

ÁRSFRÁGREIÐING 2011

SERFRØÐI ER STERKASTA AMBOÐ



**SAMFERÐSLA Í
STØRRI SAMANHANGI** síða **6**



**FØROYA STØRSTA
BYGGIÆTLAN** síða **8**



**TALGILD SJÓKORT
YVIR FØROYAR** síða **15**





Ewald Kjölbrot / Stjóri

LANDSVERK BYGNAÐUR

Stjórnardeild
 Árant Andriasson / Leiðari

Framleiðsludeild
 Torkil Olsen / Leiðari

Deild fyri Infrakervi
 Heini Eysturoy / Leiðari

Byggideild
 Hogni Setberg / Leiðari

RITSTJÓRN

Súsanna Mc. Birnie
 samskiptisráðgevi

Kári Mikkelsen
 samskiptisráðgevi

KELDUR

 Heini Eysturoy
 Armgarð E. Steinhólm
 Mikkel H. Frandsen
 Bjarni Petersen
 Klæmint Østerø
 Anne Marie Norby
 Hogni Setberg
 Karl Jakob Ósá
 Árant Andriasson
 Róaldur Jákupsson
 Una D. Christiansen
 Torkil Olsen
 Sigurd Lamhauge
 Umframt aðrar keldur

Rættlestur
 Levi Hentze

Myndir
 Kristfríð Týril
 Bárður Eklund
 umframt Landsverk myndir

Sniðgeving
 Sendistovan

Prent
 Rounborg

STUTTSKYGDAR LOYSNIR LIVA IKKI LEINGI

Eitt hendingaríkt ár er lagt aftur um bak við bæði stjórnaskifti, bygnaðarligum broytingum á stovninum og fleiri avhendingum av størri og smærri verkætlanum, ið Landsverk sum byggiharri varðar av. Í 2011 er eisini nógv orka lögð í arbeiðið at dagføra og útbyggja Samferðsluætlanina fyri Føroyar, sum er liðug á vári 2012


 Ewald Kjölbrot
 stjóri, Landsverk

Uppgávarmar hjá Landsverki fevna víða, og er ábyrgdarøkið hjá stovninum nógv broytt. Fyrr var uppgávan í høvuðsheitum at reka, umsita og útbyggja samferðslukervið og framleiða asfalt og skerv. Landsverk var tá entreprenorurin, meðan stovnurin í dag er ein strategiskur stovnur, sum í størri mun planleggur og ráðgevrur.

Fleiri týðandi uppgávar eru komnar afturat seinastu árin, sum eitt nú tilbúgving, basing av oljudálking á sjónum, viðkan av tyrlupallum og loftferðslumál, umframt byggiharraleikluturin av allari bygging undir aðalráðunum. Landsverk umsitur allar umbyggingar og viðlíkahald av almennum bygningum.

Fleiri metrar við færri krónum

Hetta setir stór krav til dagligu stýringina av verkætlanum. Tað hevur verið og er framhaldandi ein stór avbjóðing fyri stovnin, at vit í fleiri ár á rað eru skorin so nógv í játtan, samstundis sum nýggi virkisøkir og verklog eru komin afturat, og krøvini til stovnin bara hækka. Vit hava fingið fleiri metrar av vegi, og fleiri havnir og tunlar seinastu árin. Tað eru nú 18 tunlar, útvíð 500 kilometrar av landsvegi, 3 landshavnir og 230.000 fermetrar av almennum bygningum at viðlíkahalda umframt tyrlupallar og vitar. Alt hetta kann sjálvandi ikki gerast fyri somu ella minni játtan, uttan so, at lagt verður á heilt annan bóg, og vit hugsa nýtt og skipa tingini øðrvísi.

Neyðugt hevur tí verið at tillaga stovnin mest møguliga, menna nýggja tøkni og at hugsa og arbeiða strategiskt fyri at

fáa sum mest burtúr, teiri játtan, ið stovnurin fær. Hetta hevur havt við sær, at vit hava rationaliserað og effektiviserað innanhýsis, har tað yvirhøvdur ber til, og broytt bygnaðin á stovninum frá 8 niður í 4 deildir. Bygnaðarbroytingin skal ikki bara síggjast sum ein tillaging ella sparing, men eisini sum ein nýggjur háttur at hugsa og arbeiða uppá fyri at loysa okkara uppgávar til fulnar.

Styttri leið til servitan

Nýggi bygnaðurin á Landsverki er settur saman av eini stjórnardeild, framleiðsludeild, byggideild og eini deild fyri infrakervi.

Vit hava nú størri eindir, við størri ábyrgd og ábyrgdarøki, men við einfaldari leiðslubygnaði. Við færri eindum hava vit fingið ein smidligari og flatari bygnað á stovninum, har betri møguleikar eru fyri at arbeiða tættari saman tvørfakliga og fyri at effektivisera arbeiðsgongdir. Við øðrum orðum hava vit skapt betri fortreytir fyri at fáa synergi í dagliga arbeiðið. Við einum meira fløtum bygnaði slepst undan tungum, drúgvum og stírvnum manngongdum. Tað fakliga verður sjónligari og betri gagnnýtt, og leiðin til servitan er styttri.

Samstarv við fleiri ymiskar aktørar

Nýggi og fjølbroytt virkisøki merkir samstundis eisini fleiri og sera ymiskir áhugabólkar og samstovr. Landsverk loysir nú uppgávar fyri øll aðalráðini. Vit hava sett okkum fyri at leggja

nógva orku í at byggja upp eitt gott og tætt samstarv við aktørar uttan fyri stovnin, ið vit hava nógv samband við, so vit altíð eru dagførd um viðkomandi mál, ymskir og ætlanir fyri framman. Sum tann størsti almenni byggiharrin í Føroyum, er tað av størsta týdningi, at hetta samstarvið virkar væl, at kunningin er góð, og at partarnir skilja hvønnannan.

Langtíðarplanlegging alneyðug

Landsverk er, sum nevnt, ein nógv broyttur stovnur tey seinastu 10 árin. Vit hava orðað eina missjón, vísið og strategiir fyri, hvat vit sum stovnur vilja røkka tey komandi árin. Sum leiðsla og starvsfólk leggja vit arbeiðið og ætlanir til rættis eftir einum strategiskum leisti, sum myndar okkara hugburð og máta at gera tingini uppá. Hetta ger, at vit eru før fyri at leggja ætlanir, ið røkka langt fram í tíðina.

Tað er av sera stórum týdningi fyri samfelagið, at politiski myndugleikin fær fakliga væl undirbygdar og óheftar fakligar tilráðingar fyri at tryggja, at grundarlagið fyri at finna bestu loysnirnar er í lagi.

Samferðsluætlanin fyri Føroyar 2012–2020, sum er í tveimum partum, ein strategiskur partur og ein íloguætlan, er eitt gott dømi um eina langtíðarætlan fyri samferðslukervið í Føroyum, sum er framskygd, fakliga væl undirbygd og eitt hent amboð hjá politiska myndugleikanum, tá stórar avgerðir skulu takast um menningina av okkara samferðslukervi. Eitt gott og væl virkandi samferðslukervi er fortreytin fyri bæði

menning og trivnaði í samfelagnum. Strategiski parturin lýsir fortreytirnar fyri íloguætlanini, t.e. hvørjar ferðslukanningar, -framkningar og tøl, hon byggir síni úrslit á, meðan tær ítøkiligu verkætlanirnar, ið rátt verður til at fremja, verða viðgjørdar í heildarætlanini. Les meira um Samferðsluætlanina á síðu 6–7.

Ársfrágreiðingin 2011

Hendan ársfrágreiðingin inniheldur fleiri áhugaverdar greinar, sum lýsa ítøkligar verkætlanir og upplivingar í farna ári og harafturat eisini greinar, sum lata dynnar upp fyri framtíðarætlanum og -bygging, tí meira framskygda og hátøkniliga, sum Landsverk eisini stendur fyri.



FJØLBROYTTUR STARVSFÓLKAKHÓPUR

Hóast starvsfólkatalið er nógv minkað seinastu árin, er Landsverk við 140 starvsfólkum ekki bert eitt av landsins størstu arbeiðsplássum, men eisini millum teirra, sum hevur nógva og fjølbroytta serfrøði savnaða undir einum taki

Landsverk hevur ein fjølbroyttan starvsfólkahóp, ið varðar av nógvum ymskum arbeiðsuppgávum. Slagorðið hjá stovninum „Landsverk – byggir land“ passar væl við tað, sum starvsfólkið fæst við. Tey byggja vegir, brýr, havnir, tunlar, bygningar, máta veður og gera kanningar og rannsóknir av alskyns slag.

Byggverkætlanir verða ikki bert fylgdar frá hugskoti til innflyting, men eisini tá bygningsverkinu skulu viðlíkahaldast. Landsverk fylgir sostatt verkætlanunum frá teori til praksis. Líka frá fyrstu skitsu, til eitt landsstýrisfólk klippir snórin til lidnu verkætlanina. Landsverk hevur somuleiðis ábyrgd av at viðlíkahalda allar bygningar undir landinum. Hetta krevur starvsfólk við góðum, fjølbroyttum og fakligum førleikum.

Á høvuðsskrivstovuni í Havn starvast 50 fólk, harav helvtin hevur langar ella miðallangar byggitekniskar útbúgvingar. Harafturat eru fleiri við øðrum tekniskum útbúgvingum, skrivstovufólk, umframt starvsfólk við øðrum hægri útbúgvingum. Starvsfólkini á høvuðsskrivstovuni hava um hendi planlegging og umsiting av infrakervinum, framleiðsluuppgávur, byggiharrauppgávur, umframt nýbygging og viðlíkahald av bygningum hjá landinum. Eisini liggja allar uppgávur innan figgjastýring, starvsfólkaumsiting, KT og kunning á høvuðsskrivstovuni.

Kringlandið eru átta vegastøðir, triggjar smiðjur, eitt asfaltverk, fyra grót- og skervverk, ein bitumengoymsla og ein saltgoymsla.

Arbeiðið uttan fyri høvuðsskrivstovuna fevnir um alt frá asfaltering, viðlíkahaldsarbeiði av landsvegum og tunlum, viðlíkahald av maskinum, innkeyp og goymslu til framleiðslu av asfalti, gróti og skervi.

Nýggj uppgáva

Í 2011 fekk Landsverk nýggjan stjóra, Ewald Kjølbro, sum longu í november 2010 tók við sum virkandi stjóri, til hann í apríl 2011 kom í fast starv. Í hesum sambandi vóru á sumri sama ár framar bygnaðarbroytingar, ið bóru í sær, at talið av deildum varð minkað úr átta niður í fyra.

Deildir, ið frammanundan høvdu tætt samstarv, vórðu lagdar saman, og tískil hava bygnaðarbroytingarnar ført við sær effektivisering av umsitingini og arbeiðsgongdum, eins og samstarvið millum ymsar fakbólkar er gjørt smidligari.

Í 2011 yvirtók Landsverk ábyrgdina av basing av oljudáking á sjónum. Eitt nýtt málsóki krevur bæði manning og førleikamanning, og tí varð ein bólkur settur at gera eina ætlan fyri, hvussu hendan nýggja uppgávan skal loysast.

Í fjórð var skipað fyri venjing á Sundi, umframt at starvsfólk luttóku í stórar venjing í Bretlandi og vóru á oljubasingarskeiði í Noregi.

Fyrireikingin til hetta arbeiðið verður gjørt í neyvum samstarvi við Kystverket í Noregi, ið hevur drúgvur royndir og vitan innan oljubasing og tilbúgving.

Saman við Kystverket skipar Landsverk fyri grundleggjandi oljubasing og liðleiðslu, umframt at fáa førleikar til framyvir sjálvi at kunna skipa fyri tilíkingum skeiðum.

Arbeiðið við oljubasingini verður gjørt í tøttum samstarvi við eitt nú Umhvørvisstovuna, bjargingarfeløg, slökkilið og myndugleikar annars.

Ein orsök til, at Landsverk fekk ábyrgdina av hesum málsóki, er, at stovnurin hevur ein rættiliga stóran operativan starvsfólkahóp, ið skjótt kann rykkja út. Tó kann ein oljudáking lættliga gerast so stór, at Landsverk ikki einsamalt megnar at loysa uppgávuna. Tí hevur Landsverk gjørt eina avtalu við ALS, ið kann arbeiðstøk um móguleikarnar fyri at tekna seg til oljutilbúgvingina. Harumframt gjørdi Landsverk í fjór eina avtalu við Vinnuháskúlan um at undirvísa fyrsta árs lesandi í oljubasing, sum síðani kunnu heitast á at hjálpa til í oljubasingini, um og tá ein stóri dáking hendir.

Førleikamanning

Seinastu árin hevur stovnurin arbeitt miðvíst við førleikamanning á leiðslustigi. Stovnsleiðslan hevur luttikið á uttanhýsis leiðsluskeiðum, meðan millumleiðarar og formenn hava luttikið á eini skeiðsrøð, ið stovnurin sjálvur skipaði fyri.

Í 2011 varð eisini skipað fyri formans- og millumleiðarskeiðum, og ætlanir er loypandi at skipa fyri innanhýsis formansskeiðum. Í 2012 verður farið undir menning av verkætlanarleiðslu, sum er fyrsta stigið í einari miðvísari ætlan at menna og endurskoða stovnsins førleikar innan verkætlanarleiðslu og arbeiðsgongdir í sambandi við verkætlanir.

Fakbólkar

Landsverk er ein stovnur, ið er settur saman av nógvum ymsum starvsfólkabólkum og serfrøðingum. Í skrivandi løtu starvast 147 fólk á stovninum, ið umroknað til heiltástarv telja 125. 22 prosent hava starvast oman fyri 25 ár, meðan 41 prosent hava verið í starvi fimm ár ella styttri. Miðalaldurin á starvsfólkunum er 49 ár, meðan miðalstarvstíðin er 13 ár. Størsti starvsfólkabólkurin eru maskinforarar, sum eru 37 í tali. Í hølunum á teimum koma handverkararnir, sum telja 29, meðan tað eru umleið 20 verfrøingar og 12 teknikarar. Av øðrum starvsfólkabólkum eru arkitektar, byggifrøingar, búskaparfrøingar, umsjónarfólk, skrivstovufólk, samskiðisfólk, maskinmeistarar og reingerðarfólk. Kynsbýtið er 82 prosent menn og 18 prosent kvinnur.



„Tað er at fegnast um, at ein slík heildarætlan 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 hjá bæði fakfólkum og okkum politikarum, sum í seinasta enda gera av, hvar og hvussu landsins peningur verður nýttur.“

Kári P. Højgaard, landsstýrismaður í innlendismálum

SAMFERÐSLA Í STØRRI SAMANHANGI

Í 2007 kom fyrsta heildarætlan fyri føroyska samferðslu undir heitinum Samferðsluætlan 2008–2020. Seinastu mánaðirnar hevur Landsverk saman við samstarvsfeløgum arbeitt við at dagføra og útbyggja hesa ætlan, sum kemur út undir heitinum „Samferðsluætlan 2012–2024“

Planlegging er alfa og omega, tá tað snýr seg um samferðslu. Í 2006 tók Landsverk stig til at gera eina heildarætlan fyri føroyska samferðslu undir heitinum „Samferðsluætlan 2008–2020“.

Nú verður arbeitt við 2. útgávu, Samferðsluætlan 2012–2024, ið er ein dagføring og viðari útbygging av teiri fyrstu ætlanini.

Samferðsluætlanin er bytt í tveir partar fyri at leggja dent á tørvin at lýsa, hvussu heft alt virksemi í landinum er av at kunna ferðast, og hví vit eiga at hava eitt framkomið ferðslukervi. Somuleiðis eru mál fyri, hvat ynskiligt er í framtíðini, og hvørjar iløgur skulu til, so vit kunnu koma hartil, at alt landið er sambundið og kennist sum ein eind. Tað vil siga, „Føroyar sum ein býur“, ið er heitið á samferðsluætlanini.

Fyrri parturin, „Strategi og Mál“, fevnir um yvirskipaðu málini fyri framtíðar ilögum 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 iloga er til gagns fyri samfelagið ella ikki.

Annar partur er „iløguætlanin“, ið fevnir um tær iløgur, sum mælt verður til at gera fyri at náa teimum málum, ið sett eru í fyrria parti.

Nógv atlit skulu takast

Broytingar í ferðsluni eru í stóran mun ein fylgja av teimum avgerðum, sum verða tiknar á øðrum økjum enn samferðsluøkinum.

Til dømis tá ein skúli, stovnur ella eitt virki við nógvum arbeiðsplássum verður lagt á einum staði. Tá økist ferðslan sjálvandi í hesum øki, og tað merkir í flestu forum, at broytingar ella umleggingar skulu gerast í ferðsluni. Bústaðarmøguleikar, menning í vinnuni og almenn tænaða skulu sostatt setast í samband við ta ferðslu, sum hesi elva til.

Londini, vit vanligja samanbera okkum við, hava líknandi samferðsluætlanir gjørdar, sum møguligt.

Samferðsluætlanin er vorðin til í góðum samstarvi við eitt nú Strandferðsluna og onnur, ið virka á ella hava áhuga í samferðsluøkinum.

Ætlanin er at dagføra hesa ætlan umleið fjórða hvørt ár, tí bæði umstøður og fortreytir eru undir støðugum broytingum.

Fakta

Eitt væl virkandi samferðslukervi hevur stóra ávirkan á, hvussu samfelagið virkar, hvar fólk velja at búseta seg og arbeiða, og hvar handil, vinna, skúlar og aðrar tænaðstevningar verða staðsettar.

Talan er aloftast um stórar iløgur, tá samferðslukervið skal byggjast út, og tí er umráðandi, at hesar iløgur geva størst móguliga samfelagsliga nytta í mun til kostnaðin. Iløgur og viðlíkahald verða í høvuðsheitum raðfest út frá samfelagsnyttuni.

Rákið er, at ein stór miðsavning fer fram í og beint uttan um høvuðsstaðin. Betri samferðslumøguleikar kunnu vera við til at menna hini økini í landinum, soleiðis at stóri javnvág verður.

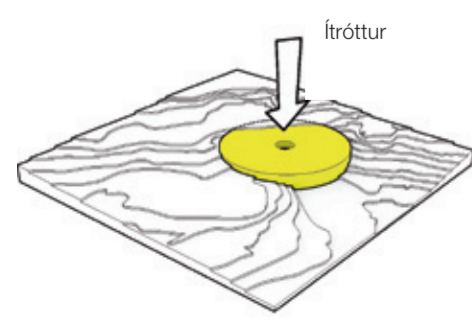
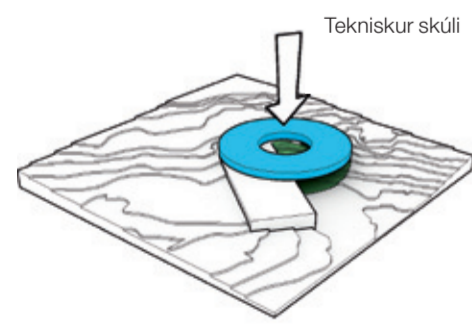
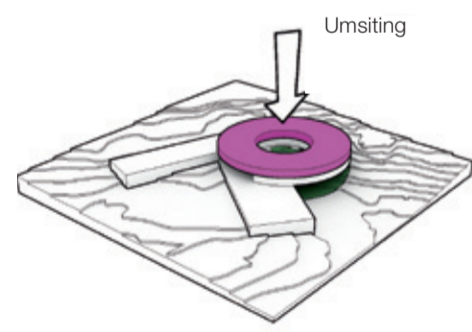
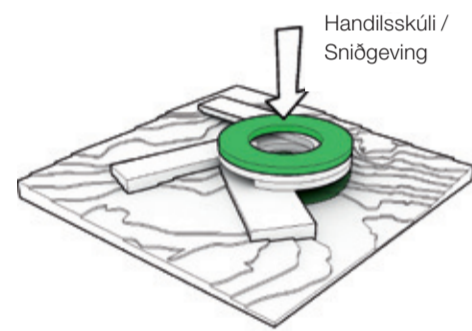
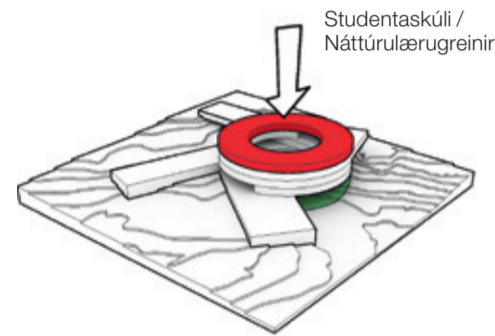
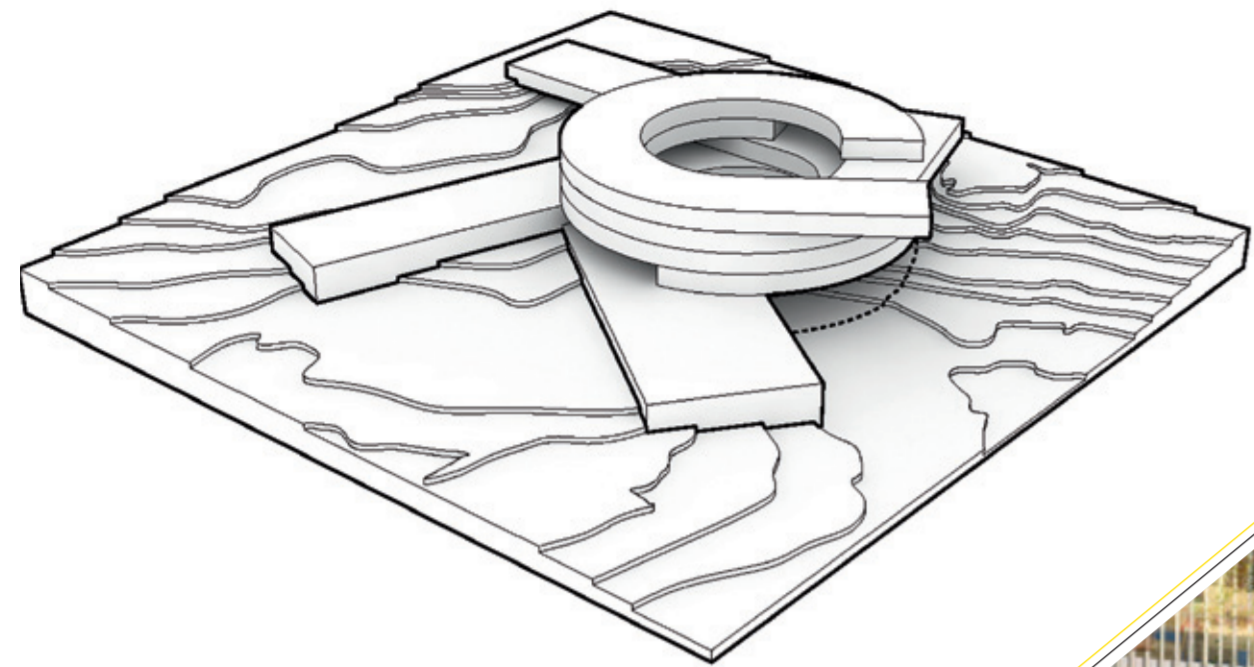
Framkomuleiki og flytfori er endamálið við einum væl virkandi flutningskervi, men ansast má eftir, at trygd og umhvørvi ikki missa nakað av hesum.

Samferðsluætlanin fevnir um 12 ár og verður umleið fjórða hvørt ár endurskoðað og tikin upp til politiska viðgerð.

Nýggj vitan og nýggj rák kunnu gera, at neyðugt er at broyta ætlanirnar. Tiltøk og verkætlanir kunnu koma afturat, eins og móguleiki er at broyta verandi verkætlanir. Tilfar kann verða skoytt upp í ætlanina, so hvørt torur er á hesum.

Føroyar sum ein býur





FØROYA STØRSTA BYGGIÆTLAN FER AV BAKKASTOKKI

Ongantið áður hevur ein føroyskur byggiharri staðið yvir fyri eini so stórar uppgávu, sum við nýggja Skúladepilinum við Marknagil. Landsverk hevur nýliga sett prosjektsjef at standa á odda fyri hesi stóru bygging

Spennandi verkætlanin við skúlabýggjini við Marknagil gongur framá, og nú móti sumri 2012 verður sett á at grava út, spreingja og gera klárt til sjálva byggingina.

Tilgongdin í sambandi við eina so stóra byggiverkætlan er drúgv, tí støða skal takast til nógvar stórar og torgreiddar spurningar, áðrenn skjótil kann setast á at byggja.

Eftir at Logtingið á vári 2008 samtykti at fara undir ein nýggjan skúladepil, fór fyrrireikingsarbeiðið í gongd. Upprunaliga vóru tað bara Handlisskúlin og Tekniski Skúli, sum vóru fevndir av ætlanini, men seinni kom Studentaskúlin eisini uppi.

Ein bygginevnd, sum millum annað var mannað við umboðum fyri skúlarar, Mentamálaráðið og Landsverk, varð sett at gera eina byggiskrá.

Úrlitið av hesum arbeiði gjørdist, at fimm arkitektafyrirtekur vóru bjóðaðar at koma við uppskotum til byggingina. Av hesum vóru tvær valdar út til at gera endaligt uppskot.

Spennandi arkitekturur

Ein dómsnevnd varð sett at velja tað endaliga arkitektauppskotið, og valið fall á uppskotið hjá kendu dansku arkitektafyrirkuni, Bjarke Ingels Group (BIG). Uppskotið varð gjørt í samstarvi við føroysku arkitektarnar, Fuglark.

Sum myndirnar vísa, er talan um spennandi arkitektur við rundum hovudsbyggingi og fimm fyrakantaðum ørmum, ið stinga út í hvør sína ætt.

Eftir at BIG hevur detailprojekterað alla verkætlanina, bjóðaði Landsverk sum byggiharri til undangóðkenning av fyrirkuni, ið ynsktu at bjóða upp á eina ella fleiri av teimum átta stórarbeiðstøkunum, ið verkætlanin varð bytt upp í.

Skúladepilin í tølum

19.400 fermetrar til støddar.
Kostnaður 391 mió. kr., umframt innbúgv o.a. umleið 60 mió. kr.

Pláss fyri umleið 1.300 næmingum.

Fer at hýsa teimum trimum miðnámskúlanum í Havn, Handlisskúlanum, Tekniska Skúla og Studentaskúlanum, sum koma at hava felags leiðslu.

Eftir verandi figgjarkarmi hjá Logtinginum skal Skúladepilin takast í nýtslu í 2016.

Átta stórarbeiðstøkur

Byggingin av Skúladepilinum við Marknagil er bytt upp í átta stórarbeiðstøkur. Tær eru:

1. Jørð, kloakk, betong og stálarbeiði
2. Innliokan
3. Innrætting o.a.
4. El-arbeiði o.a.
5. HVS, luftskiftisskipanir o.a.
6. Múraraarbeiði o.a.
7. Málaraarbeiði
8. Lendisarbeiði o.a.

Leisturin við at byta verkætlanina upp í stórarbeiðstøkur varð valdur, tí tað bæði frá politiskari og vinnuligari síðu var eitt sterkt ynski um, at føroyskar fyrirtekur skuldu hava javnbjódís møguleika við útlendskar fyrirtekur, ið sum heild eru munandi stórrar enn tær føroysku. Slíkt gerst best við einum tillikum leisti, tí tað hava eisini minni fyrirtekur sum tær føroysku betri møguleikar fyri at bjóða seg fram.

Tilætlanin eydnaðist í stóran mun, tí hovudsparturin av teimum 21 góðkendu fyrirkunum vóru føroyskar.

Projektsjefur settur

Verkætlanin við Marknagil er ein sera stór og spennandi avbjóðing fyri Landsverk. Fleiri starvsfólk á stovnum hava luttikið og koma framvegis at luttaka í arbeiðinum við hesi stóru verkætlanini, sum Skúladepilin við Marknagil er. Eitt nú arkitektur, verkfrøðingar, byggifrøðingar, roknskaparfólk, kontrollari og kunningarfólk.

Eins og í sambandi við aðrar verkætlanir krevur henda uppgávan neyva stýring frá

byggiharrans síðu. Sum leiðara fyri tí starvsfólkatoyminum, ið framhaldandi kemur at arbeiða við Skúladepilinum, hevur leiðslan sett ein prosjektsjef í starv. Talan er um 53 ára gamla Heini Trónd Hansen, ið hevur drúgvvar royndir við stórum verkætlanum í Danmark.

Heini Trónd Hansen varð í 1985 útbúgvinn diplomverkfrøðingur á Horsens Teknikum í Danmark. Afturat hesum hevur hann millum annað útbúgv seg í leiðslu, prosjektstýring, virkis- og samfelagsbúskapi, umframt í vinnulivsraetti.

Seinastu árinum hevur Heini ognað sær drúgvvar royndir sum bæði prosjektsjefur, prosjekt- og marknaðarsjefur, kalkulatións-sjefur og byggiharraráðgevi í stórum hjá millum annað NCC, Pihl & Søn og síðani 2010 hjá Cowi í Árhús.

Í eitt tvei ára tíðarskeið arbeiði hann eisini sum sjálfstøðugur ráðgevi. Heini Trónd Hansen, ið er ættaður úr Havn, tók við starvinum sum prosjektsjefur tann 1. apríl í ár.

VÍÐFEVNANDI VIRKISØKI

Hóast samfelagshjólina ikki mala heilt so skjótt í hesum døgum, hevði Landsverk kortini nógv jørn í eldinum í 2011 og fekk avhendað fleiri stórra verkætlanir, sum stovnurin varðar av sum byggi-harri. Samanlagt var Landsverk í fjør partur av nærum 300 minni og stórra og sera fjøltáttaðum verkætlanum. Her verður hugt nærri eftir trimum av hesum

RØNTGENDEILDIN Á LANDSSJÚKRAHÚSINUM ER UMBYGD

Ein partur av stóru samlaðu útbyggingini á Landssjúkrahúsinum er umbyggingin av røntgendeildini og sekstiónseindini



Leiðandi yvirlæknin á Diagnostiska deplinum, Marius Rasmussen, greiðir frá nýggju skannarunum.

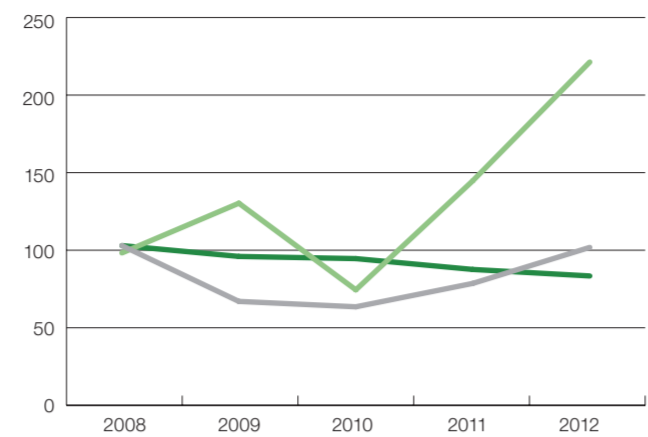
Landssjúkrahúsið fekk í 2011 ein nýggjan MR-skannara frá Tryggingarfelagnum Føroyar, og fyri at fáa pláss fyri tveimum skannarum var neyðugt við flytingum og umbygging á niðastu hæddini og á 1. hædd.

Nýggju framkomnu skannararnir og nýggja sekstiónsstovan vóru tikin í nýtslu tann 18. januar 2012, tá stór móttøka var á Landssjúkrahúsinum. Umboð fyri partarnar í verkætlanini greiddu á móttøkuni frá, hvussu arbeiðið hevur gingið, og hvørjir møguleikar eru í nýggju hølunum og teirri teknisku útgerðini, sum er tann mest framkomna á marknaðinum í dag.

Umbyggingin av Landssjúkrahúsinum hevur verið í gongd í nógv ár og heldur fram í 2012, tá H-bygningurin, sum verður nýggjur psykiatriskur depil, og vaskarið standa fyri tærni.

Umbyggingin av røntgendeildini og sekstiónsstovuni, sum er partur av samlaðu játtanini til Landssjúkrahúsið á slakar 422 mió. krónur, hevur kostað tilsamans umleið 40 mió. krónur, harav skannararnir kosta 20 mió. krónur.

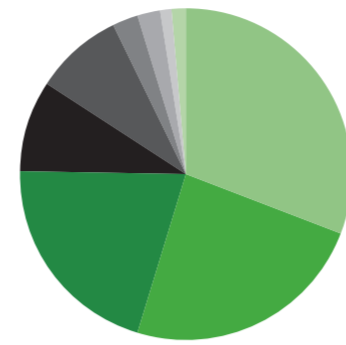
Játtan til fløgur og rakstur (Indekstøl)



— Bygningar í alt á LV — Landsvegir og havnir í alt — Rakstur í alt á LV

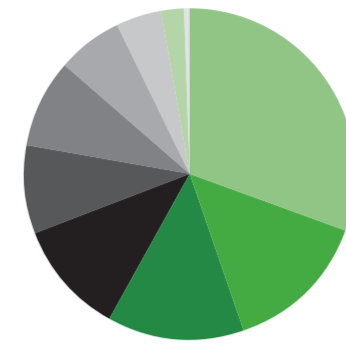
Í 2011 var játtanin til fløgur í landsvegir, havnir og tyrlupallar tann hægsta síðani í 2007. Játtanin til almennar bygningar var eisini munandi hægri í 2011, enn hon hevur verið seinastu árin. Fløgur vaks enn meira í 2012, nú Landsverk fær stórra ábyrgd av almennum bygningum. Øðrvísi er við rakstrinum, har játtanin í 2011 var tann lægsta í 10 ár, og verður hon enn lægri í 2012.

Fløgur og umvælingar av almennum bygningum í 2011

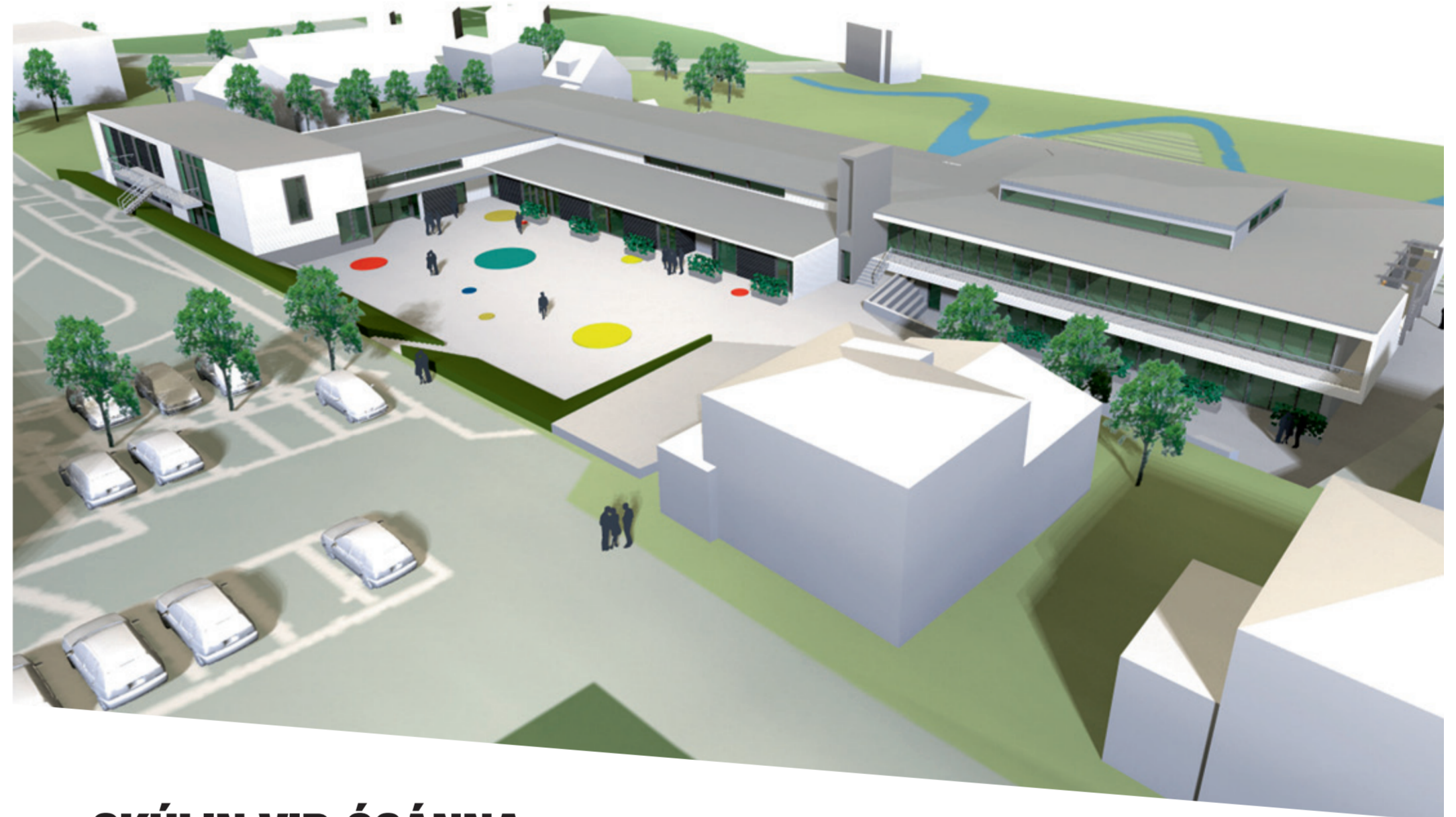


Skúladeplin við Marknagil	36.550
Landssjúkrahúsið	28.000
Umv. av alm. bygningum	24.137
Bústovnar	10.600
Ítróttarhøll á Sandi	10.000
Studentaskúlin í Hoydølum	3.086
Suðuroyðar sjúkrahús	2.505
Skansapakkhús/salur-kjallari	1.400
Tekniski skúli í Klaksvík	1.350
Verkætlanir íalt á LV í 2011 (1.000 kr.)	117.628

Fløgur í nýggjar landsvegir í 2011



Leirvíkarvegurin	14.100
Rituvíkarvegurin	6.500
Havnir og tyrlupallar	6.100
Trygdartiløk	5.000
Dagføring av brúm og tunlum	4.000
Eysturkommuna, Bátahylur	3.900
Ábatur í Tunlunum í Kalsoy	3.000
Viðareistunnilin	2.000
Øravík-Hov	1.000
Innkomuvegur til Havnar	200
Landsvegir og havnir íalt í 2011 (1.000 kr.)	45.800



SKÚLIN VIÐ ÓSÁNNA – EIN NÚTÍMANS SKÚLI

Samlaða byggingin av nýggja Skúlanum við Ósánna er nú liðug. Skúlin er bæði um- og útbygður og nútímansgjørdur

Í apríl mánað í 2010 vórðu 2.200 fermetrar av nýggja Skúlanum við Ósánna tikin í nýtslu, og írestandi byggistigini, sum nú eru framd, fevna um góðar 900 fermetrar afturat – samanlagt 3.100 fermetrar við 18 skúlastovum og 5 serstovum.

Skúlin við Ósánna kann nú teljast millum teir mest framkomnu í landinum. Hann er skipaður sum ein atrium skúli í 4 deildum, sum allar liggja út til felagskír. Tær 4 deildirnar eru innskúling, miðskúli, framhaldsdeild og ein fakdeild við royndarstovu og verkstøðum.

Sambært byggharraráðgevanum í hesi verkætlan, Fuglø Arkitektar, er stóra tektan yvir svalunum í skúlanum sniðgivin soleiðis, at bygningurin tekur seg út sum ein bygningur í einari hædd. Glasfasadurnar lata upp fyri dagliga virkseminum inni í skúlanum, so skúlin gerst "aktívur" partur av býarmyndini, har hann bæði á morgni, um dagin og um kvöldarnar er eitt ikast til býin.

Harafturat hevur hvør fasada á skúlanum ymiskan lit, sum aftur er býttur sundur í eina litarøð vísandi harmoni og disharmoni. Hetta merkir, at á hvørjari fasadu er ein litur, sum ikki hóskar inn, men kortini er ein natúrligur partur av litspælinum. Hetta fyri at lýsa ymisku menniskjuni, sum tó eru partur av eini heild.

Í tilgongdini undir byggingini varð avrátt at broyta luftskiftis- og hitaskipanina í skúlanum til hitapumpu við luft til vatn-



Arbeiðið at byggja ein nýggjan veg varð tikið upp aftur í 2009, og í apríl mánað í ár var komið á mál við hesi verkætlan. Ein nýggjur tvíbreittaður vegur er nú gjørdur frá vegamótinum Rituvíkarvegur/Æðuvíkarvegur og inn til Rituvíkar bygd – samanlagt 1,2 km. Tað, sum eftir er av gamla vegnum til moldgoymsluna verður tyrvt, tá ið nýggj moldgoymsla verður tikin í brúk seinni í hesum árinum.

Fyri at sleppast kann til gamla Rituvíkarvegin, er vegamótið lagt um og 250 m av vegi gjørdur afturat. Ljós er í øllum teimum nýggju vegamótunum.

Harafturat er ein semja komin í lag millum Runavíkar kommunu, hagan og Landsverk um, at vegurin skal vera seyðafriur og uttan rulluportur. Gjerdar eru seyðasmogur, og hegn er sett upp báðumegin vegin úr Rituvík til Runavíkar.

Fakta

Arbeidsánari: Innlendismálaráðið
Byggharri: Landsverk
Tekniskur ráðgevi: Prosjekttering: LBF, fakeftirlit og byggileiðsla: Teknistovan í Gøtu
Arbeidstakari: 1. byggistig: Samtakið JHR/RTS, 2. byggistig: Kretón
Tíðarættan: Liðugt í apríl 2012
Kostnaður: 14,0 mió. kr.

RITUVÍKARVEGURIN

Afturi í 80'árunum var farið undir at gera ein veg til økið oman fyri Rituvík. Ætlanin var tá, at ein nýggjur vegur skuldi fáast frá hesum og oman til Rituvíkar. Byggingin av vegnum oman fyri bygdina steðgaði tó, og varð vegurin síðani brúktur sum uppdyrkingarvegur og atgongd til eina moldgoymslu hjá Runavíkar kommunu. Vegurin lá nógv ár óliðugur og skemmaði hetta økið



Fakta

Arbeidsánari: Klaksvíkar Kommuna
Byggharri: Landsverk
Byggharráðgevi: Fuglø Arkitektar
Tekniskur ráðgevi: Heildaráðgevi, Fuglø Arkitektar, Arkitekt-arb., Fuglø Arkitektar, Konstruktionsverfr., LBF, VVS-verfr., Martin E. Leo, El-verfr., KJ Eiradó
Arbeidstakari: Jorð- og kloakk: Articon, Stórarbeidstøka: Kanjon, VVS-arbeiði: Victor á Lakjuni, El-arbeiði: El-In, Múraraar-beiði: Jan E. Andersen, Gólváleggung: Húsavarðatænastan, Málaraarbeiði: Anskar Hansen
Tíðarættan: 3. byggistig er liðugt, og næmingar og lærarar eru fluttir inn frá skúlaársbyrjan í august 2011
Kostnaður: 57 mió. kr.

skipan. Í hesum sambandi var gólvhiti lagdur í allan skúlan, so „grøna orkan“ kundi gagnnýttast til fulnar.

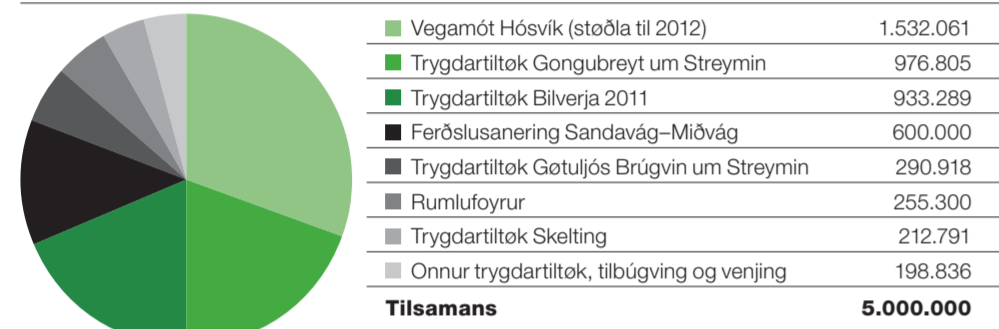
Figgjarkarmurin á 57 mió. krónur er hildin, og fevnir um útreiðslur til ráðgeving, bygging, innbúgv og útgerð.

Leygardagin 5. november í 2011 var almenn móttøka í nýggja skúlanum.

FERÐSLUTRYGDARTILTØK OG UMVÆLINGAR Í 2011

Á hvørjum ári verður peningur settur av á fíggjarlógini til ferðslutrygdartiltøk og smærri dagfóringar og umvælingar á verandi vegakervi. Landsverk raðfestir hesa játtan soleiðis, at ábøtur verða gjørdar, har mest nytta er av teimum. Í 2011 vóru 5 mió. krónur játtaðar, og tær vóru nýttar til ymisk ferðslutrygdartiltøk og umvælingar á landsveganetinum, sum verða lýst nærri her

Játtan til ferðslutrygdartiltøk í 2011



Brúgvín um Streymin nú eisini gongubrúgv

Tað var tann 30. oktober í 1973, at brúgvín um Streymin varð tikin alment í nýtslu, og var hetta fyrsta brúgvín við bilferðslu um Atlantshavið. Kostnaðurin tá í 1973 fyri brúnna var 15 mió. krónur. Nú er brúgvín hovuðsumvæld, fuktbjálvað og asfalt-erað, og er hon sum nýggj.

Í sambandi við hovuðsumvælingina av brúnni varð avgjørt at gera eina 1,5 metur breiða gongubrúgv um Streymin.

Brúgvín, sum er úr stáli, er hongd á síðuna á verandi vegbrúgv, og hevur til endamáls at gera tað trygt hjá fólki at ganga ella renna millum størstu oyggjarnar báðar, hóast nógv ferðsluna um brúnna.

Við at breiðka verandi vegskráar, er gøta eisini gjord til gongubrúnna, so gangandi er frá íbendingini til Norðskálavegin til

íbendingina á Víkarvegnum. Gongugøtan varð tikin alment í nýtslu tann 10. mars í 2011. Fleiri hundrad skúlabørn, lærarar, barnagarðsbørn og pedagogar úr teimum ymsu skúlunum og dagstovnunum í Sunda Kommunu møttu til hátíðarhaldið og gingu yvir um eftir gongubrúnni veittrandi við fóroyskum fløgum. Ljós er sett upp eftirfylgjandi, so vegur og gongugøta eru upplýst.

Umframt at tryggja tey ferðandi til gongu, hevur hendan ferðsluábotin tann fyrirminin, at koyribreytirnar á brúnni eru breiðkaðar úr góðum seks metrum upp í átta metrar. Tað merkir, at hvør koyribreyt nú er ein metur breiðari, iroknað veg-óksl á hvørji síðu.

Hetta at skilja bleyta og harða ferðslu er í tráð við 0-hugsjónina, og er eitt av tilmælunum í ferðslutrygdarætlanini frá 2007.

Rumlufoyrir í Vágum

Seinastu fyra árin hevur Landsverk fresað rumlufoyrir í umleið 40 kilometrar av landsvegi og tunlum – eisini í undirsjóvartunlum báðum. Í 2011 vóru rumlufoyrir fresaðar frá Vágatunlinum til Sandavágs og úr Miðvági til Sörvágs. Teinurin er samanlagt 12 kilometrar.

Í ferðslutrygdarætlanini frá 2008 verður mælt til at gera rumlufoyrir í vegmiðju og vegjaðara. Endamálið er at ávara bilfórarar, um koyrt verður tvørtur um mið- ella síðustrikuna á vegnum. Rumlufoyrurnar geva eitt ljóð í bilinum, tá ið tú koyrir á tær.

Rumlufoyrir á vegjaðaranum og við vegjaðaran á ferðslutungum teinum á landsvegum hevur fingið góða móttøku og hevur roynst sera væl.

Ferðslutrygdarætlan Sandavágur-Miðvágur

Í sambandi við ynski um at økja um ferðslutrygdina í Sandavági og Miðvági, gjørdur kommunurnar í 2007 í samstarvi við Landsverk og lögregluna eina umfatandi ferðslutrygdarætlan fyri økið. Talan er um eina røð av smærri og størri ferðslutrygdartiltøkum, sum skulu tryggja ferðsluna á vegateininum Sandavágur-Miðvágur. Ætlanin fevnir eisini um gangandi ferðslu millum bygdirnar – ísv. skúlan á Giljanesi serliga, so tað verður tryggari hjá børnunum at ferðast í økinum.

Sum liður í hesum arbeiði eru 1.500 metrar av bilverju settir upp í 2011. Av hesum eru 500 metrar av nýggjari bilverju við Giljanes og 1.000 metrar av bilverju endurnýggjaðir við Sandavág og Miðvág.

Enn er ikki komið á mál við teimum tiltøkum, sum samlaða prospektið fevnir um, og heldur arbeiðið fram í 2012.

Nýggj bilverja sett upp kring landið

Í 2011 vóru umleið 4.800 metrar av bilverju settir upp kring landið. Talan er bæði um endurnýggjan av verandi bilverju og nýuppseting. Pelabilur kom úr Noregi at seta pelarnar upp, og var í Føroyum frá 23. mai til og við 20. juni í 2011. Eftirfylgjandi hava fólk frá Landsverki sett plátur á pelarnar.

Árnafjarðar- og Hvannasundstunnilin

Fyri fyrstu ferð er ein tilbúgvingarætlan nú gjord fyri ein av gomlu tunlunum í landinum, og varð hon roynd í verki í Árnafjarðar- og Hvannasundstunlunum í apríl mánaði í 2011.

Harafturat er ein GSM loysn funnin til hesar gomlu tunlarnar, sum ger tað møguligt hjá fólki at geva neyðsnyjarboð frá sær til 112, um tey koma út fyri einum óhappi í tunlinum.

Skeltni í tunlunum eru dagførd, so til ber at siggja, hvar í tunlinum, ein er staddur. Í sambandi við eitt óhapp ber tað nú til at boða frá óhappinum til 112 og siga, hvar óhappið er í tunlinum.

Landsverk skipaði fyri venjingini í Árnafjarðartunlinum saman við lögregluni, ambulansutænastuni á Klaksvíkar sjúkrahúsi, Klaksvíkar slökkiliði og slökkiliðnum Eystan Múla. Sambært luttakandi portunum í venjingini, gekk venjingin sum heild bæði skjótt og væl.

Vegamót á Húsum

Við norðasta vegamótið á Húsum hevur verið sera vánaligt sýni, og sjálv vegafóringin kann tí vera vandamikil. Í 2011 varð íbendingin broytt soleiðis, at størri bílar, sum koma úr bygðini, kunnu koyra og hava gott sýni í báðar ættir. Hetta er gjørt við at broyta verandi íbending frá at koma inn í hovuðsvegin við einum spískum vinkli, til at koma vinkulrætt inn á hovuðsvegin.

Orsakað av vánaligum veðri í vetur, hevur ikki borið til at asfaltera enn, men verður hetta gjørt liðugt innan 1. mai 2012.



Nýggj vegvísingarskeltnir ávegis

Vegvísingarskeltni á landsvegakervinum hava leingi trøngt til eina dagfóring. Ein skeltiætlan fyri yvirskipaða vegakervið er nú gjord.

Skeltni vóru keypt í 2011, og verða sett upp í fyrru hálvu av 2012. Byrjað verður at skifta skeltni út í Sandoyinni. Síðani verður farið undir hovuðsvegakervið, t.e. úr Tórshavn til Sörvágs og Klaksvíkar.

Brúgvín út í Mykineshólm umvæld

Farleiðin úr Mykinesi út í Mykineshólm varð umvæld í 2011. Talan er um rekkverkið fram við gøtuni og dekkið á brúnni. Brettini, ið tilsamans viga 2,6 tons, vóru flutt út við tyrlu hjá Atlantsflogi, sum gjørdi fyra túrar út í oynna.

Brúgvín, sum í 1989 varð gjord av nýggjum, er 42 metrar long og tveir metrar breið. Nýggju brettini eru av slagnum Azobe-Lophira, ið er serliga harðført og slitsterkt trø, sum veksur í tropiska økinum í Afríku.

Tað eru Landsverk og danska Farvandsvæsenet, sum í felag hava latið brúnna byggja og halda hana viðlíka. Somuleiðis er viðlíkahaldið av gøtuni báðumegin við brúnna ein felags uppgáva. Vitan í hólminum eigur og rekur Farvandsvæsenet.

Trollanestunnilin

Arbeitt var í Trollanestunlinum í 2010, og hildið varð fram í 2011 frá stasjon 1.800 Mikladalsmegin og til tunnilsmunnan við Trollanes. Alt økið er vaskað, leyst grót er tikið undan loftinum, og tunnilin er tryggjaður við boltum. Afturat teimum 1.035 boltunum vóru 1.080 boltar settir upp afturat undir loftið og í veg-

gin í hesum øki. Arbeiðið at reinsa, bora og innstoypa eyka boltar heldur fram í 2012, og verður tað arbeiðið væntandi liðugt í apríl 2012.

Hvalbiartunnilin

Í 2009–2010 varð arbeitt við syðra portaløkinum í Hvalbiartunlinum. Í 2011 gjøgnumgekk og umvældi tunnilsiðið hjá Landsverki partar av norðara enda og umleið 250 m inn í tunnilin, har flest lekar hava verið, og har grót fyrr er dottið undan loftinum.

Fyri at tryggja, at smáir steinar ikki detta undan loftinum, er sama økið í norðara enda í Hvalbiartunlinum eisini sproytað við stáltrevjabetongi, sum er í minsta lagi 6 cm tjúkt.

Arbeiðið, sum verður gjørt í Hvalbiartunlinum, er framhald av tí arbeiði, ið hevur verið í gongd seinna árin, og sum hevur til endamáls at økja um ferðslutrygdina í tunlinum.

Gásadalstunnilin

Í Gásadalstunlinum er leyst grót tikið burtur, og tryggjað er við betongi. Tunnilin er kannaður, og økið við eystara tunnilsmunnan er sproytað við betongi. Sum ein eyka trygd eru 328 boltar settir í loft og vegg.

Leirvíkartunnilin

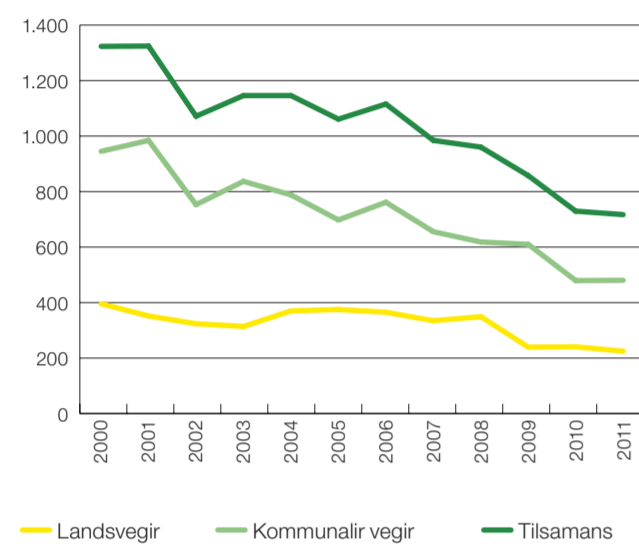
Nakað undan jólam í fjør var farið í gongd við at vaska og reinsa Leirvíkartunnilin. Umleið 700 metrar av lofti og vegg í tunlinum eru reinsað fyri leyst grót. Av trygdarvum eru eyka boltar isettir, har tað var neyðugt. Arbeiðið í Leirvíkartunlinum heldur fram í 2012.



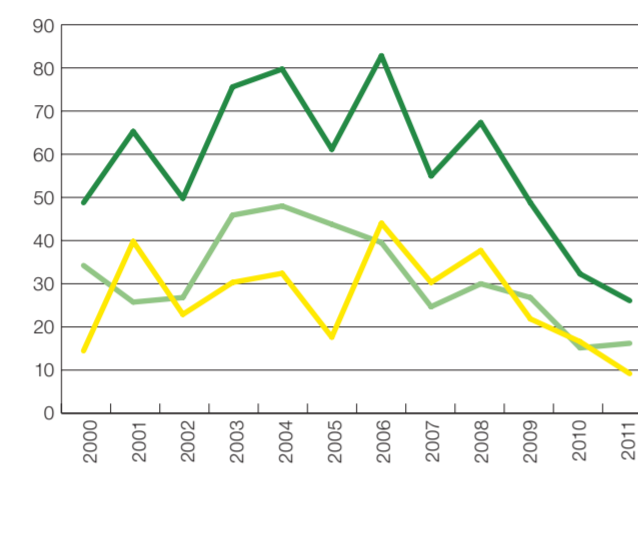
SKRÁSETING AV FERÐSLUÓHAPPUM

Politið skrásetir ferðsluóhapp – summi smærri óhapp, sum bara eru skrásett í døgnrapportum, meðan onnur eru stórra ferðsluóhapp og ferðsluvánlukkur við fólkaskaða. Fyri hesi verður politidrágreiðing gjord, har fleiri upplýsingar um ferðsluóhappið verða skrásett, millum annað orsökkin til óhappið. Sum tað sæst á mynd 1, er talið á skrásettum ferðsluóhappum hjá politinum alsamt minkandi. Umleið ein triðingur

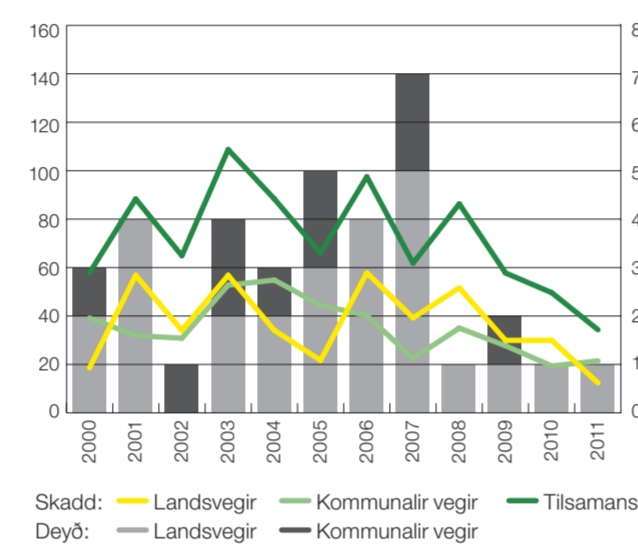
Mynd 1:
Skrásett ferðsluóhapp 2000–2011



Mynd 2:
Ferðsluóhapp við fólkaskaða 2000–2011



Mynd 3:
Skadd og deyð í ferðsluni 2000–2011



av øllum óhappum henda á landsvegnum, sum Landsverk varðar av.

Um hugt verður eftir ferðsluóhappum við fólkaskaða sæst, at eisini her er talið á óhappum fallandi, og hevur verið tað í fleiri ár á rað. Mynd 2 visir talið av óhappum við fólkaskaða, bytt á landsvegir og kommunalar vegir. Í ferðslutrygdarættanini frá 2007 var itokiligt mál sett, fyri at fáa talið á ferðsluóhappum við

fólkaskaða í 2015 at verða 30 % minni enn í 2006. Hetta málið er langt síðani rokkið. Talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða í 2011 var heili 67 % minni enn í 2006. Sum myndin eisini visir, eru sveiggini stór frá ári til árs, men tað er greitt, at talið er minkandi.

Eisini talið á skaddum og deyðum í ferðsluni er minkandi, sí mynd 3. Tolini eru tó aftur her smá og sveiggini stór frá ári til árs.



TALGILD SJÓKORT YVIR FØROYAR

Í februar komu tey trý týðningarmiklastu sjókortini yvir Føroyar út av nýggjum. Hesi kortini, sum verða tey seinastu, ið koma sum pappírútgáva, eru grundstøðið undir teimum nýggju talgildu kortunum, sum verða framtíðar sjókortini. Øll skip yvir eina ávísa stødd hava nú skyldu til at hava talgild kort umborð við tekniskari útgerð til at lesa tey av

Seinastu tíðina hava starvsfólk á Landsverki arbeitt við at gera mátingar á sjónum, sum eru grundarlagið undir nýggjum, dagföru sjókortunum. Tey eru grundað á bæði eldri og nýggjari uppmátingar á sjógví og landi, har gomlu kortini, sum eru prentað á sokallaðar koparstunguplátur, eru talgild við dagföringum av nýggjum mátingum fyri dýpi, har hesi finnast. Sjókortini, sum higartil antin hava verið á donskum ella enskum, eru somuleiðis týdd til føroyskt, soleiðis at allar bygdir, býir og staðarnavn annars nú eru á føroyskum. Tann 13. februar 2012 komu sjókortini 84, 85 og 86 út av nýggjum í pappírútgávu. Hesi kortini eru yvir havnir og atkomupláss fyri ávikavist útnyrðingskið, landnryðingskið og suðurokið. Hetta eru tey seinastu av teimum átta nýtgávu-num av sjókortum í føroyskum øki.

Dagföringin av sjókortunum hevur verið so umfangandi, at hon kann metast sum nýgerð av øllum sjókortum, sum eru fevnd av dagföringini. Millum annað er kort 81 við dátum heilt afturi frá 1898 gjort av nýggjum við dagfördum dátum.

Frá 1. januar 2012 gjordist tað eitt krav hjá øllum skipum oman fyri eina ávísa stødd at hava talgild kort umborð og sjálvandi tekniska útgerð at lesa tey av við.

Fyri at kunna talgilda kortini hevur fyrst verið neyðugt at gera nýggj, dagförd pappírskort, sum talgildu kortini byggja á.

Áhaldandi dagföringar

Sjókort eru danskt málsøki, og talgildingin av føroysku kortunum er úrslit av einum støðugum samstarvi millum Lands-

verk og danskar myndugleikar, so sum Kort & Matrikelstyrelsen og Søfartstyrelsen.

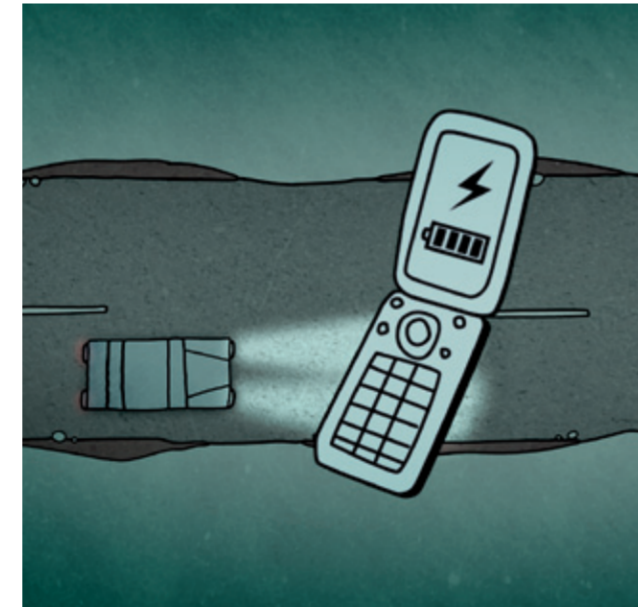
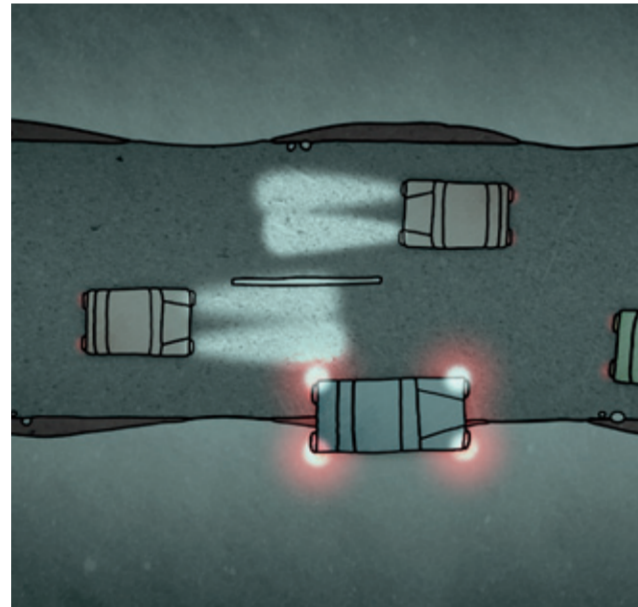
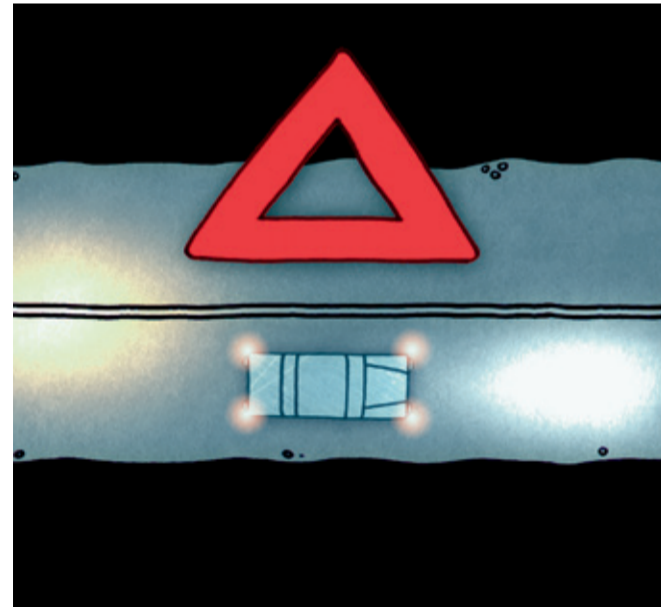
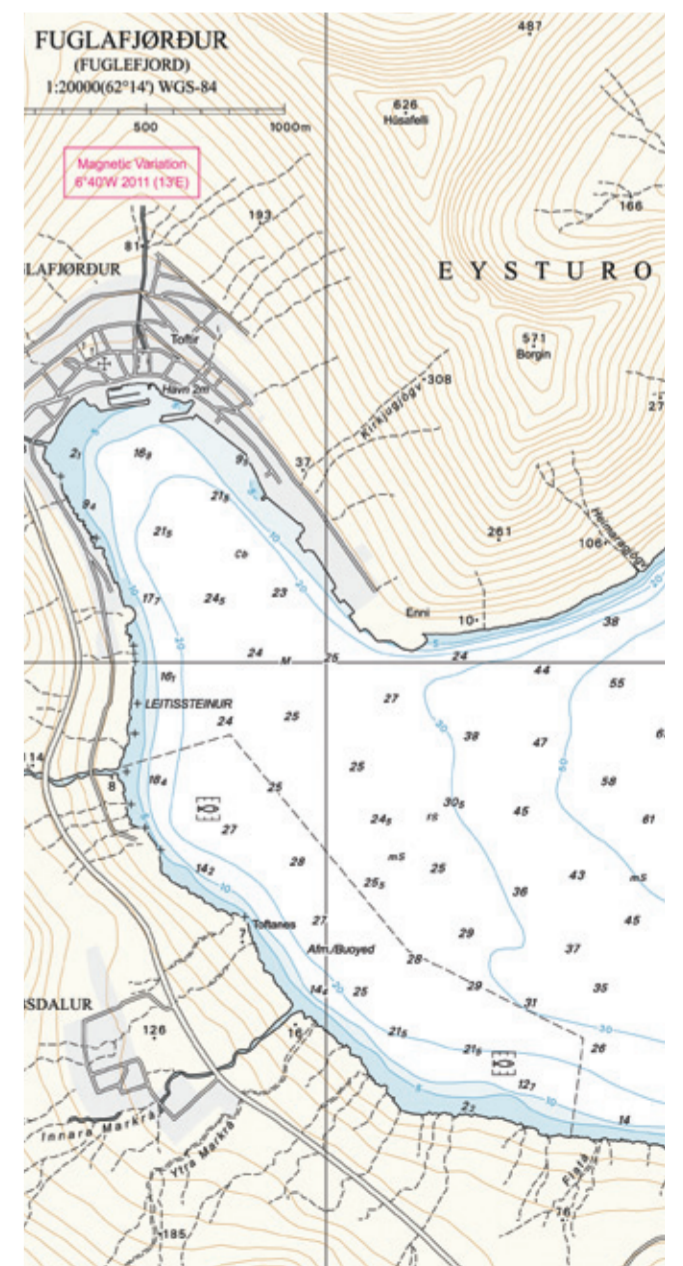
Fyri Landsverk eru tað tey bæði Anne Marie Norby og Klæmint Østerø, ið hava gjørt mátingarnar á sjónum, ið eru grundarlagið undir dagföringunum, eins og tey hava arbeitt við útgávu av nýggju sjókortunum.

Millum annað er øll tann føroyska strandarlinjan lögð inn av nýggjum, og somuleiðis eru allar hæddarkurvar nýggjar. Hetta er gjørt í samstarvi við Umhvørvisstovuna.

Stórar havnauþbyggingar eru gjordar, síðani fyrstu sjókortini á føroyskum vórðu givin út. Allar útbyggingar og broytingar í og kring tær stóru og týðningarmiklastu havnirnar eru við í teimum nýggju sjókortunum. Hetta er tó eitt áhaldandi arbeiði, sum krevur dagföringar við jøvnum millumbilum.

Loypanði dagföring av sjókortum er ein fyrirtreyt fyri tryggjari sjóferðslu, og nú tey føroysku kortini eru talgild eins og tey donsku, ber til at viðlíkahalda og dagføra tey, so hvørt broytingar henda við eitt nú havnarlag.

Við í arbeiðinum at talgilda føroysku sjókortini hava eisini verið fleiri serfrøðingar, eins og ein røð av viðkomandi keldum í bæði Føroyum og Danmark eru troysttar.



STUTTFILMAR UM FERÐSLUTRYGD

Trygd í tunlum

Fyrstu tveir filmarnir vóru um trygd í tunlum. Kanningar av tunnulsánlukkum vísa nevnliga, at atburðurin hjá teimum ferðandi í eini kreppustøðu er sera avgerandi fyri, hvussu stórar avleiðingar eitt óhapp í einum tunli fær. Endamálið við hesum báðum fyrstu filmunum er at kunna tey ferðandi um rættan atburð:

- tá koyrt verður í tunlum undir vanligum umstøðum. Hetta fyri at minka um vandan fyri, at óhapp henda, og fyri at minka um avleiðingarnar av óhappinum.

Vetrarkoyring

Teir báðir næstu filmarnir eru um tryggja vetrarkoyring. Annar visir, hvussu tú best fyrirleikar teg til ferðina, so tú kennir

Í 2010 fór Landsverk undir at gera stuttar, upplýsandi filmar um ferðslutrygd. Filmarnir hava verið at sæð í sjónvarpinum í Gevið Gætur blokkinum hjá Kringvarpinum og eru eisini at finna á Youtube. Filmarnir hava fingið sera jaliga móttøku

umstøðurnar og koyrilkindini og kanst taka hædd fyri hesum. Hin filmurin er um møguligar vandastøður í vetrarferðsluni, um hvussu tú kanst fyrirbyggja, at tær henda, og hvussu tú skalt bera teg at, um tú steðgar upp.

Ætlanin er at halda fram við at gera líknandi stuttfilmur, har upplýst verður um ferðslu og tryggjan atburð. Komandi tveir filmar vera um:

- at koyra í Føroyum – ein upplýsandi filmur á enskum, serliga ætlaður útlendskum ferðafólki, um serligar umstøður á føroyska vegakeravinum.
- tryggur atburður í sambandi við vegarbeiðir, um at taka hædd fyri teimum, sum arbeiða á vegunum, so bæði tey ferðandi og tey, sum arbeiða á vegunum, eru trygg.



LANDSVERK TRYGGJAR KAPPING UM ASFALT

Kapping á einum lítlum marknaði sum tí føroyska er ikki altíð ein sjálfvlygja. Tí er umráðandi, at so nógvir aktørar eru við, sum gjørligt. Sostatt hevði prísurin á asfalti verið munandi hægri, um Landsverk ikki var við í kappingini við teir báðar privatu asfaltveitararnar í Føroyum

Á einum lítlum marknaði við bert tveimum privatum veitarum ber ikki til at siga, at fortreytirnar fyri friari kapping við asfalti veruliga eru til staðar. Fyri at fáa fría kapping á hesum øki við lægri prísnum sum úrsliti, skulu fleiri veitarar til.

Við bert tveimum privatum veitarum er vandin fyri eini duopol líknandi marknaðarstöðu til staðar, har fyrstokur vilja optimera sitt avkast við stórum sannlíkindum fyri hægri prísnum.

Við bert tveimum privatum veitarum er vandin fyri eini duopol líknandi marknaðarstöðu til staðar, har fyrstokur vilja optimera sitt avkast við stórum sannlíkindum fyri hægri prísnum.

Aðrastaðni er rættilliga vanligt á marknaðum við lítli og ongari kapping, at tað almenna eisini bjóðar seg fram. Hetta fyrstokur at tryggja, at prísir og góðska eru á einum hóskaðum støði, og samfelagsnyttan harvið er størst møgulig.

Tá tað snýr seg um eitt nú asfaltering, kappast Landsverk á fullt jøvnum fœti við hinar veitararnar á marknaðinum. Hetta sæst millum annað við, at stovnurin hevur eitt lógarsett krav um altíð at rokna avskrivningar inn í prísásættingina. Somuleiðis skal prísásættingin taka hædd fyri øllum figgjarkostnaðum, sum eisini merkir, at framleiðsluvirksemið hjá Landsverki skal geva eitt hóskað avkast, ið liggur á hædd við tað, sum fyrstokur vanligar rokna sær.

Brúkarin fær ágóðan

Í 2009 samtykti landsstýrið eitt uppskoti frá táverandi landsstýrskvinnu í innlendismálum, Anniku Olsen, at tað skuldi vera frí kapping innan asfaltálegging á landsvegirnar í Føroyum. Hetta merkir, at Landsverk framhaldandi skal hava møguleika fyrstokur at bjóða upp á asfaltering í sambandi við lögur eftir somu mannagongd og meginreglum, sum privatu virkini. Endamálið við broytingini var at fáa í lag eina virknari kapping millum

partarnar á marknaðinum, sum kundi fáa kostnaðin fyrstokur veggerð at lækka til gagns fyrstokur brúkararan.

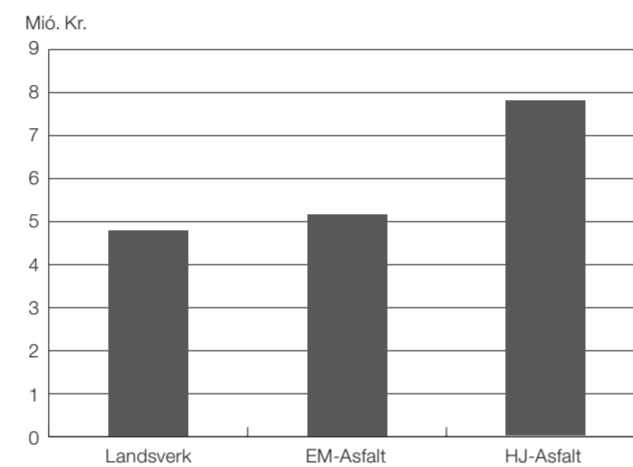
Tað almenna hevur gjørt ein prísásættingarhátt, sum er niðurfelddur í Játtnarskipan Landsins. Hesin forðar fyrstokur, at prísásættingarnar hjá tí almenna eru kappingaravlagandi. Tað stendur í hesum treytum beinleiðis orðað, „at prísurin skal ásetast soleiðis, at hann ikki er kappingaravlagandi móttvegis privatum og øðrum almennum kappingarneytum, at langtíðar miðalkostnaðurin skal verða figgjaður, tað vil siga innroknaður í prísásættingina“. Alt hetta tekur Landsverk hædd fyri. Í prísásættingini er innroknaður beinleiðis og óbeinleiðis kostnaður, umframt miðal langtíðarkostnaðurin, so sum avskrivningar og renting av löguni. At Landsverk hevur betri møguleika fyrstokur at bjóða lægri prís enn privatu fyrstokurnar, er tí ikki rætt.

Rakstur á vinnuligum grundarlagi

Leggjast kann afturat, at fyrstokur at tryggja seg ímóti gegnisturpul-leikum, syrgir Landsverk fyrstokur greiðum skilnaði millum sjálva útbjóðingina av einum arbeiði, tá stovnurin bjóðar upp á eitt arbeiði, og arbeiðið við viðgerðini av innkomnu tilboðunum. Hetta verður gjørt á tann hátt, at tvær ymskar deildir á stovnum hvør í sær umsita hesar uppgávur. Tað er deildin fyrstokur infra-kervi, sum ger útbjóðingartilfarið og tekur ímóti boðum, meðan framleiðsludeildin stendur fyrstokur at bjóða og gera tað arbeiðið, sum Landsverk vinnur í eini útboðskapping.

Framleiðsludeildin verður rikin sum ein vinnulig fyrstokur á kapping við aðrar vinnuligar fyrstokur og er figgjarlaga leys av restini av stovninum.

Býtið av asfaltarbeiðum í 2010 og 2011



Stabbamyndin visir, at tær báðar privatu asfaltfyrstokurnar í Føroyum hava vunnið flest útbjóðingar í 2010 og 2011. Her er bert talan um landsvegir, meðan kommunala vegarnetið, sum er líka langt sum landsvegarnetið, ikki er íroknað. Hjá kommununum hava privatu asfaltfyrstokurnar so at siga alla asfaltering um hendi.



ASFALT VERÐUR NÚ ENDURNÝTT

Í hinum Norðurlondum er endurnýtsla av asfalti farin fram í fleiri ár. Nú hevur Landsverk gjørt eina íløgu, sum ger tað møguligt at endurnýta alt avfresað asfalt frá landsvegakervinum

Meir enn nakrantíð er grøn framleiðsla og endurnýtsla uppi í tíðini. Ikki minst í Norðurlondum, sum eru rættilliga frammarlaga á hesum økinum.

Í Føroyum eru vit komin seinni í gongd, hvat viðvíkur endurnýtslu, men nú hevur Landsverk gjørt íløgu í ein knúsara, ið ger tað møguligt at endurnýta asfalt, sum verður fresað av vegnum, áðrenn nýtt asfalt verður lagt út.

Ymsir hættir eru at endurnýta asfalt uppá, men tað mest vanlig er, at asfaltið verður fresað av vegnum, koyrt í ein knúsara og síðani tilsett nýggja asfaltblending við einum ávisum prosentpart.

Í fyrsta lagnum, berilagnum, kann nýttast upp til 40 prosent av gomlum asfalti, meðan í ovasta lagnum, slitlagnum, er mongdin av endurnýtslutilfari nakað minni.

Endurnýtsla av asfalti hevur sparing við sær, bæði tá talan er um rávøru og orku. Royndir, sum eru gjørdar á royndarstovuni hjá Landsverki í Hundsarabotni, vísa, at so at siga alt bitumen, sum er asfaltbindivevni, ið verður nýtt í blandingini, framvegis er til staðar, tá asfaltáleggingin verður avfresað. Við at endurnýta 30 prosent skal minni bitumen til framleiðsluna. Og við verandi kostnaði á bitumen er talan um eina sparing á slakar 100 krónur fyrstokur eitt tons av asfalti.

Góð úrslit frá royndum

Í Finlandi verður asfaltið fresað upp og koyrt í mobilan blandara, sum ger alla framleiðslugongdina í einum. Tað vil siga fresar, blandar og leggur út í somu arbeiðsgongd.

– Tað eru dýr amboð, ið verða nýtt í silikum fari, og nøgd-irnar í Føroyum eru alt ov smáar til, at hendan loysnin kann

koma upp á tal her heima. Tí er áðurnevnda loysn við knúsara tað einasta rætta í okkara fari at nýta, sigur Torkil Olsen, leiðari á framleiðsludeildini á Landsverki.

Í Føroyum er endurnýtsla ikki roynd áður, men nú er so gongd komin á. Fyrstu royndirnar við íblending av avfresaðum asfalti vórðu gjørdar í 2011, og úrslitini eru góð.

Loysnin hjá Landsverki ber í sær, at avfresaða tilfarið verður lagt í eina lyftu, sum lyftir tilfarið upp í ein blandara, eftir at tað er hitað upp.

– Útgerðin til hetta er ikki so kostnaðarmikil, og havandi í huga tað nøgd, sum vit hava í Føroyum av tilfari, so er hetta best møguliga loysnin fyrstokur okkum, sigur Torkil Olsen.

Grótbrot umhvørvigóðkend

Landsverk er farið undir at fáa virksemið í grótbrotunum kring landið umhvørvigóðkent. Byrjað er við virkseminum í Hundsarabotni, har bæði grót-, skerv- og asfaltframleiðsla fer fram.

Fyrsta átakið er at fáa alt vatn, sum rennur frá økinum, reinsað fyrstokur finar sandbittar, ið koma frá framleiðsluni. Fyri at rokka hesum verða í lotuni gjørd tvey sandfang, sum alt vatnið frá økinum skal samlast í, til tess at fáa finbittlarnar sáldaðar frá við at fáa teir at falla til botns.

Umstøðurnar eru eisini skipaðar soleiðis, at alt útlendskt tilfar, ið fyrr hevur ligið úti, til tað verður nýtt í framleiðsluni, nú verður goymt í lokaðum goymslum. Hetta ger, at stovið á steinum ikki skolar út í ána í grótbrotinum, tá framleitt verður.





UNDIRSJÓVARTUNLAR STÓRA ÁVIRKAN Á FRAMTÍÐARKERVIÐ

Óansæð hvør loysn verður vald, tá fleiri undirsjóvartunlar verða bygdar, so fáa hesir stóra ávirkan á, hvussu samferðslukervið kann útbyggjast í framtíðini. Allar kanningar vísa, at samfelagsgagnliga fæst munandi mest burtur úr at gera komandi undirsjóvartunlar sum almennar verkætlanir

Í sambandi við iløgu í ein møguleigan Eysturoyartunnil millum Havnina og Tøftir, er spurningurin kannaður av nýggjum um, hvat loysir seg best figgjjarliga fyri føroyska samfelagið. Somuleiðis tá hendan iløgan verður samantvinnað við ein møguleigan Sandoyartunnil.

Uttan mun til, hvør ella hvørjar loysnir verða valdar, so fáa nýggjar undirsjóvartunlar stóra ávirkan á, hvussu framtíðar møguleikarnir verða fyri at útbyggja samferðslukervið.

– Tá vit tosa um fleiri undirsjóvartunlar í Føroyum, er talan um sera stórar iløgur, sum uttan iva fáa stóra ávirkan á, hvussu infrakervið kann figgjast og rekast í framtíðini, sigur Ewald Kjølbro, stjóri á Landsverki.

Hann ivast ikki í, at besta loysnin viðvíkjandi nýggjum undirsjóvartunlum, er at skipa teir sum almennar verkætlanir.

– Kanningar okkara vísa, at tað er møguligt at útvega mun-

andi billigari figging, um tað almenna eigur og rekur ein møguleigan Eysturoyartunnil. Tó eru fleiri møguleikar at skipa ognarskap og figging, men munurin á ávikavist almennum og privatum ognarskapi burturav, er sera stórur, visir stjórin á Landsverki á.

Hundraðtals milliónaupphædd á muni

Um eitt privat felag skal eiga og reka ein Eysturoyartunnil, uttan at tað almenna á nakran hátt er uppi í verkætlanini, kann meirkostnaðurin mest sannlíkt koma at leggja millum 400 og 800 mió. krónur. Eitt nú, um tað almenna ikki veitir trygd fyri figgingini. Ítökligi munurin á hesi upphædd veldst sjálvandi um, hvar rentumunurin til ta tíð liggur. Privata tunnilsloysnin kostar sostatt minst 40 prosent meira enn tann almenna loysnin.

Munurin sæst eisini aftur í ferðaprisinum, um tunniliin skal figgjast umvegis eitt tunnilsgjald. Ferðaprisurin fyri ein almennan Eysturoyartunnil javnvigar á sløkum 38 krónum, meðan ferðaprisurin fyri eina privata loysn verður 53 krónur. Sostatt er munurin fyri hvørt akfarið umleið 15 krónur.

Kann figgja Sandoyartunnil

Verður Eysturoyartunniliin gjørdur sum ein almenn loysn, eru góðir møguleikar fyri at lata henda figgja ein møguleigan Sandoyartunnil. Hetta kann gerast við at seta ferðaprisin til 67 krónur. Fyri Sandoyartunniliin báðar vegir, og fyri Eysturoyartunniliin einvegis.

Tunnilsgjald er ikki einasta loysnin at tryggja inntøkur til afturgjaldingina av nýggjum undirsjóvartunlum. Ein annar møguleiki er at leggja eyka avgjald á brennievni og ein triði at hækka vegskattin á øllum akfórum.

Høvuðsorsøkin til, at ein privat verkætlan burtur av verður nógv dýrari, er, at útlánsrentan verður munandi hægri, tí figgingarstovnar meta váðan at vera munandi stórr, enn tá tað almenna heilt ella lutvist veitir trygd fyri figgingini.

Landsverk hevur gjørt priskanningina eftir áheitan frá landsstýrismanninum í innlendismálum. Bæði Landsstýrið og Løgtingið vóru í februar kunnaði um úrslitið av kannningini.



Høvuðsniðurstøður í tunnilskanning

Rentan, sum avleiðing av kredittvirðinum, er sera týdningarmikil fyri lønsemið í verkætlanum. Ein almennur tunnill er minst 40 prosent billigari enn ein privatur.

Minsti miðalprisur fyri Eysturoyartunniliin undir einum privatum samtaki er 53 kr., meðan hann er slakar 38 kr., um tað almenna eigur hann. T.e. ein munur á í minsta lagi 40%, ella 32 mió. kr. um árið í meirgjaldi.

Um Eysturoyartunniliin einsamallur skal figgja Sandoyartunniliin, verður ferðaseðlaprisurin umleið 67 kr. fram og aftur fyri Sandoyartunniliin og tað sama einvegis fyri Eysturoyartunniliin.

Um verandi undirsjóvartunlar, saman við Eysturoyartunniliin, skulu figgja Sandoyartunniliin, kemur ferðaseðlaprisurin sum almenn verkætlan niður á 59 kr. fram og aftur fyri allar tunlar uttan Eysturoyartunniliin, ið er einvegis, tí har er ein alternativt farleið frammanundan. Fyri privata verkætlanina er hesin prisur 79 kr.

Forteytir fyri hesum útrokingum:

- afturgjaldstíð 20 ár
- árligt víðlíkahald 775 kr. fyri meturin
- kredittvirðið til privata lántøku er lægri, og tí er rentan hægri. Við núverandi rentustøði verður privata rentan mett til 6,7 prosent, meðan hon fyri tað almenna er mett til 3,7 prosent. Munurin kann í veruleikanum gerast uppafur stórr, men hesum er ongín víska fyri, áðrenn møgulig figging er fingin upp á pláss.

Ítökligu töluni í tekstinum skulu sjálvandi takast við neyðugum fyrivarni, tí alt veldst um prísingd, og nær tað møguliga verður farið undir nýggjar undirsjóvartunlar.



VIÐ HVØRT ERU VIT SUM PRESTAR Á VEGNUM

Tað var fyrst í desember mánað í fjór, at 31 ára gamli maskinförarin, Jákup Pauli Jacobsen, rullaði rennigravaran út á Oyndarfjarðarvegin klokkan fimm á morgni í ringasta kavaroki. Lítið var hann tá vitandi um, at hetta fór at gerast tann torførasti arbeiðsdagurin, hann hevur upplivað teir báðar vetrarnar á Landsverki

Fyrst í desember mánað í fjór var sera nógvur kavi og harafturat stormur. Jákup Pauli, sum er partur av einum fýramans-toymi í vetrarhaldinum á Landsverki í norðurokinum, hevði vakt og skuldi út við rennigravaranum á Oyndarfjarðarvegin klokkan fimm. Koyrilíkindini hendan morgunin vóru av



teimum allar ringastu, og í útvarpinum heitti Árni Jacobsen, økisleiðari á Landsverki í norðurokinum, á fólk um at bíða við at fara út á vegirnar at koyra, til tað var vorðið ljóst um niggjutiðina. Allar triggjar gravimaskinurnar vórðu settar í sving í senn á Oyndarfjarðarvegnum líka til klokkan sjev á kvöldi, tá givið varð at grava. Tá høvdu nógvir bilar staðið fastir kring landið, og sera nógv var at gera.

Mátti út av vísa veg

Hjá Jákup Paula á Oyndarfjarðarvegnum, var vegurin blivin so trongur í kavarokinum, at tað sást bara ein koyribreyt at koyra eftir.

– Líkindini vóru so vánalig, at eg mátti úr maskinuni at vísa bilunum vegin. Eg gekk rætt og slætt framman fyri bilarnar og vísti veg, tí einki sást. Fleiri bilførarar torðu ikki út á jaðaran, tí hann sást ikki, og høgt var o.s.fr. Vit gingu framman fyri, so bilførarnir sóu, hvar kanturin var – ja, nakað sum prestar á vegnum í hesum føri, sigur Jákup Pauli. Tað kennist á honum, at hetta er ein hending, sum hevur fest seg heilt týðiliga í minnið. Ein uppliving, sum Jákup Pauli úttan iva fer at siga sínum abba børnum frá einuferð.

Jákup Pauli greiðir víðari frá, at ferðsluproppur kom í eitt skifti hendan dagin í kavastorminum, tí mótkoyrandi bilar torðu ikki reiðiliga at koyra fram við, orsakað av vánaligum sýni. Tá var aftur neyðugt at fara úr maskinuni og út á vegin at hjálpa til, so bilarnir sluppu fram við hvørjum øðrum.

– Hetta er tann ringasti kavastormurin, eg havi upplivað í arbeiðinum hjá mær, men tað var spennandi. Tað krevur eina øðiliga „konsentration“, tí tú sært púrt einki og hetta oftani í

nógvar samanhangi tímar og dagar. Tú mást kenna økið og víta, hvar tú ert, annars kanst tú skjótt fara útav. Vit gera okkara arbeiði so væl sum møguligt, so bilar kunnu koyra so trygt sum tilber, sigur Jákup Pauli.

Trívist við fjølbroyttum uppgávum

Nógv samskipti er millum menninar í kavaruddingini, tá teir eru á vakt. Teir ringja og práta nógv saman um, hvussu tað sær út og siga frá, um brúk er fyri hjálp. Sambært Jákupi Paula er tað eitt gott trygdarnet at hava og ger eisini, at tú ikki kennir teg so einsamallan í kavanum.

Dagin eftir kavastormin 8. desember varð farið undir at grava á Oyndarfjarðarvegnum aftur klokkan fimm á morgni. Ikki fyrr enn út á seinnapartin um dagin komu maskinurnar til Oyndarfjarðar, so tjúkt var fyri av kava. Upp í triggjar metrahædd.

So skjótt kavin er burtur, hevur Jákup Pauli nógv annað at avgreiða við maskinuni hjá sær í viðlíkahaldinum á Landsverki, tá kavin í skuffuni verður skiftur út við mold.

Arbeiðsdagurin verður væl styttri og heilt øðrvísi. Tá er tað meira entreprenørarbeiði, sum er á skránni. Til dømis at grava rennur, reinsa tvørrrennur og vegristir, og harumframt vasking í tunlum, seta upp skeltir, prestar, bilverjur og annað.

Faktaboks

Landsverk hevur 26 veðurstøðir kring landið, sum veita upplýsingar um hita, vind, ætt og hvirlur hvørt 10. minutt alt samdøgrið og samanlagt 27 vevmyndatól, soleiðis at til ber at siggja støðuna á vegnum. Tá veðurstøðirnar boða frá hálkulíkindum, verða teir landsvegirnir saltaðir fyrst, har mesta ferðslan er.

Faktaboks

Landsvegakervið er býtt upp í trí økir, sum eru suðurøkið, miðøkið og norðurøkið. Nágreinligar saltætlanir eru gjørdar fyri øll økini. Arbeið verður í tíðarbilum, tá tað er mest ferðsla millum kl. 05 til 21 – sunnu- og halgidagar frá kl. 06. Umleið 50 fólk á Landsverki eru tengd at vetrarhaldinum.

Talva 1:

Vetur	06–07	07–08	08–09	09–10	10–11
Tíðarskeið	18/10–15/5	29/9–15/4	3/10–31/3	22/9–12/5	18/10–29/03
Dagar	210	200	180	225	163
Hálkudagar	93	111	99	141	104
Saltnýtsla (tons)	1.314	1.601	1.013	1.691	1.248
Saltlaki rúmmetrar					400

Í einum ári verða í meðal $\frac{2}{3}$ kg av salti brúkt pr. fermetur av landsvegi. Sum eina roynd, fóru 400 rúmmetrar av saltlaka á vegirnar í fjórveitur. Við hesum spardi stovnurin umleið 320 tons av salti ella 20 prosent av samlaðu saltnýtsluni.

Talva 2:

Vetur	06–07	07–08	08–09	09–10	10–11
Fráboðan	2.698	4.138	1.400	789	50
Kavarudding	2.828	2.000	3.363	4.868	3.992
Salting	2.966	3.003	2.813	3.681	3.871
Annað	652	699	213	1.253	437
Íalt	9.144	9.840	7.789	10.591	8.350

Kostnaður (1.000 kr.)

Seinasti vetur kostaði 8,4 mió. kr. í mun til veturin 2009–2010, sum kostaði 10,6 mió. kr.

Í meðal verður saltað 110 dagar um árið.