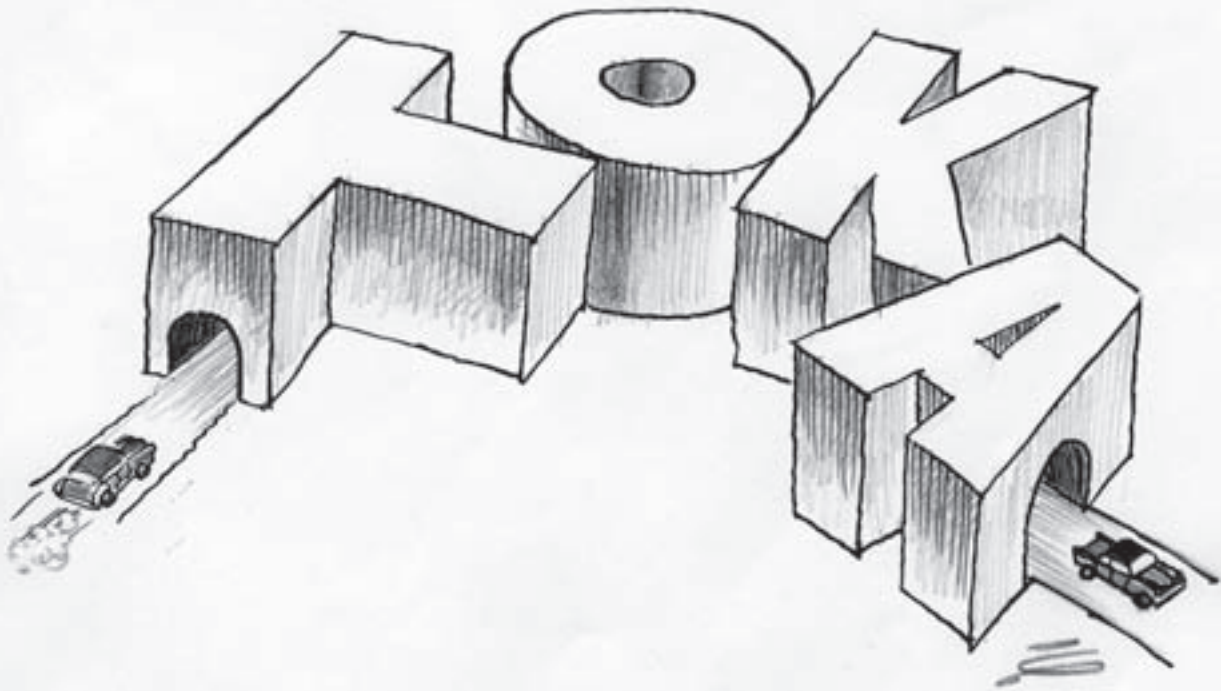
Bústaðarmynstrið er soleiðis háttað, at bygdur og býir eru spjadd kring landið á støðum, har tað frá gamlari tíð hevur verið gjørligt at búsetast. Í byggunum hevur ymiskt virksemi tikið seg upp, og virkir, skúlar og stovnar, sum øll skapa ferðslu, verða sett á stovn.

Miðsavningin við bústaðarvækstri, útbygging av handlum og vinnuvirksemi í Tórshavn, ger, at høvuðsstaðurin hevur stóra ávirkan á flutningskerivið. Høgt trýst er á yvirskipaða samferðslukerivinum kring høvuðsstaðin, og útbyggingar eru neyðugar.

Samferðsluplanleggingin tekur fyrst og fremst støði í verandi bústaðarmynstri, men framtíðarútlitini fyri tey ymsu økin verða sjálvandi tikin við.



MYND 26: BÚSTAÐARMYNSTRIÐ, BÝIR OG BYGDIR FLOKKAÐI EFTIR STØDD





Landsplanlegging

Eitt dagfört flutningskervi er ein fyrirtreyt í einum vælvirkandi samfelagi. Tí eigur ein heildarplanlegging av samferðslukervinum at samskipast við planlegging av øðrum økjum. Hædd má eisini takast fyri gongdini í samfelagnum sum heild. Økini til búseting, vinnu- og annað virkseimi, eru avmarkaði. Tí er

tað týðningarmikið at planleggja, hvar framtíðar linjuføringar verða lagdar við atlit at møgulega nýggjum økjum av hesum slagi.

Um ikki planlagt verður í góðari tíð, kann úrslitið gerast, at stórar íløgur verða gjørdar í flutningskervið, sum seinni vísa seg at

vera óneyðugar.

Framtíðarmyndlar og -útlit mugu takast við í planleggjina fyri at verða frammanfyri. Til dømis kann eitt tunnils- ella vegasamband, sum ikki loysir seg samfelagsliga í lötuni, verða raðfest frammarlaga, tí tað gevur atgongd til møgulig menningarøki.

Høvuðsferðsluásir

Ein meting av, hvørji samferðsluøki eru í landinum, ið hanga saman sum ein eind, bæði í samferðsluhøpi og á annan hátt, sæst á mynd 25, saman við bústaðarmynstrinum.

Farleiðirnar millum hesi øki eru vístar á mynd 26 (høvuðsvegir). Hesar farleiðir eru høvuðsfarleiðirnar í samlaða samferðslukervinum. Fyri at nøkta tørvin á flutningi millum ymsu økini, er neyðugt, at høvuðsfarleiðirnar hava góðan framkomuleika og eru álitandi. Hetta vil siga, at tað altíð er gjørligt at nýta farleiðina.

Um ein teinur av einhvørfari orsök gerst óvirkin, skal tað innan stutta tíð verða gjørligt at gera eina alternativa farleið fyri hendan teinin. T.d. um ein

tunnil ikki kann nýtast til ferðslu eina tíð, skal vera gjørligt at nýta ein alternativa farleið (til dømis tann vegin, tunnilin upprunaliga loysti av), ella at seta skip inn at røkja hesa leiðina.

Um høvuðsfarleiðirnar eru fleirstreingjaðar, eru tær sjálvandi ikki eins viðkvæmar, tí ein onnur farleið altíð er tøk.

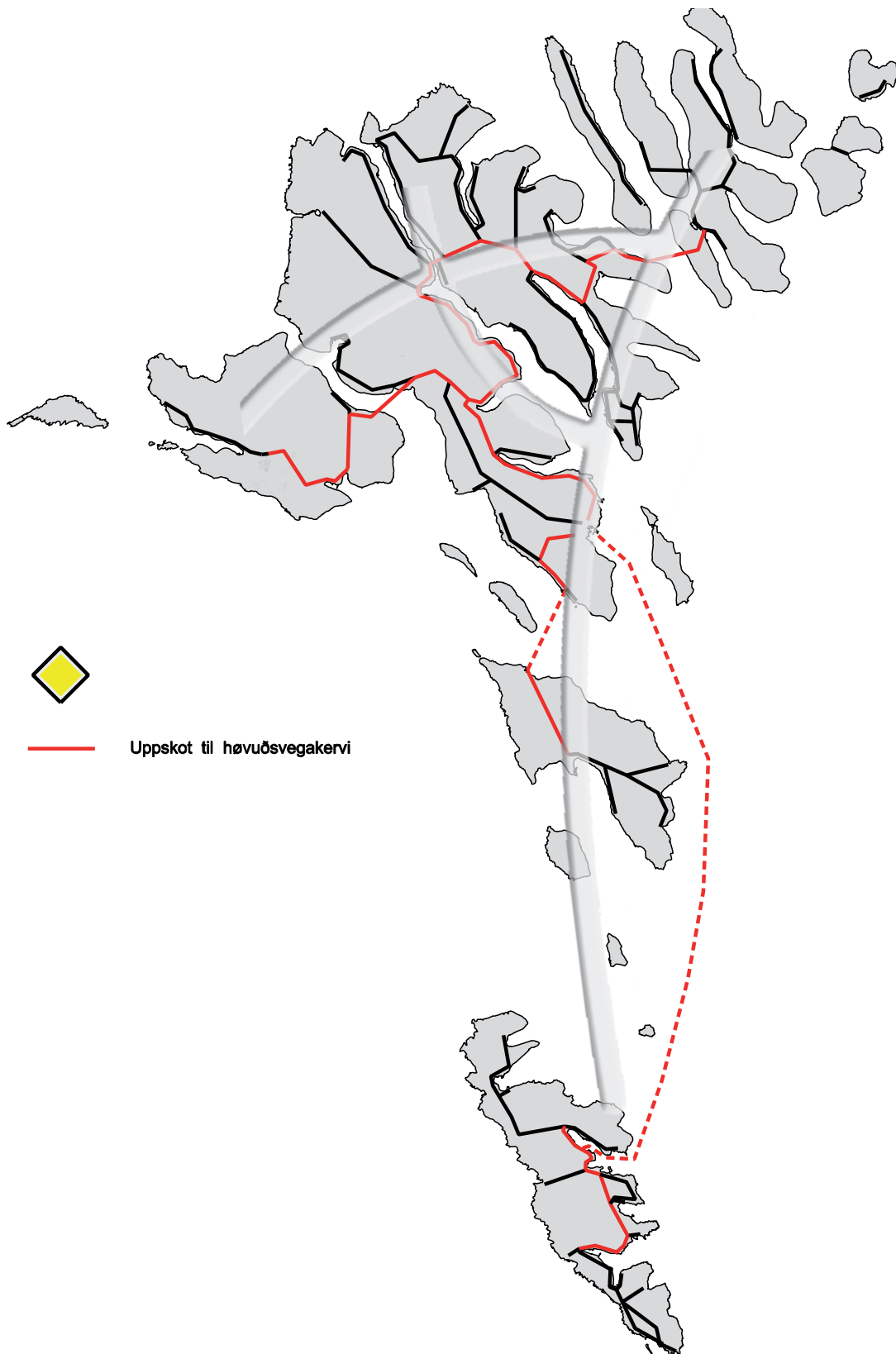
Við at útbyggja samferðslukervið á høvuðsfarleiðunum, verður ferðslan millum ymsu samferðsluøkini í landinum stuðlað, og skapast kunnu vakstrarmøguleikar til øll øki í landinum.

Høvuðsvegir eru yvirskipaðir vegir, og hesir binda landið saman gjøgnum teir týd-

ningarmiklastu, samhangandi vegateinarnar við mest ferðslu.

Uppskot til núverandi høvuðsvegakervi myndar vegasambandið eystur-vestur og norður-súður. Hetta samband knýtir høvuðsøkini í landinum saman við einum høgt raðfestum og tryggum flutningssambandi. Framtíðar høvuðsvegakervi víðkar flutningsleiðirnar, so høvuðsflutningskervið verður fleirstreingjað í miðøkinum. Núverandi og framtíðar høvuðsvegakervið verður, sum víst á mynd 26 og eisini á logo fyri samferðsluætlanina.





MYND 27: NÚVERANDI OG FRAMTÍÐAR HÖVUÐSFERÐSLUÁSIR



Kap 3: Visjón, strategiir og mál

Eitt smidligt infrakervi er ein treyt fyri kappingarføri og evn- unum at tillaga seg sum samfel- lag. Infrakervið hevur fyrst og fremst alneyðugan týðning fyri vinnulív; útbøð av arbeidspás- sum, búsetingarmynstur, heilsu- øki, útbúgvingarmøguleikar, trivnað og menning í samfelag- num.

Við støði í verandi bústaðar- mynstri skulu vit hava eitt infra- kervi, sum ger tað møguligt hjá fólki at búseta seg og arbeiða, har tey helst vilja. Somuleiðis skal infrakervið ikki vera ein forðing fyri staðseting av tæn- astu-, mentanar-, útbúgvingar- og vinnufyrirøkum.

Visjónin fyri infrakervið er so- statt:

Góðir ferðamøguleikar skulu stuðla undir og tryggja menning og trivnað í Føroyum.

Infrakervið skal vera soleiðis hát- tað, at tað lætt, trygt og fyri rímulig- an kostnað skal bera til hjá øllum at ferðast – bæði innanoyggja og út í heim.

Fyri at røkka hesum eru fleiri strategiir orðaðar og ítøkilig mál knýtt at teimum. Strategiir og mál eru býtt sundur í fimm evn- ir. Tey eru:

1. Skjót og samanhangandi ferð
2. Trygg og álitandi ferð
3. Rættir kostnaðir og fígging
4. Optimalur rakstur og viðlíkahald
5. Virða nátturu og umhvørvi

Undirvisjónir eru orðaðar fyri oman fyri nevndu evnir.

Viðmerkjast skal, at okkurt mál kundi hoyrt til fleiri strategiir, men her er valt bert at hava eitt mál knýtt at einari strategi.

Mál eru sett fyri at menna infra- kervið. Bæði tað ítøkiliga sum vegir, tunlar, havnir og ferjur, og tað óítøkiliga sum at samskipa almennu ferðsluna og bota um móguleikarnar at ferðast ímill- um. Somuleiðis eru sett mál fyri infrakervið til uttanlandsflut- ning, t.e. mál, sum viðvíkja hav- na- og flogvallarviðurskiftum.



1. Skjót og samhangandi ferð

Undirvísing: Borgarar skulu allir borgarar hava atgongd til staðnum, skal tað á sama hátt ikki kenna seg avbyrgdar við arbeiðspláss, tænastr og onnur kennast stytst møguligt at ferðast millum øll øki í landinum. at búgva í útjaðaranum, hóast tilboð í samfelagnum og kenna Somuleiðis skulu borgarar ikki frástoðan í kilometralongd seg sum part av teirri samlaðu kenna seg avbyrgdar móttvegis kann vera lutfalsliga stór. Við eindini. Eins og tað skal vera umheiminum. at ferðast skjótt ímillum skulu skjótt at ferðast til og úr høvuðs-

Strategi 1.1: Tað skal vera skjótt og gott at ferðast í bili allastaðni

Mál:

- 1.1.1. Øll øki, har tað samfelagsbúskaparliga er ráðiligt, skulu hava fast vegasamband.
- 1.1.2. Yvirskipaða ferðslan skal kunna vera samhangandi og einsháttað. Hetta er ferðslan millum ymsu økini í landinum og til útlandið. Umframt til týðningarmiklar funktiónir, eitt nú sjúkrahús, skúlar, aðrar almennar tænastr, týðandi havnir og ferðsludeplar, sum hava stóran samfelagsligan týðning.
- 1.1.3. Yvirskipaða vegakervið verður tilskilað gjøgnumgangandi ferðsluni, og lokalu vegirnir við lokalari ferðslu.
- 1.1.4. Týðandi kommunalir teinar, sum eru partur av yvirskipaða vegakervinum, kunnu gerast landsvegir.
- 1.1.5. Landsvegakervið verður við tíðini lagt uttan um bygd øki, har hetta er gjørligt. Har landsvegir vera verandi í bygðum øki, skal stórir dentur leggjast á at fáa ferðslutryggjar loysnir fyrri bæði lokalari og gjøgnumkoyrandi ferðslu. Landsvegir, sum fara gjøgnum bygt øki, verða endurskoðaðir og umbygdir til at kunna nøkta krøvini fyrri tyngri ferðslu, eins og gangandi og súkklandi.
- 1.1.6. Flutningskervið í øllum økjum ger tað møguligt at velja millum ymsar flutningshættir.
- 1.1.7. Flutningskervið við kanninum og nýggjari tøkniþróði, eitt nú ITS (Intellegent Transport System), verður støðugt ment.
- 1.1.8. Í sambandi við nýgerð verða vegirnir raðfestir at liggja í láglandi uttan ov nógvar brekkur.
- 1.1.9. Gjörðar verða so fáar íbindingar sum gjørligt í tað yvirskipaða vegakervið, og hesar verða ferðslutryggjaðar.
- 1.1.10. Landsvegakervið røkir bæði lands- og lokaláhugamál í samstarvi við tær kommunur, vegurin fer gjøgnum.
- 1.1.11. At skapa møguleikar fyrri trygt at kunna ferðast á súkklu ella til gongu, har hetta er hóskandi. Viðvíkjandi trygdini er neyðugt, at hesar flutningsgøtur hava sínar egnu ferðslubreytir ella fylgja verandi vegum við ávísam fráleika.



Strategi 1.2: At stytta um ferðatíðina

Mál:

- 1.2.1. Flutningur til Tórshavn, haðani fast samband er, skal undir vanligum umstøðum í mesta lagi taka 1 tíma.
- 1.2.2. Flutningur til Tórshavn, haðani fast samband ikki er (undantikið Suðuroy), skal taka í mesta lagi hálvanannan tíma.
- 1.2.3. Flutningur til Tórshavn úr øllum støðum í Suðuroy skal taka í mesta lagi hálvantríðja tíma.
- 1.2.4. Flutningur millum Tórshavn og flogvøllin skal taka í mesta lagi góðan hálvan tíma.
- 1.2.5. Flutningstíðin til týðningarmikið virksema (t.d. handlar, lækna, posthús og banka) skal í mesta lagi vera hálvan tíma.
- 1.2.6. Á smærri sjóvegis farleiðunum skal flutningstíðin styttest niður í helvt.

Strategi 1.3: Ferðafólka- og vinnuflutningur í og til/frá landinum skal vera samanhangandi og hava ein hóskandi kostnað

Mál:

- 1.3.1. Infrakervið á landi skal skapa góðar karmar fyri farma- og ferðafólkaflutningi til og frá útlondum, bæði sjó- og luftvegis.
- 1.3.2. Flogvallarviðurskiftini og flogferðsluviðurskiftini skulu vera soleiðis háttaði, at tey stimbra undir smidligar og ódýrar flutningsmøguleikar.
- 1.3.3. Ferðamøguleikarnir til útlond skulu vera sambæriligir við ferðamøguleikarnar í grannalondunum.
- 1.3.4. Møguleiki skal vera fyri kappingarførum farmaflutningi loftvegis. Hesin farmaflutningur hevur nógv betri møguleikar fyri at kappast, um fleiri og størri flogfør kunnu nýta flogvøllin, og ferðslan kann vera jøvn.
- 1.3.5. Framtíðarmálið er, at vit fáa ein altjóða flogvøll við so fáum undantøkum frá altjóða reglum og tilráðingum, sum møguligt. Hesin vøllur skal kunna taka ímóti flestøllum flogførum á okkara leiðum. Fyri at hava javna flogferðslu má vøllurin hava góðar innflúgvingsmøguleikar.
- 1.3.6. Kanningar verða í lötuni gjørdar av øðrum flogvølli í Føroyum. Vísa tær, at annar vøllur hevur stórar fyrimunir fram um tann í Vágum, skal avgerð um at byggja nýggjan vøll takast beinanvegin.
- 1.3.7. Møguleikin at nýta føroyskan flogvøll sum millumlendingarvøll ella neyðvøll skal kannast. T.d. mugu stór flogfør, ið flúgva til Íslands, seta seg í Bretlandi, um tey ikki fáa sett seg í Keflavík. Tá hevði hóskandi vøllur í Føroyum verið góður.
- 1.3.8. Skundað eigur at verða undir arbeiðið at gerast partur av evropiska loftferðslumarknaðinum.
- 1.3.9. Havnaumstøðurnar skulu vera soleiðis, at ongar forðingar eru fyri innflutningi og útflutningi av vørum, og tær skulu stimbra møguleikarnar at bjóða Føroyar fram sum tilfeingisdepil.



Strategi 1.4: Almenna ferðslan á landi og sjógvi skal vera eitt gott og væl skipað flutningstilboð hjá øllum, óansæð aldur og førleika

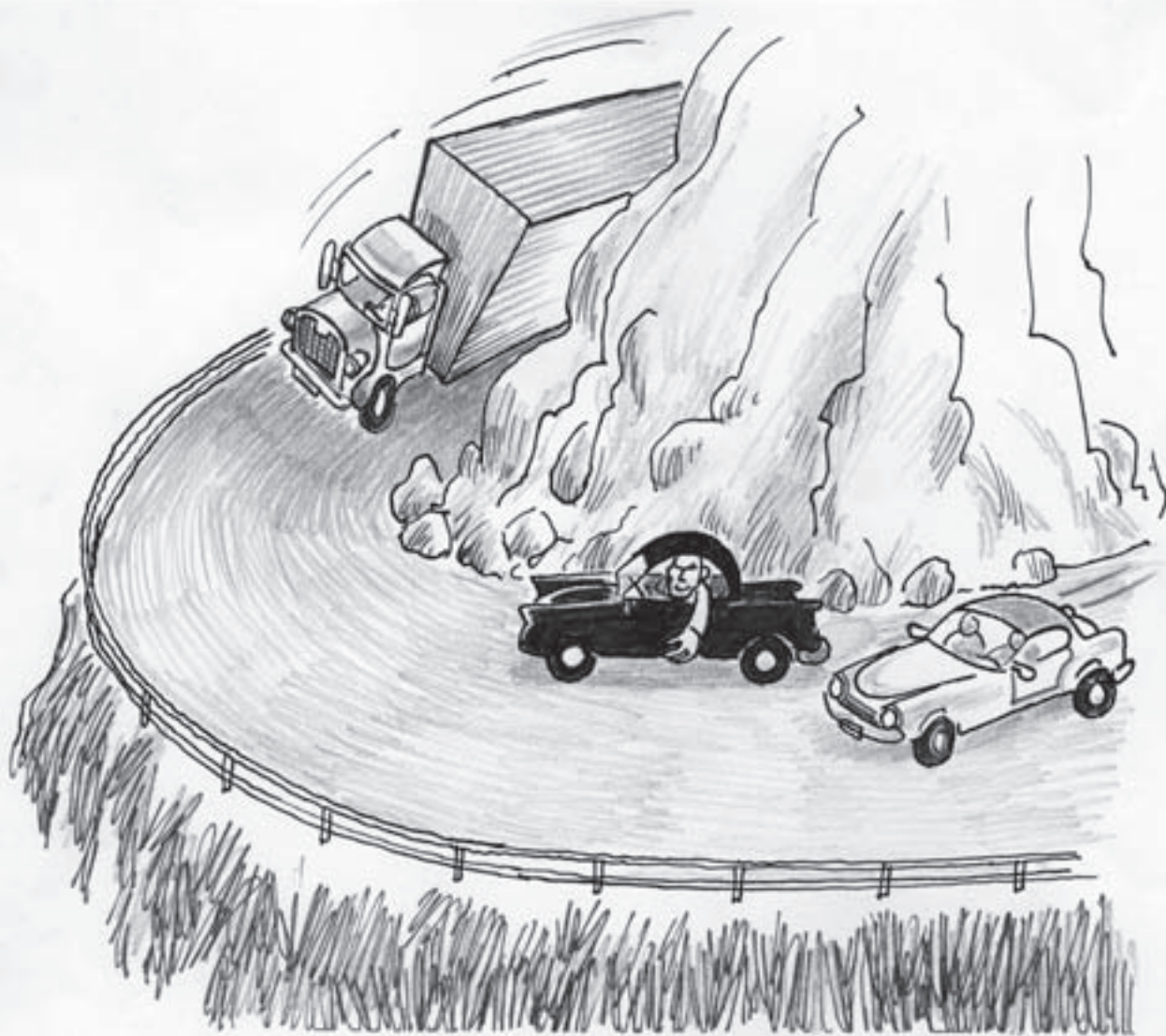
Mál:

- 1.4.1. Almenna ferðslan og ferðslumiðstøðir eru innrættað til øll.
- 1.4.2. Títtleikin av ferðasambandinum er tættur, og ferðatíðirnar stuttar
- 1.4.3. Sjó-, land- og loftvegis flutningskervi stuðla hvørjum øðrum og eru samskipaði
- 1.4.4. Góðar umstøður eru at skifta millum farleiðir, t.d. farstøðir.
- 1.4.5. Almenna ferðslan veitir trygd fyri sambandi hvønn dag alt árið.
- 1.4.6. Ferjurnar verða regluliga dagfórdar, m.a. við atliti at hentleikum til ferðafólk og flutningsorku.
- 1.4.7. Havnirnar verða tillagaðar í sambandi við keyp av nýggjum ferjum.
- 1.4.8. Flutningur fer fram á mest optimalan hátt. Helst við at fólk- og farmaflutningur verður hvør sær, har tað ber til, og harvið fæst hægri títtleiki og høgleiki fyri fólkaflutningi.
- 1.4.9. Gera royndir við øktum títtleika fyri ferðir á Suðuroyarleiðini.
- 1.4.10. Kanna møguleikarnar fyri at skilja Sandoyar- og Hestleiðina sundur, tí økt tænastustøði á eini leið minkar um tænastustøðið á hinari leiðini.
- 1.4.11. Gera íløgur í tvær eins bygdar ferjur, ið hóska til flutningstørvin til Nólsoyar- og Kallsøyar leiðina. Hesar kunnu sostatt avloysa hvørja aðra.
- 1.4.12. Kanna møguleikarnar fyri at nýta skjóttgangandi ferjur við góðum høgleika til ferðafólka flutning og minni farm til smáar farleiðir. Hesar eru Fugloy-Svínoy, Mykines, Skúvoy og Hestur.
- 1.4.13. Kanna møguleikarnar fyri at nýta serstakt skip til farmaflutning, sum røkir allar tær smáu farleiðirnar.
- 1.4.14. Farmaflutningsskipið kundi røkt flutning eftir tørvi annars.

Strategi 1.5: Eitt væl virkandi høvuðsinfrakervi knýtir meginøkini í landinum saman

Mál:

- 1.5.1. Høvuðsvegakervið knýtir saman ymsu økini í landinum, og dentur er lagdur á framkomuleika og stytta ferðatíð.
- 1.5.2. Høvuðsvegakervið knýtir alt landið saman við flutningsleið eystur-vestur og norður-suður. Høvuðsvegakervið verður fleirstreingjað, har tað ber til.
- 1.5.3. Frá øllum bygdam/býum í landinum skal frástøðan til høvuðsvegakervið verða í mesta lagið 15 minuttir.
- 1.5.4. Høvuðsvegirnir skulu vera opnir alt samdøgrið, 365 dagar um árið, og teir skulu vera væl røktir og ríknir. Teir skulu vera samanbundnir, helst fara uttan um bygd øki, hava fáar forðingar og íbindingar. Har tørnur er á tí, skulu íbindingarnar verða gjørdar sum samanflættingarvegir og verða stikaðir fyri kariatúr. Vegirnir skulu liggja í láglandi og hava so fáar brekkur, sum tilber.
- 1.5.5. Framtíðarmálið er, at høvuðsvegakervið fer at fevna um allar høvuðsfarleiðir í landinum. Í lötuni eru hesar farleiðir samansettar av vegum og sjóleiðum.





Strategi 1.6: Tíðarhóskandi og smidligar möguleikar at ferðast millum heimstað, arbeiðspláss og útbúgvingarstovnar

Mál:

- 1.6.1. Ferðsluvegamót verða skipaði soleiðis, at trygt ber til at seta bilin ella súkkiluna, áðrenn farið verður víðari í ferju, bussu ella bili saman við øðrum.
- 1.6.2. Skipað felags koyring, t.d. við eini pendlarasiðu á alnótini, so til ber at finna eitt yvirlit yvir tilboð um felags koyring.
- 1.6.3. Almenna felagsferðslan skal vera eitt hóskandi tilboð til teirra, sum ferðast ímillum. T.d. við snar-bussum og ferjum, har möguleiki er fyri at arbeiða á ferðini.
- 1.6.4. At ferjurnar verða skiftar út í raðfestari raðfylgju, og at bíðirúmini verða gjørd soleiðis, at tørvurin hjá teimum dagligu pendlarunum verður nøktaður. Bæði viðvíkjandi upphaldi og arbeiði á túrinum.

Strategi 1.7: Optimerað tyrlutænasta við denti á ferðasambandi til útoyggjar, heildartilrættislegging viðv. tilbúgving og sjúkraflutningi

Mál:

- 1.7.1. Loftvegis og sjóvegis flutningur verða hugsaði sum ein heild, har endamálið er best tænasta í mun til kostnaðin.
- 1.7.2. Tyrlupallarnir verða bygdur út sambært ásetingum hjá Trafikstyrelsen.
- 1.7.3. Parkeringspláss verða tengd at tyrluplássunum á meginøkinum, so útoyggjafólk kunnu hava bil standandi har.
- 1.7.4. Allir tyrlupallar verða útgjørdir soleiðis, at til ber at flúgva um náttina.
- 1.7.5. Ein yvirskipaður tyrlupallur er nærhendis høvuðsstaðnum. Hesin skal hava neyðugar hentleikar. Eitt nú möguleika fyri at fylla á brennievni.
- 1.7.6. Tyrluflutningur til og frá Landssjúkrahúsinum skal vera tryggur og skjótur.
- 1.7.7. Umstøðurnar á og við tyrlupallarnar skulu vera góðir karmar um tyrlutænastuna, m.a. við atlit til off-shore og vinnuflutningi.



2. Trygg og álitandi ferð

Undirvisjón: Tað skal altíð vera og kennast trygt at ferðast. Eingin skal doyggja ella fáa álvarsligt mein á ferðini.

Strategi 2.1. Infrakervið skal veita trygd fyri væl virkandi ferðslu, og ein farleið skal altíð vera tøk

Mál:

- 2.1.1. Planleggja og gera alternativar farleiðir/flutningstól, ið nøkta flutningstørvin fyri allar farleiðir grundað á viðkvæmiskanningar.
- 2.1.2. Gera viðkvæmiskanningar av farleiðum. Hesar skulu taka hædd fyri øllum sannlíkum vandum og broytingum, til dømis veðurlagsbroytingum.
- 2.1.3. Á hovudsfarleiðunum er ein alternativ farleið tøk innan eitt samdøgur, um ein leið fellir burtur.
- 2.1.4. Á øllum farleiðum er gjørligt innan stutta tíð at nýta eina alternativa leið. Talan kann vera um vegir og sjó- ella loftvegis flutning. Alt eftir tørvi kann hetta fevna um fólka-, bil- ella farmaflutning.
- 2.1.5. Rakstur og hald eru skipaði soleiðis, at hædd verður tikin fyri, at aðrar farleiðir eru tøkar, um ein farleið ella eitt flutningstól fellir burtur.

Strategi 2.2. Trygt flutningskervi og flutningstól

Mál:

- 2.2.1. Tilbúgvingarætlanir verða gjørdar fyri alt flutningskervið, grundaðar á váðametingar.
- 2.2.2. Allur bráðfengis flutningur til og frá sjúkrahúsi skal vera tryggur og skjótur.
- 2.2.3. Flutningskervið og -tól liva upp til dagsins standard viðvíkjandi trygd, bæði viðvíkjandi dagføringum og rakstri.
- 2.2.4. Frágreiðingar um trygdina og støðuna á anleggum og ferjum verða gjørdar, eins og tilmæli um tiltøk verður gjørt.



Strategi 2.3: Leiðandi og eftirgevandi vegir

Mál:

- 2.3.1. Tá nýggir vegir ella anlegg verða bygd ella umbygd, skulu atlit takast at ferðslutrygdini, eitt nú við ferðslutrygdargransskoðan av verkætlanum
-

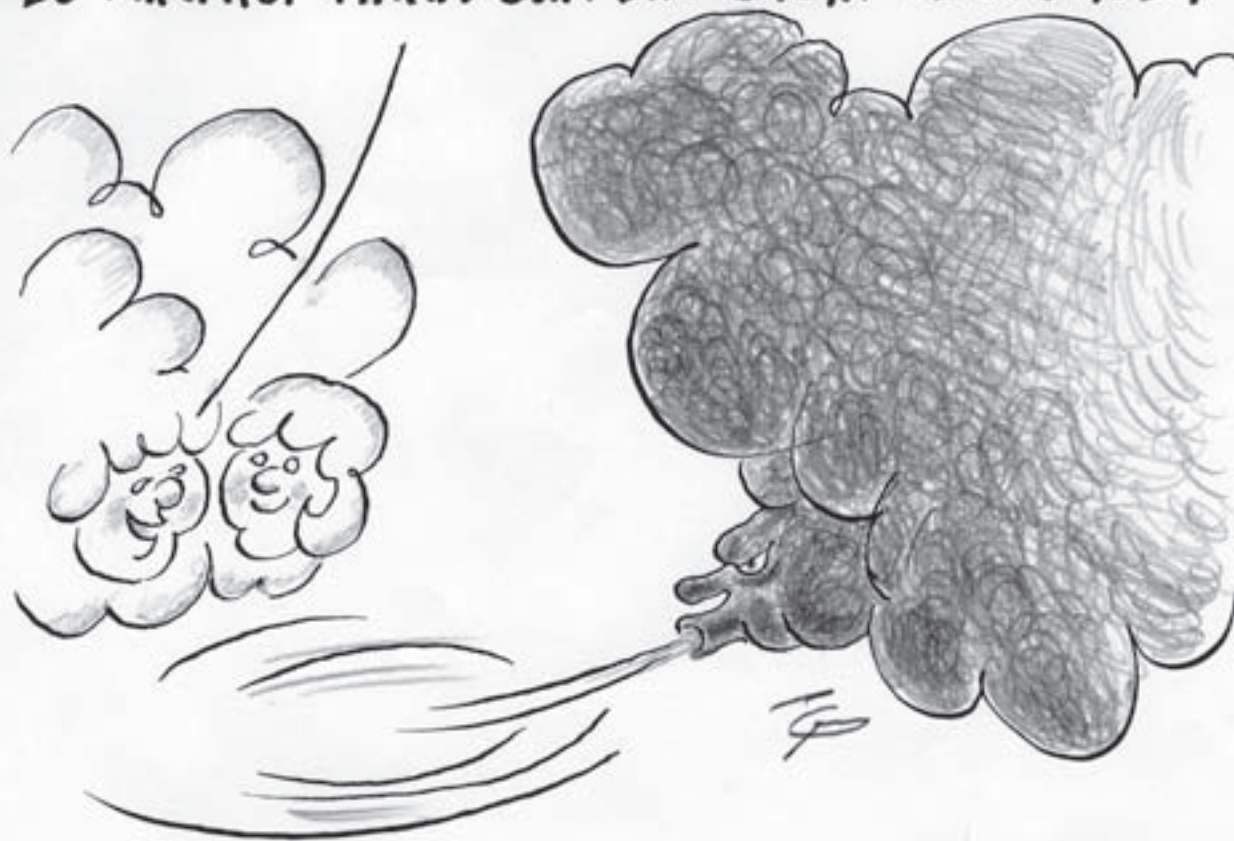
Strategi 2.4: Fyribyrgjandi ferðslutrygdartiltøk á verandi landsvegum

Mál:

- 2.4.1. Verandi vegir skulu alsamt gerast tryggari við skipaðum ferðslutrygdareftirliti og trygdartiltøkum. T.d. við at taka burtur óneyðugar, fastar lutir framvið vegnum og seta upp bilverju, har tað er neyðugt.
- 2.4.2. Ferðslutrygdararbeiði skal grundast á gott hagtálstilfar og kanningar av hesum.
- 2.4.3. Skipað hagtøl um ferðslu og ferðsluóhapp skulu fáast til vega.
- 2.4.4. Hagtøl um óhapp verða kannaði, og út frá hesum verða neyðug ferðslutrygdartiltøk sett í verk.
- 2.4.5. Ferðslutrygdarætlanin fyri Føroyar skal eftirmetast og dagførast regluliga.



EG MINNIST HANN SUM EIN LÚTLAN VILLARLAGD!





3. Rættir kostnaðir og fígging

Undirvisjón: Samfelagið fær mest mögulegt fyrir peningin til infrakervið

Strategi 3.1. Rættar ílögur til rétta tíð

Mál:

- 3.1.1. Ein greið raðfesting av ílögnum í infrakervið skal verða gjörd, so arbeitt verður munadygt við verkætlanum og við so avmarkaðari fígjarorku sum gjørligt.
- 3.1.2. Tá farið verður undir eina verkætlan, skal játtanin verða passandi, so arbeiðast kann optimalt, eins og nytta skal fáast fyrir peningin sum skjótast.
- 3.1.3. Kostnyttu-útrokningarnar verða gjørdar av stórum verkætlanum. Avleiðingar av slíkum verkætlanum og avleiddum verkætlanum verða tiknar við í metingini. Mannagongdin kann nýtast til at velja millum ymisk alternativ uppskot til verkætlanir á somu farleið.
- 3.1.4. Til tess at skapa best mögulegt samband og harvið trivnað og menning til vakstrarøki í landinum, skulu sannlíkir menningarmöguleikar í framtíðini verða tiknar við, tá infrakervið verður lagt til rættis. Ílögur kunnu verða gjørdar, hóast kostnyttumetingar vísa, at tær ikki loysa seg beinanvegin.
- 3.1.5. Hóast kostnyttumetingar vísa, at ein íløga ikki samfelagsliga loysir seg, kann í serligum forum verða tikin avgerð um at nýta pening til hesa íløgu ella til viðlíkahald, tá eyðsæð er, at hetta gagnar trivnaði og menning, ella tá ómissandi virði eru í vanda. Hetta skal tó vera innan fyrri hóskaði karmar.

Strategi 3.2. Infrakervið skal fíggjast soleiðis, at samfelagsbúskaparlíga úrslitið verður best mögulegt

Mál:

- 3.2.1. Sum høvuðsregla verða ílögur í infrakervið gjørdar við skattapeningi, og mögulega kunnu tær verða fígjadar við láni.
- 3.2.2. Brúkaragjöld kunnu eisini nýtast at fígja ílögur við, um íløgann annars ikki hevði verið gjørd ella fyrri at spara pening á fíggarlógini.
- 3.2.3. Mest fæst fyrri peningin við at hava eitt alment tunnlsfelag, sum umfatar allar verandi og komandi undirsjóvartunlar. Brúkaragjald kann fígja ílögur og rakstur av øllum tunlum.
- 3.2.4. Eitt framtíðarmál kann vera ein sjálvstýrandi og sjálfvíggjað eind, hvørs uppgáva er at planleggja og standa fyrri bygging og rakstri av øllum infrakervinum í landinum. Fíggingin kann vera ein samanseting av brúkaragjaldi, brennievnisgjaldi og vegskatti.





4. Optimalur rakstur og viðlíkahald

Undirvið: Infrakervið skal verða hildið soleiðis, at virði, eiginleikar og trygd verða varðveitt við minst mögulegari fjárgjarorku

Strategi 4.1: Törvurin á bráðfeingis viðlíkahaldi skal minkast til rímuligt stöði (innheintan av eftirsleipi)

Mál:

Skrásetingar og stöðumeting av öllum elementum á:

- 4.1.1. vegateinum
- 4.1.2. tunlum
- 4.1.3. brúm
- 4.1.4. tylupallum
- 4.1.5. havnum og ferjulegum
- 4.1.6. Gera neyðugar raðfestingar og yvirlit, ið lýsa törvin

Strategi 4.2: Skipað viðlíkahald

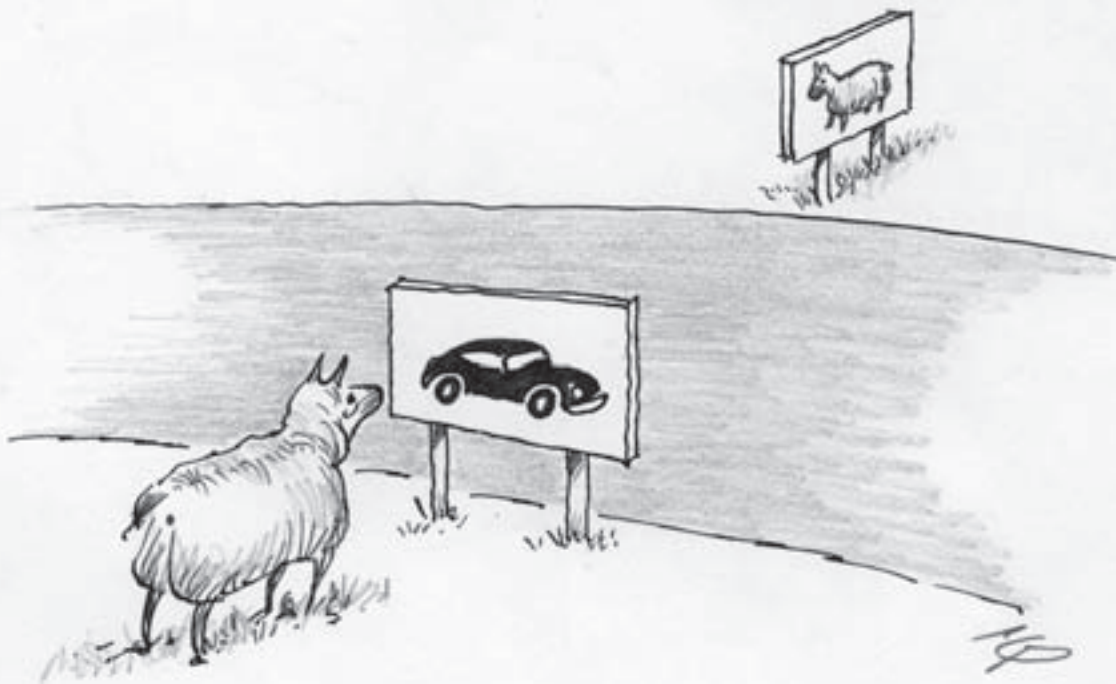
Mál:

- 4.2.1. Skipanir til viðlíkahald verða fingnar til vega
- 4.2.2. Stöðufrágreiðingar um anlegg og ferjur verða gjörðar við jøvnum millumbilum
- 4.2.3. Til hvørja stöðufrágreiðing verður gjörd ein virkisætlan fyri viðlíkahaldsarbeiði
- 4.2.4. Tunlarnir verða viðlíkahildnir sambært norskum normum í viðkomandi flokki
- 4.2.5. Tylupallar verða útbygdir og viðlíkahildnir sambært ásetingunum frá Trafíkstyrelsen (fyrr SLV)

Strategi 4.3: Kavi og hálka skal ikki steðga samfelagnum

Mál:

- 4.3.1. Høvuðsvegirnir eru, undir vanligum umstøðum, opnir alt samdøgrið og allar dagar í árinum
- 4.3.2. Fyribyrgjandi hálkubasingartiltøk verða gjörd á vegirnar í flokki 1-3
- 4.3.3. Koyrandi er eftir vegum í flokki 1-2 millum kl. 06 og 23 gerandisdagar, og millum kl. 08 og 23 halgidagar
- 4.3.4. Vegir í flokki 3 verða í útgangsstøðinum ruddaðir, tá koyrandi er eftir vegum í flokki 1 og 2
- 4.3.5. Vegirnir í flokki 4 verða í útgangsstøðinum ikki regluliga kavaruðaðir





Strategi 4.4: Ílögjáttanir fevna altíð um rakstrarjáttanir til viðlíkahald av nýggjum ílögnum

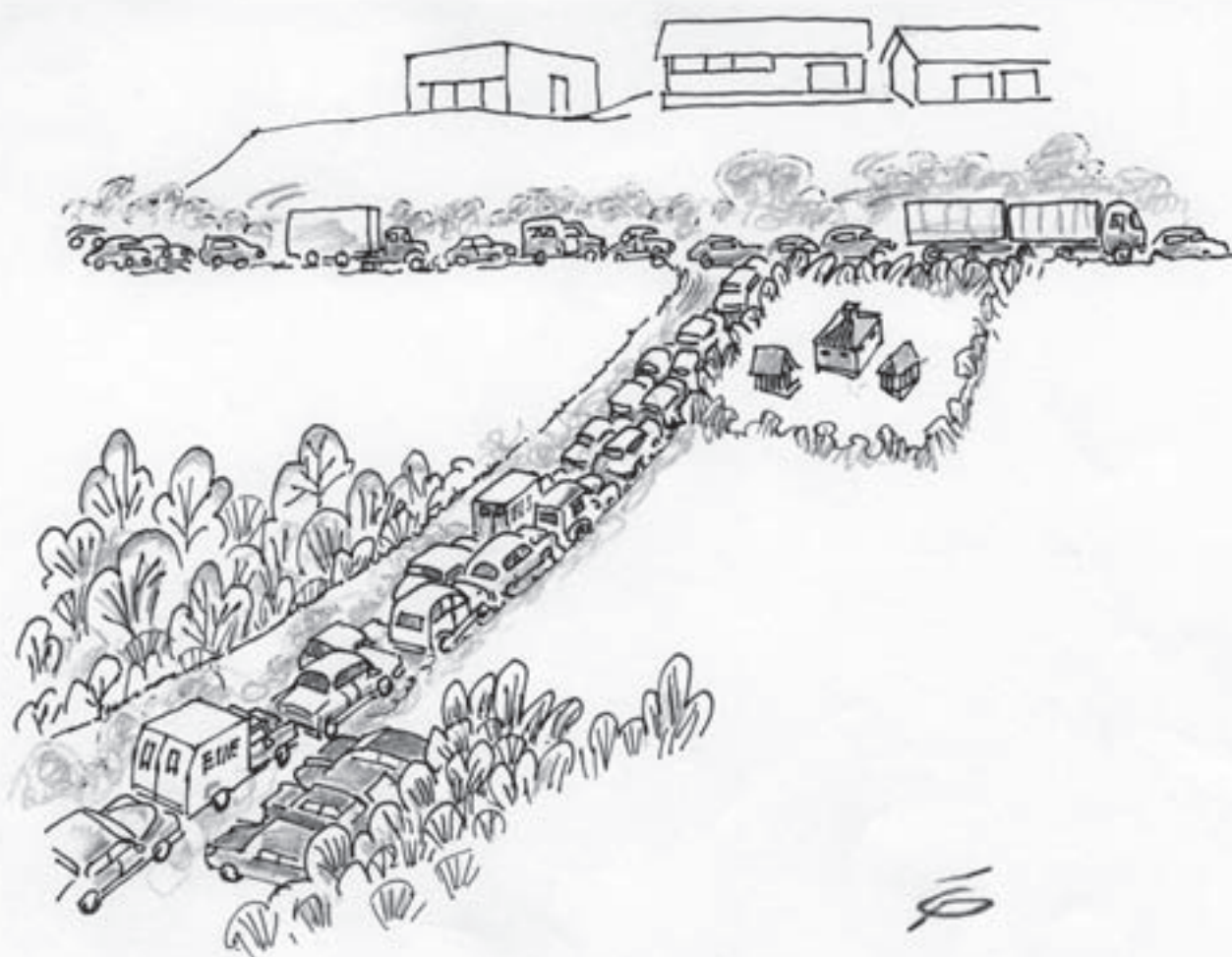
Mál:

- 4.4.1. Infrakerviskapitalurin verður varðveittur. Játtanin til ílögur, rakstur og viðlíkahald verður lagað soleiðis, at ílögurnar halda virðið
- 4.4.2. Játtanin til rakstur og viðlíkahald skal samsvara við tilmelta rakstrarpeningin

Strategi 4.5: Best møguliga fráboðan um koyrilíkindir (eisini vind) til brúkaran, bygt á upplýsningar um aktuella og væntaðu støðuna á vegunum

Mál:

- 4.5.1. Útbygging av veðurstøðum
 - Vevmyndatól á fleiri veðurstøðir
 - Live-streaming á lv.fo, apps o.l.
- 4.5.2. Betri veðurforsagnir
 - Stuttíðar veðurforsagnir frá veðurstøðum
 - Forsagnir um veðrið við í fráboðanir um koyrilíkindi
- 4.5.3. Kunning til tey ferðandi umvegis lv.fo, apps o.l., ið vísir koyrilíkindini, og hvar er grivið og/ella saltað. Kunningarskipan, har alnótin verður brúkt at samskipa yvir, sum í grannalondunum





5. Virða nátturu og umhvervi

Undirvisjón: Infrakervið skal geva fagurfrøðiligar upplivingar, verða burðardygt og taka hædd fyri náttúru, list o.ø.

Strategi 5.1. Infrakervið skal verða sniðgivið soleiðis, at tað fagurfrøðiliga hóskar til náttúruna og skal geva tí ferðandi góðar upplivingar

Mál:

- 5.1.1. Atlit verður tikið til náttúru og umhvørvi í allari planlegging av infrakervinum
- 5.1.2. Dentur verður lagdur á fagurfrøði í sambandi við infrakervisverkætlanir, eitt nú við at landslagsarkitektur verða tiknir upp á ráð í planleggingini
- 5.1.3. Listfrøðiligar loysnir verða raðfestar frammalaga, tá íløgur verða gjørdar í flutningskervi og flutningstól
- 5.1.4. Møguleikarnir hjá borgarum og ferðafólki at uppliva landslagið og náttúruna skulu gerast betri.
- 5.1.5. Sóljuleiðirnar verða bygdar út við hentleikum til ferðafólk, sum til dømis skýli, benkur o.l.
- 5.1.6. Sóljuleiðirnar hava víkipláss og dvalarvikar, so til ber at seta bilin og fara út í náttúruna
- 5.1.7. Samstarvað verður við ferðavinnuna um eitt nú at fáa upplýsingar at seta upp við víkipláss ella dvalarvikar. Skelti, sum lýsa landslagið, ella tað, sum er vert at síggja, verða sett upp
- 5.1.8. Listafólk innrætta og prýða dvalarvikarnar, so allir hava sítt eigna snið
- 5.1.9. Ein samanhangandi gøtuætlan verður gjørd fyri upplivingargøtur. Hetta fyri at tryggja atgongd til haga og náttúruøki. Gøturnar kunnu taka útgangsstøði í vardagøtunum og m.a. vísa til útsýnisstøð ella øki, sum eru serlig, ella annars torfør at koma til
- 5.1.10. Gøtuætlanin kann eisini innihalda uppskot um útbygging av súkklu- og ríðigøtum. Súkklu-kervið verður samanbundið, so ferðast kann á súkklu longri teinar, ið kunnu vera settir saman av vegum við lítlari ferðslu og serligum súkklugøtum

Strategi 5.2. Infrakervið skal skipast soleiðis, at ferðslan ikki hevur óheppin árin á umhvørvið

Mál:

- 5.2.1. Infrakervið er skipað við orkusparandi og umhvørvisgóðum loysnum, bæði tá hugsað verður um kervi og flutningsfør
- 5.2.2. Tað eru serliga vegir við nógvari og gjøgnumgangandi ferðslu, ið elva til trupulleikar av dálking, larmi og ymsum forðingum, sum t.d. at nógv ferðsla kann býta eitt øki sundur. Høvuðsvegakerivið við nógvari gjøgnumgangandi ferðslu verður lagt uttan um bygt øki, so tað órógvast minst móguligt. Har neyðugt er, verða tilsvandi tiltøk gjørd við aðrar vegir eisini
- 5.2.3. Vegir verða lagdir í láglandi við so fáum brekkum sum móguligt til tess at minka um orkunýtsluna og harvið útlátið av koltvísúrni
- 5.2.4. Stuðlað verður undir felagsferðslu fyri at minka um koyring við privatbili, móguliga við at gera almennu ferðsluna, bæði í bussum og ferjum, ókeypis at nýta (sera avmarkaðar inn-tøkur av ferðaseðlum)

STRATEGI OG MÁL



ÍLÖGUR KOMANDI ÁRINI

SAMFERÐSLUÆTLAN 2012-2024 | ÍLÖGUÆTLAN | 2. PARTUR



Útgevri: Landsverk 2012 ©

Lagt til rættis: Landsverk í samstarvi við Innlendismálaráðið

Stýrisbólkur: Ewald Kjølbro (LV), Heini Eysturoy (LV) og Kaj Johannesen (IMR)

Verkætlanarleiðari: Armgarð E. Steinhólm

Skrivari: Kári Mikkelsen

Rættlestur: Levi Hentze

Tekningar: Óli Petersen

Uppseting: Birta Signýardóttir

Prent: Føroyaprent

Høvuðskeldur: Landsverk og Strandfaraskip Landsins

Aðrar keldur: Hagstova Føroya, Løgreglan, TAKS, Atlantic Airways, Smyril Line



Innihaldsyvirlit 2. partur

Innihaldsyvirlit 2. partur.....	1
Samandráttur og niðurstöða.....	2
Kap 1: Optimalur rakstur og viðlíkahald	4
1.1. Vetrarrakstur.....	7
1.2. Rakstur av tunlum.....	8
1.3. Eftirsleip.....	10
1.4. Stöðumetingar.....	14
1.5. Samanumtikið.....	16
Kap 2: Betri framkomuleiki og trygd.....	17
2.1. Tryggari og skjótari hövuðsvegakervi	17
2.2. Ferðslutrygdartiltök.....	20
Kap 3: Betri almenn ferðsla fyri öll.....	22
3.1. Pendlan.....	23
3.1.1 Pendlarapláss landvegis.....	23
3.1.2 Pendlarapláss til sjóvegis ferðandi.....	25
3.2. Almenn ferðsla á landi	26
3.2.1 Bygdaleiðir.....	26
3.2.2. Busspláss.....	26
3.3 Almenn ferðsla á sjógvi	28
3.3.1 Skip/ferjur.....	28
3.3.2 Havnir og ferjulegur.....	31
3.4 Almenn ferðslan í loftini.....	32
3.5. Samband út í heim.....	32
Kap 4: Trygt og álitandi infrakervi.....	34
4.1. Eitt trygt flutningskervi	34
4.1.1. Rættur bygnaður og trygdarútgerð, dagføring av tunlum.....	35
4.1.2. Tilbúgvingarætlan	36
4.1.3. Kunning til tey ferðandi.....	37
4.2. Eitt tókt flutningskervi	37
4.2.1. Viðkvæmt infrakervi	38
4.2.2. Kanningar av lopum	40
Kap 5: Náttúra og umhvørvi.....	42
5.1. Uppliving av landslagi og náttúru.....	43
5.1.1. Sóljuleiðir og gøtur	43
5.1.2. Upplivingargøtur.....	43
5.1.3 Gongu- og súkklugøtur	44
5.2 Burðardygd	46
5.2.2 CO2 avmarkandi tiltök	46
Kap 6: Nýlögur í infrakervið.....	47
Kap 7: Samlað yvirlit yvir játtanartørv og verkætlanir	104
Kap 8: Játtan/ílögur í flutningskervið og fíggingarhættir	110



Samandráttur og niðurstöður

Ílögur í infrakervið fevna um játtan til niðanfyri standandi og verða raðfestar í hesi röð:

1. Rakstur av infrakervinum
2. Viðlíkahald av infrakervinum
3. Innheintan av eftirsleipi
4. Almenn ferðsla
5. Høvudsvegakervið
6. Ferðslutrygdartiltök
7. Ferðafólkaleiðir og gøtur
8. Nýgerð – stórar nýlögur í infrakervið

Hægsta raðfesting á flutningskervinum í 2012-2024 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 er til størst møguligt gagn fyri brúkaran við at veita góða tænastu.

Fleiri resursir mugu setast av til at innheinta tað eftirsleipið, sum longu er staðfest á flutningskervinum. Hetta snýr seg ikki bert um endurasfaltering, men eisini um viðlíkahald av tunlum (t.d. skróting), havnir (t.d. brimgarðar og atløgubryggjur), eins og onnur verk lög á infrakervinum. Verður hetta ikki gjørt, verða avleiðingarnar, at enn meira peningur í framtíðini skal nýtast til at rætta eftirsleipið upp aftur. Í síðsta enda gongur hetta út yvir bæði trygd og tænastu.

Til tess at røkka bestu úrslitum og fáa størst nyttu fyri brúkaran fyri minst møguligan pening, eigur dentur at verða lagdur á

smærri, men málrættaðar ílögur, sum eru knýttar at ferðslutrygd, umhvørvi, felagsferðslu, tilbúgving, eins og betri umstøður fyri súkklandi og gangandi ferðsluna.

Í nevnda tíðarskeiði verða tær stóru og kostnaðarmiklu ílögurnar raðfestar lægri. Hetta við stóði í, at landið longu er knýtt rættiliga væl saman, og tí fæst lutfalsliga nógv meira fyri peningin við at gera umleggingar og harvið betringar á verandi flutningskervið, ið hava jalig úrslit fyri brúkaran. Fyri allar borgarar og samfelagstrygdina sum heild, er tað týðningarmikið at hava eitt álítandi infrakerv, sum altíð er tókt.

Ein møguleiki er í størri mun at seta í verk bummgjald, har ferðslugrundarlagið gevur rúm fyri slíkum. Figgjarliga orkan hjá tí almenna kann í størri mun verða nýtt til onnur endamál, har bummgjald ikki einsamalt er nóg mikið til at rinda ílögu og rakstur. Aðrir møguleikar eru eisini. T.d. at nýta vegskatt og/ella bensin- og oljuavgjald og í størri

mun oyramerkja hesar inntøkur til rakstur og ílögur í infrakervið.

Viðvíkjandi figging av samferðslukervinum eru fleiri møguleikar. Kervið verður í dag í stóran mun figgjað við gjøldum til tað almenna. Hesi fara beinleiðis í landskassan, sum síðani figgjar kervið umvegis játtanir á figgjarlógini.

Í kap 2.9 í fyrri parti »Strategi og mál« eru lýstir ymiskir figgingarhættir til nýlögur, hald og rakstur av samferðslukervinum. Serliga teir einstøku figgingarhættirnir, so sum almenn partafeløg, privat viðfigging o.l, eru amboð, sum kunna verða brúkt til størri verkætlanir, har figgjarorkan hjá landinum ikki røkkur.

Mælt verður til politiska viðgerð av øðrum figgingarmøguleikum. Eitt nú við fleiri bummgjøldum, kilometurgjaldi og ella líknandi brúkarafigging. Hetta er ein gongd leið, ið vindir uppá seg í grannalondunum, samstundis sum tøkni, ið krevst til tílki, stöðugt verður ment.



Í dag verða kravd inn nógv gjöld, ið eru lögð á akför og brennievni, sum tilsamans eru munandi hægri enn tað, ið verður nýtt til at útbyggja og reka infrakervið hjá landinum.

Við verandi inntøkugundarlagi, sum eisini er umrøtt í fyrra parti av hesi samferðsluætlan, har inntøkur frá skrásetingargjaldi, vegskatti og oljuavgjöldum, er møguligt at fíggja bæði ilögur

og rakstur av vegakevinum, um inntøkurnar allar fara til at reka infrakervi landsins, sum ikki verður gjørt í dag.

Fakligar ráðfestingar

Víðmerkjast skal, at ráðfestingarnar í Samferðsluætlanini byggja á fakligar metingar og niðurstøður hjá Landsverki. Hesar eru gjørdar við stóði í, hvat stovnurin – í eini heildarmynd av infrakervinum – metir vera mest samfelagsgagnligt at gera ilögur í. Gjört verður vart við, at politiski myndugleikin loypandi ger egnar ráðfestingar, og at tað ikki neyðturviliga er fult samsvar millum tær fakligu ráðfestingarnar hjá Landsverki og tær politisku ráðfestingarnar.



Kap 1: Optimalur rakstur og viðlíkahald

Játtan til rakstur og viðlíkahald, umframt innbeintan av eftirsleipi og verkætlanir vegna væntandi viðlíkahald

Fyri at náa undirvisjónini, sum er, at infrakervið skal verða hildið soleiðis, at virði, eginleikar og trygd verða varðveitt við minst møguligari figgjarorku, eru mál

sett viðvíkjandi skrásetingum, støðumetingum og skipaðum viðlíkahaldi. Eisini eru mál sett fyri vetrarhaldið og fráboðan um koyrilíkindini.

Eftirsleip er ein náttúrlig avleiðing av væntandi viðlíkahaldi.



Rakstur – hvat er tað?

Rakstur er vanlig tann tilbúgving og tænasta, sum bjóðað verður. T.d. kavaruðing og tænastustarvsfólk á tyrlupallum, eftirlit av skipanum – veðurstøðirnar – eins og uttanhýsis

veitingar, sum eitt nú brennievni og streymur.

Rakstur í tunlum er vanlig streymútreiðslur, eins og fyri teir dagfórdu tunlarnar eisini SRO

(trygdarskipan), og reingerð. Streymútreiðslur eru ein stórur partur av samlaðu útreiðslunum fyri tunlar.



Viðlíkahald – hvat er tað?

Allýsingin av viðlíkahaldi kann t.d. vera átøk, ið eru neyðug fyri at halda eitt nú vegakervinum á einum tryggum og álítandi støði til tað virkseimið, sum vegakerveið tænar.

Fyriskipanirnar fevna um samansetingina av øllum handlingum. Bæði tekniskum, fyrisitingarligum, leiðsluligum og í sambandi við eftirlit.

Á vegaøkinum eru til dømis ábøtur á vegjaðarar, reinsing av veitum og tvørrennum, bøting av holum og asfalting. Í tunlum er talan um skróting, boltning og skifting av ljósperum.

Á havnaøkinum eru uppgávurnar eitt nú útskifting av fendarum, anodum, smyrja slitlutir í ferjurampum, viðlíkahalda bummar og innsiglingarljós.

Á tyrlupallum er t.d. talan um útskifting av vindposum, brennievnistangum, hald av avgreiðsluhúsum, ljósi, hegni og uppmerkingar.





Eftirsleip á landsvegakervinum

Vegakapitalurinn er tað virði, ið er lagt í landsvegakervið, íroknað tunlar og brýr. Tað er í lötuni mett til 6,0 mia. kr., sum er umleið 12.500 kr. fyri meturin av vegakervi, íroknað tunlar og brýr. Landsvegakervið er umleið 480 kilometrar langt.

Talan er sostatt um stór virðir, ið samfelagið hevur fíggað, og sum tað hevur stóran týdning at halda og at fyrbyggja, at hesi virðir forfarast. Verður einki gjørt, má roknast við stórum endurlögum at endurreisa landsvegakervið.

Samlaða eftirsleipið (ella minkaði vegakapitalurinn) á landsvegum, tunlum og brúm er umleið 380 mió. kr., ið svarar til umleið 800 kr. fyri hvønn metur av vegi.

Frá 2008 til 2011 eru játtaðar 27,6 mió. kr. til innheiting av eftirsleipi, íroknað 14 mió. kr. til umvæling av brúnni um Streymin. Á kortinum á mynd 1.6. sæst yvirlit yvir tey bygningsverk, sum eru umvæld. Hetta svarar til 57,5 kr. meturin.

Til samanberingar hevur danski staturin játtað 1,9 mia. kr. til at innheinta eftirsleipið, sum vega-

kervið har hevur í tíðarskeiðnum 2010-2013. Hetta svarar til 500 kr. fyri hvønn metur av statsvegi.





1.1. Vetrarrakstur

Útreiðslurnar til vetrarrakstur sveiggja nógv eftir vedri og vindi, men tær liggja vanliga á 8-10 mió. kr. árliga. Seinnu árinu eru gjörðar rationaliseringar, serliga viðvíkjandi ferðslufráboðanum, sum nú verða gjörðar

sjálvvirkandi frá veðurstöðum, meðan tær fyrr komu frá fólki í vetrarhaldinum, ið fóru út at kanna veðurlíkkindini. Hetta hevur spart umleið 2,0 mió. kr. árliga. Seinastu vetrarnar er lakasalt nýtt á útvaldum teinum, ið

kann spara upp til 80 prosent av saltnýtsluni. Samlaða sparingin er í stóran mun farin til príshækkingar á eitt nú salti og brennievni.

Vetur	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12
Tíðarskeið	18/10-15/5	29/9-15/4	3/10-31/3	22/9-12/5	18/10-29/3	7/10-18/5
Dagar	210	200	180	225	163	224
Hálkudagar	93	111	99	141	104	101
Útreiðslur(í 1.000 kr.)	9.144	9.840	7.789	10.591	8.350	8.079

MYND 1.1: YVIRLIT YVIR SEINASTU 6 VETRARNAR

Við verandi støði á vetrarhaldinum, sæst á framman fyri standandi talvu, at útreiðslurnar sveiggja nógv, úr 7,8 mió. til 10,6 mió. árliga. Hetta ger tað sera trupult at leggja fígjarætlan og gongur út yvir vanliga haldið.

Fyri at halda støðið verður skotið upp, at loyvt verður at hava eitt yvirtrekk upp á 2,0 mió. árliga, og játtanin til haldið verður 9,0 mió. árliga. Hetta skal tó prístalsviðgerast.

Royndirnar vísa, at júst hesin posturin sveiggjar upp í 20%, og kundi tað tí verið hóskandi, at

ein tilík meirnýtsla verður góð-tikin.

Sambært fyriliggjandi ætlan er málið, at høvuðsvegirnir skula vera koyrandi eftir alt samdøgrið, og vegir við minni ferðslu opnir allar dagar frá kl. 06-23.

Tankar hava verið frammi um at seta bann móti at skøða við píkadekkkum. Hetta fer at seta enn størri krøv til hálkufyribygging á øllum vegum.

Mælt verður frá at seta fullkom-ið bann móti píkum, tí hesi í ein

ávísan mun slípa av íslagið og harvið gera líkindini hjá teimum ið brúka vetrardekk, betri. Mælt verður til heldur at arbeiða fram ímóti at seta nýtsluna niður úr 40% til 20%, ið norskar kanningar siga er tað optimala.

	Miðalkostnaður	Loyvd meirnýtsla
Verandi støði	9,0 mió. kr.	2,0 mió. kr.
Fyriliggjandi ætlan	20,0 mió. kr.	4,0 mió. kr.
Banna píkadekkkum	50,0 mió. kr.	10,0 mió. kr.

MYND 1.2: FÍGGJARLIGAR AVLEIÐINGAR AV BROYTING Í TÆNASTUSTØÐINUM Í VETRARHALDINUM



1.2. Rakstur av tunlum

Útreiðslur eru til reingerð, vegmáling, viðlíkahald og streymlutir. Hesar útreiðslur svara til umleið 125 kr. meturin. Til dæmis

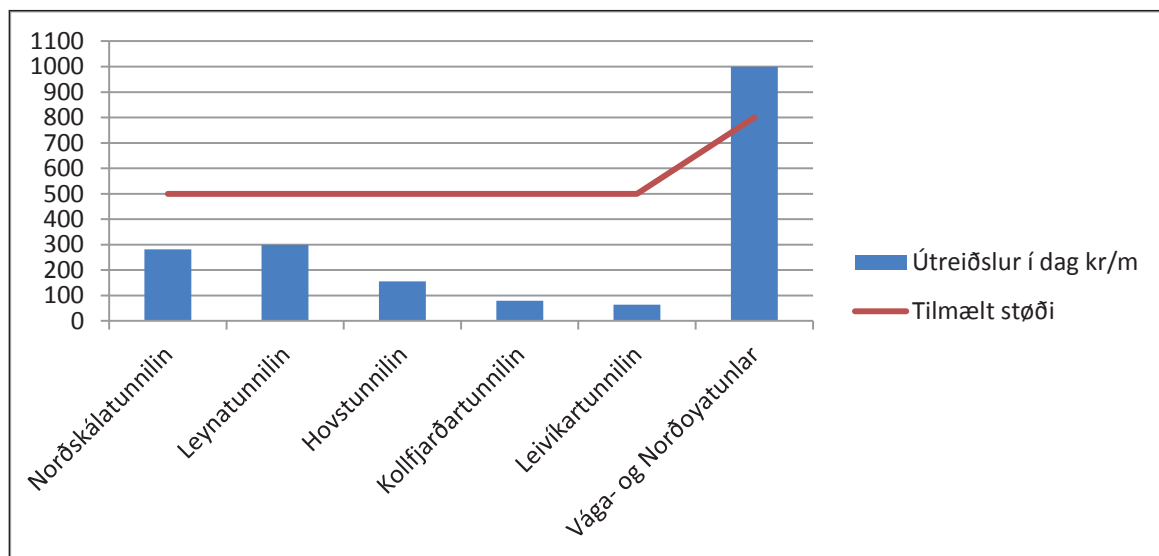
vóru útreiðslurnar í 2011 til Norðskálatunnilin 710.000 kr., ið svara til umleið 280 kr. meturin. Samlaði figgjarkarmurin at

reka og viðlíkahalda landsins tunlar er í dag árliga 2,3 mió. kr.

Tunnill	Longd	Rakstur- og viðlíkahald 2011	Harav streymur 2011	Útreiðslur kr./m
Norðskála	2.520	710.000	440.000	282
Leyna	760	227.000	101.000	299
Hovs	2.435	380.000	230.000	156
Kollfjarðar	2.816	224.000	124.000	80
Leirvíkar*)	2.238	144.000	70.000	64
Gásadals*)	1.445	30.000	30.000	21
Norður um Fjall	3.800	155.000	0	41
Tröllanes*)	2.248	15.000	10.000	7

*) Tað eru gjord stórri arbeiði í sambandi við innheiting av eftirsleipi, sum ikki eru tald við her.

MYND 1.3: KOSTNAÐUR AV RAKSTI OG VIÐLÍKAHALDI AV TUNLUM 2011



MYND 1.4: KOSTNAÐUR AV RAKSTI OG VIÐLÍKAHALDI AV TUNLUM SAMANBORIÐ VIÐ TILMÆLDA KOSTNAÐIN FYRI VANLIGAR TUNLAR OG UNDIRSJÓVARTUNLAR



Leggjast kann afturat, at í 2011 vórðu sett í verk víðfevnandi spartiltøk, har ljósstyrkin varð minkað í mun til vanligar normar. Mett verður, at um normurin skal haldast í teimum tunlum, ið eru dagfórir, fer streymnýtslan at verða tvífaldað. Hetta merkir, at miðalútreiðslan fyri meturin økist til 400 kr. í Hovs- og Norðskálatunlinum og 350 kr. í Leynatunlinum, har tað eru sokallaði LED-ljós (spariljós/diodur).

Bara til ljós í sambandi við dagføring av verandi tunlum (Kollfjarðar- og Leirvíkar-) má roknast við øktum rakstrarútreiðslum á 300 kr./m, ella fyri teir báðar tunlarnar 1,25 mió.

kr. um árið. Tá eru hækkandi streymprísir ikki íroknaðir.

Til sambanberingar verða nýttar umleið 1.000 kr. meturin til beinleiðis rakstur og viðlíkahald í teimum báðum undirsjóvartunlunum. Um umsitingarútreiðslurnar verða íroknaðar, eru tað árliga nýttar 17 mio. kr. fyri teir tveir tunlarnar ella umleið 1.500 kr. meturin. Tá eru avskrivningar og avdráttir ikki íroknað.

Royndir í Noreg vísa, at kostnaðurin av at reka og viðlíkahalda áhaldandi vaksa, so hvørt krøvinu til trygd og útbúnað vaksa. Har verður tí nú arbeitt við kostnaði á slakar 500 kr. meturin árliga, uttan enduriløgur fyri

tunlar við somu ferðslumongd sum okkara.

Okkara mál er at nýta í miðal 400 kr. meturin árliga, ella í alt 12 mió. kr. árliga at røkja teir 30 km av tunlum, vit hava. Í komandi 12 ára skeiði er ætlanin, at teir báðir undirsjóvartunlarnir falla aftur til landið. Neyðugt er tá, at rakstrarjáttanin fylgir við, umframt neyðug játtan til enduriløgur.





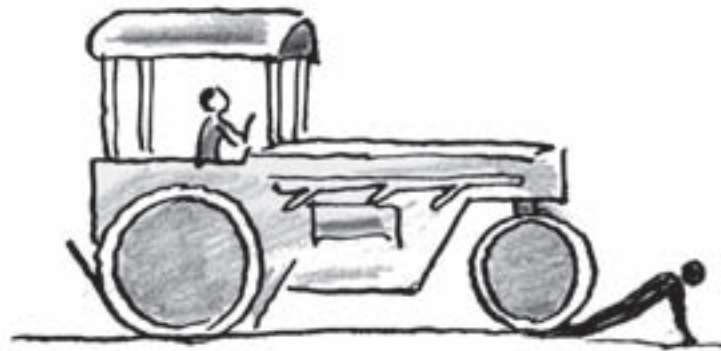
1.3. Eftirsleip

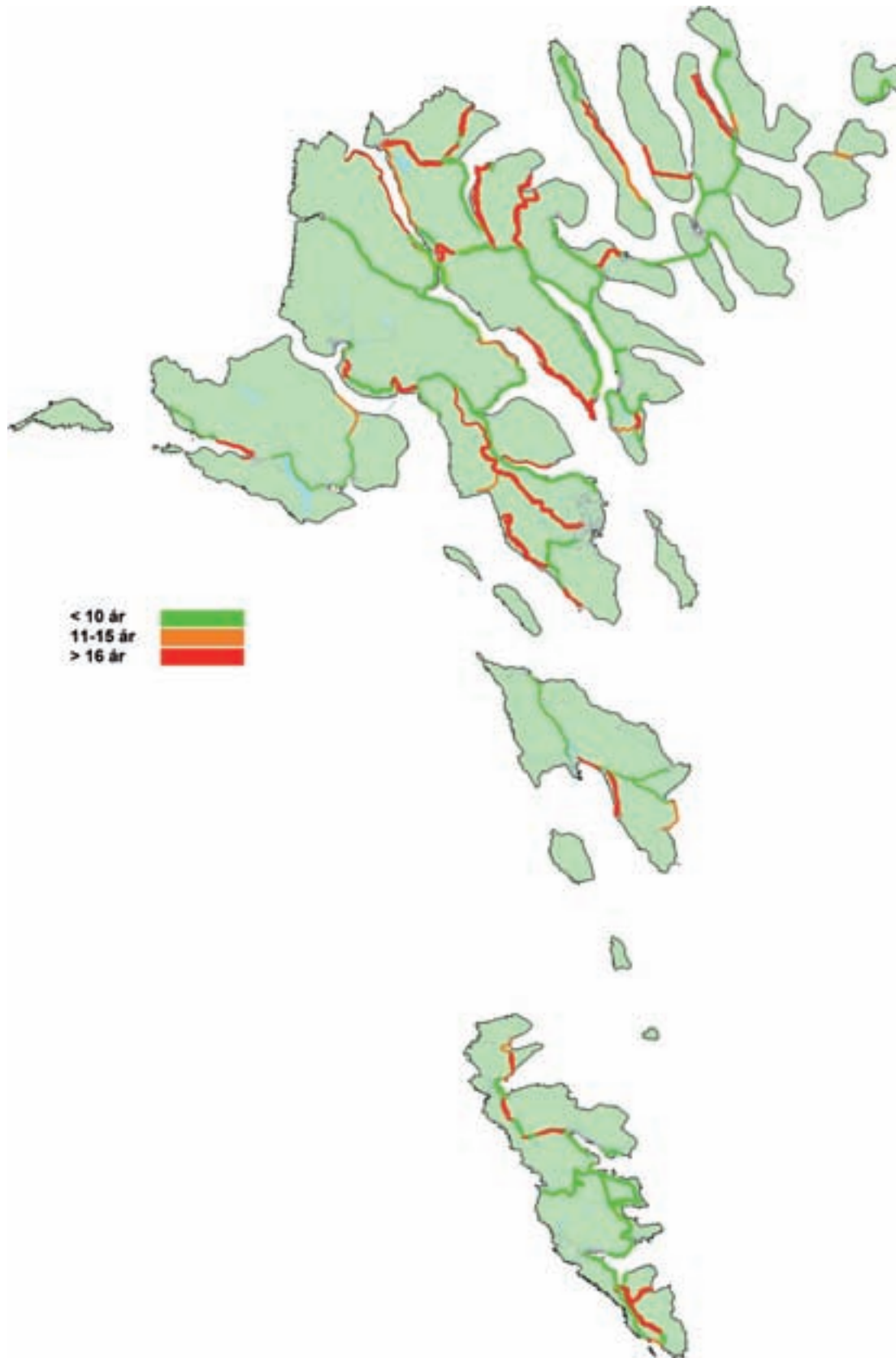
Asfalt

Umleið ein fimtipartur av landsvegnum – t.e. umleið 100 km – hevur bráðfengis tørv á nýggjum slitlagi. Livitíðin á asfalti er vanligi umleið 20 ár. Fyri vegirnar við mest ferðslu er livitíðin 10-15 ár. Tað merkir, at tørvurin á asfaltering er 25 km um árið. Seinastu árinu eru umleið 10 kilometrar av landsvegi asfalteraðir

árliga. Tað merkir, at eftirsleipið økist ár um ár. At asfaltera ein kilometur av tvíbreytaðum vegi kostar umleið 1,0 mió. kr.; ella 1.000 kr. meturin. Samlaða eftirsleipið er sostatt 100 mió. kr. Um eftirsleipið ikki skal økjast enn meira komandi árinu, má játtanin til asfaltering hækka minst úr 10 upp í 25 mió. kr. Harafturat

skal ein árlig eykjáttan á minst 10 mió. kr. setast av komandi árinu, so til ber at heinta nakað av eftirsleipinum innaftur.





MYND 1.5: ALDUR Á ASFALTINUM 2011



Vegaumhvörvið

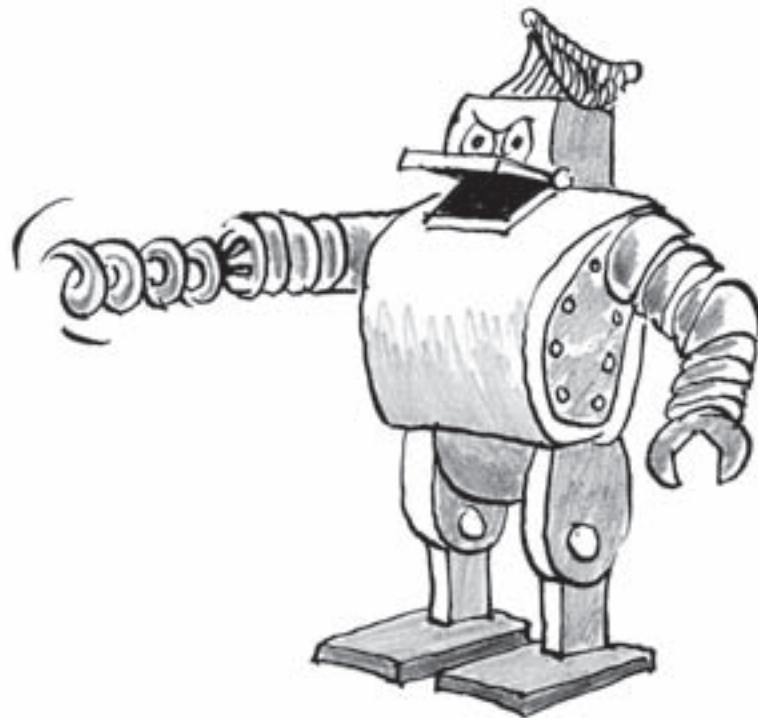
Mett verður, at eftirsleiðið á vegaumhvörvinum, sum eitt nú til skráar, veitir, burturveitingar og fjallatryggingar, er umleið 100 mió. kr. Lutfalsliga nýta grannalondini munandi størri upphæddir til at minka um eftirsleiðið á vegaumhvörvinum.

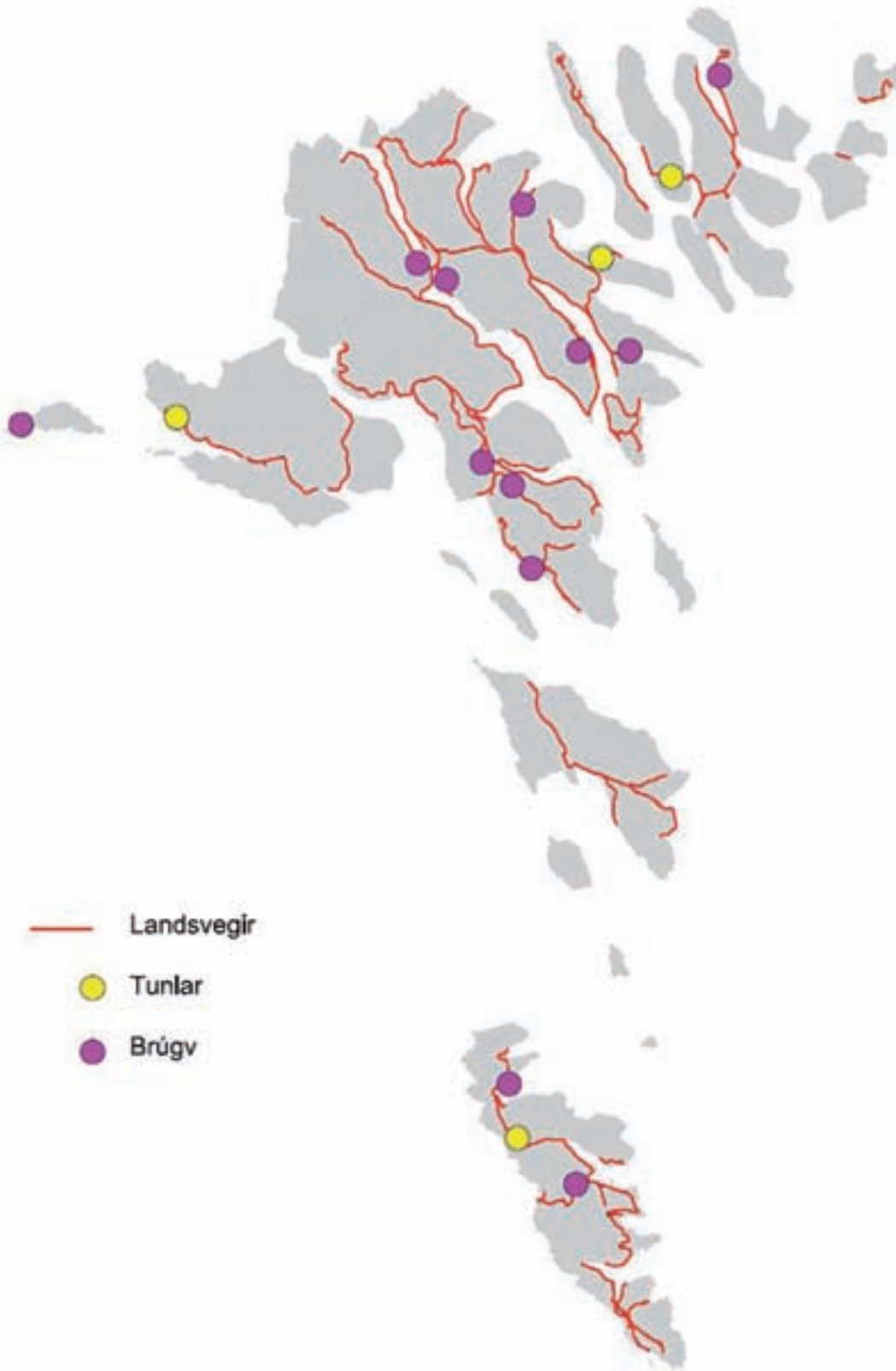
Brúgvar og tunlar

Í 2007 og 2008 varð gjørd ein støðumeting av tunlum og brúm. Tunlarnir eru 18 í tali, harav tveir undirsjóvartunlar, sum verða ríknir av tunnilsfeløgnum, meðan Landsverk umsitur hinar 16 tunlarnar. Somuleiðis eru umleið 320 brýr við eini longd úr 1,2 metrum til 220 metrar. Eftirsleiðið av brúm er

mett til 40 mió. kr., og hetta átti at verið innheintað innan fimm ár. Bráðfengis eftirsleiðið á tunlum liggur umleið 25 mió. kr., sum innan 10 ár veksur við umleið 65 mió. kr. Eftir 10 ár fer fallið at vaksa 63 mió. kr. afturat. Viðmerkjast skal, at í hesi meting eru tunlarnir í Kalsoynni ikki íroknaðir, tí teir ongantið

eru gjørdir lidnir. Íløgan, sum eigur at verða gjørd her, liggur á umleið 20 mió. kr. Dagføring av oman fyri nevndu tunlum er ikki íroknað, t.e ljós og trygdarútbúnaður, men fevnir bert um fjallatrygging og vatn- og frosttrygging.





MYND 1.6: KORT YVIR UMVÆLINGARVERKÆTLANIR 2008-2011



1.4. Stöðumetingar

Tyrlupallar

Til raksturinn av tyrlupallunum í 2012 eru játtaðar 730.000 kr. á fíggjarlógini. Harumframt hava pallarnir inntøkur á umleið 500.000 kr. árliga. Til forsvarligan rakstur av tyrlupallunum resta umleið 400.000 kr. í. Í hesum liggur fyri ein stóran part vaktarskipanin til tyrlupassarar, sum má dagførast, umframt øktan rakstur og manglandi viðlíkahald.

Løftferðslumyndugleikarnir hava javnt og samt hert reglurnar fyri tyrlupallar tey seinastu árin, og hetta er við til at leggja trýst á raksturinn av pallunum, eins og tann tepra játtanin ger, at Landsverk stöðugt hevur verið afturútt við at fremja kravdar broytingar á pallunum. Eitt nú mugu tyrlupallarnir á Boðanesi og í Froðba víðkast, tangastøðirnar í Froðba og í Klaksvík dagførast, og raksturinn leggjast um sambært nýggjum krøvum frá løftferðslumyndugleikunum.

Serstakar jattanir eru neyðugar til tyrlupallarnar í Koltri og Hattarvík, sum enn ikki eru góðkendir av løftferðslumyndugleikunum. Ætlanirnar hjá Landsverki fyri nýgerð fevna m.a. um at gera nýggjan tyrlupall í Koltri, at broyta tyrlupallin í Hattarvík, so hesin kann góðkennast til avmarkaða nýtslu, eins og at útgera tyrlupallin í Dímun, so til ber at lenda har í myrkri. Harafturat verður møguleikin kannaður at gera tangastøð við tyrlupallin á Boðanesi.

Kostnaður og tíðarættan:

Hattarvík 0,3 mió. kr. í 2013, Dímun 0,3 mió. kr. í 2014, Koltur 1,5 mió. kr. í 2015 og tangastøð á Boðanesi 2,0 mió. kr. í 2016.

Havnir og ferjulegur

Raksturinn av havnum og ferjulegum hevur kostað millum 1,8 og 2,6 mió. kr. árliga seinastu fimm árin.

Í 2012 verður gjørd ein stöðumeting fyri havnir og ferjulegur, har mett verður um viðlíkahaldsstøðuna og tørvin á viðlíkahaldi og størri ábótum komandi árin. Ikki fyrr enn stöðumetingin er gjørd, ber til at siga, hvør játtanartørvin verður frameftir.

Landsverk varðar eisini av einstökum havnarløgum hjá landinum, sum ikki longur eru í brúki. Tað er havnin við Oyrargjógv og ferjulegurnar í Leirvík og Vestmanna. Ríggað verður av á hesum stöðum, og í tann mun, at anleggini kunnu brúkast av avvarðandi kommunu, verða tey ætlandi avhendað.

Játtanin til rakstur av havnum røkkur í dag so dánt til vanligu haldið, men ikki størri viðlíkahaldsuppgávur, og tað eru viðurskipti, sum gera, at støðan ikki er haldgóð. Partar av anleggnum, t.d. á ferjulegunum, eru gomul, og tørvin á endurnýgging av útgerð merkist av álvara. Arbeidsorkan til fyrising av havnaøkinum er minkað, sum

árin eru liðin, so eisini her er ein fløskuhálsur.

Avleiðingin av, at t.d. ein ferjulegu av einhvørjari orsök gerst óvirkin, kann steðga bíla-ferðsluni í fleiri tímar, dagar ella í ringasta føri vikur. Tað er tí umráðandi, at møguleikar eru fyri at halda eitt høgt viðlíkahaldsstøði.

Mett verður, at við eini eykajáttan á 1,0 mió. kr. ber til at styrkja fyrisingina av havnaøkinum og 5,0 mió. kr. um árið at byrja eina neyðuga endurnýgging ella høvudsamvæling av ymiskum anleggum. Eitt nú hydraulikkanleggum á ferjulegunum, sum eru upp í 40 ára gomul. Henda metingin av játtanartørvinum er sera varislig og stöðumeting av havnum, sum verður gjørd, kann vísa, at játtanartørvin til vanlig hald er størri.

Krambatangi

Stöðumeting av havnini á Krambatanga vísir, at neyðugt er at gera útbyggingar og umvælingar beinanvegin. Hesar eru tó so kostnaðarmiklar, at neyðugt er við serstakari játtan til tær.

Talan er í høvudsheitunum um:

- Uppseting av anodum á spunsveggir, sum terast skjótari, enn væntað (2 mió. kr.)
- Botntrygging og umvæling av skaðum á spunsveggir (3,1 mió. kr.). Talan er um skaðar á havnina, sum kunnu breiða seg álvarsliga, um teir ikki verða umvældir.



- Leinging av atløgusíðuni á þirinum við 40 metrum, og útskipting av fendarum (6,5 mió. kr.). Ódnarveður veturinn 2011-12 vísu, at stöðan hjá Smyrli er

sera hættislig, tá hann liggur á Krambatanga í tílkum veðri.

Kostnaður íalt:
umleið 13,0 mió. kr.

Tíðarættlan: 2013-14





1.5. Samanumtikið

	Játtan 2012	Uppskot til játtan	Eftirsleip	Viðmerkingar
Vetrarhald	8,7	20		4,0 mió. kr. eiga at vera til at taka umframt
Tunlar	2,3	12	180	Samlað tal um einki verður játtað til at innheinta verandi eftirsleip
Brúgvar og vegir	15,7	39	100	
Asfaltering	9,1	25	100	
Tyrlupallar	0,73	1,13		Neyðugt er við nýlögum
Havnir	5,7	10		Eftirsleipið verður uppgjört í 2012
Íalt	42,23	107,13	380	

MYND 1.7:
VERANDI OG TILMÆLD JÁTTAN TIL RAKSTUR, HALD OG INNHEINTING AV FORFALLI Á INFRAKERVINUM

Samanumtikið ber til at siga, trygd og høgleika. Hetta kemur veksur enn meir, men hinvegin at stöðan á vegakervinum hjá sum frálíður at ganga út yvir tey minkar og við tíðini verður inn- landinum versnar fyrri hvørt ferðandi. Tí er neyðugt at økja heintað. ár við atlíti at framkomuleika, játtanina, so eftirsleipið ikki



Kap 2: Betri framkomuleiki og trygd

Her verða hövudsvegakervið og trygdartiltök á vegakervinum viðgjörd. Betri framkomuleiki er

eisini lýstur í kap. 3 um felagsferðslu, kap. 4 um eitt álitandi infrakervi, og kap. 6 um nýlög-

ur. Trygd er eisini lýst í kap. 4 um tilbúgvng.

2.1. Tryggari og skjótari hövudsvegakervi

Endamálið við hövudsvegakervinum er at knýta ymisku økini í landinum saman við einum tryggum og skjótum vegasambandi. Úr øllum býum/bygdum í landinum skal í mesta lagi vera 15 minuttir til hövudsvegakervið.

Hövudsvegirnir skulu so vítt møguligt vera opnir alt samdøgrið gerandisdagar, alt árið, og teir skulu vera væl røktir og ríknir á nøktandi hátt. Eisini skulu hesir vegir vera samanbundnir, helst fara uttanum bygt øki, hava fáar forðingar og íbindingar, nøktandi afturumleggingarmøguleikar og liggja í láglendi við so fáum brekkum sum gjørligt.

Hövudsvegirnir skulu vera ferðslutryggjadir soleiðis, at teir skulu vera stikaðir av fyri kúratúr, vegamótini skulu tryggjast við eitt nú ljósi, og økini fram við veginum skulu vera tryggjast.

Krøvini til tryggar og góðar vegir herðast støðugt, og dentur má leggjast á, at hövudsvegakervið so vítt møguligt altíð lýkur hesi krøv.

Lýsing:

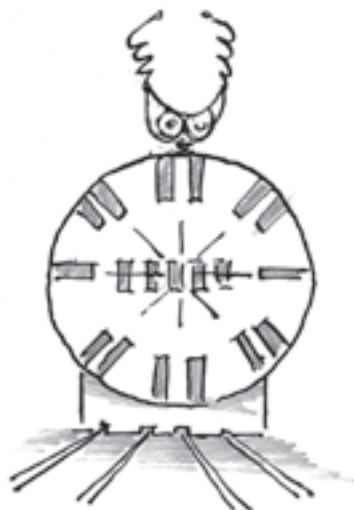
Hövudsvegakervið er einar 130 km til longdar og er víst á kortunum á mynd 2.1.

Skráseting av ferðsluóhappum vísir, at á somu farleið henda fleiri óhapp á vegateinum við

vegamótum enn á vegateinum uttan vegamót. Við hesum í huga og fyri at tryggja best møguligan framkomuleika, skulu síðuvegir umleggjast, so tað eru so fá vegamót á hövudsvegnum sum gjørligt, eins og verandi vegamót skulu tryggjast.

Fyri at minka um vandan fyri óhappum í myrkri skulu á hövudsvegakervinum vera ljós við vegamót. Um tað er stutt ímillum upplýstar vegateinar (minni enn 500 metrar), eigur at verða upplýst á øllum teininum.

Tá ársmiðalferðslan fer upp um 4.000 akfør um dagin, eigur at verða umhugsað at seta upp ljós eftir øllum vegateininum, men





hetta er ekki nakað krav, fyrr enn ársmiðalferðslan fer upp um 8.000. Hetta er alt við stöði í norskum normum, sum vit her hava valt at fylgja.

Rumlifoyrur eru ein munadyggur háttur at minka um frontal óhapp og einaóhapp. Har pláss er fyri tí, eiga tvær foyrur at gerast, so eitt miðoki fæst á umleið 1,0 metur. Rumlifoyrur mugu sjálvandi endurnýggjast so hvørt, vegurin verður asfalt-eraður.

Eingir fastir lutir skulu vera innan fyri trygdargeiran á vegnum, ið er 3-5 metrar frá vegnum á 80 km/t vegi, og trygdarveitir eiga at vera gjørdar fram við vegnum. Tað merkir, at so lítill skaði sum gjørligt skal standast av at koyra í veitina.

Seyður og onnur kúratúr skulu ikki vera á vegnum á høvuðsvegakervinum. Hetta tí, at tað trygt skal bera til at koyra við hámarksferð, um umstøðurnar annars loyva hesum. Sambært uppgerð av skrásettum ferðsluóhappum frá politinum árinum 2004-2008 var seyður orsök til millum 10 og 19% av øllum óhappum á landsvegnum. Árinum 2004-2010 var seyður ikki orsök til ferðsluóhapp, har fólk antin eru deyð ella hava fingið skaða.

Fyri at hava høvuðsvegirnar friar fyri kúratúr, skal hegnast fram við øllum høvuðsvegum, og seyðasmogur og rulluportur eiga at gerast eftir tørvi. Leisturin er, at landið setir hegn upp og endurnýggjar tað eftir tørvi,

umleið 15.-20. hvørt ár. Dagliga haldið av hegninum áliggur ognarum (festara, ognara, bónda osfr.). Umvælingar eftir óhapp, lop og líknandi tekur Landsverk sær av.

Kostnaður:

At gera rumlifoyrur á øllum høvuðsvegakervinum kostar umleið 6,0 mió. kr., meðan árligi raksturur er 0,5 mió. kr. í sambandi við nýasfaltering. Umleið helmingurin av hesum er gjørdur, so eftur eru at gera rumlifoyrur fyri góðar 3,0 mió. kr.

At tryggja vegamótini kostar umleið 50 mió. kr., meðan árligi raksturur liggur um 1,5 mió. kr.

Tørvur á tiltøkum verður mettur, tá ferðslu trygdareftirlit er gjørt. Summi av neyðugu tiltøkunum kunnu lættliga gerast, men veitir og bilverja á neyðugum teinum kunnu gerast kostnaðarmikil og fara lættliga upp um 100 mió. kr. Væntandi stendst ikki stórvegis eyka raksturur av hesum.

At gera stik, seyðasmogur og rulluportur fyri alt høvuðsvegakervið kostar umleið 55 mió. kr., og árligi raksturur er umleið 2,5 mió. kr.

Samlaður kostnaður fyri høvuðsvegakervið: 208 mió. kr. við einum árligum rakstri á umleið 5,0 mió. kr.

Mælt verður til at játta 20 mió. kr. árliga yvir 11 ár við samsvarendi øking av játtan til raksturur so hvørt. Eitt lutfalsliga langt áramál er valt við tí í huga,

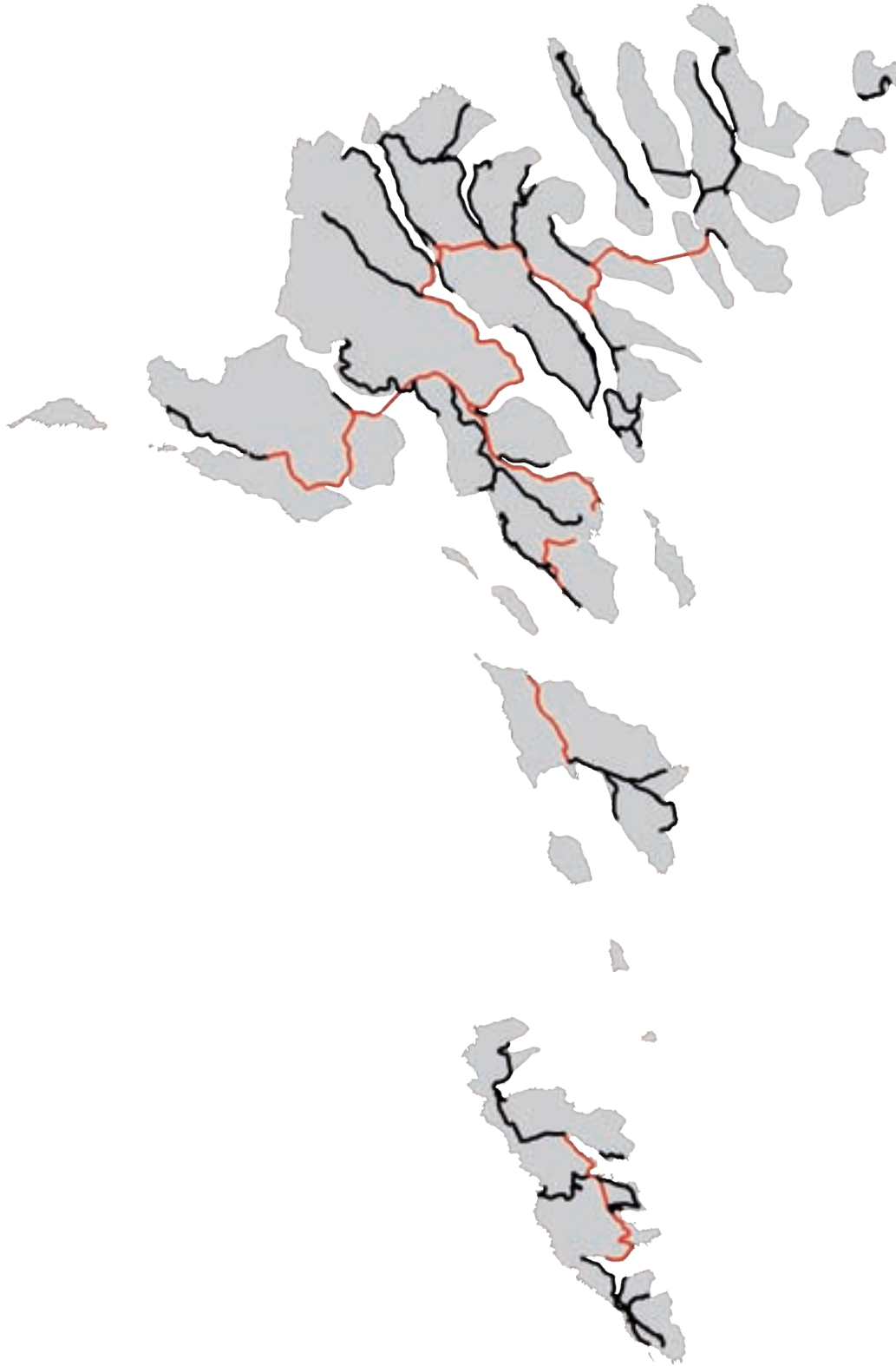
at vegarbeiðir á høvuðsvegakervinum ávirka ferðsluna rættliga nógv.

Hóskandi yvirhálingarmøguleikar skulu vera á øllum landsvegnum. Serliga á høvuðsvegnum er neyðugt at raðfesta góðar yvirhálingarmøguleikar fyri at tryggja framkomuleikan.

Í brekkum og á vegateinum við nógvvari ferðslu eiga móguleikar at verða gjørdir, soleiðis at seint koyrandi akfør og tung ferðsla ikki eru ein forðing. Móguleikar skulu gerast, so trygt ber til at koyra framvið seintkoyrandi akførum. Hetta kann gerast við ymiskum átøkum, eitt nú við krúpbreytum ella við at gera strekki við tveimum farbreutum (2+1 vegir). Flestu av hesum átøkum eru partur av verkætlanum, ið eru lýstar í hesi ætlan.

Dagføring av tunlum á høvuðsvegakervinum er viðgjørt fyri seg undir dagføring av tunlum og er lýst á øðrum stað í hesi ætlan.

Tíðarætlan: 2013-2019



MYND 2.1: REYÐA LINJAN ER VERANDI HÖVUÐSVEGAKERVI. SVARTA LINJAN ER LANDSVEGUR ANNARS



2.2. Ferðslutrygdartiltök

Aðalmálið við öllum ferðslu-trygðarbeiði er null-hugsjónin, ið merkir, at eingin skal doyggja ella fáa álvarsligt mein í ferðsluni.

Endamálið við ferðslutrygdartiltökunum er at betra ferðslutrygdina á verandi vegakervi. Talan er oftani um tiltøk, ið eru neyðug, tí ferðslan er økt ella broytt, síðani ein vegur ella tunnel varð gjørdur. Ella har nýggj vitan hevur gjørt tað neyðugt at broyta verandi veg, tí hann ikki lýkur trygdarkrovini í dag.

Játtanin til ferðslutrygdartiltøk hevur seinastu árinu ligið frá umleið 2,0 til 7,5 mió. kr. árliga. Ferðslutrygdartiltøkini verða raðfest soleiðis, at mest møguleg trygd fæst fyri játtanina. Tað merkir, at tiltøk verða sett í verk, har tú fyriryrgir flest ferðsluóhappum.

Nógv trygdartiltøk eru gjørd seinastu árinu, men nógv er eftir at gera, og fyri at fáa tryggja verandi vegakervi, so skjótt sum til ber, verður mælt til, at minst 10 mió. kr. verða játtaðar árliga til ferðslutrygdartiltøk.

Skrásetingar og ferðslutrygdareftirlit

Arbeitt verður støðugt 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. Hinvegin vísa kanningar eisini, at vegurin sjálvur og kringumstøðurnar eru beinleiðis orsök til 6% av öllum ferðsluóhappum og saman við menniskjansligum mistøkum óbeinleiðis orsök til 19%. 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 fyrigevandi. 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 gjøgnumgingnir við einum ferðslutrygdareftirliti fyri at vísa á tiltøk, ið kunnu betra trygdina og fyriryrgja óhappum.

Sum dømi um ferðslutrygdartiltøk kunnu nevast: Tryggjan av vegamótum, rumlifoyrur, ljós, trygðarútbúnaður í tunlum, trygging av síðuøkjum, uppseting av bilverju, breiðking av vegi og víkipláss.

Kunningaráttøk um ferðslu-trygd, sum hava við vegin at gera, kunna gerast sum ferðslu-trygðaráttøk.

Ferðslutrygðarætlanir saman við kommunum

Landsverk hevur saman við

Vága kommunu og Politinum gjørt eina ferðslutrygðarætlan fyri vegateinin gjøgnum Sandavág og Miðvág. Teinurin er lutvís landsvegur og kommunalur vegur við landsferðslu. Somuleiðis er ferðslutrygðarætlan gjørd saman við Runavíkar kommunu fyri teinin Undir Gøtueiði-Runavík.

Endamálið við at gera ferðslu-trygðarætlanir saman við øðrum er, at báðir partar partar samstarva um, hvat skal gerast á vegteininum, so hædd verður tikin fyri bæði gjøgnumkoyrandi og lokalari ferðslu.

Sum meginregla bera partarnir kostnaðin av tiltøkum á sínum øki, og farið verður fram, so 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 ferðslutellingum, ferðmátungum, óhappsskrásetinginum vera gjørd uppskot um ferðslutrygdartiltøk, ið kunnu betra um ferðslutrygdina. Hvørt einstakt ferðslutrygðaráttøk 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 livitíð, og at verkætlanin annars mennir seg tann vegin, sum lokalsamfelagið ynskir tað. Soleiðis gerast hesi eisini ein partur av tilgongdini.



Tá ítøkiligu tiltøkini skulu fremjast, er tað soleiðis, at Landsverk ger tiltøk á landsvegnum, og kommunan á kommunalimum vegum. Fyrimunurin við at hava eina felags ferðslutrygðarætlan er, at tiltøkini eru samskipað frá byrjan.

**Ferðslutrygðarætlan
fyri Føroyar**

Allir partar, sum varða av ferðslutrygdini í Føroyum, gjørdur í 2007 eina felags ferðslutrygðarætlan. Ætlanin umfatar 35 ítøkilig ferðslutrygðartilmæli, ið øll hava til endamáls at betra ferðslutrygdina.

Ætlanin er, at ferðslutrygðarætlanin áhaldandi skal verða

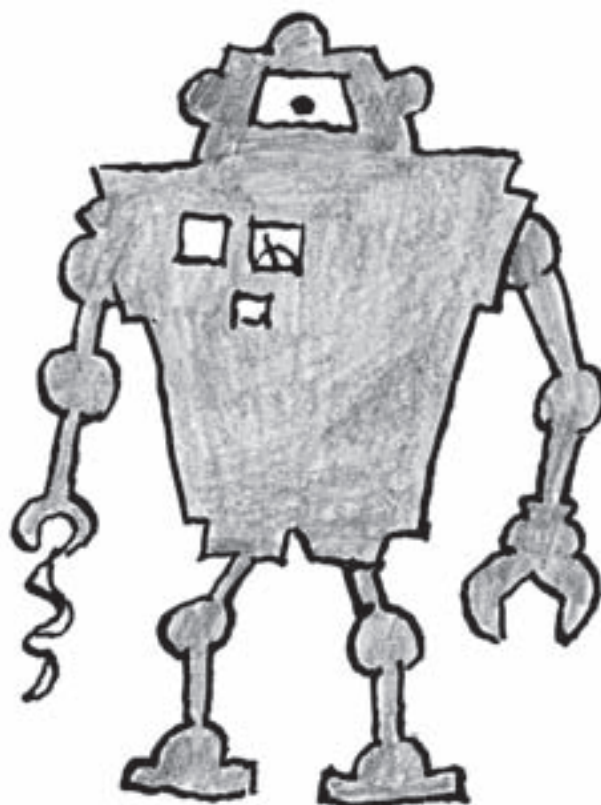
kannað og eftirmett fyri møgulega at seta nýggj mál ella mæla til onnur tiltøk og átøk fyri at koma nærri málinum í nullhugsjónini. Málið er eisini, at ferðslutrygðarætlanin komandi árin verður stavnald hjá bæði landi, kommunum, feløgum, fyrítøkum, einstaklingum og øðrum, sum eru við í arbeiðinum at arbeiða 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 ferðslutrygðareftirlit og kommunalar ferðslutrygðarætlanir

Tilmæli:

Mælt verður til, at í minsta lagi 10 mió kr. verða játtaðar árliga til ferðslutrygðartiltøk. Tiltøkini eru nógv í tali, og kostaðurin av teimum sera ymiskur. Eitt nú kostar ein rundkoyring umleið 5,0 mió. kr., og ein ferðgái umleið 100.000 kr.

Tíðarætlan: 2013+





Kap 3: Betri almenn ferðsla fyri øll

Til tess at almenna ferðslann altíð skal vera eitt gott og væl skipað flutningstilboð hjá øllum, er neyðugt støðugt at planleggja felagsferðsluna og dagføra verandi flutningstól og flutningskervi. Hetta snýr seg bæði um

felagsferðslu á landi, sjógvi og í luftini – innanlands eins væl og uttanlands.

Títtleikin av ferðasambandinum skal vera høgur, og ferðatíðirnar stuttar. Sjó-, land- og loftvegis

flutningskervini eiga at stuðla hvørjum øðrum og eru samskipti. Góðar umstøður eiga at vera at skifta millum farleiðir, t.d. farstøðir.





3.1. Pendlan

Pendlarakanningar, sum fevna um fólk, ið hava longri enn 15 kilometrar millum heimið og arbeiðsplássið, vórðu gjørdar í 2005 og 2010. Kanningarnar fevna ikki um skúlanæmingar. Í 2005 vóru 2.400 fólk, sum í meðal koyrdu 58 kilometrar um dagin til og frá arbeiði. Í 2010 er talið á pendlarum vaksið til 3.000 fólk, sum í meðal koyra 56 km um dagin til arbeiðis og heimaftur.

Pendlarakanningarnar siga einki um, hvussu tey koyrdu til og frá

arbeiði. Eitt nú um tey koyrdu fleiri saman í egnum bil ella við bussi. Seks bussleiðir hava meir enn 100 ferðandi um dagin. Skipast kann fyri felags koyring, t.d. við eini pendlarasiðu á alnótini, so til ber at finna eitt yvirlit yvir tilboð um felags koyring í privatbili.

Tilmæltu loysnirnar eru valdar út frá pendlarakanningini og felagsferðsluni og raðfestar eftir tørvi og kostnaði. Fyrimunir eru av at hava pendlarapláss í sambandi við tænastustøðir, tí

flest allir hentleikar eru á tílíkum støðum.

3.1.1. Pendlarapláss landvegis

Á størru vegmótunum er tørvur á at hava betri hentleikar, tá ferðandi skulu skifta millum bil, buss ella ferju. Hentleikarnir eru til dømis góð parkeringsviðurskipti nærhendis busstøðgiplássi, bíðirúm og møgulig bensinstøð.

Skálafjørður: Saman við Effo í Skálafirði er ætlan gjørd fyri at umskipa alt økið í sambandi við nýggja vegin uttan um bygdina í Skálafirði. Bussarnir koyra inn á økið, og møguleiki verður fyri at seta bilin frá sær. Allir hentleikar eru á Effostøðini. Íløgan er partur av verkætlanini »Vegur um Skálafjørð«.

Kollafjørður: Nógvir bilar steðga við høvuðsvegin við brúnna um Dalánna. Kolla-

fjørður er ein knútur fyri bygda- og bussleiðir. Til tess at fáa mest burturúr er best at hava pendlaraplássið tætt við rundkoyringina inn móti Kollafirði og/ella við Effo-støðina í Kollafirði. Tá er ætlanin at avtaka busstøðgiplássið við Kollafjarðartunnilin. Neyðugt er at kanna nærri, hvussu tørvurin á allari vestur- og norðurgangandi ferðslu kann nøktast frá einum pendlaraplássi.

Norðskála: Góðar umstøður eiga at vera at byggja upp í verandi parkeringskervi og nýta hentleikarnar á økinum. Ætlanin hevur verið at ferðslutryggja vegamótið, men hetta steðgaði upp, tí heimild var ikki at taka íbindingar burtur. Tá arbeiðið verður tikið upp aftur, eiga um-

støðurnar fyri pendlarapláss eystan fyri brúnna um Streymin at verða kannaðar. Sum nú er, sær tað ikki út til at vera plássløtt.

Klaksvík: Pendlaraplássið í Klaksvík burdi ligið tætt við ferjuleguna, har Sam leggur at í dag. Pendlaraplássið hevði ligið væl betri á gamla staðnum, tí har eru góðir parkeringsmøguleikar, ferjusamband, Norðoya Kunningarstova, eins og býráðsskrivstovan liggur tætt við. Hetta má gerast í samráð við kommununa.

Leirvík/Gøta: Busstøðgipláss verða báðumegin rundkoyringina við kirkjuna í Leirvík, og nærmastu hentleikar eru við Effo-støðina, har frástøðan er



MYND 3.1. SKITSA AV PENDLARAPLÁSSI Í SKÁLAFIRÐI

góðar 300 metrar. Nakað av plássi er á staðnum, sum er ætlað til onnur endamál, men bíðað eigur at verða, til tað fer at síggjast, hvussu ferðslan tillagar seg. Pendlaraplássið fær eisini verið á Kráartanga. Í Gøtudali kundi pendlarapláss verið við gamla økið hjá Aluplast í Nordagøtu við hentleikum frá Magn, ið liggur beint við síðuna av. Vegamótið inn á Magn má tryggjast.

Sandavágur: Grótbrotið kann móguliga brúkast, um kommunan ikki hevur aðrar ætlanir við tí. Ongir hentleikar koma at verða á økinum. Ein annar móguleiki er á Valloyrum við fótbóltsvøllin.

Leynar: Ikki serliga neyðugt, um tað verður gjørt eitt pendlarapláss við Effo-støðina í Kollfjarðardali. Tó er tað soleiðis, at tað oftani verður parkerað við tunnilmunnan á Vágatunlinum, og tí kundi eitt pendlarapláss í Leynum bøtt um hetta. Somuleiðis vildi hetta hjálpt um trupulleikan við nógvari parkering í bygdini góðveðursdag- ar. Alment toilet er góðar 500 metrar frá vegamótinum inn til Leynar, men annars verða ongir hentleikar har.

Sandavágur: Grótbrotið kann móguliga brúkast, um kommunan ikki hevur aðrar ætlanir við tí. Ongir hentleikar koma at verða á økinum. Ein

annar móguleiki er á Valloyrum við fótbóltsvøllin.

Leynar: Ikki serliga neyðugt, um tað verður gjørt eitt pendlarapláss við Effo-støðina í Kollfjarðardali. Tó er tað soleiðis, at tað oftani verður parkerað við tunnilmunnan á Vágatunlinum, og tí kundi eitt pendlarapláss í Leynum bøtt um hetta. Somuleiðis vildi hetta hjálpt um trupulleikan við nógvari parkering í bygdini góðveðursdag- ar. Alment toilet er góðar 500 metrar frá vegamótinum inn til Leynar, men annars verða ongir hentleikar har.



3.1.2 Pendlarapláss til sjóvegis ferðandi

Suðuroy- Tórshavn:

Umstøðurnar á báðum støðum eru góðar. Tó er ikki møguleiki fyri langtíðarparkering í Tórshavn. Møguliga eigur tað at vera gjørligt at keypa seg til hetta hjá hvørjum einstøkum bilførara.

Sandoy/Hestur–Gamlarætt:

Nógv pláss eru til bilar á øllum støðum, men parkeringin kann skipast betri. Bíðirúm og vesi eru á Gomlurætt.

Nólsoy–Tórshavn:

Ein bági hjá ferðafólkunum er ov long frástøða av farstøðini í Havn til ferjuna. Úti í Nólsoy er skýli til tey ferðandi. Farstøð í Havn. Bíðirúm í Nólsoy. Eingin langtíðarparkering er í Tórshavn.

Skúvoy–Sandur:

Ongir hentleikar og óskipaði parkeringsviðurskifti.

Mykines–Sørvágur:

Ongir hentleikar.

Kalloy–Klaksvík:

Ongir hentleikar.

Svínoy/

Fugloy–Hvannasund:

Óhóskandi.

Kostnaður:

Pendlaraplássini við havnaløg til sjóferðslu kosta umleið 0,5 mió. kr., og mælt verður til at gera 1-2 um árið. Í langtíðarløguætlaninini liggur hetta undir »Havnir« og »Smáábøtur«.

Pendlaraplássini til ferðslu á landi kosta 3-5 mió. kr. fyri hvørt, sum er upp til 35 mió. kr. íalt. Mælt verður til at gera eitt pláss um árið.



3.2 Almenn ferðsla á landi

Almenna ferðslan á landi og sjógvi skal vera eitt gott og væl skipað flutningstilboð hjá öllum; óansæð aldur og færleika. Almenna ferðslan og ferðslumiðstöðir eru innrættað til öll. Títtleikin av ferðasambandinum er høgur, og ferðatíðirnar stuttar, eins og tíðarhóskandi og smidligir móguleikar skulu vera at ferðast millum heimstað, arbeiðspláss og útbúgvingarstovnar. Ferðsluvegamót verða skipaði

soleiðis, at trygt ber til at seta bilin ella súkkluna, áðrenn farið verður víðari í bussi, ferju ella bili saman við øðrum. Almenna ferðslan skal vera eitt hóskandi tilboð til teirra, sum ferðast ímillum. T.d. við snarbussum og ferjum, har móguleiki er fyri at arbeiða á ferðini.

Møguligt er at stuðla undir felagsferðslu fyri at minka um koyring við privatbili, eitt nú

kann tað gerast ókeypis hjá ferðafólki at nýta bussar og ferjur. Avmarkaðar inntøkur eru av ferðaseðlunum í mun til samlaða kostnaðin av hesi tænastru.

3.2.1 Bygdaleiðir

Samlaða inntøkan á Bygdaleiðum (BL) er umleið 17 mió. kr. um árið. Samlaða inntøkan fyri ferðandi uttan bil á Oyggjaleiðum (OYL) er umleið 10 mió. kr. um árið. Sostatt er inntøkan á BL og OYL fyri ferðandi uttan bil tilsamans umleið 27 mió. kr. um árið. Umframt vanligu kontanta sølu hevur SL avtalu við Studna, ÍSF og kommunur um

flutning av ferðandi. Hesar avtalur hava eitt áljóðandi virði á umleið 7 mió. kr. Henda upphædd er íroknað samlaðu inntøkuna á 27 mió. kr. SL metir annars, at príselasticiteturin er lágur á OYL og lutfalsliga høgur á BL. Ókeypissigling hevði uttan iva økt um ferðafólkatalið. BL hevur ríkiligt av tøkum kapasiteti, so nógv privat ferð-

andi kundu verið flutt yvir í BL. Hetta merkir, at um tað skal gerast ókeypis at ferðast við Bygda- og Oyggjaleiðum, fer hetta at kosta væl oman fyri 27 mió. kr. Bæði tí roknað má við fleiri ferðandi, samstundis sum færri fara at hava bilin við Oyggjaleiðum.

3.2.2 Busspláss

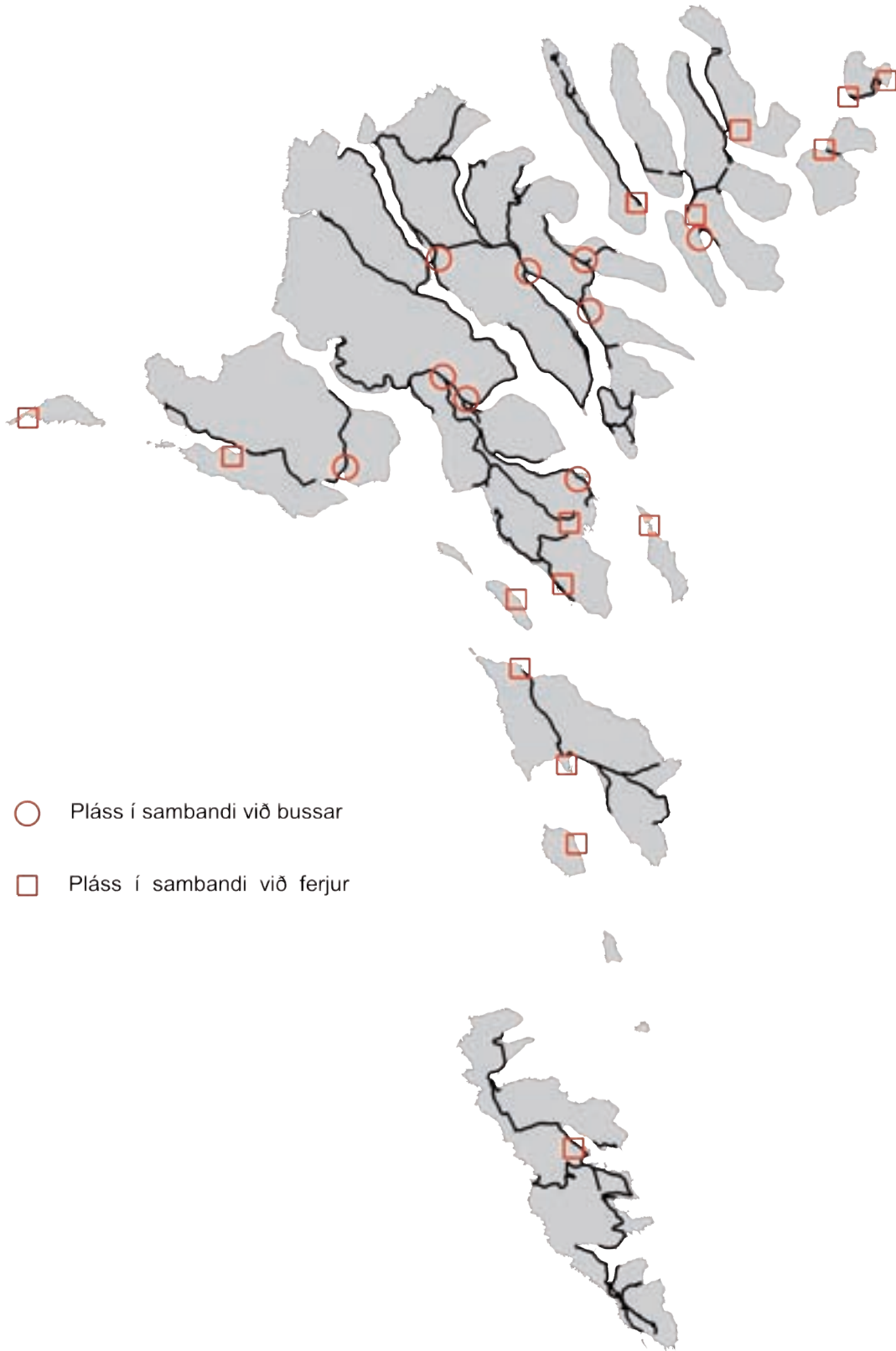
Tá talan er um landsvegir, er tað Landsverk, ið ger og rekur busssteðgiplássini, sum Strandferðslan nýtir. Sum heild eru umstøðurnar við busssteðgiplássini ikki nøktandi, og tí eigur at

verða farið at betra um hesi.

Dagføring av verandi plássum, har tað er neyðugt, kostar millum 100.000 og 300.000 kr. Nýggj pláss kosta millum

400.000 og 600.000 kr. Verða 500.000 kr. brúktar hvørt ár, kann høvuðsvegakervið verða nøktandi um 7-10 ár.

Tíðarættan: 2012-2022.



- Pláss í sambandi við bussar
- Pláss í sambandi við ferjur

MYND 3.2.
PENDLARAPLÁSS OG PLÁSS, HAR SKIFT VERÐUR MILLUM FLUTNINGSFØR



3.3 Almenn ferðsla á sjógvi

Fyri at gera sjóvegis ferðing hjá ferðafólki við bili lættari og betra tænastráta eigur ein pláss-bíleggingarskipan til bilar at vera við ferjunum. Fyri at tryggja at

skipanin virkar eftir ætlan, kann eitt nú bíleggingargjald rindast fyri at kunna bíleggja pláss, og ein má mæta á ferjuleguni til dæmis 15 minuttir innan fráferð

fyri ikki at missa bíleggingina. Í meldurtíðuni eiga stórir trailerar o.l. bert at sleppa við ferjuni, um pláss eisini er fyri øllum persónbilunum.



3.3.1 Skip/ferjur

Ferjurnar eiga at verða dagfóðrar, m.a. við atlitum at hentleikum til ferðafólk og flutningsorku. Í øðrum lagi eiga ferjurnar at verða skiftar út í raðfestari raðfylgju, eins og bíðirúmini gjørd soleiðis, at tørvurin hjá teimum dagligu pendlarunum verður nøktaður. Bæði viðvíkjandi upphaldi og arbeiði á túrinum.

Á 4 av sjóleiðunum hjá SSL er tørvur á, at ferjurnar verða endurnýggjaðar. Hesar eru Skúvoy-, Svínøi/Fugloy-, Kalsoy- og Nólsoyarleiðin, sum allar verða røktar við ferjum, ið hava millum 32- og 40 ár á baki.

Flestu teirra eru ikki bygdar til tær leiðir, tær nú røkja, og eru tí ikki nakrar haldgóðar loysnir. Antin er tænastráta ikki nóg góð, og/ella er raksturin óneyðuga dýrur.

Ein endurnýggjan av hesum ferjum eigur at viðgerast undir einum, so felags standardur kann leggjast í tær við atlitum at væl skipaðum, tryggum og ódýrum rakstri frameftir.

Hesar 4 leiðir kunnu 2 og 2 metast at hava líknandi tørv, og tískil er rætt at hugsa hesar 4 ferjur sum 2 og 2 rættuliga eins:

- Skúvoy og Svínøi/Fugloyarleiðirnar líkjast, hvat fólkatali viðvíkur og hava ikki tørv á vanligum bilflutningi.

- Kalsoy og Nólsoy eru eisini nakað líkar. Nólsoy hevur tó størri tørv á fólkaflytingi enn Kalsoy, sum harafturímóti hevur størri tørv á bilflutningi. Av praktiskum ávum kunnu ferjurnar til hesar leiðirnar tó verða eins ella nærsum eins.

Eftir tørvunum at meta eru sostatt talan um 2 ymisk ferjuløg:

- 2 ferðafólkaferjur, sum kunnu flyta umleið 70 ferðafólk



um summarið og eini 30 um veturin. Hesar skulu eisini kunna flyta eina ávísa mongd av farmi, íroknað eitt akfar.

- Ynski um, at ferjurnar eisini skulu kunna flyta kloak-, rusk- og oljubil kann ikki gangast á mæti, uttan so at ferjurnar gerast ov stórar til hesar farleiðir, ella tað gongur ov nógv út yvir ferðafólkahøggleikan. Onnur loysn má tí finnast hesum viðvíkjandi.

- 2 RoRo-ferjur, sum kunnu flyta umleið 170 ferðafólk um summarið og eini 90 um veturin, umframt einar 10/12 persónbilar ella 2 lastbilar.

Bygging

Treytað av játtan til prosjektering kann ein ella møguliga tvær eins ferjur bjóðast út í ár, og tá er møguleiki at fara undir bygging av fyrstu ferjuna tíðliga í 2013.

Hon kann verða liðug eitt ár seinni, og verður framhaldandi prosjekterað og smíðað, kunnu hinar 3 ferjurnar veitast við hálvtt ára millumbili, soleiðis at seinasta ferjan verður latin SSL seint í 2015.

Prosjektering og bygging kann eisini toyggjast yvir eitt longri tíðarskeið, so eitt ár verður millum veitingarnar heldur enn eitt hálvtt.

Við atliti at standardisering verður tó rátt til, at prosjektering og bygging av hesum 4 ferjum verður samanhangandi, so best møgulig atlit kunnu takast at standardiseringum, skipaðum, tryggum og ódýrum rakstri at

frama.

Á næstu síðu er dømi um tíðarás fyri prosjektering og bygging sett upp. Bæði raðfylgja og longd á tíðaraksu kunnu sjálvandi verða annarleiðis.

Um ferjurnar

Ongi forprosjekt eru gjørd av hesum 4 ferjum, men SSL hevur, við teirra kunnleika og royndum á farleiðunum, ásett:

Skúvoy og Svínøyr/Fugloy leiðirnar

Longd: umleið 20 metrar

Breidd: umleið 7 metrar

Ferðafólk: 70 um summarið og 30 um veturin

Í lastarrúmi skal vera pláss fyri einum miðalstórum tangabili til kloak/burturkast/olju o.a.

Krani skal vera til at lossa farm úr lastarúmi upp á land.

Framdrátturin skal verða 2 motorar við generatori beinleiðis á 2 skrúvum, 2 hjálpimotorar og 1 bóvskrúva.

Ferjan skal vera útgjørd við einum tanga til brenniolju og pumpuútgjerd, so olja til húsarhald o.a. kann pumpast upp á land.

Mettur kostnaður fyri hvørja ferju er umleið 20 mió. kr.

Kalsoy og Nólsoy leiðirnar

Longd: umleið 32 metrar

Breidd: umleið 10 metrar

Ferðafólk:

170 um summarið og 90 um veturin.

Á bildekki skal vera pláss fyri 2 stórum lastbilum/bussum ella í minsta lagi 10-12 persónbilum. Krani skal vera til leyst góðs. Framdrátturin skal vera 2 motorar við generatori beinleiðis á 2 skrúvur. 2 hjálpimotorar og 1 bóvskrúva.

Mettur kostnaður fyri hvørja ferju 55 mió. kr.

Samlaði íløgutørvurin 150 mió. kr. í 2011 prísnum.

Niðurstøðan er, at møguligt er at byggja smærru ferjurnar við stódd og ferðafólkaorku, sum ásett, um nevndi tangabilur til kloak, burturkast og olju ikki verður tikin við.

Skal slíkur tangabilur eisini kunna fæst, gerast ferjurnar óhøgliga stórar til farleiðirnar og væl dýrari.

Tær størru ferjurnar skulu byggjast sum RoRo-ferjur, og helst við gjøgnumkoyring.

Avmarkaða stóddin ger, at tað ikki er møguligt at hava ferðafólkarúm oman á bildekki, men ein asymmetrisk loysn við síðusalongum í øðrum borði sær út til at lata seg gera, og ferjurnar kunnu við ætlaðu stóddini hava nevndu ferðafólkaorkuna.

**Kostnaðir**

Sum nevnt eru ongi forprosjekt gjørd av hesum ferjum, og tí er grundarlagið fyri eini kostnaðarmeting lítið. Tó kann sigast, við atliti at myndugleikakrøvum og samanbering við nýbygdar ferjur og skip aðrastaðni, at kostnaðarmetingarnar hjá SSL eru eitt gott boð.

Eftir at sokallaði Concept Design er betri grundarlag fyri eini

meira neyvari kostnaðarmeting, og eftir Tender Design kann marknaðurin – gjøgnum tilboð – áseta endaliga kostnaðin.

Um byggikostnaðurin verður settur at fylgja byggingini, sum uppsett niðanfyri, og vit halda okkum til tann fyribils ásetta kostnaðin á 150 mió. kr., verður tørvur á 20 mió. kr. í 2013, 75 mió. kr. í 2014 og 55 mió. kr. í 2015 at smíða ferjurnar.

Harafturat skulu roknast projekteringsútreiðslur uppí, sum kunnu metast til 1,0 mió. kr. í 2012, 2,0 mió. kr. í 2013 og 1,0 mió. kr. í 2014.

Eftirlit hjá SSL kemur at fylgja sjálvari byggingini, og verður tí neyðugt við 0,5 mió. kr. í 2013, 2,0 mió. kr. í 2014 og 1,5 mió. kr. í 2015.

	2012	2013	2014	2015
Projektering	1.000.000	2.000.000	1.000.000	-
Bygging	-	20.000.000	75.000.000	55.000.000

Her skal tó viðmerkjast, at onnur raðfylgja av ferjum og annar styttri ella longri tíðaraksi kann

broyta lutfallið millum árin, og somuleiðis kunnu gjaldsavtalurnar við viðkomandi skipasmíðj-

ur eisini gera tað.



3.3.2 Havnir og ferjulegur

Havnir og ferjulegur verða stöðugt dagfóðrar og tillagaðar í sambandi við keyp av nýggjum ferjum. Landsverk rekur samferðsluhavnirnar á Krumbatanga, á Gomlurætt og í Syðradali og ferjulegur, sum landið eigur, í kommunalu havnunum í Skopun og í Klaksvík.

Í 2012 verður gjørd ein stöðumeting fyri havnir og ferjulegur, har mettt verður um viðlíkahaldsstøðuna og tørvin á viðlíkahaldi

og størri ábótum komandi árin. Ikki fyrr enn stöðumetingin er gjørd, ber til at siga, hvør játtanartørvurin verður frameftir.

Havnin í Skúvoy er júst umvæld, eftir at brimverjan fekk stóran skaða fyri nøkrum árum síðani. Hósast hetta, eru framvegis trupulleikar við ókyrru, og viðhvørt legst als ikki at. Einans smábátar sleppa inn í tað havnarskapilsí, sum er. Nýggj havn í Skúvoy er teknað og roynd á

Dansk Hydraulisk Institut, og kanningar vísa, at við henni legst at í mestsum øllum veðri. Verkætlanin er raðfest í 2021-23 og er mettt at kosta umleið 43 mió. kr.





3.4 Almenn ferðslan í luftini

Ætlanin er at gera nakrar dagfóringar á teimum 10 tyrlupallunum kring landið, sum Landsverk varðar av. Hesir skulu vera mannaðir, tá tyrla kemur og fer. Umsjónarfólk eru knýtt at hvørjum tyrlupalli sær at taka sær av tyrlupalli, tyrluavgreiðslu og avgreiðslu av ferðafólki og farmi.

8 av 10 pallum eru nú góðkendir av loftferðslumyndugleikunum. Góðkendu pallarnir eru Froðba, Skúvoy, Mykines, Boðanes, Klaksvík, Svínoy, Kirkja og Stóra Dímun, sum er tann einasti av hesum, ið ikki er góðkendur til flúgvung í myrkri. Ætlanin er at fáa gjørt hetta skjótast møguligt. Eisini er ætlanin at fáa góðkent

tyrlupallin í Hattarvík og gera nýggjan tyrlupall í Koltri.

Tey, sum eru fastbúgvandi á útoyggj, hava framíhjárætt til ferðaseðlarnar.

Tað er Atlantsflog, sum hevur rutuflúgvungina við tyrlu um hendi.



3.5 Samband út í heim

Um loftvegis ferðslan millum Føroyar og úrheimin skal økjast, eru í øllum førum fylgjandi parametrar, sum ávirka ferðsluna.

Prísurin á ferðaseðlum hevur ávirkan á hugin at ferðast. Lækkar prísurin, økist ferðslan og óvugt.

Bæði stóddin, tryggin og reglusemið ávirkar eisini flogferðsluna við umheimin. Mett verður ikki, at flogvøllurin vesturi í Vágum kann útbyggjast meir, so ein møguligur framtíðar tørnur

kann ikki nøktast við verandi flogvølli.

Um tað einaferð gerst neyðugt, at størri flutningsflogfør og/ella størri og fleiri ferðamannaflogfør skulu brúka ein flogvøll í Føroyum, mugu avmarkingarnar vesturi í Vágum ásannast. Landsverk hevur í mong ár gjørt flogvallakanningar, ið hava staðfest, at størsti og tryggasti flogvøllurin við besta reglusemi og veðurlíkindum, liggur á Glyvursnesi á Streymoyinni.

Ein forðing fyri menning í Føroyum er flytføri hjá fólki. Verður bert roknað út frá einum tíðarsjónarmiði, eru vit tættari Keyptannahavn, enn fleiri danskir býir eru. Verður roknað við kostnaði, er tað tó nógv dýrari at ferðast úr Føroyum.

Um landið aktivt skal inn at stuðla undir biligari ferðaseðlar, má útgangsstøðið vera, at hetta hevur eina samfelagsnyttu.

Flestu broytingarnar, sum bilig-



ari ferðir bera í sær, hava bæði jaligar og neiligar avleiðingar. Nakrar av hesum verða leysliga lýstar her:

Arbeidsflytføri - tað vil siga, at tað letur seg gera at arbeiða uttanlands og flúgva heimaftur; møguliga hvørt vikuskifti. Hetta hevur við sær skattainntøkur av arbeiði uttan fyri Føroyar. Hinvegin verður eisini møguligt hjá útlendingum at arbeiða í Føroyum og gjalda skatt í heimlandinum.

Arbeidsflytføri kann hava við sær, at fleiri vørur verða keyptar beinleiðis í útlandinum uttan um føroyskan veitara, sum merk-ir tap í MVG. Kostnaðarstöðið í Føroyum kann ávirka bád-ur vegir. Antin við at prísurin lækk-ar við hardari kapping, ella at kostnaðarstöðið verður hægri á teimum vørum, sum mugu keypast í Føroyum.

Um sjóvegis ferðafólkaflutning-ur ikki fær somu ágóðarnar sum loftvegis flutningur, verður helst talan um kappingaravlagan.

Nógv talar fyri, at Føroyar eru

eitt gott ferðamannaland. Tó ikki tá vit tosa um ferðaseðlakost-nað og veðrið. Síðstnevnda fáa vit ikki gjørt nakað við. Av tí at Føroyar eru so lítlar, og ferðslu-kervið gott, ber til at siggja nógv ymiskt her upp á stutta tíð.

Sum miðøki í Norðuratlants-havinum hevði Føroyar kunnað havt virknar ráðstevnustøðir, har millumlandafundir kunnu verða hildnir, eftirsum tað bert eru umleið tveir tímar og minni úr øllum norðurlondunum og Onglandi til Føroya.

Bíligari flutningur fer ivaleyst at bera í sær økta marknaðarat-gongd í útheiminum.

Ymiskir møguleikar kunnu brú-kast til at fáa ferðaseðlaprísir nið-ur. Endamálið við hesum er at menna økið, so ferðaseðlaprísurin ikki hækkar, so hvørt tann veitti stuðulin verður avtikin aftur.

Fyri at lækka ferðaseðlaprísir, kann flogvallaavgjaldið avtakast. Beinleiðis stuðul kann latast hvørjum einstøkum ferðandi, og ferðastuðulin kann økjast, tá

taln er um ferðing til arbeiði ut-tan fyri Føroyar.

Størri flogvøllur og betri reglu semi kunnu hava við sær læg-ri ferðaseðlaprísir. Ábøtur eru gjørdar á hesum øki, og skjótt eigur at kunna verða mett um, hvørt tað ber í sær lægri ferða-kostnað. Hetta kann eisini birta undir kapping millum flogfeløg. Enn eru tiltøk, sum kunnu ger-ast fyri at fáa størri flogvøll og betri reglusemi.

Útflutningsstuðul kann latast virkjum, sum selja til útlond. Her verður serliga hugsað um avsláttur í ferðaseðlaprísi hjá sölufólki. Sjálv fraktin hjá felag-num skal helst loysa seg uttan stuðul.

Bíligari ferðaseðlar hava við sær meiri ferðslu, sum aftur eigur at fáa prísir niður. Tá prísurin er farin niður á eitt ávíst støði, kann stuðul gerast óneyðugur.

Av tí at partar av flutningskerv-inum er á privatum hondum, ber illa til at siga nakað um kostnað-in av tiltøkunum.





Kap 4: Trygt og álitandi infrakervi

Visjónin fyrir allt tilbúgvingar-
arbeiði er at hava eitt trygt og
álitandi flutningskervi. Tað
merkir, at tað skal altíð vera
trygt at ferðast, og at flutnings-
kervið altíð skal vera tøkt.

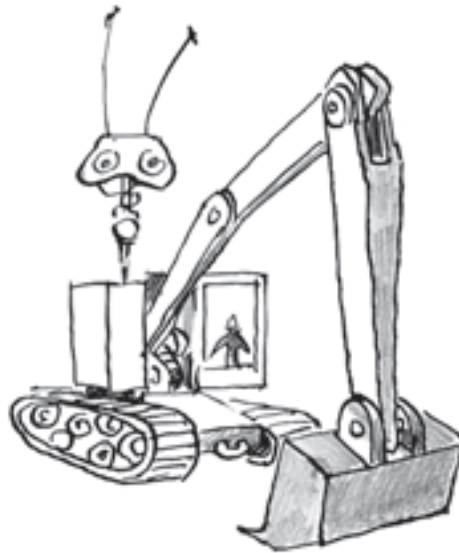
Landsverk hevur ábyrgdina av
landsvegnum, og at ferðslan
kann fara fram á nøktandi hátt
fyrir samfelagið.

Tilbúgving á infrakervinum hjá
Landsverki hevur – umframt

kavarudding og at endurgera
vegir eftir skriðulop og líknandi
– í stóran mun snúð seg um at
gera tilbúgvingarætlanir fyri tun-
lar. Harumframt fevnir tilbúgv-
ing um havnir og tyrlupallar.
Hetta er ein týðningarmikil
partur av tilbúgvingini, men tað
er eisini umráðandi at gera til-
búgvingarætlanir fyri restini av
vegakervinum, bæði viðvíkjandi
trygd og alternativum farleiðum.
Flutningskervið skal altíð vera
tøkt – tað veri seg fyri kava,

hálku, skriðulopi ella annað. Tað
ræður um at hava tilbúgving-
arætlanir klárar, so farleiðin
skjótt kann endurgerast, ella ein
alternativ farleið fáast í lag.

Tilbúgvingin kann sostatt býttast
í tveir partar. Annar er viðvíkj-
andi trygd, og hin viðvíkur, at
ein farleið altíð er tøk.



4.1. Eitt trygt flutningskervi

Tunlarnir eru mest viðkvæmu
partarnir á landsvegakervinum.
Ferðsluóhapp í tunlum kunnu
eisini fáa álvarsligari avleiðingar
enn aðrastaðni, tí eldur er størri
hóttan í tunlum enn uttanfyri.
Landsverk er tí byrjað at gera til-
búgvingarætlanir fyri tunlar.

**Trygðin í tunlum byggir á 3
strategiir:**

1. at byggja og innrætta
nýggjar tunlar rætt ella dagføra
verandi tunlar við neyðugari
trygðarútgerð
2. at útbúgva fólk í tilbúgving-
ini og gera tilbúgvingar ætlanir

3. at upplýsa og kunna tey ferð-
andi.



4.1.1. Rættur bygnaður og trygðarútgerð, dagføring av tunlum

Hetta fyrsta er um, at tunlar hava rættan bygnað og rætta trygðarútgerð. Hetta verður fastlagt út frá teim rætningslinjum, ið eru gjørdar til tunlar í Noregi av norska vegaverkinum. Verandi tunlar verða dagførdir við millum annað trygðarútbúnaði, so teir eisini halda treytirnar, ið vit seta til hesar tunlar. Treytirnar eru somuleiðis bygðar á norskar leiðreglur.

Hovstunnilin, Leynatunnilin, Norðskálatunnilin og Gásadalstunnilin eru dagførdir, meðan neyðugt er at dagføra hinar tunlarnar.

Tveir tunlar við nógvari ferðslu, ið ikki eru dagførdir, eru á høvuðsvegakervinum. Talan er um Kollfjarðartunnilin og Leirvíkartunnilin. Hesir skulu dagførast til standard, og prosjekt fyri hesar dagføringar eru gjørd fyri fleiri árum síðani, men mugu endurskoðast. Kostnaðurin fyri

hetta er umleið 60 mió. kr. fyri Kollfjarðartunnilin, og umleið 40 mió. kr. fyri Leirvíkartunnilin.

Tríggir tunlar standa fyri at vera avloystir av nýggjum tunlum. Teir eru Hvalbiartunnilin, Árnafjarðartunnilin og Hvannasundstunnilin. Hvalbiartunnilin verður í 2012 dagførdur við eitt nú rýmingarljósi, eldslökkjarum og fartelefonsambandi, hóast nýggjur tunnill verður bygður í hesum ætlanartíðarskeiðnum. Um tunlarnir Norður um Fjall skulu dagførast við trygðarútbúnaði, fer hetta at kosta 3,0 mió. kr.

Hinir tunlarnir hava allir líta ferðslu, og ætlanin er at dagføra teir við trygðarútbúnaði, sum rýmingarljósi, eldslökkjarum og fartelefonsambandi. Gásadalstunnilin hevur henda trygðarútbúnað, Trøllanestunnilin manglar bert fartelefonsamband, meðan hinir verða

dagførdir so hvørt. Kostnaðurin av hesum dagføringum er umleið 800 kr./m. Tað vil siga, at kostnaðurin verður umleið 2,5 mió. kr. fyri Sumbiartunnilin, 1,2 mió. kr. fyri Sandvíkartunnilin, 2,4 mió. kr. fyri Kunoyartunnilin og 4,0 mió. kr. fyri tunlarnar í Kallsoynni.

Samlaður kostnaður at dagføra allar tunlarnar er umleið 115 mió. kr. Dagføringarnar av teimum minnu tunlunum kunnu gerast yvir trygðartiltøkini, meðan dagføring av Kollfjarðartunlinum og Leirvíkartunlinum skulu fíggjast sum vanligar verkætlanir.

Tíðarættan: 2017 Leirvíkartunnilin, og 2018 Kollfjarðartunnilin.



4.1.2. Tilbúgvingarætlan

At útbúgva fólk í tilbúgvingini og gera tilbúgvingarætlanir er ein annar týðandi partur av samlaðu trygdini í tunlum.

Tilbúgvingarætlanir eru gjørdar fyri hesar tunlar: Hovs-, Kollfjarðar-, Leyna-, Norðskála-, Árnafjarðar- og Hvannasundstunnilin.

Vanliga hava tilbúgvingarætlanir verið gjørdar í sambandi við, at nýggir tunlar eru bygdur, ella verandi tunlar eru dagfødir. Lands-

verk er nú eisini farið undir at gera tilbúgvingarætlanir fyri ikki dagfødar tunlar. Hetta verður gjørt fyri at bøta um trygdina beinanvegin. Fyrsta tilbúgvingarætlanin av hesum slagi varð gjørd í 2011 fyri Árnafjarðar- og Hvannasundstunnilin.

Ein tilbúgvingarætlan verður gjørd í samstarvi millum Landsverk og teir partar, sum eru í tilbúgvingarætlanini. Hetta verður gjørt fyri at tryggja best møguligt átak, um eitt óhapp

skuldi hent í tunlinum ella við tunnilmunnarnar.

Landsverk hevur ábyrgdina av at hava eina dagføda tilbúgvingarætlan og somuleiðis ábyrgdina av, at felags venjing er við jøvnum millumbilum. Harafturat verður arbeitt við at standardisera tilbúgvingarætlanirnar, soleiðis at tær eru gjørdar eftir sama leisti og somu mannagongdum, har tað ber til. Hetta verður gjørt í samstarvi við Tilbúgvingarstovn Landsins.





Ílögur í tilbúgvingarætlanir eru til útbúgving av slökkiliðsfólki til tunnilseld, serútgerð til tunnilseldslökking og til at skipa fyri venjingum. Talan er um umleið 100.000 kr. fyri hvønn tunnil, men kann koma upp í umleið 500.000 kr., alt eftir hvør útgerð er tøk hjá slökkiliðunum á staðnum. Ivasamt er, um landið eigur at rinda fyri útgerð til slökkiliðini, hóast hetta hevur verið gjørt higartil.

Tunlarnir, ið skulu hava tilbúgvingarætlanir, eru: Hvalbiar-, Sandvíkar-, Sumbiar-, Kunoyar-,

Leirvíkar- og tunlarnir í Kalsoynni. Síðstnevndu verða viðgjørdir undir einum, tí avmarkaða talið á slökkiliðsfólki í oynni ger, at talan verður um eina samlaða ætlan fyri hesar tunlar.

Talan er um ein kostnað tilsamans millum 0,6 og 3,0 mió. kr.; alt eftir hvør útgerð er tøk. Rakstur av verandi tilbúgvingarætlanum fevnir um fundir, dagføringar av tilbúgvingarætlanum og venjingar, sum mett er at kosta umleið 200.000 kr. árliga.

Tíðarættan: Tilbúgvingarættan

fyri Leirvíkartunnilin verður gjørd í 2017 – fyri hinar so hvørt teir vera dagførdir.

4.1.3. Kunning til tey ferðandi

Triði parturin av tunnilygging er upplýsing og kunning til tey ferðandi um rættan atburð, tá koyrt verður í tunlum og serliga í sambandi við tunnilygging. Kanningar av tunnilygging hava víst, at rættur atburður er eitt tað mest umráðandi í sambandi við tryggingina. Tí hevur Landsverk í fleiri ár arbeitt við

hesi upplýsing til tey ferðandi. Bæði við at gera faldarar og stuttfilmur, sum millum annað hava verið í sendingini »Gevið Gætur« í sjónvarpinum. Hetta hevur víst seg at vera ein góður máti at koma út við upplýsingum, og ættanin er at arbeiða víðari við slíkum átøkum. Tó ikki innan tunnilygging burturav, tí hendan

kunningin er longu framleidd og verður brúkt við jøvnum millumbilum.

Málið er at fáa kunning til tey ferðandi um rættan atburð í sambandi við móguligar tunnilyggingarvanlukkur flættaða inn í undirvísingina innan koyrlæru.

4.2. Eitt tókt flutningskervi

Í sambandi við Samferðsluættanina 2012-2024 er tilbúgving – herundir viðkvæmt infrakervi – eitt tema. Hetta tí, at samfelagið er sera heft av, at flutningskervið altíð er tókt.

Fyrsta stig ávegis til at gera eina tilbúgvingarættan fyri alt infrakervið er at gera eina viðkvæmiskanning, sum lýsir viðkvæmið

á teimum einstøku farleiðunum.

Endamálið við at hava hetta við í eini langtíðarættan, sum Samferðsluættanin er, er tí, at serliga viðkvømt støð á vegakervinum kunnu krevja, at ílögur verða gjørdar fyri at minka um vandan á viðkvømtum farleiðum ella at gera alternativar farleiðir.

Landsverk hevur í sambandi við infrakervið bæði eina planleggjandi uppgávu at fyrbyrgja vandar og minka um avleiðingar, men hevur eisini operativu uppgávuna í sambandi við tilbúgving. Eitt nú kavarrudding og upprudding og endurgerð aftan á eitt nú skriðulop.



4.2.1. Viðkvæmt infrakervi

Fyri at kunna veita trygd fyri væl virkandi ferðslu, skal infrakervið altíð vera tøkt. Tað vil millum annað siga, at ein alternativ farleið skal altíð vera tøk innan stutta tíð, um okkurt skuldi hent. Serliga hævðusfarleiðirnar skulu skjótt vera tøkar aftur.

Infrakervið skal sostatt viðgerast í mun til, hvussu viðkvæmt tað er. Neyðugt er tí at finna tey veiku liðini á infrakervinum og gera viðkvæmiskanningar fyri hesi. Hetta verður gjørt fyri at vita, um til ber at minka um vandan á hesum veiku støðum við at gera ymsar tillagingar. Kanningin kann eisini enda við at siga, um tað er neyðugt at hava eina tilbúvgingarætlan fyri slík øki, um eitt óhapp skuldi hent.

Váða- og viðkvæmisgreining er gjord

Ein váða- og viðkvæmisgreining gongur út upp á fyri allar farleiðir at seta upp møgulegar vandastøður og greina, hvørjar avleiðingar hesar kunnu fáa.

Endamálið við hesi greining er at kunna gera tilmæli til, hvussu til ber at minka um vandan fyri, at nakað hendir og/ella at koma við tilmælum til, hvussu bótast kann um fylgjurnar av einum ávísnum veikleika. Eitt dømi um hetta kundi verið ein vegabrágv, sum er í vánaligum standi, har tað í hævðusheitum eru tveir móguleikar at gera nakað: Antin at umvæla og harvið styrkja brúnna ella syrgja fyri,

at ein alternativ farleið er tøk, um okkurt skuldi hent, sum ger hana ótrygga ella ómøguliga at koyra eftir.

Øll mógulig veik støð á vegakervinum eru viðgjørd, og mett er um sannlíkindi og avleiðingar og harvið váða. Mett verður eisini um, hvat ber til at gera fyri at minka avleiðingarnar. Hendan greiningin er ikki lögð við her, men takast kann um nevndu hótanir, og hvussu hesar kunnu viðgerast:

- Eldsbruni í tunlum, hetta kann minkast við at hava trygd-arútgerð og tilbúvgingarætlan

- Flutningur av vandamiklum brandbarum evnum, serliga í tunlum, kann minkast við at áseta serligar tíðir, har hesin flutningur er móguligur

- Væntandi viðlíkahald av brúm kann gera, at brúgvær fella saman. Regluligt eftirlit og viðlíkahald kunnu fyrbyrgja hesum við eini sokallaðari militerbrúgv, ið skjótt kann setast upp sum alternativ fyri at minka um avleiðingarnar.

- Væntandi viðlíkahald av tunlum, serliga viðvíkjandi skrótting, kann gera, at tunlar gerast ófarbarar. Regluligt eftirlit og viðlíkahald kann fyrbyrgja hesum, tilbúvgingarvegir ella sjóvegis farleiðir kunnu minka avleiðingarnar.

- Skriðulop á vegum í brattlendi og líðum kunnu fyrbyrgjast við ymskum tiltøkum.

- Veðurlagsbroytingar bera í sær, at brúgvær og undirføringar mugu dimensionerast til størri vatnnøgdir

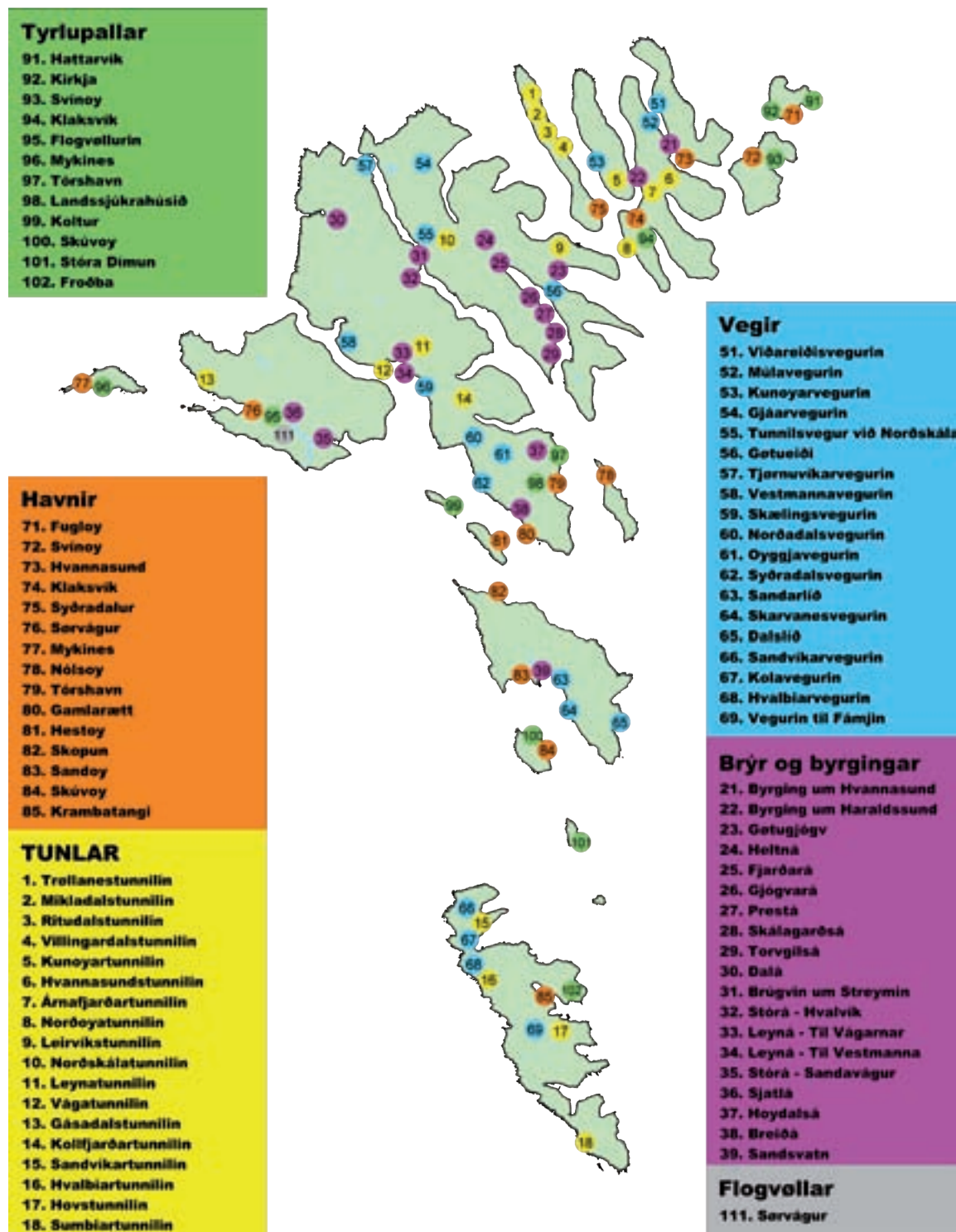
- Brim og illveður kunnu vera ein hótan á serliga útoyggjunum, men har er tyrluflutningur eitt alternativ.

- Streymslit í longri tíð kann vera ein hótan, men neyðstreymsanlegg og battarí kunnu fyrbyrgja eina tíð.

- Væntandi viðlíkahald av ferjulegum kann vera ein hótan, men hetta kann fyrbyrgjast við regluligum eftirliti og viðlíkahaldi. Egintilbúgving á tyrlupallum og havnum minkar eisini vandan fyri, at hesi eru óvirkin, tá á stendur

- Flogvøllurin er eitt serliga viðkvæmt stað, av tí at eingin alternativur flogvøllur er. Fyri at minka um vandan er neyðugt við virknari egintilbúgving, og fyri at minka um avleiðingarnar er neyðugt við einum alternativum flogvølli; móguliga á Glyvursnesi.

Væntandi viðlíkahald og innheintan av eftirsleipi eru nærri viðgjørd í kap. 1. Tilbúvgingarætlanir fyri tunlar eru viðgjørd í kap. 4.1. Niðanfyrir eru viðgjørd fyrbyrging av skriðulopum o.l.



MYND 4.1: MÖGULIG VEIK STÖÐ Á INFRAKERVINUM. HETTA ERU PARTAR, IÐ ERU SERLIGA ÚTSETTIR FYRI, AT OKKURT HENDUR, SUM GER, AT HESIR PARTAR VERA ÓBRÚKILIGIR EINA TÍÐ OG HARVIÐ KUNNU LEGGJA PARTAR AV SAMFELAGNUM LAMÍÐ



4.2.2. Kanningar av lopum

Fleiri vegir liggja í brattlendi, har vandi kann vera fyri grót-, áar-, skalva og skriðulopum. Kanning eigur at vera gjörd av hesum vandum fyri at kunna mæla til tiltøk, ið kunnu minka um hesar.

Tað eru ymiskir hættir at fyrirbyggja, at grót endar á vegnum. Eitt nú kann veit gerast oman fyri vegin, ella við at seta upp trygdarhegn, ið forðar grótlopum at koma á vegirnar.

Til tess at fyrirbyggja skalvalopum, eru fleiri loysnir. Eitt nú kann byrgjast upp fyri, at skalvalop hótta vegirnar. Ein onnur loysn er at gera verjugarðar, sum lofta skalvalopum, áðrenn tey enda á vegnum.

Fyri at kunna gera av, hvar møguligir trupulleikar eru, og hvør loysn er tann besta, er neyðugt at gera kanningar av lendinum og skráseta, hvar trupulleikar av slíkum slagi hava verið. Landsverk hevur í nógv ár arbeitt við at skráseta lop og hevur havt tætt samstarv við millum annað Jarðfeingi um at kanna hesar dátur.

Kostnaðurin av eini slíkari kanning veldst um, hvussu víðfevndur trupulleikin er, og hvussu langur teinurin er, har slíkir trupulleikar eru.

Fleiri vegir hava trupulleikar av lopum; eitt nú Kunoyarvegurin, Leyna- og Skælingsvegurin, Syðradalsvegurin á Streymoy-

nni, Skarvanesvegurin og Dalsvegurin (Viðareiðisvegurin er víðgjördur sum ein verkætlan fyri seg).

Kostnaðurin fyri hvørja kanning er 0,2 – 1,5 mió. kr., heri innroknað uppskot til loysnir og prosjektering.

Tíðarætlan: 2013-2015. Kanningar verða gjördar fyrst, og eftir at tær fyriliggja, verður støða tikin til, hvør loysn skal veljast fyri at tryggja tær ymisku farleiðirnar. Hesar verða eisini raðfestar, tá loysn er vald.



Dømi um veg við trupulleikum av gróttlopi – Skarvanesvegurinn



MYND 4.2A: BLÁ LINJA VÍSIR, HVAR FLEST TRUPULLEIKAR ERU AV GRÓTTLOPI Á SKARVANESVEGNUM. SKARVANES ER LONGST TIL VINSTRU Á MYNDINI.



Kap 5: Náttúra og umhvørvi

Náttúra og umhvørvi er í tveimur þörtum. Fyrri partur er um at betra möguleikarnar hjá borgarum og ferðafólki at njóta landslagið og náttúruna, herundir Sóljuleiðir og gøtur. Tað veri seg í náttúru, haga ella fram við

vegum millum bygdur. Seinni partur er um burðardygd, har infrakervið og ferðslan eiga at verða skipaði soleiðis, at tey ikki hava óheppin árin á umhvørvið; herundir eisini orkusparing sum heild. Tiltøk, sum minka ferð-

sluna við privatbili, eru viðgjørd undir felagsferðslu og pendlan.





5.1. *Uppliving av landslagi og náttúru*

Í fyrru samferðsluætluninni vorðu og skelti verða í næstum sett upp enn mangla ymsir hentleikar til nakrar ferðafólkaleiðir valdar, við summar av teimum, men ferðafólk við hesar leiðir.

5.1.1 *Sóljuleiðir*

Ætlanin er at gera víkipláss og dvalarvikar við sóljuleiðirnar, ið verða bygdar út við ymsum hentleikum til ferðafólk, sum til dæmis skýli, benkur o.l. Skelti, sum lýsa landslagið, ella tað, sum er vert at síggja, verða sett upp. Somuleiðis er ætlanin, at listafólk prýða dvalarvikarnar, so allir hava sítt egna snið.

Kostnaðurin av dvalarvikum liggur um 1,0 mió. kr. hvør, men hetta kann vera ymiskt eftir umstøðum og lendi.

Dvalarvikar eiga at vera gjørdir við:

- Vegin um Hovsegg
- Vegin um Hestin
- Oyggjarvegin
- Eiðisskarð

- Vegin um Agnið

Kostnaður fyri hesar fimm sóljuleiðir er sotatt umleið 5,0 mió. kr.

5.1.2 *Upplivingargøtur*

Endamálið við upplivingargøtum er at tryggja atgongd til haga og náttúruøki. Gøturnar kunnu taka útgangsstøði í varðagøtunum og m.a. vísa til útsýnisstøð ella øki, sum eru serlig ella torfør at koma til.

Parturin hjá Landsverki í hesum sambandi er at tryggja, at fólk kunnu koma til hesar gøtur frá landsvegnum, skapa móguleikar fyri, at fólk kunnu seta bilin og finna gøtuna við skelting. Bilarnir skulu kunnu setast, soleiðis at hetta ikki darvar ferðsluni á landsvegnum.

Ein samanhangandi gøtuætlan eigur at verðar gjørd fyri upplivingargøtur í samstarvi millum ferðavinnu, kommunur, eigarar og Landsverk. Gøtuætlanin kann eisini fevna um uppskot um útbygging av súkklu- og ríðigøtum. Súkklukervið eigur at verða samanbundið, so ferðast kann á súkklu longri teinar, ið kunnu vera settir saman av vegum við lítlari ferðslu og serligum súkklugøtum (hesar eru viðgjørdar undir 5.3).

Víkipláss og smá parkeringspláss verða gjørd, har tørvur er

á tí. Hesi kosta millum 100 og 200.000 kr. hvørt.

Kostnaður: Hetta ætlanarskeiðið verða 1,0 mió. kr. settar av til pláss við landsveg at binda í upplivingargøtur.

Tíðarskeið: 2013-2024



5.1.3 Gongu- og súkklugøtur

Endamálið við hesum gøtum er at skapa møguleika fyri trygt at kunna ferðast á súkklu ella til gongu við landsveg, har hetta er hóskaði. Viðvíkjandi trygdini er neyðugt, at hesar flutningsgøtur hava sínar egnu ferðslubreytir ella fylgja verandi vegum við ávísam fráleika. Uppgávan hjá Landsverki í hesum sambandi hevur higartil verið at skapa møguleika fyri at koma til gøtuna og at sleppa tvørtur um vegin, har tað er neyðugt. At gera sjálva gøtuna er ein kommunal uppgáva.

Rákið er, at fólk eru farin at røra seg meira, og tað kemur meir enn so fyri, at henda vaksandi ferðsla er fram við landsvegi, har ferðmarkið er 80 km/t og nógv ferðsla.

Orsøkin til at talan er um gongu- og súkklugøtur og ikki breytir, er, at framvið vegi við ferðmarkinum 80 km/t skal tann »bleyta ferðslan« vera atskild frá bilferðsluni. Miðjað verður ímóti, at hetta í mest møguligan mun verður gjørt við at hava óheftar linjuføringar, men tað kann eisini gerast við at hava bilverju millum veg og götu.

Tað er skilagott at gera hesi tiltøkini, har ferðsla longu er, men tað er sera víttfevandi og tíðarkrevjandi at telja »bleyta ferðslu«, og tískil finnast eingin tilfík hagtøl. Tað ber tó til at raðfesta eftir eitt nú fólkatali í nærøkinum og sambandi til ferðavinnu og økir, sum natúrliga hoyra saman.

Gongu- og súkklugøtur eru eisini ein øðrvísi háttur hjá ferðafólki at uppliva Føroyar uppá, og tað er gjørligt at gera leiðirnar so langar, at heildagstúrar fáast burturúr. Gøturnar eru tá samansettar av serligum gongu- og súkklugøtum og landsvegum við lítlari ferðslu.

Royndir í Noregi hava víst, at tað ber til at blanda gangandi og súkklandi ferðslu uttan fyri bygt øki, har ferðslan er lág og sannlíkindini fyri ferðsluóhappum lítil. Kanningarnar vísa eisini, at trygdin ikki økist stórvegis av at hava serligar gongu- ella súkklugøtur, um dentur ikki verður lagdur á tillaging av hesum gøtum og møguleikanum trygt at koma yvir um verandi vegir. Eisini skal dentur leggjast á nøktandi viðlíkahald av gøtunum. Vandin fyri óhappum er størri, tá gøturnar eru til ferðslu í báðar rætningar, serliga í brekkum. Gøturnar kunnu gerast í stigum. Fyrst sum grúsgøta, síðani at asfaltera, seta upp ljós, og sum síðsta møguleika at gera breytir báðu megin vegin.

Miðað eigur at vera ímóti, at vegamót við nógvari ferðslu verða planskild. T.e., at tann bleyta ferðslan ikki skal koma yvir um veg við nógvari ferðslu. Har vegir eru einbreytaðir, er ferðslan so lág, at lagt verður ikki eftir at gera serstakan veg til »bleyta ferðslu«.

Eindarprísurin, sum roknað verður við, er 4.000 kr./m fyri eina 2-3 m breiða götu uttan ljós

og uttan loysnir á vegamótum.

Av trygdarávum verða ongar rutur planlagdar, sum skulu ígjøgnum tunlar.

Uppskot til teinar: Tórshavn-Velbastað/Kirkjubø: Gongu- og súkkklubreyt er gjørd til Norðasta Horn, sum er ein partur av teininum. Tó liggur henda heldur tætt við vegin í mun til hámarksferðina. Um koyrt verður eftir gamla vegnum ígjøgnum Velbastað, er teinurin – har sjálvstøðug göta eigur at verða gjørd – 4,2 km. Tað vil siga umleið 17 mió. kr.

Tórshavn-Leynar: Orsakað av Kollafjarðartunlinum má gongu- og súkkluferðsla leiðast eftir Oyggjarvegnum. Her verður ferðslan mett at vera so mikið lág, at neyðugt ikki er at gera sjálvstøðuga götu. Úr Kollfjarðardali til Leynar skulu gerast 3,1 km av götu. Tá fer bleyta ferðslan eftir gamla vegnum undir Klivunum fram við Leynavatni. Henda götan kostar umleið 13,0 mió. kr., men tá er ein møgulig trygging av gamla vegnum við Leynavatn ikki við.

Kollafjarðardalur-Kollafjørður: 1,5 km av sjálvstøðugari götu. Kostnaður umleið 6,0 mió. kr.

Kollafjørður-Hósvík: 4,7 km av sjálvstøðugari götu. Kostnaður umleið 19,0 mió. kr.

Hósvík-Hvalvík: 5,9 km av sjálvstøðugari götu. Kostnaður umleið 24,0 mió. kr.



Hvítanes-Sandvíkarhjalli: 0,8 km av sjálvstöðugari götu. Kostnaður umleið 3,2 mió. kr. (eftir at Tórshavnar Kommuna hevur gjørt gøtuna til Hvítanesar):

Kambsdalur-Fuglarfjørður: 1,0 km av sjálvstöðugari götu. Kostnaður umleið 4,0 mió. kr.

Kvívík-Leynar: 1,1 km av sjálvstöðugari götu. Kostnaður umleið 5,0 mió. kr.

Søldarfjørður-Glyvrar: 2,0 km av sjálvstöðugari götu. Kostnaður umleið 8,0 mió. kr.

Klaksvík-Ánir: 1,6 km av sjálvstöðugari götu. Kostnaður umleið 7,0 mió. kr.

Mælt verður til at gera greitt ábyrgdarbýti av hesum verkætlanum. Um landið eigur uppgávuna, má tilsvarandi peningur setast av. Um verandi skipan skal halda fram, har talan er um eina kommunala uppgávu, og har

landið bert luttekur í sambandi við landsvegamót, er minni tørvur á játtan til hetta endamálið. Landsverk mælir til, at landið og kommunur býta ábyrgdina – upp til 50/50 – fyri at gera gøturnar, og at kommunurnar átaka sær rakstur og viðlíkahaldið. Neyðugt er við serligari játtan til hetta endamálið.





5.2 Burðardygð

Landsverk hefur góðar royndir av orkusparandi ljósum í Leynatunlinum, har LED ljós eru brúkt. Umframt hetta er ein

orkuspariskipan sett í verk, ið slökkir ljósið í tunlinum, tá eingin ferðsla er. Ætlanin er at halda fram við at raðfesta orku-

sparandi loysnir, har hetta er skilagott.

5.2.2 CO2 avmarkandi tiltøk

Ymisk tiltøk kunnu gerast fyri at minka orkunýtsluna og harvið útlát av koltvísúrni frá ferðsluni. Hesi eru viðgjørd ymsastaðni í samferðsluætlanini. Til dømis at menna almennu ferðsluna og avmarka nýtsluna av egnum bili, er viðgjørt undir almennari ferðslu. Landsvegir verða sum heild

planlagdir soleiðis, at teir liggja í láglandi við fáum brekkum. Onnur tiltøk, ið aðrastaðni hava víst seg at minka CO2 útlátið, eru at upplæra og upplýsa um orkusparandi koyring og at fáa bilførarar at virða hámarksferðina. Hetta eru tiltøk, ið ikki krevja beinleiðis játtan, men kunnu

raðfestast sum partur av vanligu upplýsandi arbeiðinum. Hetta er tó ikki beinleiðis ábyrgd hjá Landsverki.





Kap 6: Nýlögur í infrakervið

Verkætlanir: Nýgerðir og stærri ábøtur

Verkætlanirnar eru settar upp í landafrøðiliga raðfylgju frá norður til suður.

Fyri at kunna samanbera verkætlanir og ymiskar loysnir fyri somu verkætlan, er týðningarmikið at hava eitt sambæriligt grundarlag. Tað merkir eins prísir fyri eitt nú ein veg ella tunnel. Kostnaðurin á einari verkætlan er tískil vegleiðandi, til verkætlanin er framd.

Í sambandi við eina verkætlanartilgongd koma trýggjar kost-

aðarmetingar (A,B,C), har tann fyrsta (C) er ein grov meting út frá stödd og umstøðum á staðnum. Næsta kostnaðarmetingin (B) er meira nágreinilig, tí hon byggir á eina liðugt prosjekteraða verkætlan. Hendan metingin er bygd á royndir við líknandi verkætlanum. Síðsta og mest nágreiniliga kostnaðarmetingin (A) verður staðfest í eini útbjóðing í sambandi við innkomin tilboð. Íroknað prosjektleiðslu, prosjektuppfylging, keyp av lendi o.ø.

Allar kostnaðarmetingar í hesum kapitli taka støði í tí fyrsta kostnaðarstøðinum (C), har prísirnir byggja á royndir frá líknandi verkætlanum og eru framroknaðir til 2012. Vanliga verður roknað við árligum prís-vøkstri á 3%. Talan er um nútíðarprísir, t.e. 2012 prísir. Eitt nú tá talan er um eina verkætlan, sum er raðfest til at verða gjørd í 2020, er vert at hava í huga, at talan er um 2012-prísir.

Nýgerð

Langur undirsjóvartunnel >10 km	80.000	kr./m
Vanligur undirsjóvartunnel	70.000	kr./m
Tunnel	55.000	kr./m
Long brúgv >100 m	250.000	kr./m
Vegur	15.000	kr./m
Vegur í brattlendi	18.000	kr./m
Vegur, dagføring og trygging	5.000	kr./m
Fjallatrygging	20.000	kr./m

Hald

Langur undirsjóvartunnel (>10 km)	875	kr./m/ár
Vanligur undirsjóvartunnel	775	kr./m/ár
Tunnel og long brúgv	700	kr./m/ár
Vegir >100 m hædd	275	kr./m/ár
Vegir <100 m hædd	250	kr./m/ár
Torført lendi	300	kr./m/ár

Keyp av lendi, prosjektering o.a. er ikki íroknað meturprísini á veggerð, tí hesin kann skifta rættiliga nógv eftir staðseting og

øðrum. Prísurin sveiggjar millum 30 kr. fermeturin á útoyggj upp í einar 100 kr. fermeturin í tætt bygdum øki. Í sjálvari kost-

naðarmetingini, sum sæst undir hvørji verkætlan sær, er keyp av lendi íroknað.



Raðfestingargrundarlag

Til tess at fáa mest mögulegt fyrir í löguna, er alneyðugt at raðfesta, har nyttuvirðið er størst í mun til sjálva ílöguna. Raðfestingarnar verða gjörðar við stöði í hesum atlitum.

1. Betring av framkomuleika
2. Stöðið á verandi farleið
3. Ferðslunögd
4. Ferðslutrygd
5. Spard tíð
6. Hald og rakstur
7. Rationellar loysnir – fáa sum mest fyri ílöguna
8. Atlit til samlaða ílögukarmin

Kostnyttukanningar

Í undanfarnu samferðsluætlun vórðu gjörðar kostnyttuútrokningar av flestu stóru verkætlanum. Hetta er ikki gjört hesaferð út frá teimum royndum, at eitt slíkt parametur nærum ikki verður nýtt, tí kostnaðurin av hvørji verkætlan sær er munandi størri enn samfelagsnyttan – t.e. spard tíð og lægri koyriútreiðslur hjá hvørjum einstökum bilførara.

Tá farið verður undir størri verkætlanir – eitt nú fast samband millum oyggjar – verða kostnyttuútrokningar sjálvandi gjörðar. Seinast var Eysturoyar-tunnelin tann einasta verkætlanin, sum loysir seg samfelagsliga í kostnyttuhøpi.

Verandi tunlar

Eitt uppskot til betring av farleiðum, har trupulleikin eru einsporaðir og ótíðarhóskandi

tunlar, er at víðka (hækkað og breiðka) verandi tunlar. Fyri at tunlarnir skulu liva upp til dagsins stöði, verða teir eisini tryggjaðir og vatntryggjaðir, umframt veitingar og dren verða lögð í, eins og tunlarnir verða útgjördir við neyðugari trygðarútgærð. Hetta er roynt í eitt nú Noregi, har tey eisini hava trupulleikar við, at smalir og lágir tunlar ikki liva upp til dagsins stöði.

Í sambandi við arbeiðið at gera Samferðsluætlunina fyri árinum 2008-2020, varð kannað, hvørjar royndir tey høvdu av hesum í Noregi. Royndirnar vóru sera ymiskar, og prísurin fyri at víðka ein tunnel lá um 20.000-40.000 kr./m. Tá varð mettt, at ein nýggjur T 9,5 tunnel kostaði 50.000 kr./m.

Í uppskotinum til loysnir fyri nýggjan Hvalbiartunnel og tunlar Norður um Fjall, var eitt viðgjört alternativ at dagføra og breiðka verandi tunlar, men í báðum førum varð mælt til heldur at gera nýggjar tunlar. Orsøkin var, at prísmunurin er lítil, og amparnir í byggitíðini stórir. Við at gera heilt nýggjar tunlar fæst eisini ein betri loysn viðvíkjandi linjuføringini – bæði av tunlinum og av tilhoyrandi vegum. Eitt nú í Hvalba hevði verið neyðugt fyrr ella seinni at gjört Kolavegin av nýggjum, um loysnin við at víðka verandi tunnel varð vald, tí Kolavegurin er ikki bygður til nógva tunga ferðslu.

Íslendingar hava eisini royndir við at víðka verandi tunlar, og niðurstøðan er, at tað kostar umleið tað sama sum at byggja ein nýggjan tunnel við somu longd.

Verkætlanarlýsingar

Verkætlanirnar eru viðgjörðar soleiðis, at fyrst er ein stutt lýsing av verandi umstøðunum, síðani er ein lýsing av viðgjördum loysnum og at enda eitt tilmæli og tíðarætlun. Verkætlanirnar eru lýstar við skitsum av linjuføringum og ymiskum øðrum kortum, har hetta er viðkomandi.

Verkætlanirnar eru ikki settar upp í raðfestum raði, men eru skipaðar landafrøðiliga frá norðast til sunnast í landinum. Kortid á mynd 6.0 vísir, hvørjar verkætlanir eru viðgjörðar, og nær tær eru raðfestar.

Viðmerking til verkætlanarpartin

Sum heild fyri nógvar av verkætlanunum skal dentur leggjast á, at allar verkætlanir frá Skipaneskrossinum í Eysturoynni til Sund í Streymoyynni eru tengdar at einum mögulegum Eysturoyartunli.



MYND 6.0: YVIRLIT YVIR RAÐFESTAR VERKÆTLANIR



1. Farleið til Svínoyar og Fugloyar

Lýsing: Um ársskiftið 2011 báðu 38 fólk í Svínoy og 39 í Fugloy. Siglt verður við Rituni 2-3 ferðir um dagin vanligar dagar. Túrurinn til Svínoyar tekur 30 minuttir, og haðani 15 minuttir til Kirkju. Orsakað av veðurlíkendum kann rutan vera óstöðug. Oyggjarnar hava eisini tyrlusamband. Í 2011 ferðaðust í miðal 37 fólk sjóvegis um samdøgríð, og við tyrlu 1-2 ferðafólk um dagin (3 túrar um vikuna). Longsti samanhangi vegateinur á Svínoynni er 4,8 km og á Fugloynni 5,8 km.

Vald loysn: Loysnin er vald við at fara víðari við at gera ein rennistrong við lokaðari kabínu. Ein rennistrongur verður til Svínoynna á 2,6 km og ein til Fugloyinna á 2,5 km. Í báðum færum skal vegur gerast til rennistrongin. Tað er roynt aðrastaðni at hava lyftir tætt við sjógv, uttan at hetta ávirkar livitíðina. Lyftan klárar eina vindferð heilt upp í 22 m/s; tó tá við niðursettari ferð. Vindmátningar eru ikki

gjørðar á farleiðini, men vindmátarin á Viðareiði hevur mátad vindferðir oman fyri 22 m/s (miðal) 7 ferðir í 2011. Ferðatíðin til Svínoyar í sjálvari lyftuni verður tá umleið 7 minuttir og 15 minuttir til Fugloyar. Skipast má fyri flutningi til og frá báðum lyftunum og millum Kirkju og Hattarvík.

Aðrar viðgjørðar loysnir: Nýggj havn og ferja, umframt loysn við undirsjóvartunli er eisini kannað. Ferðatíðin og reglusemið verður betri av hesum, men loysnirnar eru munandi dýrari.

Nýggj havn yviri í Havn og ferja kosta umleið 100 mió. kr. Harafturat má sum avleidd verkætlan gerast tunnil millum Havn og bygdina í Svínoy. Hesin tunnil kostar eisini um 100 mió. kr., og verkætlanin tilsamans liggur sostatt um 200 mió. kr. Hendan verkætlanin ger ferðsluna til Svínoynna betri, og ferðslan til Fugloynni verður nakað betri. Talan verður um eitt nýtt skip, og

mett verður, at neyðugt verður at gera dagfóringar á lendingarnar í Fugloy fyri eini 10 mió. kr.

Undirsjóvartunlar til oyggjarnar kosta umleið 700 mió. kr. Fyri ein Svínoyartunnil 400 mió. kr. og 300 mió. kr. fyri ein Fugloyartunnil.

Kostnaðarmeting: Rennistrongur kostar umleið 140-160 mió. kr., men verkætlanin má kannast munandi betri, áðrenn ein verulig kostnaðarmeting kann gerast. Um tyrlan rekur allan flutningin til Fugloyinna, er bert neyðugt at gera rennistrongin til Svínoynna, og tá kostar hesin umleið 100 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Høgligari farleið og betri reglusemi fyri ferðafólk og lættan farm.

Byggítíð: 4 ár.

Tíðarætlan: 2017-2020



MYND 6.1:
LINJUFÓRINGAR. REYÐ LINJA ER VALD LOYSN, OG BLÁ LINJA ER FERJULEGA Í HAVN OG TUNNIL TIL BYGDINA



2. Viðareiðistunnilin

Lýsing: Partur av verandi vegi er einbreytaður, vegurin liggur í brattlendi og hevur trupulleikar av grótopi. Í september 2011 búði 343 fólk á Viðareiði. Í 2011 var miðalferðslan 433 akfør um samdøgrið.

Vald loysn: At gera tunnil millum Hvannasund og Miðdal og veg haðani til Viðareiðis.

Aðrar viðgjørðar loysnir: Ætlanin var at breiðka verandi veg, so hann verður tvíbreytaður eins og at tryggja vegin, so grót

ikki kemur á hann. Nakað av vegnum er breiðkað til tvær breytir. Hetta var mettt at kosta í mesta lagi 95 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,7 mió. kr.

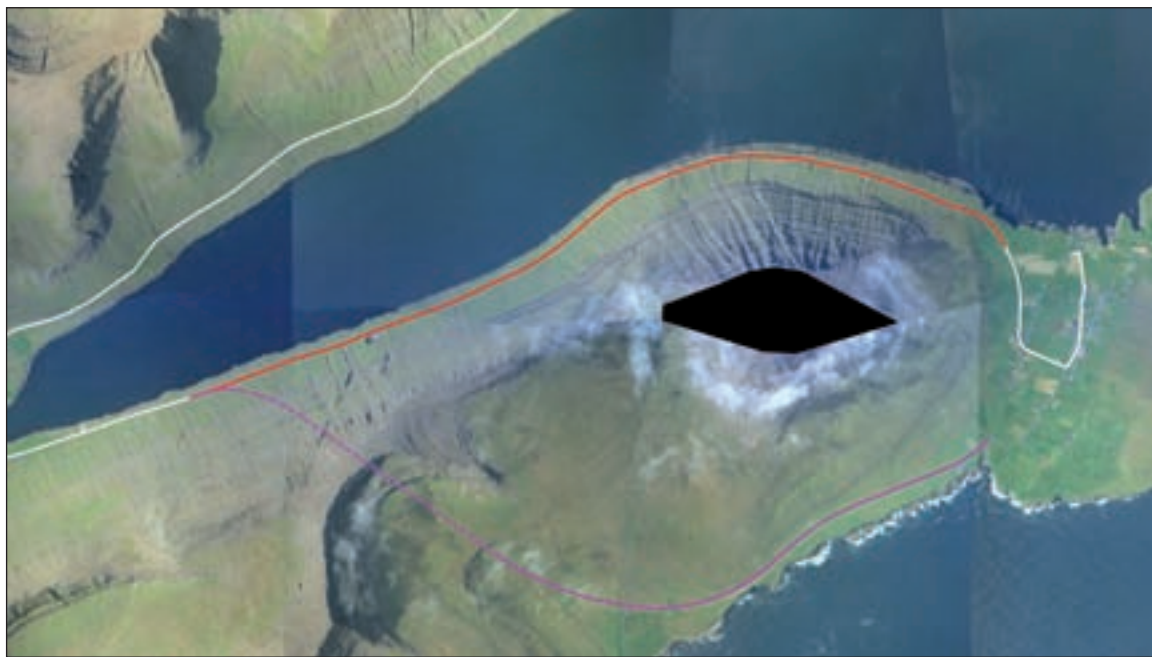
Kostnaðarmeting: Kostnaður fyri tunnilsloysnina er umleið 150 mió. kr. við einum árligum rakstri á 2,3 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagførd farleið.

Byggitíð: 4 ár.

Tíðarættan:

2020-2023 (Í politisku raðfestingini er tíðarættanin sett til 2012-2019)



MYND 6.2: LINJUFØRINGAR. REYÐ LINJA ER VERANDI VEGUR OG LJÓSAREYÐ LINJA ER TUNNIL TIL MIÐDAL OG NÝGGJUR VEGUR TIL VIÐAREIÐIS



3. Tunlar Nordur um Fjall

Lýsing: Tað eru serliga verandi tunlar, sum eru ein trupulleiki fyri at kunna betra um farleiðina. Tunlarnir eru einbreytaðir og ein forðing fyri vinnulív og útbyggingum norðan fyri teir. Í 2011 var ársmiðalferðslan 891 akfør um samdøgridd norðan fyri Hvannasundstunnilin. Tá búðu 347 fólk á Viðareiði, 247 í Hvannasundi, 2 í Múla, 169 í Norðdepli, 1 í Depli, 6 á Norðtoftum og 50 í Árnafirði.

Vald loysn: Reyða linjan vísir ta valdu loysnina. Hendan

loysnin eru tveir tunlar, sum eru javnfjarðir við verandi tunlar, men við dagførdum tvørskurði og linjuføring. Tunlarnir liggja báðir lægri enn verandi tunlar. Verkætlanin er prosjekterað. Nágreiniligari kostnaðarmeting er á veg.

Kostnaðarmeting: 265 mió. kr. við einum árligum rakstri á 3,5 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagførd farleið.

Byggitið: 5 ár.

Tíðarætlan: 2013-2017



MYND 6.3:
LINJUFØRINGAR. HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, OG REYÐ LINJA ER VALD LOYSN



4. Byrging um Haraldssund

Lýsing: Byrgingin um Haraldssund er ongantíð liðugtgerð eftir ætlan og krevur tí liðugtgerð. Í september 2011 var fólkkatalið í Haraldssundi 63 og í Kunoy 68.

Vald loysn: Ætlanin er at dagföra byrgingina, sum verður umleið 350 metrar til longdar. Prosjektið til verkætlanina er

dagført, so tað lýkur dagsins krøv.

Kostnaður: Umleið 30 mió. kr. við einum árligum rakstri á 0,2 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagförd farleið.

Byggitið: 1 ár.

Tíðarætlan: 2013



MYND 6.4:
LINJUFØRING VIÐ HARALDSUND. ÆTLANIN ER AT DAGFØRA VEG OG BYRGING, SUM REYÐA LINJAN VÍSIR



5. Vegakervið í Kallsoynni

Lýsing: í 2011 búðu 107 fólk á Kallsoynni býtt sundur á 4 bygdir, sum eru knýttar saman við umleið 18 kilometrum av landsvegi. Íroknað eru 4 tunlar, sum tilsamans eru góðar 5 kilometrar til longdar. Vegakervið í oynni varð gjørt í áttatiárunum, men er ongantíð gjørt heilt liðugt. Ferðslan í oynni er ikki stór, og um vegakervið og tunlarnir verða gjörd liðug, er verandi kervið hóskaði til ferðsluna.

Vald loysn: Vegirnir og tunlarnir í Kallsoynni verða gjördir lidnir og tryggjaðir. Eitt nú verða tunnilsloft tryggjaði og vegbreytin bøtt og asfaltrað. Bilverja verður sett upp, har tað er neyðugt, og tunlarnir verða dagførdir við hóskaði trygdarútgerð, so sum eldslökkjarum og rímingarljósum.

Kostnaðarmeting: Mett er, at kostnaðurin á liðugtgerðini liggur á umleið 21 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Liðugt og dagført vegakervi og tunlar.

Byggitið: 7 ár.

Tíðarættan: 2013-2019



MYND 6.5: VEGAKERVIÐ Í KALLSOYNNI. REYÐ LINJA ER VEGIRNIR OG HVÍT LINJA ER TUNLAR

6. Farleiðin Oyndarfjørður og Hellurnar

Lýsing: Við ársbyrjan 2011 búðu 149 fólk í Oyndarfirði og 19 á Hellunum. Ársmedalferðslan fyri 2010 var 278 á Oyndarfjarðarvegnum. Vegurin liggur høgt; umleið 150 m frá Ívarsteinum til Bólið á Brúnni. Partar av vegnum hava hall oman fyri 70 promillur. Um veturin kunnu vera trupulleikar við kavgrevstri. Vegurin er smalur frá Skipasteinum og inn í báðar bygdirnar.

Vald loysn: Vegurin til báðar bygdirnar eigur at verða dagførdur í mun til ta ferðslu, sum er á vegateininum. Talan er fyrst og fremst um vegateinararnar frá Skipasteinum og inn í báðar bygdirnar. Hesir teinar eru 6,5 km til longdar.

Aðrar viðgjørðar loysnir: Eitt alternativ til at dagføra vegin er at gera ein nýggjan veg til Oyndarfjarðar, ið er javnfjarður við verandi veg. Vegurin byrjar

beint undir Laksáfossi. Við hesi loysn má vegin til Hellurnar so dagførast ella breiðkast.

Hesar báðar loysnir loysa bara trupulleikan við vegbreiddini. Fyri at loysa trupulleikan við hædd, halli og trupulleikar av kava, kann tunnil gerast úr Fuglafirði. Hesin hevði verið umleið 2,5 km til longdar. Um tunnilin skal gerast styttri, Styttri tunlar krevja frávik, eitt nú 70 promillur hall, hárnálabugar á



tilkoyringarvegum og krappir bugar inn í tunnelin. Hóast hetta fer longdín ikki niður um einar 2 km. Tann valda loysnin er at breiðka verandi veg.

Kostnaðarmeting: Breiðkingin kostar umleið 32 mió. kr. og ber í sær ein árligan rakstur á umleið

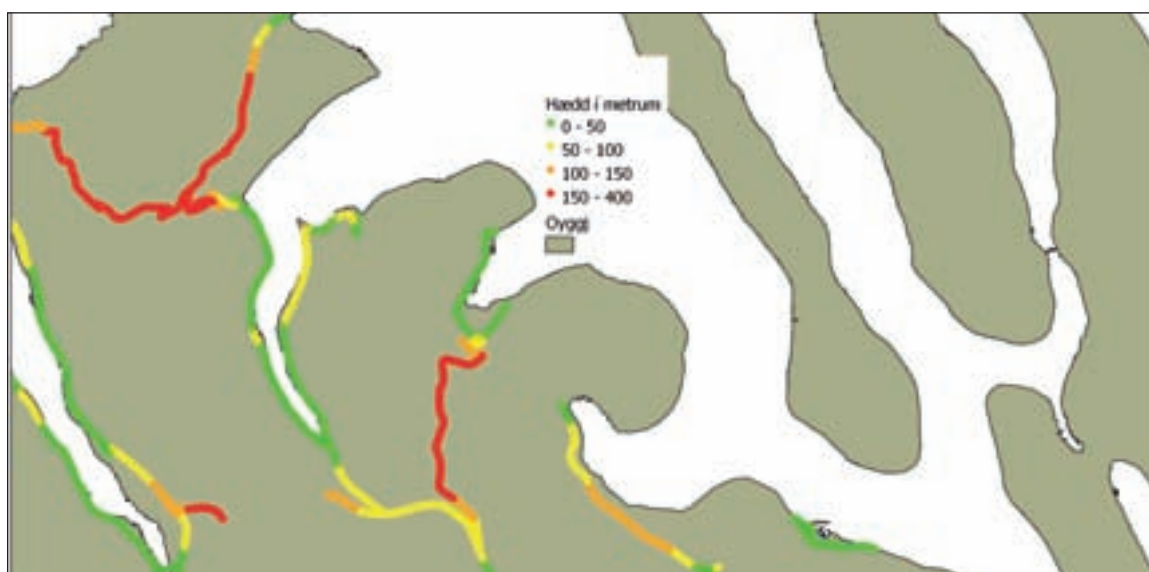
3,2 mió. kr. Nýggi vegurinn og tunnilsloysnin kosta ávikavist 95 mió. kr. og 155 mió. kr. Raksturinn verður ávikavist 3,0 mió. kr. og 8,0 mió. kr.

Stoðan eftir verkætlanina: Dagfördur vegur til Oyndarfjarðar og Hellurnar við óbroyttari

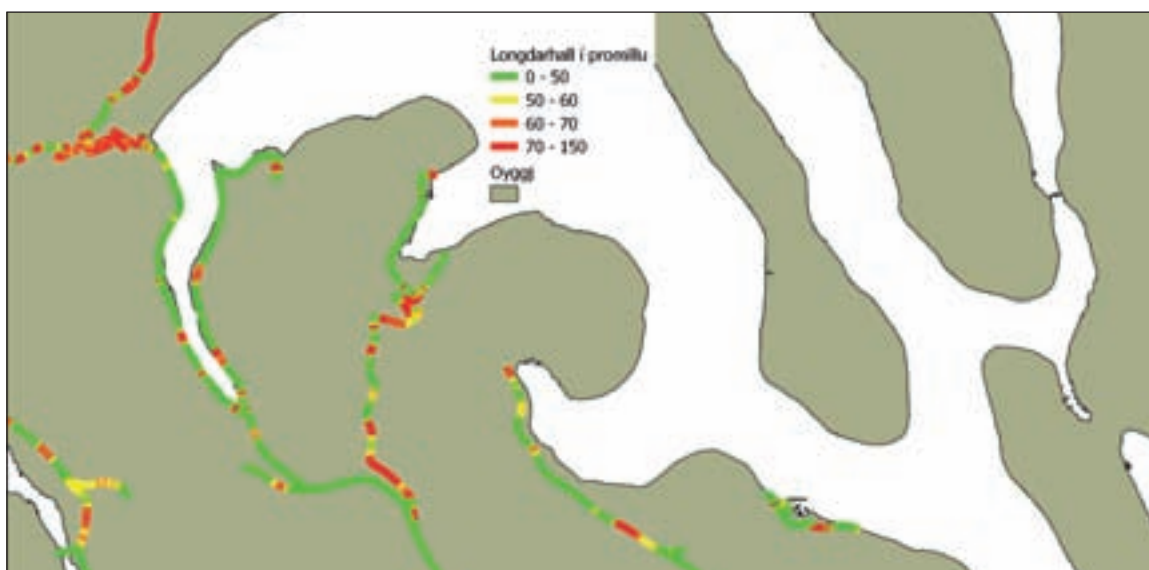
linjuføring.

Byggitið: Verkætlanin kann bítast upp í partar, tí nytta fæst beinanvegin av tí, sum verður gjørt.

Tíðarætlan: Ikki ásett



MYND 6.6A: UPPMÁTINGAR FRÁ 2006 AV VEGHÆDDUM Á VEGNUM TIL OYNDARFJARÐAR OG HELLURNAR



MYND 6.6B: UPPMÁTINGAR FRÁ 2006 AV LONGDARHALLI Á VEGNUM TIL OYNDARFJARÐAR OG HELLURNAR



MYND 6.6C: LINJUFØRINGAR TIL OYNDARFJARÐAR OG HELLURNAR. HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, REYÐ LINJA ERU VALDAR LOYSNIR, OG HINAR LINJURNAR ERU NAKRAR AV KANNAÐU LOYSNUNUM



7. Farleið til Gjáar

Lýsing: Útbygging av vegakervinum. Vegurinn liggur høggt við stórum trupulleikum av kava og er brattur. Ferðslan í 2002 var 110 akför, og í januar 2011 búðu 39 fólk við Gjógv. Í 2002 var talið 59, so ferðslan er helst minkað nakað. Trupulleikin við vegnum er, at tað er torført at koma til og úr Gjógv, tá nógvur kavi er. Í summartíðini veksur ferðslan við 50%, og tá kann tørvur vera á betri vegi.

Vald loysn: Tann valda loysnin er dagføring av verandi vegi. Av tí at ferðslan er so lítil, heldur vegurinn næstan treytirnar fyri breidd, men mótipláss mangla,

vegjaðarin er ikki nóg breiður allastaðni, og bilverja manglar ella hevur tørv á at verða skift. Tað er ikki gjørligt at seta meir inn við kavaruðding, tí støðan er tann, at grivið verður, so leingi tað ger mun ella ber til. Ein fyrimunur við valdu loysn er, at tað ikki er neyðugt at játta alla upphæddina í senn, men ágóði fæst beinanvegin av játtaða peninginum. Aðrar loysnir, sum eru samanbornar við hesa loysn, er nýggjur og lutvíst dagfördur vegur á 7,5 km, tunnil 1,8 km og tunnil 0,7 km til longdar.

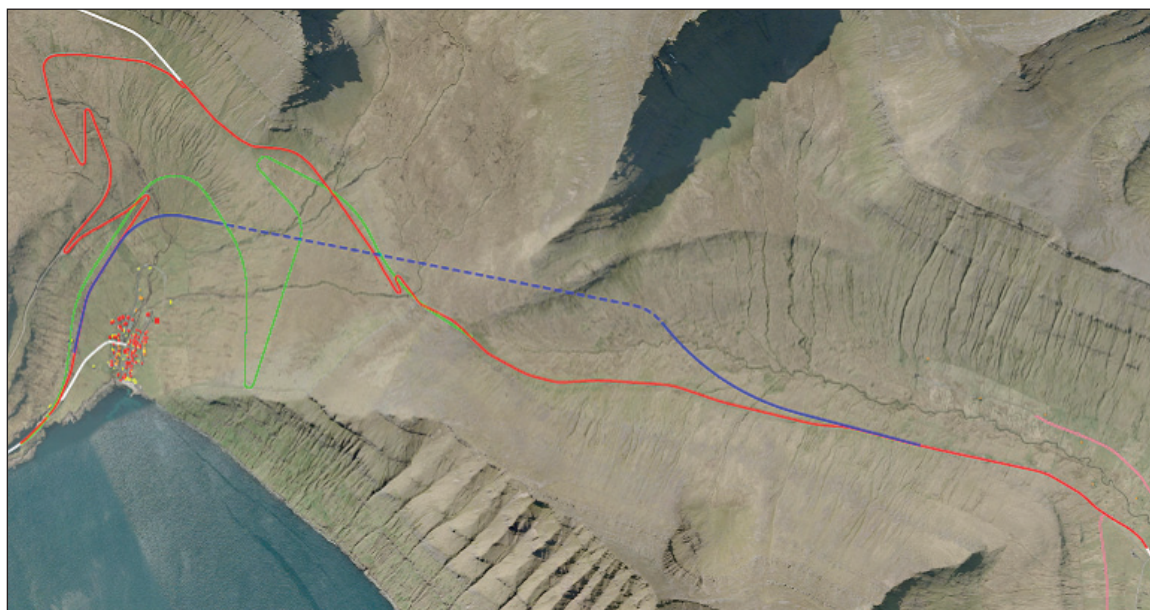
Kostnaðarmeting: Dagføringin kostar umleið 30-35 mió. kr.

Tann árliga rakstrarjáttanin liggur um 2,0 mió. kr. Hinar verkætlanirnar kosta millum 92 fyrri tvíbreytaðan veg allan vegin og 150 mió. kr. fyrri tunnilsloysnina.

Støðan eftir verkætlanina: Dagfördur vegur, ið heldur flestu krøv í mun til ferðsluna.

Byggittíð: Ikki ásett

Tíðarætlan: Ikki ásett



MYND 6.7: LINJUFØRINGAR TIL GJÁAR. HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, REYÐ LINJA VALD LOYSN, OG BLÁ LINJA ER TUNNILSLOYSNIN. GRØN LINJA ER NÝGGJUR VEGUR VIÐ LONGDARHALLI Á UMLEIÐ 7%



8. Vegateinurinn Millum Fjarða – Funningsfjörður

Lýsing: Við ársbyrjan 2011 búðu 56 fólk í Funningsfirði, 23 í Elduvík, 59 í Funningi og 39 við Gjógv. Ársmeðalferðslan fyri 2011 var 412 á teininum frá Millum Fjarða til Funningsfjarðar. Vegurinn liggur rímiliga væl, men er ov smalur og ikki bygður til ferðsluna í dag. Millum annað ta tungu ferðsluna. Vegurinn er umleið 2 kilometrar langur, og bert umleið 200 metrar eru tvíbreytaðir.

Vald loysn: Vegateinurinn verður dagfördur til tvíbreytaðan veg, men við verandi linjuføring.

Aðrar viðgjørðar loysnir: Eitt alternativ til at dagføra vegin er at gera ein nýggjan veg við dagfördari linjuføring og bygnaði. Hendan loysnin er heldur dýrari, men lendið er slætt, so talan er ikki um eina dýra loysn.

Kostnaðarmeting: Dagfördur vegur kostar umleið 10 mió. kr. Nýggjur vegur kostar 25-30 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tvíbreytaður vegur til Funningsfjarðar.

Byggítíð: 1 ár.

Tíðarætlan: 2020



MYND 6.8: VEGATEINURINN MILLUM FJARÐA – FUNNINGSFJÖRÐUR



9. Vegur um Skálafjörð

Lýsing: Verandi landsvegur er smalur og fer ígjögnum bygt öki. Í 2011 var ársmiðalferðslan ígjögnum bygdina 1.678 akför um samdögrið. Í september 2011 búðu 106 fólk í Skálafirði.

Vald loysn: Tann reyða linjan vísir valdu loysnina. Vegurinn, sum verður umleið 2,4 km langur, skal leggjast oman fyri bygðina. Har nýggi Skálafjarðarvegurinn og Fjarðarvegurinn mótast, verður rundkoyring gjörd. Frá rundkoyringinni verður nýggj

íbinding gjörd til Skálafjarðar. Sunnan fyri rundkoyringina, verður pendlarapláss og nýtt busssteðgipláss gjört. Verkætlanin er prosjekterað og klár at bjóða út. Um Eysturoyartunnilin verður við rundkoyring, og hövuðsferðslan harvið ikki verður eftir vestara armi á Skálafjörðinum, verður tørvurinn á umkoyringarvegi um Skálafjörð minni. Hetta kann tå loysast við dagføring av verandi vegi. Við einum møguligum Eysturoyartunli hvørvur meginpart-

urin av ferðsluni til og úr Havn umvegis bygdina Skálafjörð.

Kostnaðarmeting: 55 mió. kr. við einum árligum rakstri á 0,7 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi farleið.

Byggitið: 3 ár

Tíðarætlan: 2015-2017



MYND 6.9: LINJUFØRINGAR. HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, OG REYÐ LINJA ER VALD LOYSN



10. Skálafjörður – Skipaneskrossurin

Lýsing: Vegateinurinn úr Skálafirði til rundkoyringina á Skipanesi lýkur ekki verandi krøv til veg við so nógvári ferðslu. Frá vegamótinum í Skálabotni til rundkoyringina á Skipanesi eru umleið 6,0 km við 80 km/t hámarksferð, har bygt öki ekki er roknað uppí. Ársmeðalferðslan í 2011 var 4.233 um samdögrið. Um Eysturoyartunnilin verður gjørdur, fellur ársmeðalferðslan til millum 1.200 og 2.200.

Vald loysn:

Talan er um umleið 4,2 km av

vegi, sum er ov smalur sambært verandi normi. Har vegurinn er nóg breiður, manglar trygdarveit fyri allan teinin, eins og vegakslar mangla í støðum. Tann valda loysnin er at dagføra vegin, so hann heldur normin. Hóast ferðslan minkar niður á umleið 1.200-2.200, eru krøvini tey somu. Um umfarsvegurinn verður gjørdur oman fyri Skipanes/Undir Gøtueiði, minkar kostnaðurin á hesi verkætlan. Ferðslutrygging gjøgnum bygdirnar Skipanes og Undir Gøtueiði er ikki við í hesi verkætlan.

Kostnaðarmeting: Dagføringin fer at kosta umleið 35 mió. kr. Árligi raksturinn fyri hendan teinin fer at liggja um 1,0 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagførd ferleið.

Byggítíð: 4 ár.

Tíðarætlan: 2013-2016



MYND 6.10: LINJUFØRINGAR.
HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, OG REYÐ LINJA VÍSIR TEININ, HAR VEGURIN ER ÖV SMALUR



11. Skálafjörður - Götudalur

Lýsing: Ein tann mest ferðslutungi teinurinn á landsvegakerfinum er millum Skálafjörð og Götudal. Miðalferðslan í 2011 var umleið 4.200 um samdögrið. Ein trupulleiki er, at ferðslan skal um Götueiði, sum liggur høgt (upp til 135 m), og vegurinn er brattur (upp til um 100 o/oo). Harumframt er nóg ferðsla ígjøgnum bygda økið við Gøtugjógv.

Vald loysn: Tunnill millum Götudal og Skálafjörðin, har talan verður um umleið 3.200 m av tunli og umleið 400 m av vegi. Loysnin fer at stytta um verandi farleið umleið 10 minuttir. Harafturat slepst undan at koyra ígjøgnum bygt øki í Gøtu, Skipanesi og Undir Götueiði. Tunnillin fer at liggja lágt, so sloppið verður undan trupulleikanum hjá stórum akførum at sleppa um Götueiði. Við at hava tvær farleiðir til norðurøkið verður økið minni viðkvæmt, um vegir eru stongdir í styttri ella longri

tíðarskeið. Tann valda loysnin er tískil ein Götudalstunnill við linjuføring umleið sum á kortinum niðanfyri. Tosað hevur verið um ein tunnill millum Skálafjörðin og Kambsdal, men hesin verður ikki tilmæltur, tí øll ferðslan so skal upp í hæddina á Kambsdali (um Varmakeldueiði, sum er í hædd 127 m) og brekkur upp til 90 o/oo eru á farleiðini í Götudali. Kambsdalstunnillin er tí ikki eitt nóg gott alternativ til farleiðina um Götueiði viðvíkjandi hædd og brekkum.

Aðrar viðgjørðar loysnir: Alternativ við til tunnillloysnirnar er umkoyringarvegur um Gøtu. Hetta loysir tó ikki tann trupulleika, at vegurinn liggur høgt og heldur ikki, at vegurinn er brattur niðan á Götueiði norðanífrá. Tískil skal krúpbreyt til lastbilar gerast um Götueiði tí megin. Samanberingargrundarlagið er serligt fyri hesa verkætlan, tí um tunnill millum Skálabotn og Götudal verður samanborin við

umkoyringarveg um Gøtu og krúpbreyt upp á Götueiði, so verður tunnillin, umleið 90 mió. kr. dýrari. Verður tunnillin sæddur í eini størri heild, t.e. í ljósinum av einum Eysturoyartunli, sum kemur upp á Strondum, ið Landsverk mælir til, loysir seg betri at gera Götudalstunnillin fram um tær útbyggingar, sum skulu gerast á eystara armi á Skálafjörðinum. Hetta fyri at fáa ein veg út um bygt øki

Kostnaðarmeting: 205 mió. kr. við einum árligum rakstri á 3,4 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagførd farleið og minni viðkvæmt samband millum norðurøkið og restina av landinum.

Byggitíð: 4 ár.

Tíðarætlan: 2021-2024



MYND 6.11: LINJUFØRINGAR.
HVÍTA LINJAN ER VERANDI FARLEIÐ, REYÐU LINJURNAR ERU TVÆR MÖGULIGAR TUNNILSLOYSNIR, OG BLÁ
LINJA ER UMFARSVEGUR UM GÖTU



12. Umkoyringarvegur um Undir Gøtueiði/Skipanes

Lýsing: Verandi vegur fer ígjøgnum bygt øki. Í 2011 var ársmiðalferðslan, sum koyrir ígjøgnum bygdin, 4.233 akfør um samdøgridd. Um tunn- il kemur ímillum Eysturoy og Streymoy og millum Gøtudal og Skálafjørð, fer ferðslan ígjøgnum bygdin at minka nógv. Framrokningar av ferðsluni vísa, at ferðslan kann fara at minka niður í 1.120 akfør um samdøgridd. Í oktober 2011 búðu 62 fólk á Skipanesi.

Vald loysn: Nýggjur vegur

verður gjørdur oman fyri bygdina við íbinding norðan fyri Undir Gøtueiði. Nýggi vegurin verður um 1.700 metrar langur. Loysnin er tengd at, hvør loysn verður vald; bæði í sambandi ein møguligan Eysturoyartunnil og Gøtudalstunnil. Verður høvuðsferðslan leidd eftir vestara armi á Skálafjørðinum, og Gøtudalstunnilin verður gjørdur, kann umfarsvegurin vera óneyðugur, tí gjøgnumgangandi ferðslan umvegis hesar báðar bygdin minkar nógv. Tá kann heldur vera valt at gera ferðslusanering

ígjøgnum bygda økið ístaðin.

Kostnaðarmeting: 31 mió kr. við einum árligum rakstri á 0,4 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi farleið, nógv gjøgnumgangandi ferðsla leidd uttanum bygt øki.

Byggitíð: 2 ár.

Tíðarætlan: 2019-2021



MYND 6.12: HVÍTAR LINJUR ERU VERANDI VEGIR, OG REYÐ LINJA VÍSIR NÝGGJAN VEG OMAN FYRI SKIPANES



13. Umkoyringarvegur um Söldarfjörð

Lýsing: Verandi landsvegur fer ígjögnum bygt öki. Í 2011 var miðalferðslan 4.275 akför um samdögrið; og stærsti parturinn er gjögnumkoyrandi ferðsla. Sama ár búðu 325 fólk í Söldarfirði.

Vald loysn: Tann valda loysnin er at gera nýggjan veg oman fyri bygdina við íbinding til Söldarfjörð í tveimum stöðum. Vegurinn verður umleið 2,6 kilometr langur. Peningur er játtaður til fyrireiking av verkætlanini í 2012, og verkætlanin verður í skrivandi løtu projekterað.

Um Eysturoyartunnilin kemur, minkar gjögnumkoyrandi ferðslan gjögnum Söldarfjörð, um hævudsferðslan verður eftir vestara armi á Skálafjørðinum. Um gjögnumkoyrandi ferðslan minkar, er alternativ við til umkoyringarveg ferðslusanering í bygda økinum. Hendan verkætlanin er viðgjörd undir »Ferðslutrygðarætlan Undir Gøtueiði-Runavík«.

Kostnaðarmeting: Umleið 50 mió. kr. við einum árligum rakstri á 0,7 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi farleið, nógv gjögnumgangandi ferðsla leidd uttanum bygt öki.

Byggitið: 3 ár.

Tíðarætlan: 2021-2023



MYND 6.13: NÝGGJUR VEGUR OMAN FYRI SÖLDARFJÖRÐ



14. Ferðsluþrygðarætlun fyrir vegateinin Undir Götueiði – Runavík

Lýsing: Vegurinn fer ígjögnum byggt öki í fleiri stöðum. Partur av vegnum er kommunalur vegur. Í 2011 var miðalferðslan ígjögnum Skipanes 4.233 um samdögrið, og ígjögnum Söldafjörð 4.275. Tað búðu í 2011 á vestara armi á Skálafjörðinum 3.595 fólk.

Vald loysn: Tann valda loysnin er at gera ferðslusanering ígjögnum öki. Ein ferðsluþrygðarætlun er gjörd fyrir allan teinin frá Undir Götueiði og suður um Runavík. Ætlunin er gjörd í samstarvi við Runavíkar kommunu og lögregluna. Eitt evni, sum verður viðgjört í ætlunini, er at flyta ta tungu ferðsluna burtur frá hövuðsvegnum í Saltangará og Runavík. Við at gera fjöruveg eftir verandi havnarlagi og at leingja hendan út til Bakkavegin, kann tunga ferðslan beinast eftir

hesum vegi. Komandi ferðslunögd er tengd at, hvørjar aðrar loysnir verða valdar; bæði í sambandi við ein möguligan Eysturoyartunnil og ein Götudalstunnil.

Kostnaðarmeting: 5,0 mió. kr. fyrri at gera »Fjöruvegin« lidnan og 31 mió. kr. at gera restina av tiltökunum. Tiltökini, sum eru viðgjörd í ætlunini, eru bæði á kommunalum vegi og á landsvegi. Um umfarsvegir verða gjördir um Skipanes, Söldafjörð ella Glyvrrar-Runavík, er ikki neyðugt at gera öll tiltökini, tí tá má roknast við, at ferðslan í bygdu økjunum minskar.

Støðan eftir verkætlanina: Tryggari farleið.

Byggitið: Kann gerast í bitum, men arbeiðið verður gjört skila-

best, um tað verður gjört í størri bitum.

Tíðarætlun: 2013-

Aðrar viðgjördar verkætlanir: Umkoyringarvegir um bygdirnar: Undir Götueiði/Skipanes, Söldafjörð og oman fyrri bygdirnar Glyvrrar – Runavík. Hesar verkætlanir eru viðgjördar aðra staðni.



MYND 7.14: FERÐSLUTRYGDARÆTLAN FYRI VEGATEININ UNDIR GØTUEIÐI- RUNAVÍK. REYÐA LINJAN ER VEGURIN, ÆTLAN ER AT FERÐSLUSANERA, TEINURIN ER UMLEIÐ 9 KM LANGUR. "FJÖRU-VEGURIN" SUM KANN FLYTA TA TUNGU FERÐSLUNA UTTAN UM HÖVUÐSVEGIN ÍGJÖGNUM SALTANGARÁ OG RUNAVÍK, ER MERKTUR SUM BLÁ LINJA



15. Glyvrrar - Runavík

Lýsing: Vegurinn er partvís kommunnalur við yvirskipaðari ferðslu. Størsti parturinn av vegnum fer í gjøgnum bygt øki. Talan er um bæði høvuðsveg, handilsveg og bústaðarveg. Vegurinn er eyðkendur við bæði gjøgnumkoyrandi ferðslu og nógvari lokalferðslu. Gjøgnumkoyrandi ferðslan kemur av Toftum, Rituvík og Æðuvík. Í oktober 2011 búðu 1.236 fólk í Nes kommunu (Nes, Toftir, Saltnes), 258 í Rituvík og 115 í Æðuvík. Økini, sum koyrt verður í gjøgnum, eru Glyvrrar, Saltangará og Runavík. Í oktober 2011 búðu 508 fólk á Glyvrum, 970 í Saltangará og 508 í Runavík. Ein tunnil millum Streymoy og Eysturoy, og beinleiðis samband millum Strendir og Toftir, fer sjálvandi at ávirka ferðsluna í gjøgnum økið.

Vald loysn: Ferðslutrygdarætlan er gjord fyrri allan teinin av Skipanesi til suðurendan í Runavík við Toftavatn. Í hesi ætlan, sum er gjord í samstarvi við Runavíkar kommunu, verður viðgjørt, hvussu verandi vegur

kann skipast soleiðis, at ferðsluviðurskiptini gerast tryggari. Eitt evni, sum verður viðgjørt í ætlanini, er at flyta ta tungu ferðsluna burtur frá høvuðsvegnum í Saltangará og Runavík. Við at gera ein fjøruveg eftir verandi vegi við havnarlagið og leingja hann út til Bakkavegin, kann tunga ferðslan leiðast eftir hesum vegi.

Kostnaðarmeting: 5,0 mió. kr. fyrri at gera fjøruvegin, og 31 mió. kr. at gera restina av ferðslutrygdartiltøkunum. Um umkoyringarvegir verða gjordir um Skipanes, Söldafjørð ella Glyvrrar-Runavík, verður ikki neyðugt at gera øll tiltøkini. Ferðslutrygdartiltøkini, sum eru viðgjord í ætlanini, fevna bæði um kommunalan veg og landsveg.

Støðan eftir verkætlanina: Tryggari farleið.

Byggitið: Ikki ásett

Tíðarætlan: Ikki ásett

Aðrar viðgjordar verkætlanir:

Nýggjur vegur verður gjordur oman fyrri bygda økið í Runavík. Meginparturinn av vegnum fer at liggja høgt; umleið í 100 metra hædd. At vegurinn má liggja so høgt, og at tað verður bratt niðaná, fer at gera, at nógv fara at velja at koyra í gjøgnum Runavík í vónaligum koyrilíkindum. Eisini verður tað longri at koyra frá rundkoyringini í Runavík eftir nýggja vegnum, enn at koyra eftir verandi vegi. Spurningurinn er, hvussu stórir partur av gjøgnumkoyrandi ferðsluni úr Nes kommunu velir at koyra eftir nýggja vegnum, eftirsum hann liggur so høgt. Vegurinn kann gerast meira aktuellur, um tunnilssamband kemur millum Streymoy og Eysturoy, og beinleiðis samband er ímillum Strendur og Toftir. Nýggi vegurinn verður umleið 4.500 metrar langur.

Kostnaðarmeting: 83 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,3 mió. kr..



MYND 7.15: HVÍT LINJA ER VERANDI VEGIR, OG BLÁ LINJA VÍSIR FJØRUEGIN, SUM KANN FLYTA TA TUNGU FERÐSLUNA UTTAN UM HØVUÐSVEGIN ÍGJØGNUM BYGÐA ØKIÐ. REYÐ LINJA ER ÖNNUR VIÐGJØRD VERKÆTLAN, ÍÐ SNÝR SEG UM NÝGGJAN VEG ÖMAN FYRI GLYVRAR, SALTANGARÁ OG RUNAVÍK. STÓRUR PARTUR AV HESUM VEGI FER AT LIGGJA HØGT OG Í BRATTLENDI. TEINURIN FRÁ RUNDKØYRING Í RUNAVÍK TIL ÍBINDINGINA TIL LAMBA ER EFTIR VERANDI VEGI, SUM ER 1.350 METRAR STYTTRI ENN EIN MØGULIGUR NÝGGJUR VEGUR ÖMAN FYRI BYGÐA ØKIÐ



16. Strendur – Selatrað

Lýsing: Vegurinn av Strondum til Selatraðar er umleið 10 kilometrar til longdar. Vegurinn er smalur, óregluligur, liggur í brattlendi og manglar vegakslar. Ferðslan fer ígjögnum byggt øki í øllum trimum bygdunum í økinum. Í oktober 2011 búðu 31 fólk í Kolbeinagjógv, 28 á Morskranesi og 39 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.

Vald loysn: Byrjað er at dagføra vegin, og onkur teinur er

breiðkaður. So hvørt játtan hevur verið til arbeiðið, er vegurinn dagførdur. Miðað verður ímóti at dagføra vegin í mun til ferðsluna. Hetta merkir fleiri víkipláss og at gera vegin tvíbreytaðan í støðum.

Kostnaðarmeting: Umleið 50 mió. kr.

Aðrar viðgjørdar loysnir:

Tvíbreytaður vegur allan teinin kostar umleið 100 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina:

Dagførd og betri farleið.

Byggítíð: Kann gerast í bitum.

Tíðarætlan: 2012-2019



MYND 6.16: VEGURIN AV STRONDUM TIL SELATRÆÐAR ER UMLEIÐ 10 KILOMETRAR LANGUR OG TÖRVAR AT VERÐA DAGFÖRDUR



17. Eysturoyartunnilin

Lýsing: Politískt er tikin avgerð um at gera Eysturoyartunnilin sum privata verkætlan. Tann verkætlanin fevnr um at gera tunnil millum Streymoyanna og Strendur/Toftir við eini rundkoyring undir Skálafjørðinum. Tunnilin knýtir beinleiðis samband millum syðru helvt av Streymoynni og syðru helvt av Eysturoynni. Ársmeðalferðslan streymoyarmegin er millum 5.500 og 7.000 um dagin, har tunnilin kemur upp, og umleið 4.200 á høvuðsvegakervinum á Eysturoynni.

Tilmæld loysn: Í kostnytuhøpi er tann loysnin, sum loysir seg best, at gera undirsjóvartunnil frá Kallnesi á Streymoynni og inn á Strendur við eini brúgv millum Strendur og Toftir. Undirsjóvartunnilin verður 8.100 m, brúgvinn 920 m og vegir tilsamans 3.000 m. Fyrimunurin við eini brúgv fram um ein undirsjóvartunnil tvørtur um fjørðin er, at økini hvørju megin fjørðin verða knýtt tættari saman. Hetta kemst m.a. av, at undirsjóvartunnilin verður 3 ferðir so langur sum brúgvinn, og gangandi og súkklandi ferðsla hevur móguleika at koma yvir um fjørðin eftir brúnni, men ikki ígjøgnum tunnilin. Íløgan fyri hesa verkætlan er minni, enn fyri ein undirsjóvartunnil við rundkoyring.

Munurin millum privata og almenna loysn:

Stóri munurin millum eina privata og almenna loysn liggur í

figgingarkostnaðinum. Sjálvur byggikostnaðurin er tann sami, um tað verður almennur ella privatúránari. Men váðaiskoytið, sum lánveitari fer at leggja oman á rentuna til ein privatan veitara, er væl hægri, tí kredittvirðið er lægri hjá tí privata enn hjá tí almenna ánaranum. Orsøkin er, at fyrrnevndi ikki kann veita somu trygd sum tað almenna. Ein almennur ánari hevur t.d. nógv fleiri móguleikar at fáa figging til vega, um verkætlanin ikki gongur sum væntað, tí tilber at fara í landskassan eftir pengum.

Um kostnaðurin fyri Skálafjarðartunnilin einans skal síggjast av brúkarunum, vísa útrokningar, at meirkostnaðurin fyri samlaðu íløguna í nútíðarvirði yvir eitt 20 ára tíðarskeið sannlíkt fer at liggja um 800 mió. kr. Hetta svarar til ein ferðaseðlaprís, sum liggur umleið 40% hægri, enn um hann var alment figgiður. Hesin meirkostnaður verður goldin til figgingarstovnarar.

Høvuðsgrundgevingin fyri at velja tunnils-brúgvvaloysn um Skálafjørðin fram um rundkoyring í tunlinum, er, at sambært trygdarnormunum eiga vegamót í tunlum ikki at koma fyri. Tó verða undantøk givin fyri hesum í Noregi, men tá er vanlig eingin annar móguleiki.

Fyrimunurin við brúgvvaloysnini er, at tað verður gjørligt hjá gangandi og súkklandi at fara yvir um brúnni. Teinurin verður 1/3 av tunnilslongdini.

Fyri at kunna hava gangandi og súkklandi ferðslu í einum tunli, má hann breiðkast, og tí gerst verkætlanin umleið 25% dýrari. Við í útrokningini fyri brúnni er nýggj íbinding í 80 km/t vegakervið. Tá er brúgvvaloysnin 145 mió. kr. bíligari enn tunnilsloysnin. Tær avleiddu útreiðslurnar til tunnilsloysnina eru umleið 160-200 mió. kr., meðan tær fyri brúgvvaloysnina eru umleið 180 mió. kr.

Kostnaðarmeting: 1.130 mió. kr. við einum árligum rakstri á 15,8 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Skjótari og minni viðkvæmt samband millum miðstaðar- og norðurøkið

Byggítíð: 6 ár

Tíðarætlan: Serstøk verkætlan – ikki partur av vanligari ílöguaætlan



MYND 6.17: LINJUFØRINGAR. HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, REYÐ LINJA ER TILMÆLD LOYSN, BLÁ LINJA ER ALTERNATÍV LOYSN HJÁ LANDSVERKI VIÐ TUNLI UM SKÁLAFJØRÐIN, OG LILLA LINJA ER LOYSN HJÁ P/F SKÁLAFJARDARTUNLINUM VIÐ RUNDKOYRING



18. Tjørnuvíkarvegurinn

Lýsing: Verandi vegur er einbreytaður við fáum víkiplássum. Farleiðin hefur trupulleikar av gróti og skriðulopum. Arbeiðið við at tryggja vegin er byrjað. Fyri at lofta lopum er 220 metrar av trygðarhegni sett upp nærhendis bygdini. Hegnið, sum var sett upp í 2007, liggur, har tað hava verið stórir trupulleikar av lopum. Roynðirnar við hegnum eru góðar. Vegurinn millum Haldórsvík og Tjørnuvík er umleið 5 km langur. Í oktober 2011 búðu 66 fólk í Tjørnuvík.

Vald loysn: Vegurinn verður dagførdur við at bota um víki-

pláss. Har vandin fyri grótlopi er stórur, verður veit gjord fram við vegnum, ella trygðarhegn sett upp. Sjálvur vegurinn er hin sami, men í mun til ferðsluna á farleiðini, er hetta ikki ein trupulleiki.

Kostnaður: 15 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,0 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagførd farleið

Byggitið: 4 ár.

Tíðarætlan: 2018-2022

Aðrar viðgjóðar verkætlanir:

At gera ein 1.360 metrar langan tunnil ímillum Tjørnuvík og Fjøruglyvur og at dagføra veginnar báðu megin við. Tunnilin vil betra um viðurskiftini á tí norðasta teininum av vegnum. Kostnaður 87 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,6 mió. kr.



MYND 6.18: TJØRNUVÍKARVEGURIN, SUM ÆTLAN ER AT DAGFØRA. BLÁ LINJA VÍSIR VERANDI TRYGDARHEGN. LJÓSAREYÐ LINJAN VÍSIR VIÐGJÓÐAN TUNNIL



19. Haldórsvíkarvegurinn

Lýsing: Nýggj brúgv er gjörd um Fossá, men verandi vegur er smalur og í fleiri stöðum mangla vegakslar. Á einstökum stöðum er vandi fyri grótlopi. Vegurinn liggur ígjögnum bygti øki. Í október 2011 búðu 128 fólk í Haldórsvík, 44 á Langasandi og 66 í Tjørnuvík. Við ársbyrjan 2011 var ársmiðalferðslan, sum

koyrir til bygdinnar, 498 akför um samdögrið.

Vald loysn:

Vegurinn verður dagfördur og tryggjað verður fyri grótlopum. Alternativt kann vegurinn breiðkast til tvær vegbreytir. Báðar verkætlanir kunnu gerast í bitum so hvørt, játtan er.

Kostnaðarmeting: 50 mió. kr. fyri dagføring og tryggjan, 90 mió. kr. fyri breiðkan.

Støðan eftir verkætlanina: Tryggari, dagförd farleið.

Byggitið: Ikki ásett

Tíðarættan: Ikki ásett



MYND 6.19: HALDÓRSVÍKARVEGURIN



20. Saksunarvegurinn

Lýsing: Vegurinn til Saksunar er góðar 10 kilometrar langur, er smalur og manglar víkipláss. Á sumri er oftani nógv bussferðsla til Saksunar. Í október 2011 búðu 21 fólk í Saksun. Í 2010 var ársmiðalferðslan millum Hvalvík og Saksun 168 akför um samdögrið.

Vald loysn: Vegurinn verður dagfördur við fleiri og stórra víkiplássum o.ö. Vegurinn kann dagfórst, so hvort játtan er.

Kostnaðarmeting: 12 mió. kr.

Stöðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagförd far-

leið.

Byggitíð: Ikki ásett

Tíðarætlan: Ikki ásett



MYND 6.20: Á SAKSUNARVEGNUM ERU VIÐURSKIFTINI VIÐ VÍKIPLÁSSUM IKKI NØKTANDI. SERLIGA ERU TAD BUSSAR, SUM HAVA TRUPULLEIKAR



21. Umkoyringarvegur um Kollafjørð

Lýsing: Inni í Firði í Kollafirði fer verandi landsvegur ígjögnum bygt öki. Ársmeðalferðslan í 2011 var 5.442 akför um samdögrið. Hetta er tann landsvegurinn, har mest gjögnumkoyrandi ferðsla fer ígjögnum bygt öki. Talan er um einasta tein á landsvegnum av Skálafjørðinum til Havnar, sum fer ígjögnum bygt öki.

Vald loysn:

Ætlanin er at gera nýggjan veg oman fyri bygda ökið. Vegurinn verður íbundin verandi rundkoyring og umleið 2,0 kilometrar til longdar.

Kostnaðarmeting:

Umleið 40 mió. kr. við einum árligum rakstri á 0,5 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina:

Tíðarhóskandi og dagförd farleið.

Byggitið: Ikki ásett.

Tíðarætlan: Ikki ásett.



MYND 6.21. HVÍTAR LINJUR ERU VERANDI FARLEIÐIR, MEÐAN REYÐ LINJA ÆTLAÐ VEGLINJA



22. Farleið til Vestmanna

Lýsing: Aternativ/nýggj farleið. Spurningurinn um eina nýggja farleið til Vestmanna stingur seg upp, orsakað av at fólk kenna ampa av at koyra til hesa farleið í kavaveðri. Í 2011 var ársmeðalferðslan á hesum teininum 1.338 akfør um samdøgridd, og tá búðu 1.208 fólk í Vestmanna.

Vald loysn: Eingin loysn er vald, og við verandi ferðslu og framkomuleika verður tað ikki mett neyðugt at broyta farleiðina. Tær reyðu linjurnar á myndini niðan-

fyrí vísa møguligar linjuføringar. Tann norðasta loysnin er tann bíligasta og tann einasta, sum liggur undir 100 m hædd fyrí allan teinin. Talan er um ein 7 km langan tunnil. Mittasta loysnin er tann bíligasta við 4,3 km av tunli og 1,0 km av vegi. Tann syðsta loysnin er 1,4 km av brúgv til Vágarnar og 3,2 km av vegi. Farast kann tá til Tórshavnar ígjøgnum Vágatunlinum.

Kostnaðarmeting: Alt eftir hvør loysn verður vald, liggur kostnaðurin á 250-395 mió. kr.

Árligi raksturinn liggur millum 1,9 – 5,0 mió. kr.

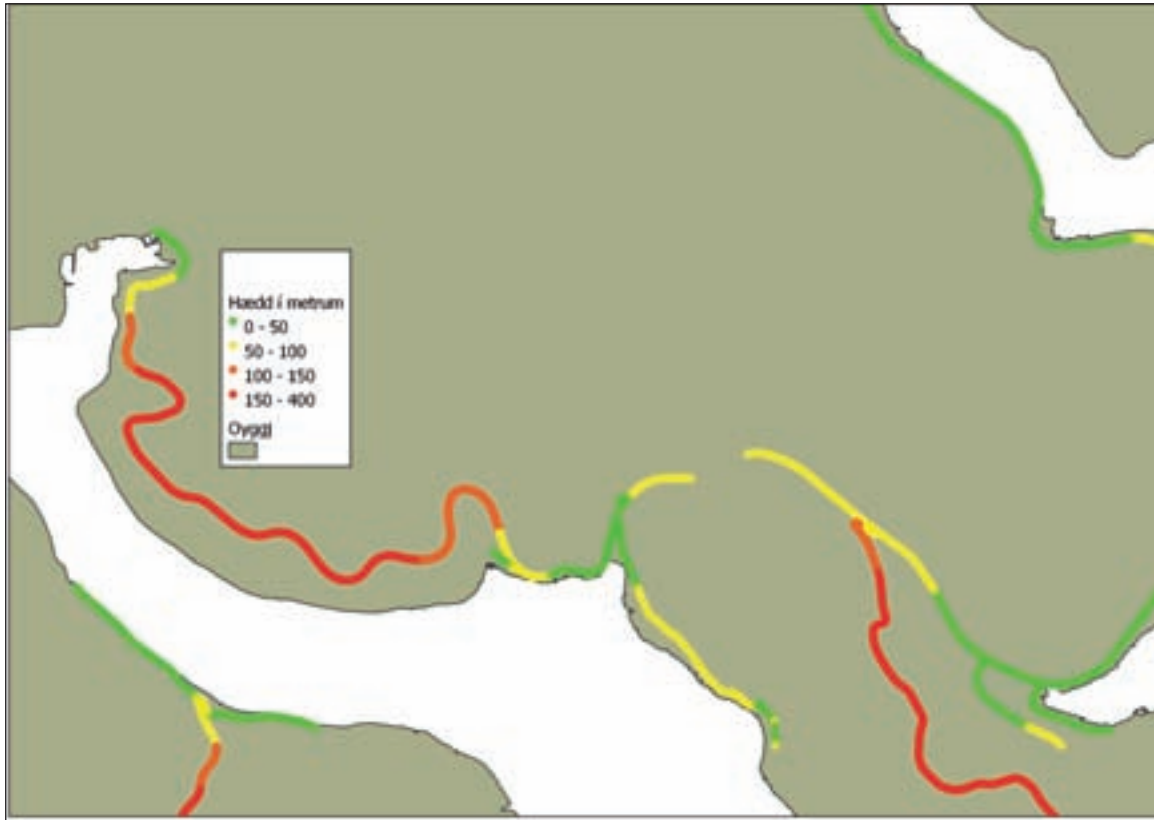
Støðan eftir verkætlanina: Farleið, sum fer at liggja í umleið 100 m hædd. Í flestu førum stýtt farleið til Havnar og/ella flogvøllin.

Byggitið: Ikki ásett.

Tíðarætlan: Ikki ásett.



MYND 6.21A: LINJUFØRINGAR KRING VESTMANNA. HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, OG REYÐAR LINJUR ERU MØGULIGAR LOYSNIR



MYND 6.21B: UPPMÁTINGAR FRÁ 2006 AV VEGHÆDDUM KRING VESTMANNA



23. Syðradalsvegurinn (Streymoy)

Lýsing: Vegurinn, sum er góðar 7 kilometrar langur, gongur frá Velbastað. Teinurinn er smalur, liggur høgt og er í stöðum brattur. Serliga í vánaligum veðri eru trupulleikar av at koyra frá og til bygdina. Trupulleikar kunnu vera av lopum. Í október 2011 búðu 9 fólk í Syðradali.

Vald loysn: Verandi vegur kann betrast við víkiplássum o.ø. Trupulleikin av, at vegurinn er brattur og liggur høgt, verður ikki loystur við at betra um verandi veg. Fyri at loysa hetta kann ein 1.600 metrar langur tunnel gerast til Norðradals. Um tunnel verður gjørdur til Norðradals,

má tunnel somuleiðis gerast úr Norðradali til Kaldbaksbotns. Hetta orsakað av, at verandi vegur úr Norðradali hevur nøkunda somu trupulleikar sum Syðradalsvegurinn.

Kostnaður av tunnilsloysn: 106,0 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,4 mió. kr.

Avleidd verkætlan: Tunnel millum Norðadals og Kaldbaksbotns.

Kostnaður av tunli millum Norðradal og Kaldbaksbotn: 128 mio. kr. við einum árligum rakstri á 1,6 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagförd farleið.

Byggítíð: Ikki ásett

Tíðarætlan: Ikki ásett



MYND 6.23: VERANDI VEGUR MILLUM SYÐRADALS OG VELBASTAÐAR ER GÓÐAR 7 KILOMETRAR TIL LONGÐAR; LILLA LINJA. TUNNILIN TIL NORÐADALS VERÐUR UM 1.600 METRAR LANGUR; REYÐ BROTIN LINJA. Á MYNDINI SÆST BYRJANIN AV TUNLI ÍMILLUM NORÐRADALS OG KALDBAKSBOTNS (UTTAST T.V.)



24. Norðradalsvegurinn

Lýsing: Vegurinn, sum er íbundin Oyggarvegin, er sera brattur, smalur og liggur høgt. Serliga í vánaligum veðri eru trupulleikar at koyra frá og til bygdina. Í október 2011 búðu 20 fólk í Norðradali.

Vald loysn: Verandi vegur kann betrast við víkiplássum, og brattastu brekkurnar kunnu leggjast

slættari. Trupulleikin við høga og bratta vegnum verður ikki løystur við at betra um verandi veg. Skal hetta loysast, má tunnil gerast til Kaldbaksbotns, sum verður umleið 2.200 metrar til longdar.

Kostnaður av tunnil loysn: 128,0 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,6 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagförd farleið.

Byggitið: Ikki ásett.

Tíðarætlan: Ikki ásett.



MYND 6.24: LILLA LINJA ER VERANDI VEGUR TIL NORÐRADALS, SUM LIGGUR HØGT OG ER SERA BRATTUR. FYRI AT BØTA UM FRAMKOMULEIKAN KANN TUNNIL GERAST MILLUM NORÐRADALS OG KALDBAKSBOTNS; REYÐ LINJA



25. Nýggjur innkomuvegur til Havnar

Lýsing: Nógv ferðsla er eftir Kaldbaksfjarðarvegnum, og hetta elvir tíðum til ferðslutøppar á vegnum móti Tórshavn. Í 2011 var miðalferðslan eftir hesum vegi 5.989 akfør um samdøgríð. Væntandi økist ferðslan í syðra parti av hesum vegateini nógv, tá Eysturoyartunnilin kemur.

Vald loysn: Ætlanin er at gera veg úr Kaldbaksfjarðarvegnum uttan um verandi bygd økir til Velbastaðvegin. Nýggi Innkomuvegurin vil beina stóran part av ferðsluni uttan um kommunalu vegirnar í Tórshavnar kommunu. Nýggi Innkomuvegurin er býttur upp í tveir partar. Fyrsti partur fer úr Kaldbaksfjarðarvegnum til Oyggjarvegin, og annar partur úr Oyggjarvegnum til Velbastaðvegin. Við nýggja Innkomuvegnum verður gjørligt at koyra frá Kaldbaksfjarðarvegnum til vestara part av býnum. Eitt nú Marknagil, Velbastaðvegin og Argir, eins og Gomlurætt, ein møguligan Sandoyartunnil og ein møguligan flogvøll á Glyvursnesi. Til tess at hava tryggja og skjóta ferleið verða bert fáar íbindingar á

hesum teini, og vegurin verður ikki til blandaður við bleyta ferðslu á kommunalu vegunum.

Innkomuvegur 1. partur.

Fyrsti partur av Innkomuvegnum verður bundin í Kaldbaksfjarðarvegin eystan fyri Sund og fer haðani móti Oyggjarvegnum, har vegirnir undir Krákgjógv og Oyggjarvegurin mætast. Vegurin er umleið 4.700 m langur. Á fyrsta vegateininum verður ein íbinding, sum er til vegin, ið kemur úr rundkoyringini ovast á Løgmannabreyt. Vegagerðin er byrjað, og 700 metrar eru gjørdir. Avtalað er við Tórshavnar Kommununi um at flyta part av verandi Sundsvegi undir brúnna um Hoydalsá. Hetta má gerast, áðrenn Innkomuvegurin kann bindast saman.

Tórshavnar kommuna vil hava, at Innkomuvegurin verður ein 50 km/t vegur við fleiri íbindingum. Landsverk metir ikki, at tað er rætta loysnin, tí vegurin er ein landsvegur, sum skal flyta ferðsluna rundan um bygt øki, og sostatt er hetta ikki ein kommunalur vegur. Við at gera fleiri

íbindingar og at blanda bleyta ferðslu við ein ferðslutungan innkomuveg, økist vandin fyri óhappum. Ein tilíkur 50 km/t vegur fer at minka um skjótleikan av at ferðast frá Kaldbaksfjarðarvegnum til kommunala ringvegin og vestara part av Tórshavnar kommunu. Fleiri fara tí heldur at velja núverandi veg ígjøgnum Hoydalar. Tá minkar týðningurin av at gera vegin sum landsveg.

Kostnaðarmeting fyri restini av 1. parti: Umleið 90 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,3 mió. kr. Higartil eru nýttar 22,7 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Fleiri og betri møguleikar at koma inn í Havnina við 80 km/t vegi um Havnina.

Byggítíð: 3 ár

Tíðarættan: 2013-2015



MYND 6.25A INNKOMUVEGUR 1. PARTUR: VEGURIN VERÐUR ÍBUNDING KALDBAKSVEGIN OG OYGGJARVEGIN



Innkomuvegur 2. partur

Vald loysn II: Vegurinn verður íbundin Innkomuvegin 1. part oman fyrir vegin undir Kráku-gjógv og Velbastaðvegin vestan fyrir fjósið í Havnardali. Nágreinilig verkætlan er ekki gjörd, eins og ongin avgerð er tikin um, hvar og hvussu möguligar íbindingar skulu gerast.

Kostnaðarmeting: 94 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,3 mió. kr.

Stoðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi farleið.

Byggitíð: Ikki ásett.

Tíðarætlan: Helst í sambandi við ein möguligan Sandoyar-tunnil og/ella flogvöll á Glyvursnesi. Ferðslan fer eisini at økjust í sambandi við Skúladepilin við Marknagil.



MYND 6.25B INNKOMUVEGUR 2. PARTUR:
VEGURIN ER ÍBUNDIN INNKOMUVEGIN 1. PART OG VELBASTAVEGIN



26. Kirkjubæjarvegurinn

Lýsing: Partur af verandi vegi til Kirkjubæjar liggur í brattlendi, er smalur og ótíðarhóskandi. Um summarið, tá nógv ferðafólk vitja í Kirkjubæ, er nógv vanlig ferðsla og eisini bussferðsla á teininum. Ætlanin er at bota um trygdina og framkomuleikan. Í september 2011 var fólkatalið í Kirkjubæ 75.

Vald loysn:

Vegateinurinn verður breiðkaður til tvær breytir.

Teinurinn, sum eigur at verða breiðkaður, er umleið 1.100 metrar.

Kostnaðarmeting:

12 mió. kr. við einum árligum rakstri á 0,3 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagförd farleið.

Byggitið: 2 ár.

Tíðarætlan: 2013-2014



MYND 6.26: LINJUFØRINGAR.
HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, REYÐ LINJA ER VEGATEINURIN, SUM ÆTLANIN ER AT DAGFØRA



27. Sandavágshálsur – Sandavágur - Miðvágur

Lýsing: Á teininum frá Vágatunlinum til flogvöllin eru tveir hövudstrupulleikar. Tann fyrri er um Sandavágsháls, har vegurinn er høgur og brattur, og tann seinni er trupulleikin við at koyra ígjøgnum bygt óki í Sandavági og Miðvági. Í 2011 var ársmeðalferðslan í Vágatunlinum 1.625 akfør um samdögrið. Millum Miðvág og Vatnsóyrar var ársmeðalferðslan 2.110 bilar, og millum flogvöllin og Sörvág var ársmeðalferðslan 2.063. Um árskiptið 2011 búðu 1.885 fólk í Sandavági og Miðvági, og 1.161 í bygdunum vestan fyri Miðvág; t.e. tilsamans 3.046 í øllum Vágum. Sambært ferðsluteljingum við flogvöllin í 2011, var ársmeðalferðslan 258 bilar, sum hövdu ørindi á flogvöllinum, íroknað lokalferðslu.

Vald loysn: Tann valda loysnin fevnr um krúpibreyt um Sandavágsháls og trygdartiltøk ígjøgnum Sandavág og Miðvág. Um

vegateinarnir við halli oman fyri 70 promillur skulu hava krúpibreytir, verður norðari partur 1,9 km og syðri partur 1,3 km. Trygdartiltøk eru planlögð saman við Vága kommunu og fevna um bussstøðgipláss, gonguteigar og tey týðningarmestu vegamótini.

Kostnaðarmeting: Krúpibreytin fer at kosta umleið 55 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,0 mió. kr. Trygdartiltøkini, sum verða gjørd ígjøgnum Sandavág og Miðvág, kosta umleið 20 mió. kr., harav kommunan eigur ein part av ílöguni. Hetta er í gongd og verður fíggað av trygdartiltøkum við umleið 400-600.000 kr. um árið.

Støðan eftir verkætlanina: Ferðslan verður minni tarnað av stórum/seinum akførum um Sandavágsháls, eins og ferðsla ígjøgnum Sandavág og Miðvág verður tryggari.

Byggitíð: Krúpibreyt 1 ár, trygdartiltøk 1 ár fyri hvørt tiltak, men fleiri kunnu gerast samstundis.

Tíðarætlan: 2012-2018 (byrjaði í 2007).

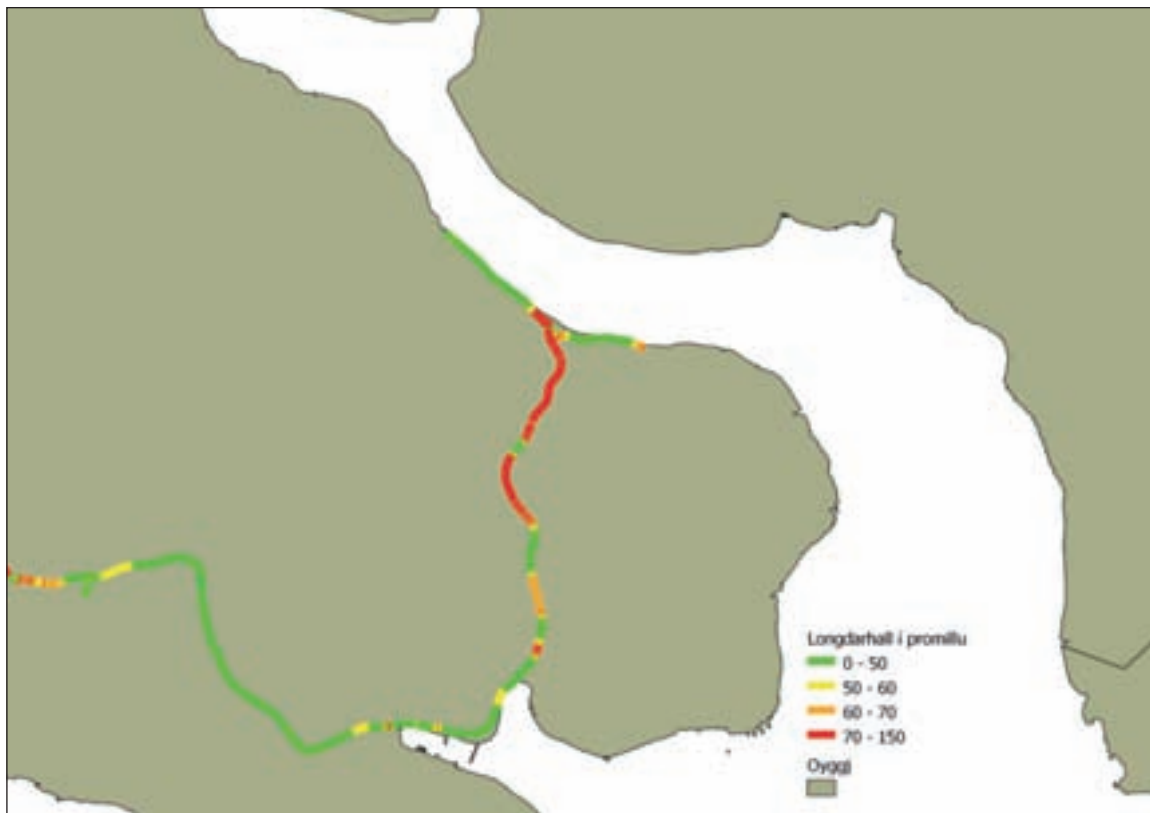
Aðrar viðgjørðar loysnir: Aðrar linjuføringar við umkoyringarvegi og/ella tunli eru nevndar sum uppskot til loysnir. Tann norðasta tunnilsloysnin er 3 km og hevur portalar á umleið 40 og 120 m hædd. Hetta gevur eitt hall, sum verður í minsta lagi 40 promillur. Ein tunnil sum umkoyringarvegur um Sandavág og Miðvág hevði verið umleið 5 km langur við portalum í umleið 40 m hædd. Tað, ið skal gerast av umkoyringarvegi, er umleið tað sama, sum skal gerast av umkoyringartunli. Vegaverkætlanin kostar umleið 1/3 av tunnilsprosjektinum, og hartil er haldið eisini munandi minni.



MYND 6.27A: LINJUFØRINGAR. HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, REYÐ LINJA ERU VALDAR LOYSNIR, MEÐAN HINAR LINJURNAR ERU NAKRAR AV TEIMUM KANNAÐU LOYSNUNUM



MYND 6.27B: UPPMÁTINGAR FRÁ 2006 AV VEGHÆDDUM



MYND 6.27C: UPPMÁTINGAR FRÁ 2006 AV LONGDARHALLI Á VEGI



28. Vatnsóyrar – Sörvágur

Lýsing: Á teininum av flogvøllinum til Sörvágs eru tveir hovuðstrupulleikar. Tann fyrri er íbindingin til flogvøllin, har dagliga ferðslan er stór. Seinni trupulleikin er, at koyrt verður ígjøgnum bygt øki í Sörvági. Í 2011 var ársmeðalferðslan í Vágatunlinum 1.625 akfør um samdøgrið, millum Miðvág og Vatnsóyrar var hon 2.110, og millum flogvøllin og Sörvág var ferðslan 2.063. Við ársbyrjan 2011 búðu 1.885 fólk í Sandavági og Miðvági. Í hinum bygdunum búðu 1.161 fólk; t.e. tilsamans 3.046 á allari Vágoyggi. Sambært ferðsluteljingum við flogvøllin í 2011, var ársmeðalferðslan 258, sum hovuð ørindi á flogvøllinum, íroknað lokal ferðsla.

Vald loysn: Tað er ongin loysn vald fyrri íbindingini til Vága Floghavn enn. Trupulleikin er, at har eru fleiri íbindingar á einum stuttum teini. Umframt íbindingina til flogvøllin, er innkoyring til vegastøðina hjá Landsverki hinumegin, eins og ein íbinding til nýggja ídnaðar-økið hjá Sörvágs Kommunu. Kommunan hevur uppskot til rundkoyring við íbinding til øll økini. Til ber eisini at flyta innkoyringina til flogvøllin longur oman móti vatninum, so talið

av íbindingum á hesum stutta teininum minkar.

Ætlanin er at gera ymsar ferðslu-tryggingar ígjøgnum Sörvág, har gjøgnumgangandi ferðsla er. Á einum longum teini er ongin gongubreyt, og ætlanin er eisini at betra um íbindingar og sjálva innkoyringina til bygdina. Vegurin við skúlan er kommunalur, men har ætlar kommunan at gera ymsar betringar eftir somu ætlan, sum Landsverk arbeiðir eftir. Til ber eisini at gera ein umkoyringarveg um Sörvág. Um ynski er at fáa ein tilfkan veg, er týðningarmikið ikki at byggja har. Fyribils er tó valt ikki at gera ein umfaringarveg.

Kostnaðarmeting: Ein rundkoyring við flogvøllin kostar umleið 2,5 mió. kr. at gera. Fyri at fáa pláss til allar vegirnar, má rundkoyringin móguliga gerast størri enn standard stødd. Hetta fer at kosta umleið 1,0 mió. kr. eyka at gera.

Mett verður, at tað kostar umleið 3,0 mió. kr. at ferðslu tryggja vegin ígjøgnum Sörvág. Størsti parturin av hesum fer til gongubreyt, har tað í støðum er neyðugt at keypa lendi og flyta eitt nú garðar fram við vegnum.

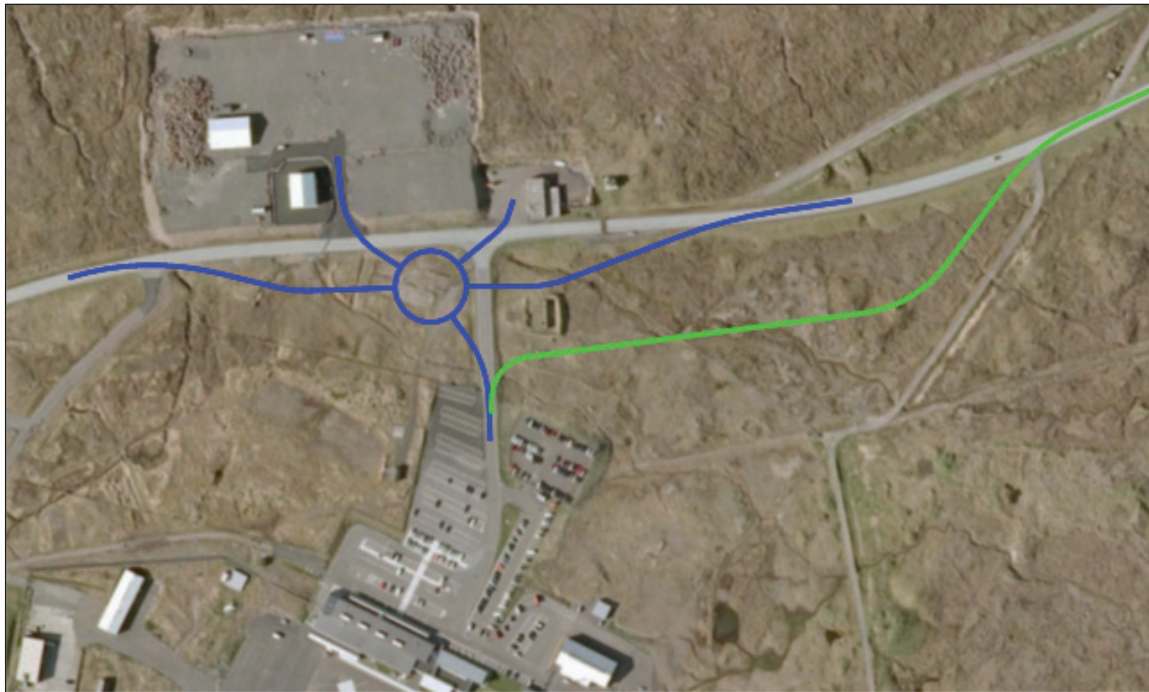
Ein stórur partur fer eisini til at ferðslu tryggja vegamót inn í bygdina.

Ein umkoyringarvegur verður mettur at liggja millum 2,0 og 2,5 km til longdar. Prísurin er tískil umleið 35 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Ferðslan verður tryggjað ígjøgnum Sörvág, har tað serliga verður tryggari hjá eitt nú gongufólki. Við Flogvøllin verða viðurskiftini betri skipaði, so vandin fyrri óhappum í tí ikki væl skipaða vegamótinum minkar nóg.

Byggítíð: Íroknað prosjekt-ering tekur ein rundkoyring umleið eitt ár at gera. Tiltøkini ígjøgnum Sörvág ber til at fara undir og tillaga eftir játtan. Mælt verður til, at tað verða brúktar umleið 500.000 kr. um árið, so verkætlanin kann gerast innan 5 ár.

Tíðarætlan: 2012-2018.



MYND 6.28A: BESTA LOYSNIN AT BØTA UM INNKOYRING TIL FLOGVØLL, KRÍGSSAVN OG NÝTT ÍDNADARØKI HJÁ SØRVÁGS KOMMUNU ER AT GERA EINA RUNDKOYRING, SUM SKITSAN OMANFYRI VÍSIR



MYND 6.28B: REYÐ LINJA ER TEINURIN, HAR NEYÐUGT ER AT GERA TRYGDARTILTØK ÍGJØGNUM SØRVÁG, OG BLÁ LINJA ER SKITSA AV EINUM MÖGULIGUM UMKOYRINGARVEGI



29. Nýggjur flogvøllur

Lýsing: Orðaskiftið um flogvallaviðurskifti og harvið nýggjan flogvøll er nógv ára gamalt. Kanningar av vind- og turbolensviðurskiftum eru gjørdar á tveimum støðum, har tað er møguligt at leggja ein nýggjan flogvøll. Viðurskiftini í Søltuvík á Sandoyggi og úti á Glyvursnesi eru kannaði. Eisini er líknandi kanning gjørd við verandi flogvøll í Vágum. Í 2011 fóru 203.499 ferðafólk um flogvøllin í Vágum.

Vald loysn: Vind- og turbulensmáttingarnar 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. Inn-

flúgvingarviðurskifti og møguleikin at gera longri vøll, ger, at mett verður, at besta plássið at leggja ein nýggjan flogvøll, er úti á Glyvursnesi. Har er møguleiki at gera flogvøll, sum er longri enn 2.700 metrar. Verandi flogvøllur í Vágum er 1.799 metrar. Ein longri flogvøllur við betri innflúgvingarviðurskiftum fer at gera, at størri og tyngrri flogfør kunnu nýta vøllin. Vegurin til flogvøllin, verður íbundin landsvegin í Havnardali, har 2. partur av Innkomuvegnum endar. Tá verður møguligt at koyra frá Kaldbaksvegnum eftir Innkomuvegnum og út á flogvøllin á Glyvursnesi við 80 km/t.

Kostnaðarmeting: At gera ein 1.800 metrar langan flogvøll á Glyvursnesi við terminali og

hangari fer at kosta um 1,1 mia. kr. Kostnaðurin av at gera ein 2.700 metrar langan flogvøll á Glyvursnesi við terminali og hangari verður umleið 1,8 mia. kr. Kostnaðurin av at gera veg út til flogvøllin er umleið 110 mió kr. við einum árligum rakstri á 1,6 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Betri flogvallaviðurskiftir bæði viðvíkjandi innflúgving og reglusemi.

Byggitið: 4 ár.

Tíðarætlan: Serstøk verkætlan – ikki partur av vanligari ílöguaetlan.



MYND 6.29: NÝGGJUR FLOGVÖLLUR Á GLYVURNESI KANN GERAST LONGRI ENN 2.700 METRAR. NÝGGI VEGURIN TIL FLOGVÖLLIN VERÐUR ÍBUNDIN, HAR VELBASTAÐVEGURIN OG INNKOMUVEGURIN (2. PARTUR) KOMA SAMAN



30. Sandoyartunnil

Lýsing: Ynski er um fast samband millum Streymoy og Sandoy. Í október 2011 búðu 1.284 fólk í Sandoy. Í 2011 var miðalferðslan millum Gomlurætt og Skopun 482 ferðafólk og 136 akfør um samdøgrið.

Valdloysn: Einundirsjóvartunnil av Gomlurætt til Traðardal á Sandoyinni. Tunnilin verður umleið 10,5 kilometrar langur. Av tí at tunnelsteinurin nærmast Gomlurætt liggur bratt, skulu 2 kilometrar av tunlinum gerast við 3 farbreytum, so akfør, ið ikki kunnu halda ferðina í mótbrekku, hava eina krúpibreyt.

Vald loysn: Ein undirsjóvartunnil, sum gongur av Gomlurætt til Traðardal á Sandoyinni. Tunnilin verður um 10,5 kilometrar langur. Tunnelsteinurin næst Gomlurætt liggur bratt, og tí verða tveir

kilometrar gjørdir við trimum farbreytum, so akfør, sum ikki kunnu halda ferðina í mótbrekku, hava eina krúpibreyt.

Kostnaðarmeting: Umleið 800 mio. kr. við einum árligum rakstri á 8,4 mió. kr.

Avleidd verkætlan: Sjóvegis ella fast samband við Suðuroyanna.

Støðan eftir verkætlanina: Betri samband millum mið- og suðurøkið.

Byggitið: 4 ár.

Tíðarætlan: Serstøk verkætlan – ikki partur av vanligari fløguætlan.

Aðrar viðgjørðar verkætlanir: Gera ein undirsjóvartunnil, sum gongur av Gomlurætt til Skop-

unar á Sandoyinni. Hesin tunnill verður umleið 9,2 kilometrar langur. Landsverk metir tó, at besta loysnin er at gera tunnilin til Traðardal. Um tunnilin verður lagdur til Skopunar, skal høvuðsferslan um »Hálsin« (vegurin úr Skopun) Hesin vegur er brattur og liggur høgt. Tunnelsteinurin, ið liggur næst Gomlurætt, og tann sum liggur næst Skopun, liggur eisini bratt, og tí verða 4,5 kilometrar gjørdir við trimum farbreytum. Kostnaðurin fyri hesa verkætlanina er 740 mió. kr. við einum árligum rakstri á 7,4 mió. kr.



MYND 6.30: TUNNILIN MILLUM SANDOY OG STREYMOY VERÐUR AV GOMLURÆTT TIL TRADARDAL Á SANDOYNNI; REYÐ LINJA. ÖNNUR VIÐGJØRD LOYSN ER FÁA TUNNILIN UPP Í SKOPUN; LJÓSAREYÐ LINJA



31. Sandarlíð

Lýsing: Vegurinn í Sandarlíð bindir Sand við bygdirnar Skarvanes, Skálavík, Húsavík og Dal. Vegurinn er smalur, liggur í brattlendi og hefur trupulleikar af grótlopi, sum kemur út á vegin. Onkrastaðni er lendið undir vegnum vánaligt. Í 2011 var ársmeðalferðslan umleið 380 akför um samdögrið. Í október 2011 búðu 11 fólk á Skarvanesi, 157 í Skálavík, 80 í Húsavík og 39 í Dali.

Vald loysn: Ætlanin er at dagföra vegin til tvær farbreytir og tryggja hann ímóti lopum.

Kostnaðarmeting: 29 mió. kr. við einum árligum rakstri á 0,5 mió. kr. við einum árligum rakstri á 0,7 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tryggari og tíðarhóskandi farleið.

Byggítíð: 3 ár.

Tíðarættan: 2017-2019

Aðrar viðgjörðar verkætlanir: At gera nýggjan tunnil á 380 metrar, tí teininum har vegurinn liggur, verður mettur at verða trupul at breiðka. Umleið 50



MYND 6.31: REYÐ LINJA ER DAGFØRING AV VERANDI VEGI ÍGJØGNUM SANDARLÍÐ, LILLA BROTALINJAN ER TUNNIL, OG LILLA HEILA LINJAN NÝGGJUR VEGATEINUR



32. Húsavíkarvegurinn

Lýsing:

Vegirnir til Húsavíkar og Skálavíkar eru dagfórir við breiðking til tvær breytir. Tó manglar ein teinur til Húsavíkar at breiðka. Í október 2011 búðu 80 fólk í Húsavík og 39 fólk í Dali.

Vald loysn: Restina av vegnum til Húsavíkar verður dagfórir.

Kostnaðarmeting: 8 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagfórir farleið.

Byggítíð: 1 ár.

Tíðarætlan: Ikki ásett



MYND 6.32: LINJUFØRINGAR. PARTUR AV VEGNUM TIL HÚSAVÍKAR MANGLAR DAGFØRING



33. Dalsvegurinn

Lýsing: Vegurinn liggur hógt og eftir fjallasíðu. Trupulleiki stendst af mótkoyrandi bílum, tí ov fá vikipláss eru. Somuleiðis hefur farleiðin trupulleikar af gróti og skriðulopum. Í október 2011 báðu 39 fólk í Dali.

Loysn: Tvær mögulegar loysnir eru. Önnur er að betra og tryggja verandi veg, meðan hin er að gera tunnel. Kanning af verandi vegi við atlit á, hvussu hesin kann

betrast og tryggjast, eiga að vera gjörd. Um kanningin vísir, að vegurinn ekki fer að gefa nóktandi ferðsluviðurskipti, eiga tunnel að verða gjördur.

Kostnaðarmeting: Um 1 mió. kr. fyrir kanning af möguleikum um að dagföra og tryggja verandi veg. Fjallatryggingin er mettur að kosta 20 mió. kr. og dagföringin af vegnum við vikiplássum og líknandi um 30

mió. kr. Jarðfróðiligar kanningar og skitsuprosjekt er gjört til Dalstunnilin, sum er mettur að kosta umleið 180 mió. kr.

Stöðan eftir verkætlanina: Tryggari farleið.

Byggitíð: 1 ár fyrir kanning.

Tíðarættlan: 2013 kanning, 2018-2022 tryggjan



MYND 6.33: HVÍT LINJA ER VERANDI VEGUR, REYÐ LINJA ER VALD LOYSN, OG LILLA LINJA ER TUNNILSLOYSN. TUNNILIN VERÐUR UMLEIÐ 3.060 METRAR LANGUR



34. Suðuroyartunnilin

Lýsing: Um Suðuroyggin skal knýttast í meginokið við føstum sambandi kann undirsjóvar-tunnil gerast úr Sandoyinni til Suðuroynna. Orsakað av longdini má hetta gerast sum ein parallell-tunnil; t.e. í veruleikanum 2 tunlar. Í viðgerðini av verkætlanini verður tikið sum givið, at fast samband er millum Streymoy og Sandoy. Við ársbyrjan búðu í Suðuroy 4.715 fólk. Smyril siglir upp til triggjar ferðir um dagin millum Krabatanga og Tórs-havn. Sama tíðarskeið búðu 37 fólk í Skúvoy.

Vald loysn: Eingin loysn er vald, tí prosjektið liggur rættliga langt frammi í tíðini, . men fleiri ymiskar møguligar linjur eru teknaðar millum Sandoyinna og Suðuroynna. Møguleiki er fyri, at tunnilin kann fara niður ymsastaðni í Sandoyinni, eitt nú í Dali ella við Skarvanes. Í Suðuroy hevði hann helst komið upp í Sandvík. Sjálvur tunnilin verður í minsta lagið umleið 22 km til longdar. Eyka tunnilin

kann antin brúkast til at einsrætta ferðsluna í hvørjum tunli sær ella bert sum rýmingarleið. Loysnin við rýmingarleið er væl biligari, tí minni krøv verða til trygðarútbúnað í rýmingartunlinum, men hinvegin er einvegis ferðsla nógv tryggari, tí minkað verður um vandan fyri frontalum samanstoymi. Portalhædd og hall á tunlinum veldst um, hvør loysn verður vald. Til tess at tunnilsteinurin á landi skal verða so stuttur sum gjørligt, skal tunnilsmunnin liggja so lágt sum møguligt. Munnarnir verða helst í umleið 30 m hædd, og tunnilshallið verður tá 40-50 promillur.

Tað sær út til at bera til at fara av Skarvanesi og koma upp í Skúvoy og síðani halda leiðina fram til Sandvíkar. Hetta hevur við sær, at tann samlaða longdin verður eitt sindur longri, og longdarhallið verður størri til nærum allar munnarnar. Fyrir-munurin við hesari loysn er, at í minsta lagi tann eini tunnil-

in hevði kunnað haft bert eitt tunnilsrør.

Kostnaðarmeting: Kostnaðarmeting: Eingin kostnaðarmeting gjørd, tí verkætlanin liggur so langt úti í framtíðini. Ein ábending um íløgukostnaðin sæst við at hyggja eftir einum líknandi tunli í Noregi, sum er í gerð og væntandi fer at kosta umleið 8 mia. kr. Hetta er umleið 2 mia. kr. dýrari enn mettt frammanundan, og orsøkin til meirkostnaðin er í høvuðsheitum torfør jarðfrøðilig viðurskifti. Árligi raksturin av einum Suðuroyartunli fer væntandi at liggja millum 50 og 100 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina: 99% av feroyingum knýttir saman við føstum vegasambandi.

Byggitíð: 8 ár.

Tíðarættan: Serstøk verkætlan – ikki partur av vanligari íløguaetlan.



MYND 6.34: EIN MÖGULIG LINJUFÖRING TIL EIN SÚÐUROYARTUNNIL



35. Sandvíkartunnilin og umfarsvegur um Hvalba

Lýsing: Í 2009 var ársmeðalferðslan til Sandvíkar 204 akför. Fyrst í janúar 2011 búðu 96 fólk í Sandvík. Hjá ferðandi kennist tunnilin ótíðarhóskandi, tí hann bert hefur eina breyt, er lægri enn 4 m og hefur onga trygdarútgerð. Ferðslan er ekki til meir enn ein tunnel í flokki A; t.e. við einari breyt. Um ein nýggjur tunnel varð gjörður, hevði hesin verið gjörður sum ein B-tunnel við 2 sporum og einari breidd á 9,5 (8,5) m. Verandi tunnel er frá 1969, er 1.500 m langur, 3,3 m breiður og 2,8 m høgur.

Vald loysn: Við verandi ferðslu og framkomuleika verður tað ikki mett neyðugt at broyta farleiðina, hóast ein dagføring kann vera upp á pláss. Ætlanin er at fáa slökkíutgerð og neyðljós inn í tunnulin.

Tann teknaða linjan fyri ein nýggjan tunnel til Sandvíkar

tekur eisini stóði í einum Suðuroyartunli, sum kemur upp í Sandvík. Sandvíkartunnilin liggur í 30 m hædd sandvíkarmegin og 45 m hædd hvalbiarmegin. Longdin verður 2,5 km, og tiskil verður hallið á tunlinum umleið 6 promillur. Hann kemur út í ein nýggjan umfarsveg um Hvalba, sum fær samband við bygdina í eini rundkoyring sunnan fyri bygdina. Í somu rundkoyring eru eisini vegir til nýggja og gamla Hvalbiartunnilin.

Kostnaðarmeting: Trygdarútgerð kostar umleið 3,0 mió. kr. av trygdartiltökum. Tunnel og umfarsvegur kosta umleið 190 mió. kr. og fara at hava eitt árligt hald á 2,5 mió. kr.

Stoðan eftir verkætlanina: Verandi tunnel verður tryggari og ljósari at koyra ígjøgnum. Tá nýggjur tunnel er gjörður, verður hetta í sambandi ein samhang-

andi vegatein av Gomlurætt umvegis Sandoyinna.

Byggítíð: 4 ár

Tíðarættan: Ikki ásett



MYND 6.35: LINJUFØRINGAR HVALBA-SANDVÍK.
HVÍT LINJA ER VERANDI FARLEIÐ, OG REYÐ LINJA ER VALD LOYSN



36. Hvalbiartunnilin

Lýsing: Tað er serliga verandi tunnil, sum er ein trupulleiki til tess at kunna betra um verandi farleið. Hvalbiartunnilin er einbreytaður og ein forðing fyrri vinnulívið og útbygging norðan fyrri tunnilin. Í 2011 var ferðslan 670 akfør um samdøgrið, tá tað búðu 616 fólk í Hvalba og 96 í Sandvík.

Vald loysn: Tann reyða linjan vísir ta valdu loysnina. Talan er um ein 2,2 km langan tunnil, meðan vegalongin verður 5,1 km. Tær jarðfrøðiligu kannin-garnar eru byrjaðar, men ikki lidnar. M.a. mangla kjarnulýsingar og ein samlað frágreiðing um lendið.

Syðri tunnilmunnin fer at lig-gja í umleið 150 m hædd, meðan tann norðari verður í umleið 70 m hædd. Loysnin er lagað til ein møguligan umfarsveg um Hvalba við atlit at einum møguligum nýggjum Sandvíkartunli.

Hvalbiar kommuna hevur gjørt eitt uppskot við einum longri tunli og styttri vegi, enn í teirri valdu loysnini. Eftir hesum uppskoti verður bæði dýrari at gera og reka farleiðina. Eisini er kannað, um tað loysir seg at dagføra verandi tunnil. Kostnaðarlíga er lítil munur á verkætlanunum, men ferðsluampin av at dagføra er stórur, og ágóði fæst ikki av

betri og lægri linjuføring.

Kostnaðarmeting: 170 mió. kr. við einum árligum rakstri á 2,4 mió. kr.

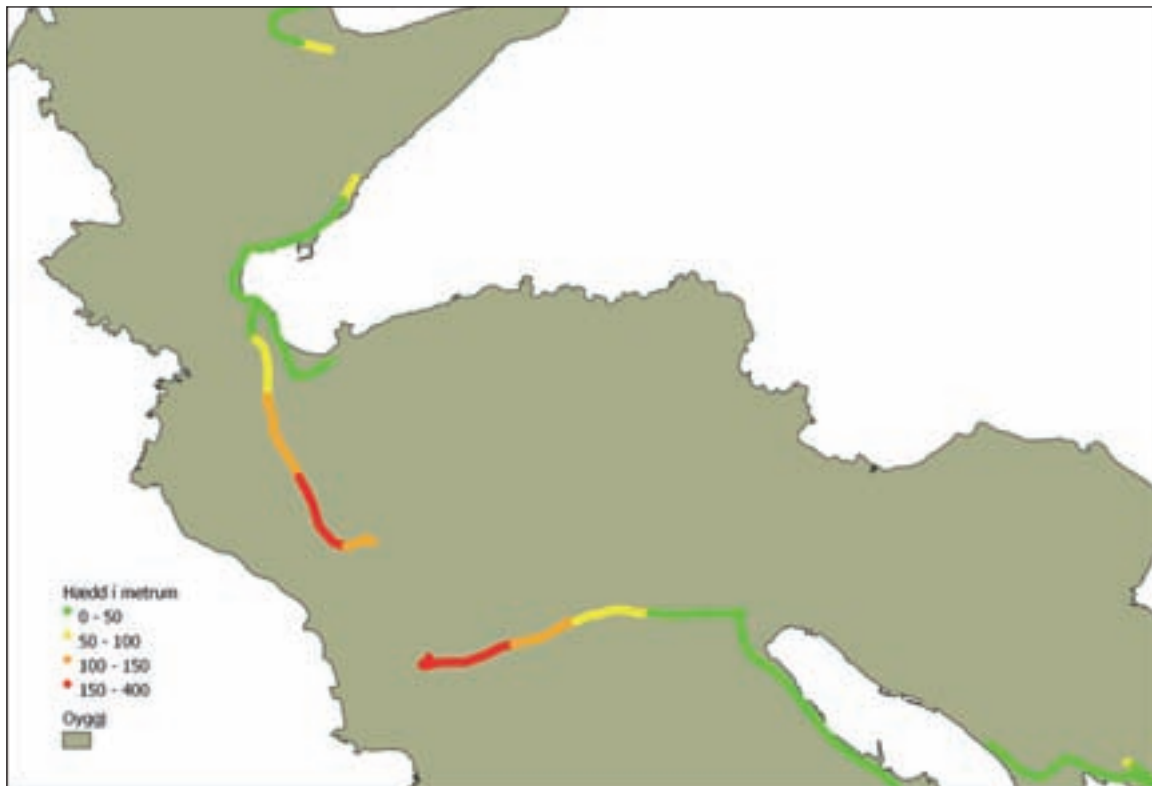
Støðan eftir verkætlanina: Tíðarhóskandi og dagförd farleið.

Byggitið: 4 ár.

Tíðarætlan: 2017-2020



MYND 6.36A: LINJUFØRINGAR. HVÍT LINJA ER VERANDI FÆRLEIÐ, REYÐ LINJA ER VALDA LOYSNIN, OG LJÓSAREYÐ LINJA ER UPPSKOT HJÁ HVALBIAR KOMMUNU



MYND 6.36B: HVALBIAR- OG SANDVÍKARFÆRLEIÐ. UPPMÁTINGAR AV VEGHÆDDUM FRÁ 2006



37. Farleið til Fámjins

Lýsing:

Útbygging av vegakervinum. Vegurin liggur høgt, er brattur og trupulleikar eru av kava. Ferðslan fyri 2011 var 159 akfør um samdøgrið. Við ársbyrjan 2011 búðu 107 fólk í Fámjin.

Vald loysn:

Við verandi ferðslu og framkomuleika verður tað ikki mett neyðugt at broyta farleiðina, tó at ein dagføring kann vera upp á pláss.

Ein møgulig stutt tunnilsloysn hevur tunnilsinntøk á 120-130 m hædd. Longra tunnilsloysnin hevur inntøk á 70-100 m hædd. Av tí at ferðslan er so lítil, kann verkætlanin ikki raðfestast ser-

liga høgt, og jú dýrari verkætlanin verður, tess verri loysir hon seg. Eisini økjast útreiðslurnar til rakstur og hald nógv við eini tunnilsloysn, útreiðslurnar til kavagraving kunnu als ikki víga upp móti hesum.

Á teininum eru rættliga nógvar skrásetingar av gróti; tó mest smátt grót. Báðar tunnilsloysnirnar sleppa undan hesum teininum, og ein dagfördur vegur hevði havt eina veit, sum eisini loysir trupulleikan við gróti.

Kostnaðarmeting:

Dagføring og tryggjan av verandi vegi til Fámjins kostar umleið 50 mió. kr., og árligi raksturinn liggur um 1 mió. kr.

Støðan eftir verkætlanina:

Dagfördur vegur við trygdarveit, har vegurin er yvir 100 m í hædd.

Byggitið: 2 ár.

Tíðarætlan: Ikki ásett



MYND 6.37A: LINJUFØRINGAR Á FARLEIÐINI TIL FÁMJINS. HVÍTA LINJAN ER VERANDI FARLEIÐ. REYÐ LINJA ER VALD LOYSN OG VÍSIR LINJUFØRINGAR. HAR VERANDI VEGUR ER OMAN FYRI 100 M HÆDD. HESIN VEGATEINUR HEVUR STØRST TØRV Á DAGFØRING. EISINI TÁ HUGSAÐ VERÐUR UM KAVA OG LOP. BLÁ OG LILLA LINJA ERU TUNNILSLOYSNIR. BLÁA LINJAN ER TANN STUTTA TUNNILSLOYSNIN, SUM IKKI FER UNDIR 100 M Í HÆDD. LILLA LINJA ER UNDIR 100 M Í HÆDD



MYND 6.37B: UPPMÁTINGAR AV VEGHÆDDUM FRÁ 2006 Á FÁMJINSVEGNUM



MYND 6.37C SKRÁSETING AV GRÓTI Á FÁMJINSVEGNUM



Kap 7: Samlað yvirlit yvir játtanartørv og verkætlanir

Viðmerkjast skal, at raðfestingar í Samferðsluætlanini byggja á fakligar metingar og niðurstøður hjá Landsverki. Hesar eru gjørdar við støði í, hvat stovnurin – í eini heildarmynd

av infrakervinum – metir vera mest samfelagsgagnligt at gera íløgur í. Gjørt verður vart við, at politiski myndugleikin loypandi ger egnar raðfestingar, og at tað ikki neyðturviliga er fult samsvar

millum tær fakligu raðfestingar hjá Landsverki og tær politisku raðfestingar.

Sí talvur á næstu síðunum.



Ílöguaetlan Landstýrisins »Á rättari kós«

Verkaðanir	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dagförling av þrum tunlum og vegum	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	5.000	5.000	5.000	10.000	10.000	10.000
Vegurinn oman fyrn Skálaförð						10.000	10.000	25.000	5.000			
Innkoyring, Havnin þbinding	10.000											
Innkoyringarvegur, Klingran Skarðshjalli							20.000	42.000				
Innkoyringarvegur, Klingran Krákugögv						16.000	16.000					
Trygdartöluk	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	10.000	10.000	10.000	
Farleið til Dals, tryggja verandi veg				2.000		2.000	8.000	10.000	10.000	6.000		
Farleið til Fámjins, veg og stuttan tunnil										1.000	40.000	29.000
Tunlar norrð um Fjall									55.000	115.000	55.000	40.000
Tjornuvkvvegurinn, tryggjan						2.000	3.000	3.000	3.000	4.500	4.000	5.500
Tunnil Gøtudal/Kambsdalur - Skálaf.									1.000	10.000	25.000	86.000
Vegagerð í Kallsøy, vegir og tunlar	2.000	3.000	2.000	3.000	3.000	2.000	2.000					
Hvalbarrunninn						10.000	61.500	52.500	41.000			
Inni í Fjriði í Kollafriði							4.000	10.000	13.000			
Millum Fjarða til Funningsförð					5.000	5.000						
Ferðsluaetlan Vægar		5.000	4.000	4.000	2.000							
Dagförling av Leirvíkar- & Kollfjunninum								10.000	15.000	25.000		
Søldarförður, umkoyringarvegur		1.000	3.500	5.000	5.000	5.500	5.500					
Tunnil til Viðareiðis	3.000	37.000	35.500	40.500	19.000							
Í Oyrnunum - Toftr	3.000	1.000										
Farleið til Vestmanna											3.500	5.000
Undir Valaknükum - Undir Gøtueiði, breiðkan	3.000	7.000										
Havnir	2.200	2.200	2.200	2.000								
Sandoyartunnilinn			5.000	25.000	35.000	35.000	35.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Skálafj.tunnilinn, fyrirreiking til útbjóðing	6.000	6.000		-12.000								
	39.200	72.200	62.200	79.500	81.000	103.000	176.000	213.500	208.000	231.500	197.500	225.500



Ílögúætlun í Samferðsluætluninni 2012-2024

Játtan	Nærri lýsing í kapitli	Kostnaðarmeting (prisur 2012)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rakstur	1		107.000	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000
Eftirsleip	1,3	400.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Pendlarapláss og busspláss	3.2	C 35.000	3.000	5.000	5.000	5.000	5.000	3.000	3.000
Sóljuleiðir	5.1.1	C 5.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
Götur	5.1.2-3	C	500	500	500	500	500	500	500
Hövuðsvegakervi	2.1	C 210.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Ferðslutrygdartíðing	2.2	C	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Summur, fastar játtanir			181.500	183.500	183.500	183.500	183.500	180.500	180.500

Serligar ílogur	Nærri lýsing í kapitli	Kostnaðarmeting (prisur 2012)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Eysturoyartunnill	6.17	C 1.130.000							
Sandoyartunnill	6.30	C 800.000							
Nýggjur flogvöllur	6.29	C 2.000.000							
Suðuroyartunnill	6.34	C 8.000.000							

Ferjur	Nærri lýsing í kapitli	Kostnaðarmeting (prisur 2012)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nólsoyarferja	3.3.1	C 55.000							
Kaloyarferja	3.3.1	C 55.000							
Skúvoyarferja	3.3.1	C 20.000							
Svínoy/Fugloyarferja	3.3.1	C 20.000							
Summur, ferjur			23.500	78.000	56.500				

ÍLØGUÆTLAN



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000
	40.000	40.000	40.000								
	3.000	3.000									
	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
	20.000	20.000	20.000	8.000							
	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
	180.500	180.500	177.500	125.500	117.500	117.500	117.500	117.500	117.500	117.500	117.500

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

SÍ ÍLØGUÆTLAN FYRI VERKÆTLANIR Á NÆSTU SÍÐUM

Verkætlanir	Nærri lýsing í kapitli	Kostnaðarmeting (prisur 2012)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Summur, verkætlanir			111.300	125.300	127.500	123.000	121.000	184.000	179.000
Farleið til Svinoyar og Fugloyar	6.1	C	160.000				1.000	10.000	70.000
Viðareiðistunnilin	6.2	C	150.000						
Tunlar Norður um fjall	6.3	(B)	265.000	35.000	60.000	60.000	60.000	50.000	
Byrging um Haralds, dagf. og liðugtgerð	6.4	B	30.000	30.000					
Vegakerv. í Kallsøy, liðugtgerð	6.5	C	21.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	1.000
Farleið. Oyndarfj. og Hellurnar	6.6	C	32.000						
Farl. til Gjáar, breiðka og tryggja	6.7	C	35.000						
Vegat. Millum.Fjarða - Funningfj.	6.8	C	10.000						
Vegur um Skálafjørð	6.9	A	55.000			10.000	35.000	10.000	
Skálafj. - Skipaneskrossurin	6.10	C	35.000	10.000	5.000	5.000	15.000		
Skálafjørður - Gøtudalur	6.11	C	205.000						
Umkoyringarv. um U. Gøtueiði/Skipanes	6.12	C	31.000						1.000
Umkoyringarv. um Soldarfjørð	6.13	C	50.000						
Ferðslutrygðarætlan fyri vegat. Undir Gøtueiði - Runavík	6.14	C	trygðar-tiltøk						
Glyvrar - Runavík	6.15	C	36.000						
Strendur - Selatrað	6.16	C	50.000	2.000	2.000	3.000	3.000	5.000	5.000
Tjørnuvíkarvegurin, trygjan	6.18	C	15.000				1.000	3.000	3.000
Haldórvíkarvegurin	6.19	C	50.000						
Saksunarveg, breiðka og tryggja	6.20	C	12.000						
Umkoyringarv. um Kollafjørð	6.21	C	40.000						
Farleið til Vestmannar	6.22	C	325.000						
Syðradalsvegurin (Streymoy)	6.23	C	kanning						
Kunoyarveg, kanna og tryggja	4.2.2	C	kanning						
Skælingsveg, kanna og tryggja	4.2.2	C	kanning						
Skarvanesveg, kanna og tryggja	4.2.2	C	kanning						
Norðadalsvegurin	6.24	C	10.000						
Innkoyringarv. Tórsh. 1. byggistig	6.25	C	90.000	10.000	40.000	40.000			
Innkoyringarv. Tórsh. 2. byggistig	6.25	C	100.000						
Kirkjubøarvegurin	6.26	C	12.000	6.000	6.000				
Sandav.hálsur - Sandav. - Miðv.	6.27	C	trygðar-tiltøk						
Vatnsøyrrar-Sorvágur, Íbinding við Flogvöllin í Vágunum	6.28	C	trygðar-tiltøk					6.000	
Sandarlíð - breiðka og tryggja verandi veg	6.31	C	29.000				1.000	14.000	14.000
Húsavíkarvegurin	6.32	C	8.000						
Dalsvegurin	6.33	C	40.000	1.000				8.000	8.000
Sandv. og umfartsv. um Hvalba	6.35	C	190.000						
Hvalbiartunnilin	6.36	C	170.000				10.000	60.000	60.000
Farl. til Fam. - dagf. og tryggi. veg.	6.37	C	50.000	5.000	5.000	5.000	5.000	15.000	15.000
Dagför. av Kollfjarðartunlunum	4.1.1	C	60.000					60.000	
Dagför. av Leirvíkartunlunum	4.1.1	C	40.000				40.000		
Krambatangi, umvæling	1.4	C	13.000	9.000	4.000				
Skúvoy, nýggi havn	3.3.2	B	43.000						
Týrlupallur í Hattarvík viðkast, so hann kann góðkennast	1.4	C	300	300					
Náttarljós til týrlupall í Dímun	1.4	C	300	300					
Týrlupallur Koltur	1.4	C	1.500		1.500				
Tangastøð Boðanes	1.4	C	2.000			2.000			



Kap 8: Játtan/ílogur í flutningskervið og fíggingarhættir

Her niðanfyri verður lýst uppskot til, hvussu møguleikar eru at fíggja rakstur og ílogur í samferðslukervið framyvir.

Talan er um at lýsa eitt møguligt fíggjarmodel, har tær inntøkur – sum í dag koma frá gjøldum til tað almenna – og sum er fara beinleiðis í landskassan saman við einum ískoytis oljuavgjaldi, fara í grunn til ílogur og rakstur av landsvegakervinum.

Í kap 2.9 í fyrra parti »Strategi og mál« eru lýstir ymiskir fíggingarhættir til nýílogur, hald og rakstur av samferðslukervinum. Serliga teir einstøku fíggingarhættirnir, so sum almenn partafeløg, privat viðfígging o.l, eru amboð, sum kunnu verða brúkt

til størri verkætlanir, har fíggjarorkan hjá landinum ikki røkkur. Fígging við øktum bummgjøldum, kilometurgjaldi og líknandi brúkarafígging eigur at verða umrødd politiskt komandi árin. Eisini tí hetta er eitt rák, ið vindur upp á seg í grannalondunum, samstundis sum tøknil, sum krevst til tilíkt, støðugt verður ment.

Í dag verða kravd inn nógvgjøld, ið eru lögð á akfør og brennievni, sum tilsamans eru munandi hægri enn tað, sum verður brúkt til at útbyggja og reka infrakervið hjá landinum.

Við verandi inntøkugundarlagi, ið eisini er umrøtt í fyrra parti av hesi samferðsluætlan, harvið

inntøkum frá skrásetingargjaldi, vegskatti og oljuavgjøldum, er møguligt at fíggja bæði ílogur og rakstur av vegakervinum, um inntøkurnar allar fara til at reka infrakerv landsins, sum ikki verður gjørt í dag.

(Inntøkur)	litur	kr./litur	Í alt
Skrásetingargjald (2011)			65.000.000
Vegskattur			87.000.000
Bensinavgjald (2010)	15.600.000	2,40	37.440.000
Dieselavgjald (2010)	19.600.000	1,30	25.480.000
Eyka brennievnisavgjald	35.200.000	1,20	42.240.000
			257.160.000

Verður afturat tí, ið verður kravt inn í dag, lagt eyka brennievnisavgjald á 1,20 kr., fer at bera til at leggja hald og rakstur á eitt støði, har infrakervið ikki forfellur meiri. Somuleiðis ber til at innheinta verandi eftirsleip

eftir 10 árum, betra høvuðsvegakerivið, økja ferðslutrygðararbeiðið og seta í verk útbyggingar samsvarandi hesi samferðsluætlan. Um størri ílogur enn tær 50 mió. kr. árliga, ið verða settar av, verður neyðugt við alternativari

fígging ella serstakari játtan á fíggjarlógini.



(Útreiðslur)	Játtan	Viðmerkingar
Hald og rakstur	107.000.000	
Eftirsleip	40.000.000	Verður innheintað eftir 10 árum
Smærri ílögur < 10 mió. kr.	30.000.000	Hetta eru trygdartiltök, hövudsvegakervi, vegamót, havnir, tyrlupallar.
Miðal ílögur 10-50 mió. kr.	30.000.000	Vegabreiðkingar, umkoyringarvegir, vegaverkætlanir
Storri ílögur > 50 mió. kr.	50.000.000	Tunnilsverkætlanir, stórar vegaverkætlanir
Íalt	257.000.000	

Almennur rakstrar- og ílögugrunnur

Omanfyri nevndu inntökur skulu – sambært hesi ætlan – fara í serstakan grunn og liggja uttan fyri lögtingsfíggarlógina. Hetta merkir ikki, at politiski myndugleikin missir ávirkan á, hvussu hesin peningur verður brúktur, men at hesin við neyðugum tillagingum tekur stöðu til ætlanir, ið røkka fleiri ár fram.

Ein langtíðarættan fer at tryggja betri karmar fyri vinnulívið, tí játtanir verða ásettar tvørtur um ár, og at fíggarligi parturin frammanundan er tryggjaður. Tí ber eisini, sum í dag, at gera umráðfestingar í sambandi við verkætlanir á hvørjum ári, við at gera tillagingar í sjálvari samferðsluætlanini, grundað á tað, sum liggur í grunninum.

Við atlitum at serliga stórum verkætlanum, kann gunnurin seta pening av og spara upp yvir fleiri ár; annars skal javnvág vera á inntöku- og útreiðslusíðuni. Hugsandi kann grunnurin taka upp lán við trygd í grunnfænum (ognum og komandi inntökum), ið samstundis kann standa sum ánari av verklögum, har nýtsluggjöld verða kravd, sum til dømis í Vága- og Norðoyatunlunum, eins og í einum móguligum Sandoyar- og Suðuroyartunli koma at liggja.

Við inntökugrundarlagnum í hesum uppskotinum, ið tekur stöði í brúkaragjöldum, er bert grundarlag fyri rakstri og ílögum í infrakervið hjá landinum. Rúmd er ikki at fígga

virksmið hjá almennu ferðsluni út um tað, ið verður brúkt til tyrlupallar, ferjuskráar og landshavnir. Raksturinn av SSL má tí framhaldandi fígga umvegis lögtingsfíggarlógina.

Gjørt verður vart við, at Samferðsluætlanin 2012-2024 bert viðger landsvegakervið, sum er umleið helmingurin av samlaðu føroysku vega- og tunnilslongdini á slakar 1.000 kilometrar. Somuleiðis viðger ætlanin havnir og tyrlupallar, eins og økið hjá Strandferðsluni.



ÍLØGUÆTLAN

