

ÁRSFRÁGREIÐING 2008



FERÐ Síða 4



VIÐLÍKAHALD Síða 26



LV-KRÓNUR Síða 8



MARKNAGIL Síða 28



KANNINGAR Síða 16

Broyttur stovnur og nýggj krøv



Oyvindur Brimnes
stjóri

Tíðirnar hava broytt Landsverk.

Stovnurin hevur eftir fáum árum verið íggjgnum eitt umskifti og kennir seg brynjaðan at taka ímóti nýggjum krøvum, sum landið er farið at seta almennu stovnunum um skynsama og miðvísa stýring.

Fleiri serfrøðingar

Síðani 2000 er arbeiðsgrundarlagið undir Landsverki nógv broytt. Nýggj arbeiðsøkir eru komin afturat og stovnurin er blivin meira spesialiseraður. Tað sæst t.d. aftur í starvsfólkahópinum, sum er vorðin meira samansettur. Talið á mánaðarløntum starvsfólkum er økt, meðan tey tímaløntu eru fækkað.

Fyrr var høvuðsvirksemið hjá Landsverki landsvegir/tunlar og havnir. Arbeiði at reka tyrlupallum var ein minni partur.

Í 2001 fekk stovnurin nýggjar uppgávur og ein teirra var at vera byggiharri, tá almennir bygningar verða bygdur. Seinni hava summi aðalráð eisini lagt uppgávuna at viðlíkahalda almennar bygningar undir Landsverk at umsita.

Klima- og orkusurningarnar eru vorðnir sera aktuellar. Í hesum sambandi er litið Landsverki upp í hendi at standa fyri einum átaki, har orkusparing í bygningum er sett á dagskránnu. Til hetta endamál eru játtaðar 15 mió. kr. í ár.

Ein onnur uppgáva, sum Landsverk hevur arbeitt við tey seinastu árin er, at kanna, hvar best er at leggja nýggjan flogvøll. Eisini hetta krevur servitan og í hesum sambandi hevur Landsverk eisini havt tætt samstarv við flogvallaserfrøðingar í Norðanlondum og Onglandi.

Strategiska arbeiðið

Við ársbyrjan 2010 verður tað eitt krav, at allir almennir stovnar skulu gera mál- og avrikssáttmálar við aðalráðini. Summir stovnar hava longu sett sjøtil á arbeiðið, og Landsverk er væl brynjað at fara undir uppgávuna.

Síðani 2001 hava vit gjørt eitt miðvíst visjónsarbeiði, sum í dag er ein natúrligur partur av virkseminum á Landsverki. Strategiska grundarlagið á stovninum fevnr um eina

missión, visjón – og síðani í fjøreisini kjarnuvirðir.

Missiónin staðfestir ítøkiliga endamálið við stovninum, meðan visjónin er leiðin, vit vilja ganga. Kjarnuvirðini eru grundarlag fyri atburði og áskoðan, ið sjónliggera tað, ið verður virðismett og kravt av starvsfólkunum.

Tað strategiska arbeiðið sampakkar væl við ætlanina hjá landsmyndugleikunum at gera mál- og avrikssáttmálar, har neyðugt er við omanfyrinevndu tiltøkum. So vit eru tilbúgvín.

Millum visjónirnar hjá Landsverki er, at okkara virksemi skal koma samfelagnum til góðar, at stovnurin veitir eina tryggja og dygdargóða tænastru og at sum mest fæst fyri skattaborgarans pening.

Henda frágreiðing er ein liður í hesi visjón, har borgarin fær innlit í, hvussu játtanin til stovnin verður nýtt. Vónandi gevur frágreiðingin eina mynd av nøkrum av teimum fjølbroyttu uppgávum, sum starvsfólkini á Landsverki loysa í dag.

Innihald

Broyttur stovnur og nýggj krøv.....	Síða 2
Innihald	Síða 3
WRRUUM - ferðhámark undir trýsti.....	Síða 4
Árið ið fór - Vegadeildin	
Tunlar og portalar.....	Síða 6
Soleiðis vóru LV-krónurnar brúktar	Síða 8
Asfalt undir sjóneykuni.....	Síða 12
Árið ið fór - Framleiðsludeildin	
Uppsagnir og nýggjar maskinur	Síða 14
Kanna kanningar av kanningum	Síða 16
Landsverk byggir land	Síða 18
Alternativur flogvøllur í luftini	Síða 20
Árið ið fór - Havnadeildin	
Skaðaðnir góvu arbeiði.....	Síða 24
Tað er hol mitt á vegnum.....	Síða 26
Avbjóðingin við Marknagil	Síða 28
Árið ið fór - Verkleiðsludeildin	
Nógvir skúlar	Síða 30
Ferðslan 2008	Síða 32

Útgevvari: Landsverk, juli 2009
Lagt til rættis: Kunningartænastan og Fíggjardeildin hjá Landsverki
Myndir: Landsverk
Umbróting, sniðgeving: Birita Signýardóttir
Prent: Føroya Prent

Tú kanst útvega tær eintøk av hesum blaði við at venda tær til:
Landsverk • Tinghúsvegur 5 • FO-100 Tórshavn • Tlf. 340800 • www.landsverk.fo



LANDSVERK
 byggir land



WRRUUM -

FERÐSLUTRYGD:

Fjórði hvør bilur í Føroyum koyrir ov skjótt, men í lýtuni er eingin vegateinur í landinum gjørdur til at koyra meira enn 80 km/t. Skal ferðmarkið hækkað, mugu stórar og dýrar ábøtur gerast á landsvegakervið. Ferðslutrygdin versnar, um ferðmarkið t.d. verður hækkað upp í 90 km/t



Armgard Steinhólm
Verkfrøðingur og
leiðari á Ferðsludeplinum

Tey flestu hava roynt tað. Tú koyrir við mest loyvdu ferð. Kilometervísarin peikar á 80, men í somu lýtuni verður tú yvirhálaður. WRRUUM.

Hóast tað er ólógligt, so trýsta føroysku bilførararnir ríkiliga hart

á spítaran, tá ið teir fara útum bøgardarnar. Hagtølini prógva týðiliga, at vit eru einki undantak, tá ið talan er um at bróta lógarásetta ferðhámarkið.

Følsk trygdarkenla

Ferðmátingar hjá Landsverki vísa, at ávís støð í landinum koyrir umleið annarhvør bilur omanfyri hámarksferðina 80 km/t. Í miðal koyrir um fjórði hvør bilur omanfyri 80 km/t og 10. hvør omanfyri 90 km/t. Tá skal tó havast í huga, at kilometervísarin í bilinum vanligi vísir heldur hægri ferð, enn bilurin koyrir.

Mangan hoyrir tú fólk siga, at bilarnir og vegirnir í landinum eru so góðir, at 80 km/t er eingin ferð. Er veðrið gott og umstøðurnar til vildar, ber saktans til at koyra skjótari á summum vegastrekkjum, verður sagt.

Tað kennist á ongan hátt ótrygt ella óbehagiligt. So vit trýsta ekkaleys fótin á spítaran og tosa

um, at ferðmarkið átti at verið hækkað, so at tað samsvarar betri við ta veruligu ferðina.

Skotið hevur t.d. verið upp at hækka ferðmarkið upp í 90 km/t á summum vegastrekkjum, har sýnið er gott. Sum dømi um slík strekkir hava t.d. verið nevndir vegirnir við Áir (4,5 km), í Kollafjarðardali (3,5 km), við Leitisvatn (3 km), Millum Fjarða (5 km), í Gøtudali-Kambsdali (3 km) og, Kalbaksfjarðarvegurin (7,5 km).

Dýrar broytingar

Verður avgerð tikin um at seta ferðmarkið uppum 80 km/t, mugu vegirnir lagast til broytingina. Gamaní eru føroysku vegirnir góðir, men sum er, eru flestir vegir ikki gjørdir til, at vit koyra skjótari enn 80 km/t á teimum.

Trupulleikin er, at sjálvur vegabygnaðurin – t. e. geometriin, bugar og hall – er ikki gjørdur til tað.

Eitt tilmæli í ferðslutrygdarætlanini er, at um ferðin skal

ferðhámark undir trústi



verða omanfyri 80 km/t, skal vegastokkur (autoverja) verða settur millum akbreytirnar. Breytirnar mugu við øðrum orðum skiljast sundur, so at tað ikki ber til at yvirhála.

Harafturat eru tað er sera fá stöð í landinum, har til ber at gera slíkar tillagingar, uttan at tað fer at krevja sera dýrar umbyggingar av vegnum.

Trupulleikin er m.a., at nógva-staðni eru bæði vegamót og íbindingar í landsvegin, sum mugu broytast. Eisini má vegurin breiðkast, so at pláss verður til vegastokkin, sum skal vera millum breytirnar.

Er nógv ferðsla á vegateininum, kann talan verða um at breiðka vegin til ein sokallaðan 2+1 veg, har triðja sporið verður nýtt sum yvirhálingarbreyt uppá skift millum breytirnar.

At breiðka ein veg, so pláss verður fyri eini autoverju í miðjuni kostar umleið 5 milliónir krónur fyri hvønn kilometur. Harafturat

kemur autoverjan, sum kostar 1 millión fyri kilometurin.

Sostatt hevði tað kostað tilsamans umleið 150 milliónur krónur, um vit t.d. skuldu laga tey seks omanfyreivndu vegastrekkini til eitt ferðsluhámark á 90 km/t. Tað hevði verið kostnaðurin fyri at breiðka vegin og seta upp autoverju.

Munur á 80 og 90

Sum sagt, kennist tað hvørki vandamikið ella óbehagiligt at koyra skjótari enn politiið loyvir. Men trygdarkenslan kann vera vandamikil, tí munurin millum 80 km/t og 90 km/t kann vera ein spurningur um lív ella deyð.

Koyrir tú 80 km/t er vandin fyri at doyggja 30 %, um tú ert fyri einum frontalum samanstoymi. Koyrir tú harafturímóti 90 er vandin 70%. Sostatt meiri enn tvífoldast vandin fyri at doyggja, um ferðmarkið verður hækkað.

Hetta er orsøkin til, at mælt verður til at seta upp autoverju millum koyribreytirnar um ferðmarkið verður hækkað uppum 80 km/t.

Tað er eisini ein sannroynd, at mark er fyri, hvussu nógva ferð kroppur okkara toli. Koyrir tú 80 og rennir á, so hjálpir trygdarútgerðin í bilinum ikki meira enn eitt vist. Tú fært kanska ikki løstir uttan, men tú kanst fáa álvarsligar innvortis løstir. Kanningar hava staðfest, at markið fyri, hvat likamið toli, liggur um 65-70 km/t.

Ferðmark undir trústi

Vandin við at hækka ferðmarkið úr 80 upp í 90 km/t er, at hugsandi er, at fólk so fara at koyra uppafur skjótari. Hugsast kann, at nýggja ferðmarkið eisini kemur undir trúst, so at fleiri av teimum, sum í dag koyra 90, tá fara at koyra omanfyri 90.

Eisini er hugsandi, at ferðmunurin millum tey løttu/skjótu akførini og tey tungu/seinu fer at økjast, um ferðmarkið verður sett upp. Tað verður verri at yvirhála, tí at breytirnar verða sundurskildar, og trupulleikar kunnu standast av vegamótunum.

Samstundis vísa kanningar, at ferðsluóhappini gerast álvarsligari, tá ið ferðin verður sett upp.

Vansarnir viga mest

Vansarnir við at hækka ferðmarkið eru sostatt nógvir. Tann størsti er, at óhappini gerast álvarsamari. Avleiðingarnar av at gera ein feil gerast størri. Harafturat verða sannlíkindini fyri óhappum størri. Eisini vera færri yvirhálingarmøguleikar, tí sýnið skal verða enn betri fyri at kunna yvirhála.

Fyrimunurin við at hækka ferðmarkið er, at tú sparir tíð, men í einum so lítlum landi sum okkara er avmarkað, hvussu nógv tíð er at spara í so máta. Sum dømi kann verða nevnt, at koyrir tú 90 km/t, heldur enn 80 km/t, sparir tú 5 sekund fyri hvønn koyrdan kilometur. Sparda tíðin íalt fyri omanfyri nevndu strekkir er góðar tveir minuttir. Millum Havnina og Klaksvík sparir tú til dømis hálvanannan minutt.

Samanumtikið eru fyrimunirnir við at seta hámarksferðina upp ikki so stórir, at teir kunnu viga upp ímóti vansunum. Og ivasamt er, um íløgurnar fyri at tillaga vegakervið til eina hámarksferð omanfyri 80 km/t standa mát við spardu tíðina.

Samanumtikið eru ráðini tí at minka trústið á spitaran. Um tú koyrir 80 heldur enn 90 km/t minkar vandin fyri doyggja av eini ferðsluvánlukku 60%. Tú kanst ikki verja teg ímóti øllum í ferðsluni, men tú kanst verja teg ímóti at koyra ov skjótt.

Tað er títt egna val.



ÁRIÐ ÍÐ FÓR

Tunlar og portalar

Virksemið á Vegadeildini var í 2008 nógv merkt av, at fleiri tunlar skuldu dagførast til dagsins standard. Vegadeildin arbeiðir nógv við verkætlanum og hevur tí valt at lýsa nakrar av teimum størstu verkætlanunum í 2008

Leynatunnilin og Norðskála-tunnilin

Ein av verkætlanunum hjá vega-deildini er at dagføra Leynatunnilin við m.a. ljósi og trygdarútbúnaði. Í 2008 varð ein avvatningarskipan, sum skal verja ímóti eitt nú oljuvanlukkum, sett upp í tunlinum. Samstundis vóru dioduljós, sum skulu spara um elnýtsluna, tikin í brúk. Í 2009 heldur arbeiðið fram. Verkætlanini varð játtað 5,7 milliónir í 2008 og 2,8 milliónir krónur í 2009.

Somuleiðis eru ljós og trygdarútbúnaður sett upp í Norðskála-tunlinum. Játtanin til hetta var í 2008 4,25 milliónir krónur.

Portalar í Kalsoynni

Portalarnir til tunlarnar í Kalsoynni er eisini ein stór verkætlan,

sum fekk játtað 2,1 mió. í 2008 og 1,9 mió. fyri 2009. Grivið er út fyri portalunum. Elementir verða stoypt, sum eru klár er at flyta í oynna.

Royndu nýggja tøkni

Annars hava allar brýr og tunlar fingið eina støðumeting í 2008, ið er grundarlag fyri framhaldandi viðlíkahaldsarbeiðinum. Á brúgv-arøkinum er roynt at finna nakrar standard umvælingar loysnir, ið kunnu brúkast um-aftur.

Í tunlunum er vanligt skróti-arbeiði gjørt – t.v.s. at teir verða støðugt reinsaðir fyri leyst grót. Royndir hava í 2008 verið gjørdar at skróta við hátrýstvatni. 4 milliónir krónur eru játtaðar til hetta í 2009.

Rundkoyring og Sandoyar-tunnil

Rundkoyringin í Gøtudali varð gjørd liðug í 2008. Hetta var Føroya størsta rundkoyring. Játtaðar vóru 4,8 mió. í 2008 til hesa verkætlan.

Av nýggjum verkætlanum kann annars nevast Sandoyartunnilin, sum fekk 6 milliónir krónur í 2008 og 2 milliónir í 2009. Í 2008 eru seismiskar kanningar gjørdar í Skopunarfjørði og kjarnuboringar í Traðardali í Sandoyinni.

- VEGADEILDIN





Soleiðis vóru LV-krónurnar brúktar

PENGABÝTI:

Suðuroyggin, Sandoyggin og Eysturoyggin eru teir partar av landinum, sum hava fingið lutfalsliga mest til rakstur, tá ið tøluni verða sett upp ímóti fólkatáli og ferðslutrýsti kring landið. Tó sær myndin øðrvísi út tá hugt verður í mun til vegalond. Somuleiðis hevur Suðuroyggin fingið mest til íløgur



Róaldur Jákupsson
fíggjarfrøðingur
Fíggjardeildin

Vit asfaltera vegirnar og rudda teir fyri kava. Vit byggja skúlar og havnir og halda tunlar og brýr viðlíka. Landsverk brúkar á hvørjum ári trísiffráðar milliónaupp-hæddir til rakstur og íløgur. Íløg-

ur, sum hava stóran týðning fyri samfelagsmenningina, og sum tískil hava stóran áhuga millum fólk.

Við hesum í huga hevur fíggjardeildin hjá Landsverki gjørt eina fíggjarliga uppgerð, sum vísir, í hvønn mun tey ymsu økini hava fingið lut í pengunum, tá umræður rakstur og íløgur. Vit hava hugt fimm ár aftur í tíðina og samanbera eisini við játtanina fyri 2009. Orsøkin til at vit ikki fara longur aftur enn 2004 er, at hagtølini, sum eru eldri, eru ikki sambærilig.

Rakstur – í mun til ferðslu, fólkatál og vegalondir

Nógv tann størsti parturin av pengunum, sum verða brúktir til rakstur, fara til landsvegahaldið. Í 2008 fekk landsvegahaldið 74% av samlaðu rakstrarjáttanini hjá Landsverki. Peningurin, sum verður brúktur til hetta endamál, fer til vanligt hald, vetrarhald, asfaltering og annað.

Sum útgangsstøði hyggja vit fyrst at, hvussu pengarnir eru brúktir kring landið – býttir eftir

økjum og eftir hvussu nógv, ið er farið til hvønn kilometur av vegi í teimum ymsu økjum.

Yvirlitið vísir, at 34% av krónunum eru brúktar í Streymoy, har 169.000 kr. eru farnar pr. km av vegi. Eysturoyggin fór við 31%, har 156.000 kr. vórðu brúkar pr.km. Suðuroyggin fekk 16% við 137.000 kr. pr. km. Norðoyggjar fingi 10% og 109.000 kr. pr. km, Sandoyggin 5% og 125.000 kr. pr. km. og Vágar fingi 4%, og har vórðu nýttar 102.000 kr. pr. km.

Í krónum og oyrum er sostatt nógv tann størsti parturin av rakstrarkrónunum brúktar í meginøkinum – í Streymoy og Eysturoy. Sammeta vit hinvegin raksturinn við ferðslutellingarnar kring landið, kemur ein heilt onnur mynd til sjóndar.

Verður raksturinn roknaður eftir, hvar í landinum ferðslan – og sostatt slitið á vegirnar – er mest, sæst, at Vágar, Streymoy og Eysturoy hava fingið minst. Hinvegin hava Sandoy, Suðuroy og Norðuroyggjar fingið munandi meira. Til dømis fekk Sandoyggin

í meðal 91 oyru fyri hvønn koyrdan kilometur. Harafturímóti fingi Vágur bert 13 oyru.

Sammeta vit rakstrarútreiðslurnar við fólkatalið kring landið, er myndin eisini øðrvísi enn útgangsstøðið. Tá sæst, at Streymoy, Vágoy og Norðuroyggjar hava fingið minst pr. íbúgva. Hinvegin hava Sandoy, Suðuroy og Eysturoy fingið mest til rakstur hesi seinastu fimm árin, tá ið roknað verður eftir ferðslutrýsti, fólkatali og vegalengd.

Upplýsast skal, at miðstaðar-økið, har helmingurin av fólkinum býr, er bíligast at reka. Har eru lutfalsliga fáir landsvegir til teir nógvu íbúgvunar.

Eisini hava tunlar og vetrarhaldið týðning í hesum sambandi. Gamlir tunlar krevja meira viðlíkahald, og somuleiðis er vetrarhaldið dýrari í økjum við nógvum fjallavegum, sum t.d. í Suðuroy. Í Stremoyinni eru harafturímóti færri fjallavegir, og tunlarnir eru ikki so gamlir.

Íløgur – í mun til fólkatal..

Landsverk ger eisini stórar íløgur, sum fara til nógv ymisk endamál. Størsta kontan í tíðarskeiðnum var *nýggir landsvegir*, sum fóru við 42% av íløgnum. Aðrar stórar íløgur fóru til Landssjúkrahúsið, ið fekk 20%, og Skúladepilin í Suðuroy fekk 9%.

Hyggja vit eftir økjum sæst, at tær flestu íløgukrónurnar rulla til Streymoyinna og í Suðuroynna, sum standa fyri ávikavist 39 og

37% av íløgnum. Eysturoy fekk 13%, Norðoyggjar 7% og niðast koma Sandoy og Vágur við 2% hvør.

Men sammeta vit nú íløgurnar við fólkatalið, sær myndin aftur øðrvísi út.

Roknað upp á hvønn borgara, hava Vágur, Eysturoy og Norðuroyggjar fingið minst. Streymoy og Sandoy hava fingið meira og Suðuroy hevur fingið lutfalsliga nógv mest tey seinastu fimm árin.

Til dømis fingi suðuroyingar meir enn 13.000 kr. í part til íløgur í 2008, meðan fólk í Vágum bert fingi 225 kr. í part.

... og ferðslu

Tað ber ikki til at seta samlaðu íløgurnar hjá Landsverki upp ímóti ferðslutrýstinum, tí nógvur íløgur hava einki beinleiðis við veg ella ferðslu at gera. Men sum sagt, er størsta einstaka kontan nýggir landsvegir, og hana kunnu vit sammeta við ferðsluteljingarnar.

Í tíðarskeiðnum 2004 til 2008 eru játtaðar og brúktar næstan ein hálv milliard krónur á kontuni nýggir landsvegir. Tað svarar til 45% av samlaðu íløgnum hjá Landsverki.

Nýggir landsvegir er alt, líka frá tunlum, vegum og brúm til ferðslutrygdarloysnirogevaábøtur. Í fimm ára tíðarskeiðnum vóru 42% av íløgnum til landsvegir brúktar í Suðuroy, 29% í Eysturoy og 18% í Streymoy. 4% eru brúktar í Norðuroyggjum, 4% í

Vágum og 3% í Sandoy.

Verða tøluni samanborin við ferðslutrýstið í teimum ymsu økjum, kemur ein øðrvísi mynd fram á skíggjan. Roknað eftir koyrdum kilometrum sæst, at Vágur og Streymoy hava í meðal fingið fægstar íløgukrónur tey seinastu fimm árin. Norðuroyggjar og Eysturoy hava fingið meira, Sandoy hevur fingið væl meira, og Suðuroyggin hevur fingið nógv mest, tá ið roknað verður eftir koyrdum kilometratali.

Alt í alt hevur Suðuroyggin sostatt fingið størstan lut í íløgupengnum, bæði tá umræður íløgur til landsvegirnar sammett við ferðslutrýst og eisini tá umræður samlaðu íløgurnar í mun til fólkatalið. Sandoy, Eysturoy og Streymoy fáa sín part, meðan Vágur og Norðuroyggjar hava fingið minst.

Tunnilin millum Øravík og Hov og skúladepilin eiga sín stóra lut í, at íløgurnar eru størstar í Suðuroy.

Sum kunnugt, skal mann verða varin, tá ið talan er um hagtøl. Serliga tá ið tíðarskeiðið er stutt. T.d. kunnu stórar íløgur í einum øki skyldast mangul uppá útbyggingar í tíðini frammanundan. Gásadalstunnilin, Vágatunnilin, Norðoyatunnilin og Smyril eru ikki við í hesum hagtølunum. Talan er bert um kontur hjá Landsverki. Hvussu økini er býtt, hevur eisini stóran týðning fyri hagtølini.



Framhald...

RAKSTUR - Í MUN TIL FERÐSLUTRÝST:

Hendan talvan vísir, hvussu stóran lut tey ymsu økini hava fingið í rakstrarkrónunum, tá ið pengarnir verða sammettir við ferðslutrýstið. Ferðslutrýstið verður mátað í koyrdum kilometrum og talvan vísir peningaupphæddina, sum økið hevur fingið pr. koyrdan kilometur. Talið kemur fram við at býta rakstrarupphæddina við samlaða talið av koyrdum kilometrum í teimum ymsu økjum.

kr. pr. koyrdan km.	2004	2005	2006	2007	2008
Suðuroy	0,35	0,56	0,96	0,65	0,35
Sandoy	2,12	0,37	0,66	0,69	0,72
Vágar	0,14	0,15	0,16	0,06	0,13
Streymoy	0,23	0,42	0,18	0,21	0,17
Eysturoy	0,35	0,18	0,26	0,31	0,38
Norðuroyggar	0,88	0,45	0,86	0,34	1,18

RAKSTUR - Í MUN TIL FÓLKATAL:

Hendan talvan vísir, hvussu stóran lut tey ymsu økini hava fingið í rakstrarkrónunum, tá ið pengarnir verða sammettir við fólkatálið.

kr. pr. fólk	2004	2005	2006	2007	2008
Suðuroy	1.184	1.920	3.443	2.442	1.548
Sandoy	5.663	1.021	1.959	2.065	2.178
Vágar	808	907	1.048	451	951
Streymoy	902	1.707	770	983	791
Eysturoy	2.150	1.134	1.726	2.159	2.554
Norðuroyggar	1.236	675	1.380	543	1.918

RAKSTUR - Í MUN VEGALONGD:

Talvan vísir, hvussu rakstrarkrónurnar eru býttar, tá ið peningurin verður sammettur við vegalond. Tølini kom fram við at býta peningaupphæddina til økini við vegalongdini:

kr. pr. km.	2004	2005	2006	2007	2008
Suðuroy	78.651	125.191	224.167	158.469	99.325
Sandoy	277.445	49.171	95.723	99.694	104.536
Vágar	96.410	108.947	127.485	55.496	119.731
Streymoy	147.373	278.308	126.595	162.443	131.921
Eysturoy	173.215	91.256	137.889	172.244	205.451
Norðuroyggar	117.616	64.166	130.892	51.570	182.251

SAMLADAR ÍLØGUR - Í MUN TIL FÓLKATAL:

Talvan vísir, hvussu íløgukrónurnar eru býttar, tá ið peningurin verður sammettur við fólkatalið. Tølini koma fram við at býta peningaupphæddina til økini við fólkatalinum á staðnum:

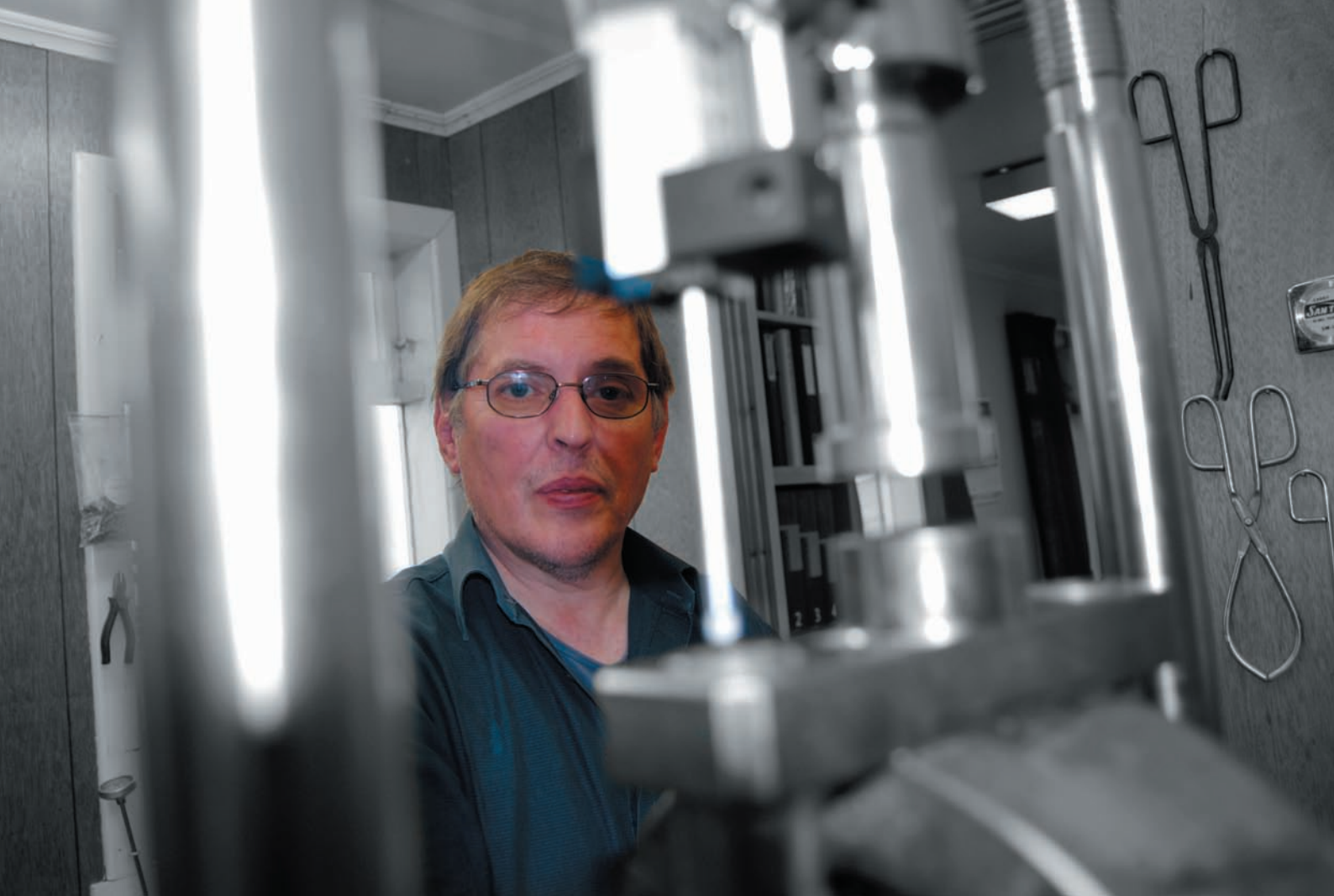
kr. pr. fólk	2004	2005	2006	2007	2008
Suðuroy	10.456	4.693	17.672	19.646	13.328
Sandoy	1.063	3.185	2.996	4.688	1.990
Vágar	1.977	3.399	1.073	306	225
Streymoy	2.516	2.559	2.933	3.746	3.890
Eysturoy	1.275	2.008	3.307	2.742	1.128
Norðuroyggjar	2.426	1.095	1.821	2.502	2.650

ÍLØGUR TIL NÝGGJAR LANDSVEGIR - Í MUN TIL FERÐSLUTRÝST:

Talvan vísir, hvussu stóran lut tey ymsu økini hava fingið í peninginum, sum er nýttur til íløgur til nýggjar landsvegir, tá ið pengarnir verða sammettir við ferðslutrýstið. Ferðslutrýstið verður mátað í koyrdum kilometrum og talvan vísir peningaupphæddina, sum økið hevur fingið pr. koyrdan kilometur. Talið kemur fram við at býta peningaupphæddina, sum hevur verið nýtt til íløgur í nýggjar landsvegir, við samlaða talinum av koyrdum kilometrum í teimum ymsu økjunum.

kr. pr. koyrdan km.	2004	2005	2006	2007	2008
Suðuroy	0,10	0,98	4,45	3,70	0,07
Sandoy	0,33	0,82	0,79	0,97	0,12
Vágar	0,24	0,52	0,15	0,05	0,04
Streymoy	0,12	0,17	0,14	0,19	0,13
Eysturoy	0,20	0,31	0,49	0,40	0,18
Norðuroyggjar	0,08	0,36	0,76	0,24	0,14





Asfalt undir sjóneykuni

GÓÐSKUSTÝRING:

Asfaltið, ið liggur á landsvegnum, hevur eitt dagsvirði á góðar 0,6 mia. kr. Fyri at tryggja, at henda íløga hevur javna og høga góðsku, hevur Landsverk sett í verk eina góðskustýringarskipan



Jónleif Joensen
starvsstovuleiðari
Framleiðsludeildin



Ási Mikkelsen
verkfrøðingur
Framleiðsludeildin

Á føroysku landsvegnum liggur eitt slitlag, ið er vert umleið 300 milliónir krónur. Undir hesum er eitt asfaltundirlag, ið kostar umleið líka nógv. Hetta eru, eftir føroyskum viðurskiftum, stór virði. Tískil er tað sera týðningarmikið, at góðskan á hesum tilfari er jøvn og góð.

Í dag heldur slitlagið í meðal 15 til 20 ár alt eftir ferðslutíttleika. Hetta er hækkað munandi hóast bæði økta og tyngda ferðslu. At asfaltið í dag heldur munandi longri enn fyrr, er fyrst og fremst orsakað av tí gransking og menning, ið er farin fram á økinum.

Fyri at kunna gagnnýta hesa vitan til fulnar, hevur verið neyðugt at menna og seta í verk eina góðskustýringarskipan, ið lýkur ES krøv.

Porkerisgrót og Durasplitt

Umleið 94% av eini asfaltblanding er steintilfar, og hava fysisku eginleikarnar á hesum tilfari avgerandi týðning fyri góðskuna á asfaltinum.

Til asfaltframleiðslu nýta vit skerv, framleiddar úr Porkerisgróti. Í slitløgnum nýta vit harumframt norskan skerv - sokallað Durasplitt - og nakað av donskum sandi.

Norski skervurin hevur tann eginleika, at hann er sera ljósur og slitsterkur. Av tí at norski skervurin er ljósur, verður koyribreytin eisini ljós, og tað økir um ferðslu-trygdina.

Nýta sterkasta grótið

Fyri at staðfesta mekanisku styrkina á skervinum, verða ymisk viðurskifti kannað, so sum kúluhvørnsvirði, broyskni (sprødhedstal), flísni (flisighedstal) og evnistyngd. Hetta verður gjørt sambært evropeiskum normum.

Til dømis hevur norska Durasplittið eitt kúluhvørnsvirði á 5 til

6% - tað er nøgdin av tilfari, ið kúluhvørnin slítur burtur. Tilfarið úr Porkeri liggur um 10%.

Hettar prosenttalið sigur nakað um, hvussu væl tilfarið tolir píkar. Um kúluhvørnsvirðið er omanfyri 13%, verður rátt frá at nýta tilfarið til slitløg, har píkar verða nýttir.

Stórur munur er á føroyska basaltinum. Sum dømi kann verða nevnt, at nakað av tí tilfari, ið er kannað á royndarstovuni hjá Landsverki í Hundsarabotni, hevur eitt kúluhvørnsvirði á 40-50%.

Bindievni (Bitumen)

Til at halda tilfarinum saman, verður bindievni (Bitumen) blandað í asfaltið. Bindievnið verður flutt til Føroya við skipi á bitumengoymsluna í Hósvík, og haðani við bili út á blandiverkini. Bitumen verður kannað fyri penetratió, kúlu & ring og viskositet.

Øll framleiðslulið skrásett

Í sambandi við asfaltframleiðsluna

verða royndir tiknar dagliga.

Á royndarstovuni í Hundsarabotni verður kannað, um samsvar er millum uppskriftir og liðugt blandað asfalt. Um royndin vísir frávik, verður hetta rættað beinanvegin. Eisini verða brotstyrki, deformatiún o.a. kannað í hesum sambandi.

Tá ið tilfarið er komið út á vegin at liggja, verður kannað, um trumlingin er í lagi. Samsvar skal vera millum liðugt útlagt asfalt og tær royndir, ið eru tilevnaðar á royndarstovuni. Royndir, sum eru tilevnaðar sambært einum føstum standardi – eini sokallaðari *Marshall standard test*.

Hetta merkir í stuttum, at øll lið í framleiðsluni verða skrásett. Góðskan á steintilfari og bindievni verða skrásett, somuleiðis dagliga eftirmetingin av asfalti sambært uppskriftum og eisini hiti og komprimering, tá ið asfaltið verður lagt út.

Á henda hátt fæst trygd fyri, at asfaltið hevur javna og høga góðsku.





ÁRIÐ IÐ FÓR

Uppsagnir og nýggjar maskinur

Árið 2008 hevði m.a. við sær, at framleiðsludeildin tíverri var noydd at siga fólki upp í Suðuroy í byrjanini av 2009. Høvuðsorsøkin var minkandi eftirspurningurin eftir asfalti. Asfaltframleiðslan fall úr 70.000 niður í 40.000 tons í 2008. Hetta hevði við sær, at goymslan av suðuroyargróti var

somikið stór, at ikki var neyðugt at framleiða skerv úr Suðuroyargróti til asfaltframleiðsluna í 2009.

Framleiðsludeildin hevur virksemi í Porkeri, á Sandi, í Hundsarabotni og á Hústoft. Maskinmiðstöðin í Kollafirði og bitumengoymslan í Hósvík eru

eisini partar av framleiðsludeildini.

Í Hundsarabotni og á Hústoft eru nakrar maskinur útskiptar. M.a. er ein dumpari keyptur at koyra grót í forknúsaran, eins og ein nýggj mylla er sett upp í Hundsarabotni.

Royndarboringar í Nólsoy

Millum meira óvanligu hendingarnar í 2008 eru royndarboringarnar í Nólsoy. Tveir mans hava búð og starvast í Nólsoy umleið helvtina av árinum, har teir hava gjørt royndarboringar fyri Jarðfeingi.

Boringarnar skulu økja um kunnleika okkara viðvíkjandi samspælinum millum lava- og legugrýti í sjóvarmálaumhvørvi. Verkætlanin fevnir um fýra boringar.

Úrslitini av boringunum skulu kunna nýtast sum dømi í frálандаoljuleiting. Hetta er serliga við nýggja kolvetnisfundinum við Rosebank, ið liggur millum lavafágir uttarlaga í lavaleiðini, í huga.

Boringarnar hava eina samlaða tjúkd uppá umleið 600 metrar gjøgnum ymisk sløg av gos- og legugrýti. (kelda: Jarðfeingi)

Halda kappingartreytirnar

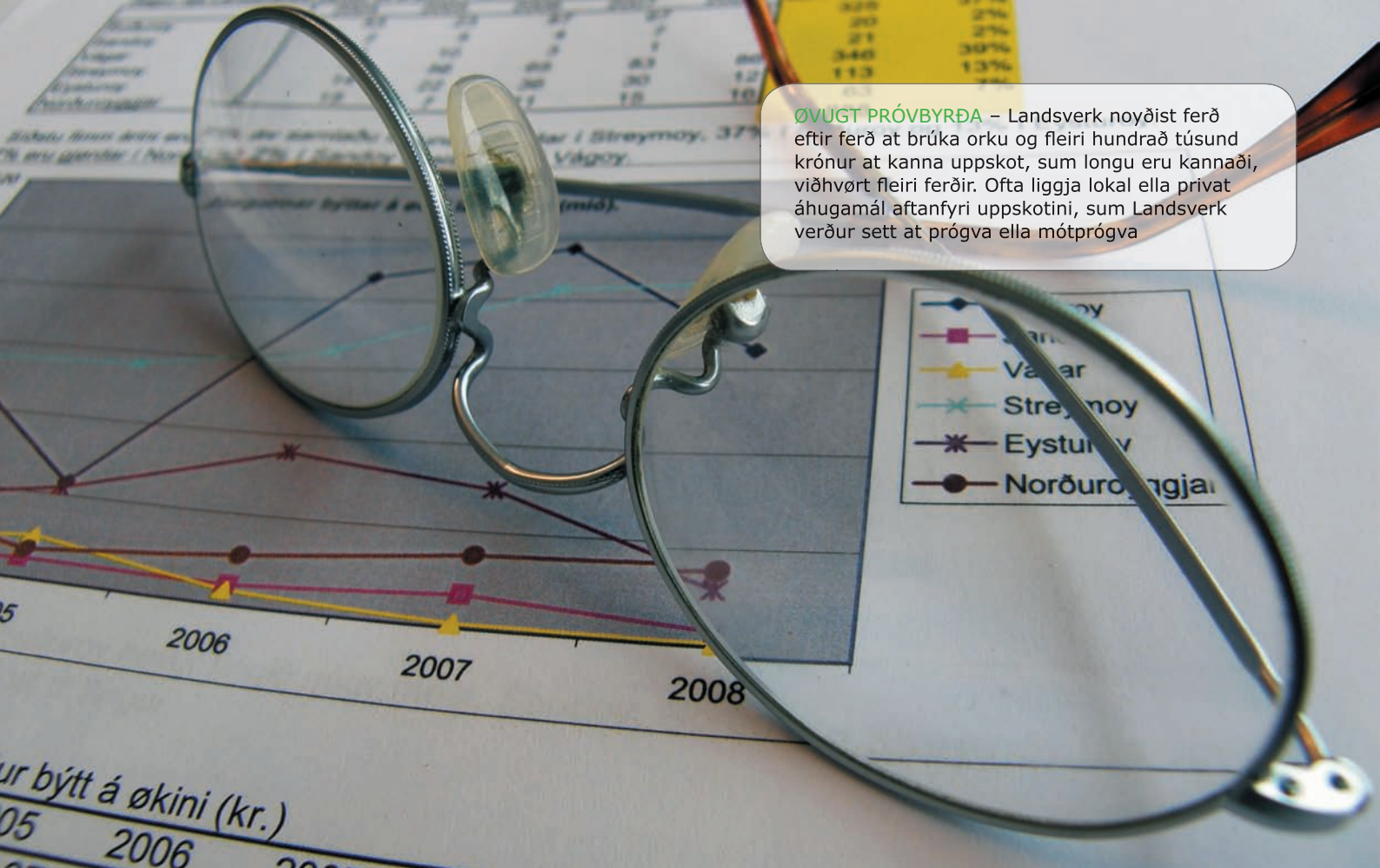
Framleiðsludeildin verður rikin sum vinnulig fyrítøka. Vit eru í kapping við aðrar vinnuligar fyrítøkur, og skulu reka fyrítøkuna undir vinnuligum fyrítreytum. Kappingarráðið hevur kannað okkara virksemlu eina tíð nú, og niðurstøðan er, at vit virka eftir vanligu marknaðarkreftunum, eins og kappingarneytar okkara.

Orsøkin til at Landsverk yvirhøvur hevur eina framleiðsludeild er, at sumt virksemlu ikki ber til at privatisera, uttan at hetta

kemur at skapa privatmonopolir. Grundin til hesa støðu er, at íløgukostnaðurin er høgur og marknaðurin er lítil. Eisini kunnu arbeiðini og verkætlanirnar skipast nógv betri enn, um vit skuldu keypt tænastruna aðrastaðni frá. Sum nú er, hevur Landsverk egin skervverk og asfaltverk og egnar asfalteringsmaskinur. Tí kann stovnurin rykkja út, tá ið tað passar best inn í okkara arbeiðsgongd.

- FRAMLEIÐSLUDEILDIN





ØVUGT PRÓVBYRÐA – Landsverk noyðist ferð eftir ferð at brúka orku og fleiri hundrað túsund krónur at kanna uppskot, sum longu eru kannaði, viðhvørt fleiri ferðir. Ofta liggja lokal ella privat áhugamál aftanfyri uppskotini, sum Landsverk verður sett at prógva ella mótprogva

Kanna kanningar av kanningum

SKJALPRÓGV:

Landsverk fær við jøvnum millumbili til uppgávu at eftirkanna uppskot, sum privatir áhugabólkar og einstaklingar leggja fram. Ofta liggja ongar dokumentatióinir aftanfyri hesi uppskot og mangan hevur sakkunnleikin longu talað. Hetta reisir spurningin, um gáttin fyri nær Landsverk skal fara inn og eftirkanna uppskot eigur at verða hækkað



Oyvindur Brimnes
stjóri



Ewald Kjølbro
deildarleiðari
Havna- og bygningadeildin

Floghavn í Nólsoy. Floghavn á Skorðhæddini. Ella í Klovanum. Alterativar havnir í Svínøi og havnaútbyggingar í Nólsoy. Ella alternativar linju- og vegaføringar í Høvi og Leirvík.

Hugflogið er ríkt og fyrítaksemið stórt millum manna, tá umræður útbyggingar av undirstøðukervinum í Føroyum. Uppskot verða kunngjørd á almennum fundum, har ráðgevingarfyrítøkur

borðreiða við spennandi og hugkveikandi ætlanum, sum skulu minka um avbyggingina og økja um flytførið. Uppskotini verða til spennandi tíðindasøgur og skjótt eru tey eisini partur av politisku

dagskránni. Og til endans verður serkunnleikin á økinum – Landsverk – settur at kanna, um ætlanirnar kunnu fremast í verki.

Havnir, vegir, tunlar og floghavnir hava alstóran týðning í einum oyggjalandi sum okkara. Tí er einki løgi í, at hugskot og ætlanir fyri samfelagsútbyggingini eru bæði stórar og nógvar. Og sum serkønur stovnur á økinum skal Landsverk eisini vera opið fyri góðum hugskotum, sum kunnu gera, at vit finna tær bestu loysnirnar.

Tað kann vera fruktagott. Tak bara Hovstunnilin. Har var tað eitt privat uppskot um alternativa linjuføring, sum ferðslutekniskt vísti seg at vera besta loysnin, tá avtornaði. Og í Svínøi hevur eitt privat uppskot til eitt havnarlag Yviri í Havn verið eitt gott íkast í arbeiðinum at finna frægastu loysnina.

Øvugta próvbyrðan

Trupulleikin er, at í mongum førum eru tey privatu uppskotini lítið ella als ikki undirbygd. Talan er um tekningar og trídimensionellar myndir, sum taka seg væl út á power-point framløgum og á føroyskum avíssiðum. Sum oftast eru uppskotini als ikki dokumenterað, og tí verður tað uppgávan hjá Landsverki at lyfta próvbyrðuna, hvørja ferð onkur kemur við uppskotum, sum síggja gott út í fjølmiðlunum, og sum landsstýrismaðurin kanska tekur undir við fyri at prógva sítt virkisfýsni.

Besta dømið um hetta er kanska flogvallarmálið, har hugurin at koma við uppskotum hevur verið ógvuliga stórur. Í hesum máli hevur Landsverk arbeitt miðvíst eftir eini ætlan, sum varð lögð fyri fleiri árum síðani. Eini heildarætlan, har allir móguleikar hava verið kannaðir eftir eini fastari ætlan.

Herfyri kom Sørvágs kommuna við uppskoti um at gera nýggja floghavn í Klovanum.

Hetta hendi hóast bæði Landsverk og útlendskir ráðgevarar longu frammanundan høvdu

kannað móguleikan og kolldømt hann. Uttan nakra dokumentatión, sum kundi bent á, at tað kortini bar til at gera flogvøllin, var ætlanin lögð fram alment. Fekk gott pláss í fjølmiðlunum, og teir virkisfýsnu politikararnir vístu enn einaferð, at teir vóru til reiðar at handla.

Hóast einki nýtt varð komið fram, var ikki nóg mikið hjá Landsverki at vísta til gomlu kanningarnar í Klovanum. Landsverk mátti enn einaferð út um landoddarnar eftir eini fakligari meting av uppskotinum, har úrslitið – sum væntað – var tað sama: Tað loysir seg ikki at gera flogvøll í Klovanum.

Eina aðru ferð skuldi flogvøllurin liggja í Nólsoy. Eisini her mátti Landsverk – eftir politiskum ynski – eftirkanna móguleikan, og fyri at binda um heilan fingumáttu vit eisini her fáa útlendskar ráðgevarar at kanna móguleikan. Men eisini her var úrslitið, at tað ikki bar til at gera flogvøllin.

Kanna kanningar av kanningum

Alt hetta kanningarvirksemið kostar nógva arbeiðsorku og í hvørjum einstøkum føri fleiri hundrað túsund krónur. Serliga dýrt verður tað, tá útlendskar fyrirkomur eisini skulu senda rokningar. Í mongum førum eru pengarnir burturspiltir, tí talan er einans um at gera eftirkanningar, sum longu eru gjørdar frammaundan. Í summum førum upp í fleiri ferðir.

Í sjálvum sær er einki galið við neyvum kanningum. Trupulleikin er bara, at vit kunnu koma at arbeiða okkum eftir hæli, um vit sum serfrøðingastovnur í heilum skulu inn at lyfta próvbyrðuna hvørja ferð onkur kemur við eini hugkveikandi og spennandi powerpoint-framløgu um eina nýggja floghavn, vegaløysn ella bátahavn.

Í flogvallarmálinum hevur Landsverk arbeitt miðvíst eftir eini heildarætlan, har allir móguleikar hava verið vendir.

Mark fyri kanningarvirksemi

Mynstrið við, at Landsverk í heilum skal inn at lyfta próvbyrðuna hjá ymskum áhugapørtum í samfelagnum virkar ikki einans órógvandi fyri tað fakliga virkseimið, har arbeitt verður miðvíst eftir eini heildarætlan. Vandur er eisini fyri, at umdømið hjá stovninum verður skalað, um stovnurin ferð eftir ferð má boða frá, at einki ber til.

Sjálvandi skal Landsverk taka ímóti góðum hugskotum. Men neyðugt er við eini javnvág, sum tryggjar, at stovnurin framhaldandi gongur undan, tá ið fakligar loysnir skulu finnast á samferðsluøkinum, og ikki endar sum tann, sum verður spentur fyri vognin hjá ymskum áhugapørtum.

Tískil er neyðugt at krevja eitt minstamark av fakligari dokumentatión. Skal Landsverk nýta tíð og pening at eftirkanna uppskot, mugu prógv leggjast á borðið. Prógv sum staðfesta, at sannlíkindi eru fyri, at ætlanin er realistisk og kann fremjast í verki.

Próvbyrðan má sum útgangsstøði altíð liggja hjá teimum, sum koma við uppskotunum. Hetta eigur sjálvandi serliga at vera galdandi, tá ið ætlanirnar hava verið frammi fyrr. Er talan hinvegin um nýggjar loysnir, eigur Landsverk sjálvandi altíð at meta um hugskotini – við ella uttan skjalpróg.

Eitt umskifti krevur eisini politiskan rygg. Politikararnir, sum varða av Landsverki, mugu ansa eftir, at teir ikki leypa á leistum, hvørja ferð onkur kemur við flottum og hugtakandi powerpoint framløgum, sum fanga fólk og fjølmiðlar. Teir mugu ansa eftir, at Landsverk ikki endar sum ørindasveinur hjá øllum øðrum, men fær frið og náðir at arbeiða fakliga og miðvíst við teimum kanningum, sum í longdini fara at tæna heildini og samfelagnum best.

Landsverk byggir land



INNKOMUVEGURIN TIL HAVNAR

Landsverk ger landsvegir, rekur teir og heldur teir viðlíka. **Önnur dæmir:** Strandavegurin og Kaldbaksvegurin



BRÚGVIN UM FOSSÁ

Landsverk sýnir, umvælir og byggir brýr. **Önnur dæmir:** brúgvin um Streymin og brúgvin um Sandá



HÖVSTUNNILIN

Landsverk viðlíkaheldur og byggir allar tunlar í Føroyum, tó ikki undirsjóvartunlar. Her skal Landsverk góðkenna byggingina og hefur eftirlit við henni. **Önnur dæmir:** Norðskálatunnin, Kollafjarðatunnin, og Hvannasundstunnin.



Høvusskrivstovan
Planlegging, projektering,
skipan av viðlíkahaldi, projekt-
leiðsla, forkanningar, figgarstýring.



Skervverk



Smiðja



Asfaltverk



Royndarstova



Vatnstøðumátari

Í dag hevur Landsverk sjei vatnstøðumá-
tarar, millum annað í Sørvági og á Kram-
batanga



Aldumátari

Landsverk hevur í lotuni 3 alдумátarar,
sum máta aldur vestanfyrri, eystanfyrri og
norðanfyrri Føroyar



Veðurstøð

Landsverk hevur í dag 21 veðurstøðir kring
landið. Av hesum eru tvær, ið umframt at
máta veðrið, eisini máta sýnið og skýhædd.
Hesar mátingar verða brúktar til flogval-
lakanningar



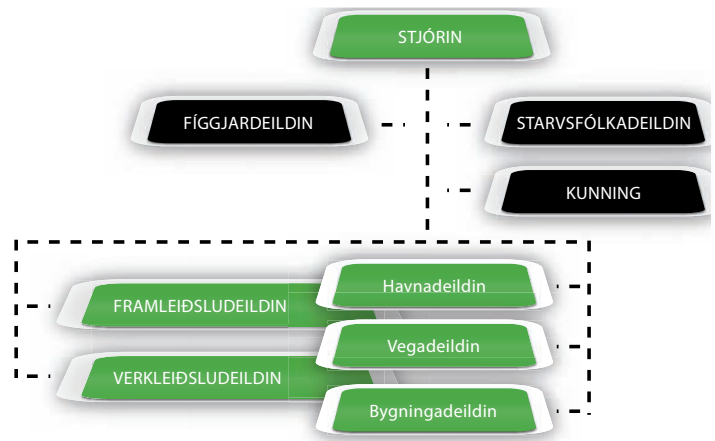
RUNDKOYRINGIN Í GØTUDALI

Landsverk betrar um ferðslutrygd og ferðsluviðurskipti,
ger t.d. rundkoyringar. **Önnur dæmir:** rundkoyringin
við Hvítanesveg, og rundkoyringin í Saldarfirði.



GAMLA RÆTT

Landsverk byggir, hevur eftirlit við og viðlíkaheldur
landshavnir, ferjuskáar, atløgupláss hjá
Strandferðsluni, vitar og siglingarljós. **Önnur dæmir:**
havnin á Krambatanga og ferjulegan í Syðradali.



Uppgáurnar hjá Landsverki

Landsverk er ein stovnur undir Innlendismálaráðnum og líka síðani byrjanina í 1948 hefur hann fyrisitið byggi- tekniskar uppgávar fyri land og kommunur. Í dag eru uppgáurnar nógvar og fjølbroyttar.

Við meira enn 170 starvsfólkum telist Landsverk millum størstu arbeiðspláss í landinum.

Stovnurin hefur um hendi vega- og havnamyndugleikauppgávar. Hann er byggiharri fyri stórum almennum byggiverkætlanum, so sum tunnlum, vegum, brúm og bygningum. Ofta verða veitingar bjóðaðar út.

Stovnurin er ráðgevi hjá myndugleikum. Hann ger ætlanir og forkanningar í samband við landsvegir, havnir, bygningar, tyrlupallar og á flogvallarøkinum. Stovnurin úttinnir ætlanir á hesum økjum og stendur somuleiðis fyri rakstri og viðlíkahaldi.

Landsverk hefur eisini fleiri tænastr, sum borgararnir merkja meira beinleiðis í gerandisdegnum. Stovnurin framleiðir asphalt, sum fer á almennu vegirnar og skerv, sum fer á gøtur og tún ella til okkurt byggivirksemi.

Landsverk mátar veður og vind, streym og aldu, fjøru og flóð og ger botnkanningar. Um vetrarnar ruddar Landsverk vegirnar fyri kava og sigur fólk frá koyrilíkindum. Landsverk tekur sær eisini av vega-merkingum og vegaskeltum og upplýsir um ferðslutrygd.



SKÚLADEPILIN Í SUÐUROY
Landsverk byggir almennar skúlar. **Onnur nýggj dømir:** Tekniski skúli í Klaksvík og Fiskivinnuskúlan í Vestmanna. Skúladepilin í Marknagili stendur fyrri framman.



NÝGGJA LØGTINGSHÚSIÐ
Landsverk byggir og hefur um hendi viðlíkahald av almennum bygningum. **Onnur nýggj dømi:** Landsjúkrahúsið og Norðurlandahúsið.



Alternativur flogvøllur í luftini

FORKANNINGAR:

Landsverk hevur tey seinastu fimm árin kannað móguleikarnar fyri einum alternativum flogvølli í Føroyum. Grundað á veðurfrøðiligu mátingarnar síðani 2006 verður ein fyribils niðurstøða gjørd seinni í ár um veðurfrøðiligu viðurskiftini og inn- og útflúgvingarumstøðurnar í Søltuvík og á Glyvursnesi. Eru hesi støðini egnað, verður arbeitt víðari við málinum, soleiðis at tilmælið kann fyriligga næsta ár



Ewald Kjølbro
deildarleiðari
Havna- og bygningadeildin

Eru Glyvursnes, Skorðhæddin, Søltuvík ella Klovin best hóskandi plássið í Føroyum til ein nýggjan flogvøll. Er Vága Floghavn tað besta staðið í alla framtíð? Ella finnast heilt aðrir møguleikar?

Seinastu árin hevur Landsverk kannað, hvar ein alternativur flogvøllur í Føroyum kann liggja. Hetta er gjørt í samráð við politiska myndugleikan, í hesum føri Vinumálaráðið, sum Landsverk hoyrði undir, áðrenn stovnurin kom undir Innlendismálaráðið í fjør.

Kannað verður, hvørjar búskaparligar og fíggarligar avleiðingar tað kann fáa fyri landið og økini, um ein alternativur flogvøllur

verður bygdur eitt annað stað í landinum. Og hvørji krøv, ið skulu setast til eitt nú trygd, reglusemi og longdina á vøllinum.

Arbeitt verður við at gera eina heildarætlan fyri flogferðslu í Føroyum, har stovnurin m.a. roynir at svara omanfyri nevndu spurningum. Nógv hugskot hava verið frammi í miðlunum og nógvar kanningar hava verið gjørdar. Men enn vita vit framvegis ikki, hvørji best hóskandi plássini eru í Føroyum, hóast ein mynd so smátt er farin at hómast á luftini.

Kanningar av hesum slagi taka drúgvá tíð. Nógvar forkanningar mugu gerast og kanningararbeiðið er farið fram á ymiskum stigum.

Peikaðu á Glyvursnes og Søltuvík

Farið varð undir fyrsta stigið í 2004. Tá varð ein kanning gjørd, sum lýsti, hvar tað staðfrøðiliga ber til at byggja ein nýggjan flogvøll, sum lýkur galdandi myndugleikakrøv til lendi og til inn- og útflúgvung.

Landsverk setti sum treyt, at ein nýggjur flogvøllur skal liggja nærhendis verandi ella framtíðar undirstøðukervi. Hetta merkir, at tað skal vera landfast millum nýggja flogvøllin og miðstaðarøkið.

Norska fyrirtøkan Asplan Viak A/S gjørdi nakrar innleiðandi kanningar fyri Landsverk í 2004 og 2005, har víst varð á ymiskar møguleikar á Glyvursnesi, Skorðhæddini og í Søltuvík.

Framhald...



Flogvallar kanningar
Flogvøllur á Glyvursnesi, 2200 m.
Yvirflitsplanur.
LANDSVERK



Flogvallar kanningar í Sandoy.

Flogvøllur í Söltuvík.

Frágreiðing og tekningar.



Í frágreiðingini *Ny Flyplass på Færøerne – En mulighedsstudie* frá 2006 varð víst á, at tað staðfrøðiliga ber til byggja ein nýggjan flogvøll á Glyvursnesi og í Söltuvík, sum kann lúka øll myndugleikakrøv viðvíkjandi lendi, og at tað á hesum plássum helst ber til at fáa nøktandi inn- og útflúgvng.

Asplan Viak metti hinvegin, at Skorðhæddin er ikki eitt hósكاني pláss til ein flogvøll, tí tað helst ikki ber til at fáa nøktandi inn- og útflúgvng.

Landsverk hevur síðani latið donsku fyrirkona Rambøll meta um frágreiðingina hjá Asplan Viak. Rambøll hevur í frágreiðingini *Kvalitetssikring af Mulighedsstudie vedr. lokalisering af ny lufthavn på Færøerne* frá 2006 víst á, at teir eru samdir við Asplan Viak í niðurstøðunum. Harumframt hevur Landsverk eisini biðið ein second opinion-bólk, sum var mannaður av serfrøðingum úr Norra og Svøríki, at meta um frágreiðingina hjá Asplan Viak. Eisini tey vóru samd í niðurstøðunum.

Skitsuuppskot og kostnaðarmetingar

Í 2006 fór Landsverk undir annað stigið í verkætlanini, sum var at kanna møguleikarnar, sum Asplan Viak hevði víst á. Ítøkiliga snúði tað seg um at gera tekningar og fyribils kostnaðarmetingar.

Kanningarnar hjá Landsverk vístu, at tað ber til at gera ein 2.700 m vøll á Glyvursnesi og ein 2.000 m vøll í Söltuvík. Mett varð, at ein 2.700 m vøllur á Glyvursnesi kostar umleið 1,7 mia. kr og ein 2.000 m vøllur í Söltuvík kostar umleið 960 mió. kr.

Aðrir møguleikar kannaðir

Síðani hevur Landsverk, saman við serfrøðingum, eisini kannað fleiri uppskot, sum hava verið frammi í fjølmiðlunum.

Eitt uppskot var um ein krossvøll á Borðuni í Nólsoy. Saman við serfrøðingum í Norra kannaði Landsverk, um tað ber til at lúka galdandi myndugleikakrøv til lendið, og um tað ber til at fáa nøktandi inn- og útflúgvngarviðurskifti á hesum stað. Kanning-

arnar vístu, at hetta ber ikki til.

Eisini var eitt uppskot um flogvøll í Svínøi. Kanningarnar hjá Landsverki vístu, at hetta var heldur ikki nakar realistiskur møguleiki, tí lendið í inn- og útflúgvngarøkinum er ov høgt.

Seinast hevur eitt uppskot um ein nýggjan flogvøll í Klovanum í Vágum verið frammi. Landsverk hevur saman við serfrøðingum úr Onglandi og Norra kannað hetta uppskotið. Eisini í hesum føri var niðurstøðan, at tað ikki ber til. Lendið er ov høgt, og tað verður trupult at fáa nøktandi inn- og útflúgvng.

Veðurfrøðiligar kanningar

Veðurfrøðiligu umstøðurnar eru ein avgerandi fortreyt, tá ið støða skal takast til, hvar ein nýggjur flogvøllur skal liggja. Og neyðugt er at gera veðurfrøðiligar mátingar í fleiri ár fyri at kunna staðfesta, um eitt ávíst stað hóskar seg til flogvøll.

Grundað á niðurstøðunum hjá Asplan Viak og Rambøll fór Landsverk undir at gera veðurfrøðiligar



kanningar í Søltuvík og á Glyvursnesi í 2006.

Ein veðurfrøðingur frá fyrirtøkuni Vaisala í Finnlandi gjørdi í 2006 ein meting um, hvar ein veðurstøð eigur at vera sett upp í Søltuvík til tess at útvega neyðugar veðurdátur. Ein veðurstøð, sum mátar vind, ætt, hita og sýni, og sum er hóskandi til slíkar kanningar, var sett upp í novemb-er 2006.

Ein líknandi veðurstøð hevur staðið á Glyvursnesi í nógv ár. Landsverk gjørdi í 2006 avtalu við Tórshavnar kommunu um, at Landsverk yvirtekur veðurstøðina hjá kommununi og at Landsverk heldur áfram at gera mátingarnar.

Niðurstøða seinni í ár

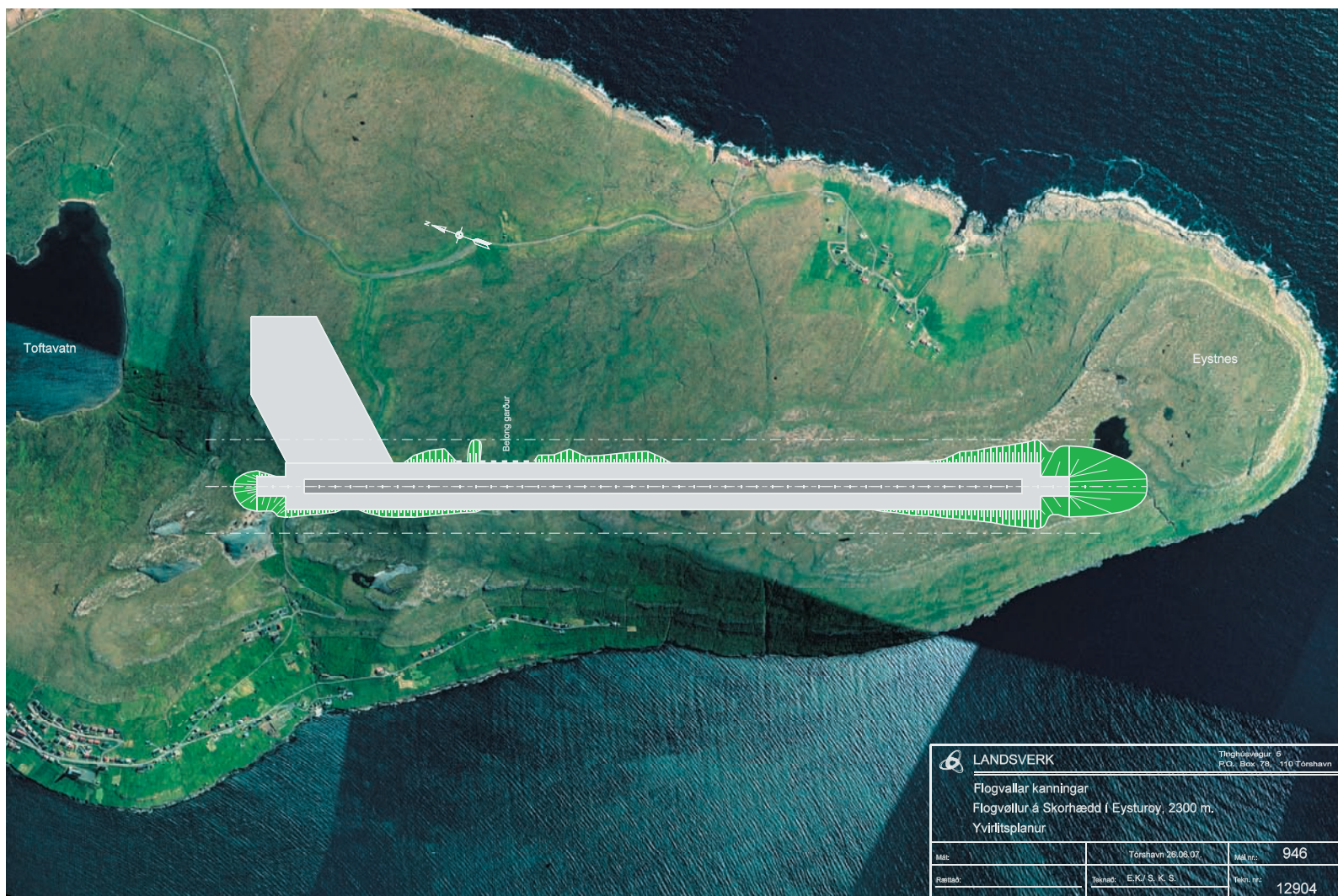
Til tess at útvega tað neyðuga hagtalsgrundarlagið er neyðugt at gera veðurfrøðiligar mátingar á Glyvursnesi og í Søltuvík í tilsamans 3 - 4 ár. Mátingarnar hava nú verið gjørdar so mikið leingi, at gongst sum ætlað, kann ein fyribils niðurstøða gerast seinni í ár.

Í juni mánaði í ár verður avtala gjørd við eina fyrirtøku í Danmark ella í Norra, sum fær til uppgávu at meta um veðurfrøðiligu viðurskiftini í Søltuvík og á Glyvursnesi og um inn- og útflúgvingarviðurskiftini á hesum plássunum. Roknað verður við, at hesar kanningarnar verða lidnar í november ella desember 2009.

Tilmæli

Staðfesta komandi kanningarnar, at tað ber til at gera ein nøktandi flogvøll á Glyvursnesi ella í Søltuvík, verður arbeitt víðari við máli- num og eitt tilmæli gjørt. Mett verður, at hetta arbeiði, kann byrja í 2010, so at tað kann vera liðugt í 2011.

Umframt at lýsa staðfrøðiligu møguleikarnar og kostnaðin skulu víðari kanningarnar lýsa sam- felags búskaparligu avleiðingar- nar av ætlanini.





ÁRIÐ IÐ FÓR -

Skadaódnir góvu arbeiði

Árið, ið fór, var merkt av ódnarveðri við nógvum vindi og brimi. Aldumátarin eystanfyrri mátaði tann 1. februar hægstu aldu, sum nakrantíð er mátað eystanfyrri Føroyar. Máta varð ein alduhædd uppá 12,62 metrar og hetta elvdi til nógvur skaðar í havninum kring landið.

Brimgarðurin á Hamranesi

í Hvalba fekk stóran skaða og Landsverk hevur havt eftirlit, og byggileiðsluna í sambandi við arbeiði at umvæla skaðan.

Í Skálavík fekk bátahylurin stóran skaða av ódnarveðrinum 1. februar. Hetta var ein teknisk avbjóðing fyri stovnin. Landsverk eftirgjørði alduna, sum var

máta eystanfyrri í einum talgildum forritið og á henda hátt var alduhæddin í og uttanfyrri bátahylin í Skálavík staðfestast. Út frá hesum er so gjørt eitt skitsuprojekt til, hvussu bátahylurin kann umbyggjast og hvussu kommunan kann tryggja, at bátar kunnu liggja trygt í havnini, eisini tá veðrið er av tí allar ring-

asta.

Uppskotið at umbyggja havnina, sum Landsverk gjørði, varð boðið út í juni 2008. Hettar arbeiði er nú um at vera liðugt.

Forkanningar í Svínoy

Ætlanin er at gera nýggja havn í Svínoy. Landsverk hevur gjørt eitt forprosjekt til eina havn á Eiðinum og eitt forprosjekt til ein havn Yviri í Havn í Svínoy.

Í hesum sambandi var Landsverk, saman við umboðum frá Svínoyar kommuna, í Danmark og vitjaði Dansk Hydraulisk Institut og Force Technology, har royndir vóru gjørdar.

Arbeiði at finna tað best hóskaði havnina í Svínoy gav stovni-

num nógv arbeiði í 2008. Rokna verður við, at forkanningarnar verða lidnar í 2009.

Nógvar sjóuppmátingar

Í 2008 vóru nógvar uppmátingar gjørdar í sundum og firðum við nýggju Multibeam-útgerðini hjá stovninum.

Nevnast kann, at Landsverk hevur verið við til at leita eftir Norsku Leyvu á Lambavík. Størri uppmátingar eru gjørdar í Runavík, Kollafirði, Sundalagnum, á Tvøroyri og við Ánirnar í Klaksvík.

Betri veðurtænastu

Landsverk hevur betra nógv um veðurtænastuna í 2008.

Stovnurin er farin undir at máta vatnstøðuna í 7 havnum og vatnstøðumátingarnar verða nú vístar á heimasíðuni hjá Landsverki.

Nevnast kann eisini, at stovnurin, í samstarvi við Kringvarpið, er farin undir at senda eina veður- og ferðslufráboðan í morgunsendingini hjá útvarpinum, við fráboðanum um hálfku, veður og ferðsla. Veður og ferðslufráboðanin er eisini at lesa á heimasíðuni hjá Landsverki.

HAVNADEILDIN



AFTURÚRSIGLT: Við dagsins játtan ganga í meðal 50 ár ímillum, at vegirnir í Føroyum verða asfalteraðir. Vanliga livitíðin fyri ein asfaltveg er 15-20 ár



Tað er hol mitt á vegnum

VIÐLÍKAHALD: Meðan hugurin at gera íløgur í undirstøðukervið hevur verið rættiliga stórir tey seinastu árinum, hevur játtanin til at viðlíkahalda undirstøðukervið verið alt ov lítil líka síðani 80-ini. Tørvur er á 350-400 milliónum til afturúrsigt viðlíkahald



Róaldur Jákupsson
fíggarfrøðingur
Fíggardeildin

Gongur tað sum nú, verður tað styttri og styttri millum holini á vegnum fyri hvørt ár, sum gongur.

Orsøkin er, at Landsverk fær ikki játtan til viðlíkahaldið, sum

skal til fyri at undirstøðukervið ikki skal falla í órøkt.

Svarar viðlíkahaldið ikki til loypandi slitið, fáa vit forfall. Undirstøðukervið fellur í órøkt. Eitt kervi, ið hevur upparbeitt eitt ávíst forfall, er dýrari at halda og árinum av hesum forfalli verður størri og størri, um onki verður gjørt.

Landsverk hevur kannað støðuna hjá tunlunum, brúgvunum og landsvegnum. Hugt hevur verið



Frágreiðingarnar, sum hendan grein byggir á kunnu lesast á www.landsverk.fo

føri vera tann, at Landsverk má seta avmarkandi ferðslutiltøk í verk, til tess so at ferðslutrygðin ikki kemur í vanda.

Skulu landsvegirnir í Føroyum haldast á normalstigi, mugu minst 40 kilometrar av vegi asfalterað um árið. Tað er umleið 8% av vegalongdini. Við verandi játtan ber einans til at asfaltera einar 10 kilometrar, tað er umleið 2% av vegalongdini.

Við dagsins játtan ganga sostatt í meðal 50 ár ímillum, at vegir verða asfalteraðir. Tað er nógv, tá ið havt verður í huga, at vanligu livitíðin fyri asfalt er 15-20 ár.

Verri enn aðrastaðni

Avleiðingarnar av manglandi viðlíkahaldi er ein virðisminking av vegakervinum í mun til normalstøðuna. Normalstøðan verður ásett við støði í rakstrar- og samfelagsfíggjarliga optimala støðinum fyri viðlíkahaldi yvir eitt longri tíðarskeið. Eitt kervi, ið er í javnvág - í normalstøðu - er ikki í forfalli, tí vanligu viðlíkahaldið vigar upp ímóti slitinum.

Forfallið á landsvegakervinum í Føroyum svarar til umleið 6-8 ferðir játtanina til hald av landsvegum. Samanbera vit við grannalondini, er forfallið munandi minni har. Í Danmark varð lutfallið 1,2 ferðir, Finnlandi 2,6 ferðir, Noregi 2,2 ferðir og í Svøríki 2,5 ferðir árlegu játtanina til haldið. Tøluni eru frá 2005.

Játtanin til haldið er góðar 100 krónur fyri meturin (av javnsettum 2-breytaðum vegi) í Føroyum, sammett við 225

krónur í Danmark og góðar 200 krónur í Noregi.

Búskaparvøksturinn, sum hevur verið síðani seinast í 90'unum, hevur ført við sær støðuga øking í innflutninginum av akførum, so ferðslan og harvið slitið á landsvegirnir er økt. Samstundis er játtanin til viðlíkahaldið av somu landsvegum minkað. Landsvegirnir eru eisini longdir eitt sindur í tíðarskeiðnum.

Landsverk hevur seinastu árin støðugt rationaliserað og effektiviserað, men trupult er at viga upp ímóti lutfalsligu minkingini í játtanini.

Játtanin til haldið er í tíðarskeiðinum 1996-2008 minkað umleið 14%. Hetta hendi samstundis sum rakstrarútreiðslurnar á fíggjarlógini eru øktar 116%, slitið á landsvegirnir er vaksið umleið 27 % og landsvegirnir eru longdir 3 %.

Um viðlíkahaldstørvurin til hald av landsvegum verður settur til 0 í mun til 1996, er játtanin bert umleið 35% av tí hon átti at verið um Landsverk fekk somu %-vísu játtan sum í 1996 í mun til útreiðslurnar.

Skal hesin tørvur takast inn aftur innan 10 ár, svarar tað til, at játtanin til viðlíkahaldið hjá Landsverki næstan má trífaldast: 35-40 milliónir afturat til forfallið av tunlum, brúm og vegum. Harumframt krevst minst tað dupulta av verandi játtan, um forðast skal fyri, at forfallið ikki veksur enn meira í árliga viðlíkahaldinum. Sostatt metir Landsverk, at tørvur er á tilsamans 150-160 milliónum krónum um árið til viðlíkahald.

eftir fíggjarligu gongdini í játtanini til raksturinn av landsvegum árin 1996 til 2008. Ymsar frágreiðingar eru gjørdar, sum vísa, at játtanin til viðlíkahald av landsvegum er ov lág. Aðrar nýggjari frágreiðingar, sum viðgera tunlar og brýr, koma til somu úrslit. Myndin er púra greið.

Langt ímillum asfaltering

Mett verður, at tunlarnir hava ein umvælingartørv á umleið 180 milliónir krónur, brúgvagnar umleið 40 milliónir og vegirnir einar 150 milliónir. Tilsamans er forfallið sostatt millum 350 og 400 milliónir.

Hetta forfall er afturút og verður einki munagott gjørt við støðuna, kann endin í ringasta

MARKNAGIL: Á hesum økinum beint sunnanfyri Føroya Handilsskúla er ætlanin at fara undir føroya størstu skúlabýgging. Skúladepilin við Marknagil skal vera liðugur á sumri 2014



Avbjóðingin við Marknagil

SØGULIG VERKÆTLAN: Ein skúli til 1300 næmingar, sum byggir brúgv tvørtur um fakmørk, men samstundis styrkir faklig frábrigdi. Skúladepilin við Marknagil er Føroya størsta skúla-verkætlan. Tað krevur tíð og neyva fyriskipan at gera hesa ætlan frá verklagslóg til veruleika



Kristian Rasmussen
deildarleiðari
Verkleiðsludeildin

Tað var á sumri 2007, at Mentamálaráðið heitti á Landsverk at fyriskipa og leiða verkætlanina sum byggharri.

Síðani hevur stovnurin - í tøttum samstarvi við Mentamálaráðið og byggingevndina, sum ráðið

hevði sett frammanundan - arbeitt við at fyrireika byggingina. Í hesum arbeiðinum hevur eisini COWI A/S luttið sum serkønur ráðgevari.

Saman - og hvør sær

Úrslitið av hesum fyrireikandi arbeiðinum er savnað saman í eina byggiskrá, ið gjølliga lýsir tann tørv, teir triggir skúlarnir fara at hava komandi árin, nú teir verða samanlagdir í ein depil. Eisini er í byggiskránni lýst, hvørjar for-

LEIÐIN TIL MARKNAGIL



treytirnar eru fyri byggingini, og hvørji krøv verða sett til hana.

Hugsanin er, at tann nýggi útbúgvingardepilin, sum fær eina yvirskipaða leiðslu, skapar karmin um tær trýggjar útbúgvingarnar í einum felags lestrarumhvørvi. Men samstundis skal hvør útbúgving sær varðveita sín egna samleika. Tann serliga samansetingin av næmingum í skúladeplinum, sum verður eindømi í fýroyskum skúlahøpi, skal gagnnýttast í mest møguligan mun, so at tey høli, sum í ávísam tíðarskeiðum ikki verða brúkt av einari lestrarleið, skulu kunna nýttast til onnur endamál.

Felags hentleikar verða, har næmingar hittast tvørtur um fakmørk, og ávísir partar av deplinum verða opnir fyri næmingum alt samdøgrið. Eisini verður møguleiki hjá almenninginum at fáa innivist í skúladeplinum til serlig tiltøk, eitt nú konsertir.

Byggingin skal endurspegla eina tilvitan um eina umhvørvisvinarliga áskoðan á byggilist og nýtslu. Hetta skal koma fram, eitt nú í sambandi við orkunýtslu, tilfarsvali og viðlíkahaldi. Eisini skal byggingin

skapast á ein hátt, ið stuðlar undir mentanarligu hugsjónirnar og samverulagið hjá teimum ungu.

Valdu prekvalifikatióin

Næsta stig verður at prosjektera skúladepilin út frá ásetingunum í byggiskránni. Avgjørt varð at bjóða prosjekteringina út í kapping, men við tað at verkætlanin er sera stór – nógv tann størsta í fýroyskari skúlasøgu – varð fyrst bjóðað inn til prekvalifikatióin, har áhugaðar fyrirkurdu bjóða seg fram. Av teimum 28 samtøkunum, ið bjóðaðu seg fram, vóru tey 5 vald út, ið vórðu mett at hava tær bestu fortreytirnar at loysa uppgávuna út frá einum frammanundan ásettum metingarstøði. Hesar 5 eru síðani bidnar um at bjóða upp á prosjekteringsarbeiðið.

Hálvannað ár til prosjektering

Freistin at lata inn tilboð upp á prosjekteringina var sett til 5. mai 2009, og fyrst í juni skuldu ein ella møguliga tveir vinnarar verða funnir. Um tvey tey bestu tilboðini verða hildin vera nær-

um eins góð, skulu tey bæði samtøkini, ið eiga hesi tilboð, aftur kappast ímóti hvørjum øðrum, og tá verður endaligi vinnarin funnin í desember 2009.

Roknað er við, at prosjekteringsarbeiðið kemur at taka hálvannað ár, soleiðis at klárt verður at bjóða byggiarbeiðið út í mai 2011. Sáttmálin við arbeiðstakaran verður væntandi undirskrivaður í august/ september 2011.

Eftir ætlan verður Skúladepilin við Marknagil klárur at taka í nýtslu á Ólavssøku 2014. So leingi nýttast allir næmingarnir kanska ikki at bíða kortini. Miðað ímóti at taka skúladepilin í nýtslu í stigum, og tí verða partar av skúladeplinum møguliga tiknir í nýtslu nakað fyrr.

VERKLAGSLÓGIN

- **2006:** Løgtingið samtykkir eina verklagslóg um at byggja nýggjan miðnámskúla við Marknagil í Havn. Sambært hesi lóg skuldi miðnámskúlin umfata Tekniska Skúla í Tórshavn og Føroya Handilsskúla. Fíggjarkarmurin var 150 milliónir krónur.
- **2009:** Ein nýggj verklagslóg verður samtykt, sum kemur í staðin fyri ta frá 2006. Hesa ferð var Føroya Studentaskúli eisini umfataður av lógini, umframt hinar báðar fyrr nevndu. Sambært hesi lógini skulu byggjast umleið 17000 m². Harumframt er møguleiki at taka verandi bygning hjá Føroya Handilsskúla upp í byggingina, sum við hesum verður tilsamans umleið 19000 m² til víddar. Pláss verður fyri 1300 næmingum, og fíggjarkarmurin er sambært verklagslógini 391 milliónir krónur.



ÁRIÐ IÐ FÓR -

Nógvir skúlar

Árið, ið fór, var í stóran mun merkt av stórum verkætlanum á skúlaøkinum. Tann prýðiligi miðnáamsskúlin, sum ætlanin var at byggja í Vági, men sum fekk eina stutta, men baldruta tilveru, varð endurreistur nærhendis munnan á Hovstunlinum hovsmegin, porkerismegin kommunumarkið, hesaferð sum ein ikki

minni prýðiligur skúladepil, ið hýsir tveimum so ólíkum skúlum sum Miðnáamsskúla og Heilsuskúla.

Í Vestmanna hefur Fiskivinnuskúlin í nógv ár húsast í gomlum, óegnaðum hølum, men nú stendur nýggi skúlin liðugur á fyrverandi ferjuleguøkinum Inni á Fjørð.

Í Klaksvík er Tekniski Skúlin víðkaður, so deildin fyri hægri tøkni (HT) nú er undir sama taki sum handverksútbúgvingarnar.

Kommunali Ósáskúlin í Klaksvík er niðurslitin og hartil ov lítil. Klaksvíkar kommuna er tí farin undir at um- og útbyggja skúlan. Landsverk luttekur sum byggharri fyri Klaksvíkar kommunu.

Rættiligur skjótil er nú settur á planleggingina av størstu skúla-bygging í Føroya søgu: Skúladepilin við Marknagil. Byggiskráin er gjørd, og prosjekteringin er boðin út í kapping millum ráðgevarar í Føroyum og hinum Norðurlondunum.

Heilsuøkið

Út- og umbyggingin á Landsjúkrahúsinum hevur hildið fram. 2. hædd á B-bygninginum er umbygd og ein nýggj 3. hædd er bygd omaná. Hesar hæddirnar hýsa sterilsentrali, skopideild og kirurgiskum ambulatorium. Næsta stóra takið verður gerð av nýggjum útsíðum og nýggjari tekju á B-bygninginum. Hetta arbeiðið er farið í gongd.

Økisdepil fyri sinnisveik og ellis- og røktarheim eru útboðin í lisitátión, somuleiðis bústovnur í Havn fyri sinnisveik. Hesar verkætlanirnar bíða eftir endaligari fígging, áðrenn arbeiðini verða sett í gongd.

Umbyggingin av Heilsufrøðiligu Starvsstovuni hevur hildið fram. 4. byggistig er liðugt og farið verður nú undir 5. og seinasta byggistig.

Vegir og tunlar

Á infrakervinum hevur verið arbeiðt við dagføring av tunlum, og Norðskálatunnilin lýkur nú dagsins krøv viðv. ljósi og trygdarútgerð annars, og í Leynatunlinum er hetta arbeiðið komið væl áleiðis.

Á komandi innkomuvegnum til

Havnar er nýggj brúgv gjørd um Flatarvegin, somuleiðis er nýggj brúgv gjørd um Fossá sunnan fyri Haldarsvík. Í Gøtudali er gjørd rundkoyring við vegamótið tunnilsvegurin til Leirvíkar og Fuglafjarðarvegurin.

VERKLEIÐSLUÐEILDIN



FERÐSLUÓHAPP Á LANDSVEGUNUM 2008

Traffic accidents on highways 2008

Øki	Ferðslu- óhapp	Skadd	Av teimum deyð	Óhapp/ rúsdrekka	Av teimum skadd	Óhapp/ seyður
Suðuroy	31	9	0	1	0	6
Sandoy	11	3	0	0	0	1
Vágar	21	2	0	3	1	5
Streymoy	132	28	1	11	3	13
Eysturoy	121	9	0	6	1	8
Norðoyar	24	1	0	0	0	3
Tilsamans	340	52	1	21	5	36

Deyð: 1. Oman fyri Sund

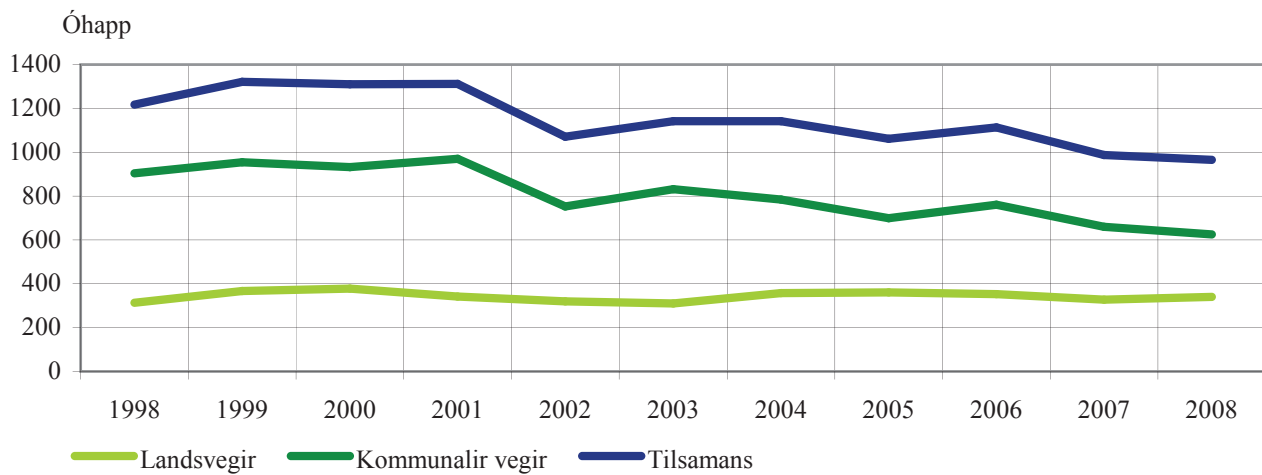
FERÐSLUÓHAPP Á KOMMUNALU VEGUNUM 2008

Traffic accidents on local roads 2008

Øki	Ferðslu- óhapp	Skadd	Av teimum deyð	Óhapp/ rúsdrekka	Av teimum skadd	Óhapp/ fótgang- arar	Av teimum skadd	Óhapp/ súkkur	Av teimum skadd
Suðuroy	60	2	0	4	1	0	0	0	0
Sandoy	6	0	0	0	0	0	0	0	0
Vágar	21	4	0	3	2	2	0	0	0
Streymoy	378	23	0	18	6	5	5	1	1
Eysturoy	82	2	0	4	0	2	1	0	0
Norðoyar	78	4	0	1	0	1	0	2	1
Tilsamans	625	35	0	30	9	10	6	3	2

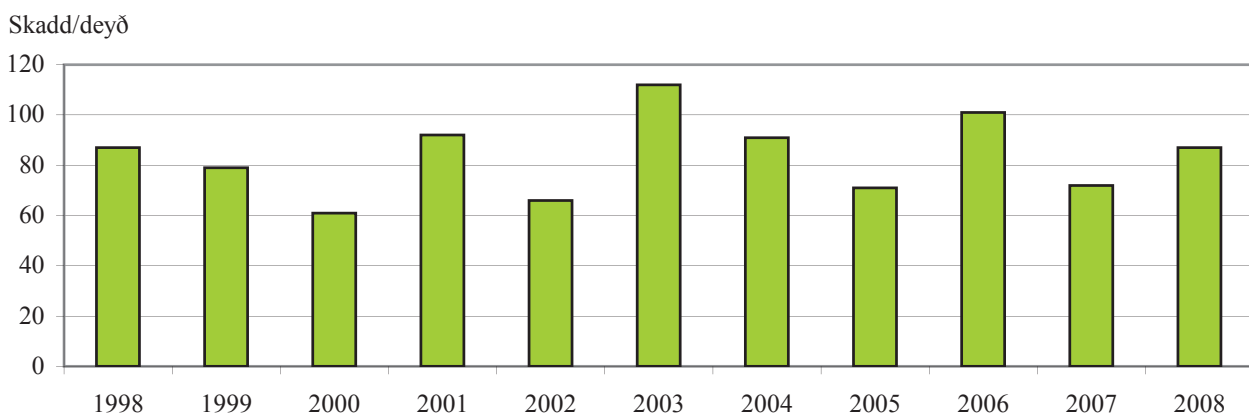
FERÐSLUÓHAPPINI 1998-2008

Traffic accidents 1998-2008



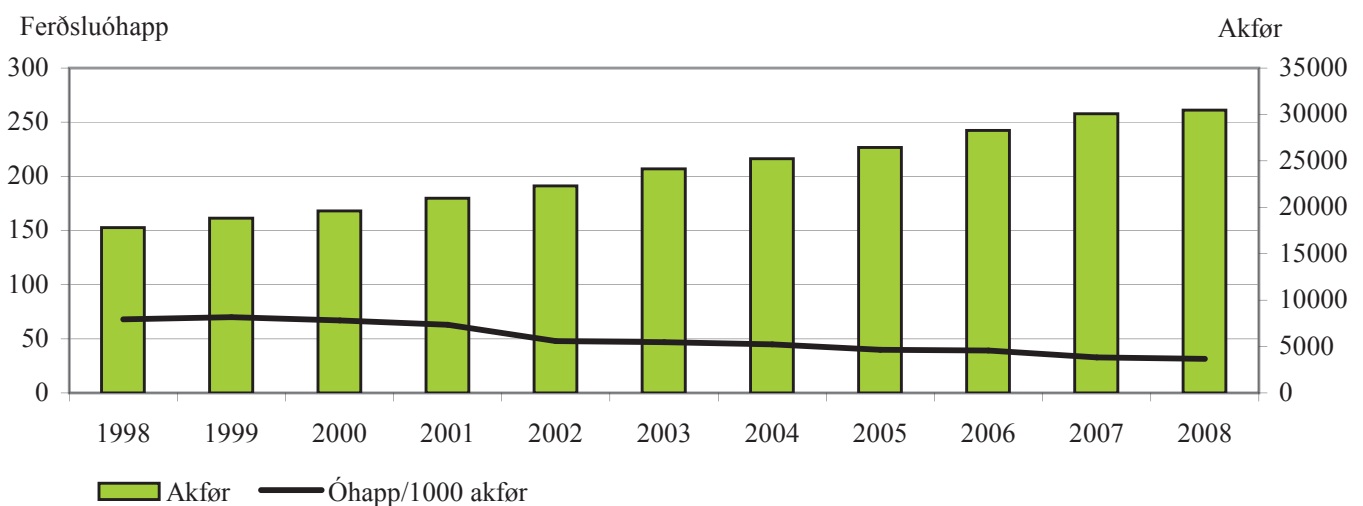
SKADD OG DEYÐ Í FERÐSLUÓHAPPUM

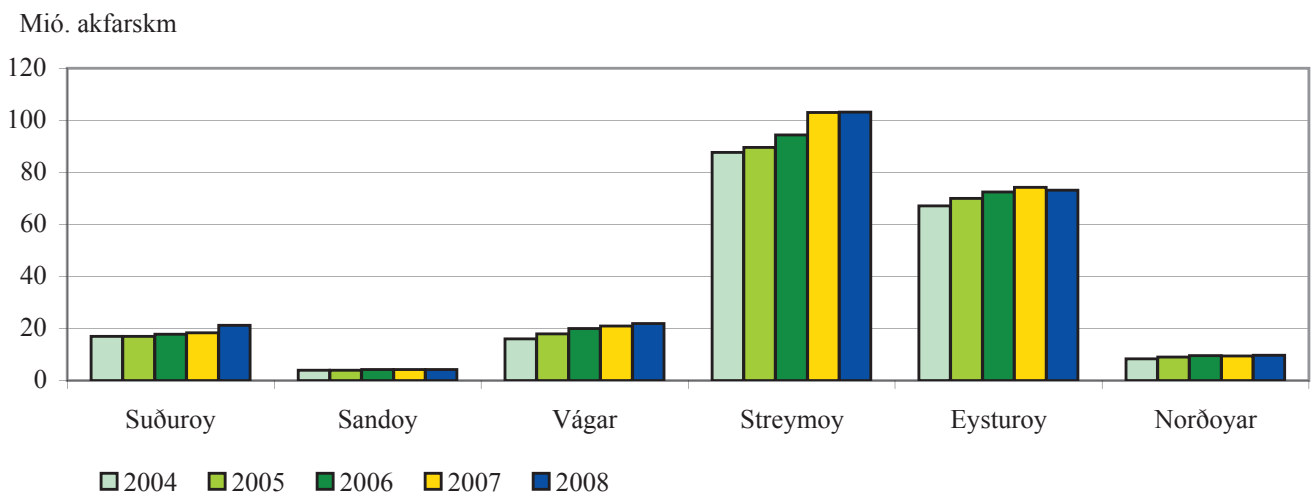
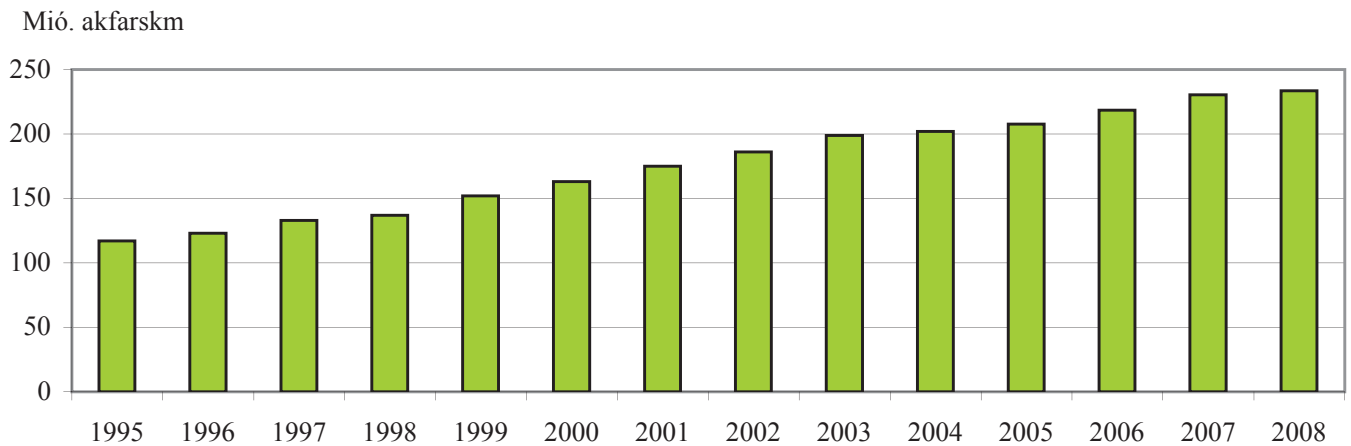
Casualties and killed in traffic accidents



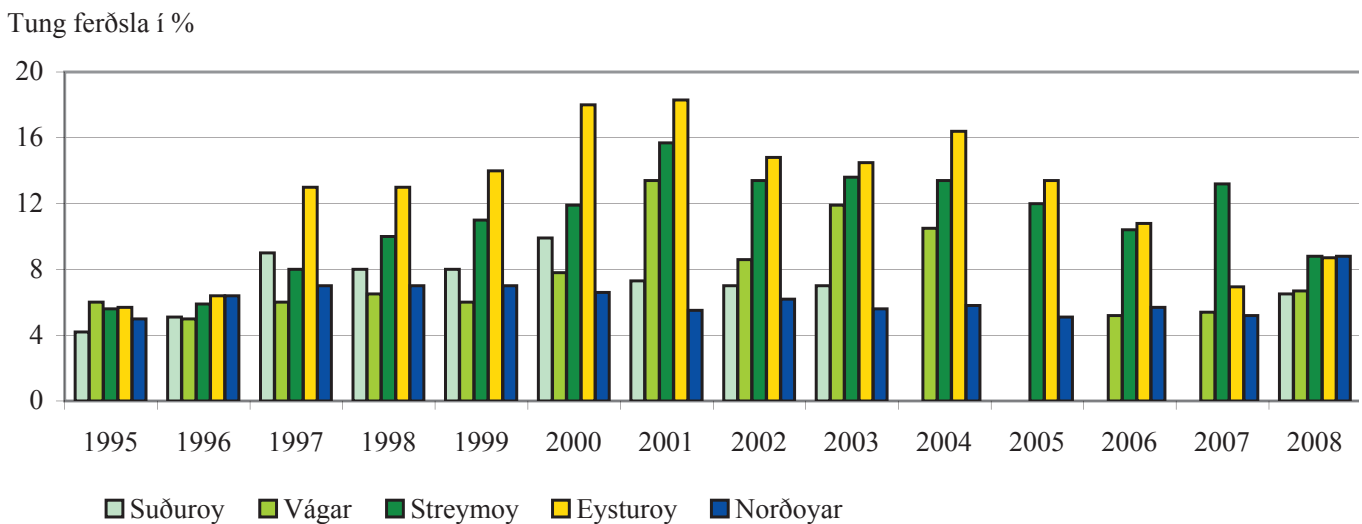
ÓHAPP PR. 1000 AKFØR Á TÍ SAMLAÐA VEGAKERVINUM

Traffic accidents per 1000 vehicles





TUNG FERÐSLA Heavy vehicles



FERÐSLUTELJINGAR KRING LANDIÐ

Traffic counting around the country

Suðuroy

Teljistað	Lopra	Nes	Øravík	Trongisvágur
Ferðsla millum	Lopra-Sumba	Nes-Vág	Trongisvág-Øravík	Trongisvág-Hvalba
2004	326	1481	1127	779
2005	314	-	1090	646
2006	337	-	1263	680
2007	302	-	1330	684
2008	323	-	1571	691

Teljistað	Tvøroyri	Øravík	Vágur	Hvalba
Ferðsla millum	Tvøroyri-Froðba	Øravík-Fámjin	Vág-Lopra	Hvalba-Sandvík
2004	566	142	654	217
2005	591	146	611	215
2006	563	146	671	198
2007	593	158	699	232
2008	558	151	713	205

Sandoy

Teljistað	Krókafossur	Inni í Vika	Skálavík	Húsavík
Ferðsla millum	Skopun-Meginskúlan	Meginskúlan-Sand	Skálavík-Krossvegin	Húsavík-Krossvegin
2004	626	779	274	196
2005	618	751	257	193
2006	705	827	269	211
2007	681	856	301	193
2008	694	820	306	174

Vágar

Teljistað	Sørvágur	Tváltá	Leitisrætt	Grótbrotið	Gásadalur
Ferðsla millum	Sørvág-Bø	Sandavág-Miðvág	Vatnsoyrar-Miðvág	Sandavág-Váгатnl./Oyrargjógv	Gásadal - Bø
2004	360	2697	2291	1249	
2005	347	2673	2357	1363	
2006	367	2867	2438	1621	176
2007	459	2918	2378	1728	185
2008	418	2999	2494	1932	182

