SAMFERÐSLUÆTLAN 2008-2020
1. partur: Strategiskjal

FORORÐ

Endamálið við samferðsluætlanini er at tryggja, at samferðslukervið til eina og hvørja tíð nøktar samtíðarinnar krøv og tørv.

Strategiskjalið er fyrsti liður í tilgongdini, sum ber fram ímóti tí yvirskipaðu samferðsluætlanini.

Endamálið við strategiskjalinum er at gera eitt yvirlit yvir hvørji atlit skulu takast, og hvussu tey skulu raðfestast, tá metast skal um, hvørt ein íløga er til gagns fyri samfelagið.

Strategiskjalið umfatar yvirskipaðu málini fyri framtíðar íløgur í samferðslukervið, umframt grundarlagið undir raðfestingunum av málunum. [1]

Vøksturin í ferðsluni er í stóran mun ein fylgja av teimum avgerðum, sum verða tiknar á øðrum økjum enn samferðsluøkinum. Bústaðarmøguleikar, menning í vinnuni og almenn tænasta skulu sostatt setast í samband við ta ferðslu, sum hesi elva til.

Londini, vit vanliga samanbera okkum við, hava líknandi samferðsluráðlegging, fyri at optimera samferðslukervið.

---

[1] Bussleiðirnar, sum Strandferðslan umsitir, eru undantiknar.

INNIHALDSYVIRLIT

Samandráttur og niðurstøða 7

1. FORTREYTIRNAR FYRI ÆTLANINI 10
1.1. Arbeiðssetningur 10
1.2. Visjónin 12
1.3. Yvirskipaða ráðleggingin higartil 14

2. STØÐAN Í DAG 18
2.1. Flutningskervið 18
2.2. Fólkahagtøl 1990 til 2005 28
2.3. Skrásett akfør 29
2.4. Hagtøl yvir óhapp 31
2.5. Framkomuleiki 34
2.6. Pendlan 36
2.7. Øki, sum hava týdning fyri yvirskipaðu ferðsluna... 38
2.8. Umhvørvisárin sum t.d. óljóð, dálking og árin av forðingum 40
2.9. Viðlíkahald av flutningskervinum 44
2.10. Náttúran og mentanarumhvørvið, sum hava týdning fyri ferðsluna 46
2.11. Veðurlagsbroytingar 47

3. MÁL FYRI TÍÐARSKEIÐIÐ 2008 - 2020..........................48

3.1. Raðfestingargrundreglur. 48

3.2. Flytføri og framkomuleiki 50
3.2.1. Smidligt undirstøðukervi við fleiri valmøguleikum 50
3.2.2. Yvirskipaðir vegaflokkar, herundir stovnan av høvuðsvegi 51
3.2.3. Høvuðssjókervið, herundir flokking av farleiðum/oyggjum...57
3.2.4. Pendlaramøguleikar 58
3.2.5. Flutningstíðin..59
3.2.6. Innanlands loftflutningur 60
3.2.7. Uttanlands loftflutningur.......................................61
3.2.8. Tilbúgving...62

3.3. Ferðslutrygd 63
3.3.1. At minka talið av fólkaskaðum í ferðsluni 63

3.4. Ferðsluumhvørvi 65
3.4.1. Árin av forðingum, ferðsluóljóði og umhvørviseitrandi evnum..65

3.5. Møgulig vakstrarøki 66
3.5.1. Samferðsluætlan og økismenning.......................66

3.6. Samfelagsnytta..67
3.6.1. Kostnytta og greining av avleiðingum..................67

3.7. Viðlíkahald og rakstur 68
3.7.1. Viðlíkahald... 68

3.8. Umhvørvi og fagurfrøði... 71
3.8.1. Góð formlist í flutningskervinum 71
3.8.2. Sóljuleiðir, serliga vakrir vegateinar.................... 72

3.9. Gøtur.. 73
3.9.1. Gøtur í haganum 73
3.9.2. Ferðsla á súkklu 75

3.10. Parkering.. 77

3.11. Samanbering við onnur lond 78

3.12. Kelduyvirlit... 79

Strategiskjalið lagt út

Strategiskjalið verður lagt út til hoyringar á heimasíðunum hjá Vinnumálaráðnum, Landsverki og Strandferðsluni.

Samandráttur og niðurstøða

Samanhangur og bygnaður í samferðsluætlanini

Langtíðarráðleggingin av samferðslukervinum er bygd upp av tveimum samanhangandi skjølum fyri tíðarskeiðið 2008 – 2020.

Skjølini eru:

> **1. Strategiski parturin**, har greiða fæst á atlitum, hagtølum, tørvi og ráki, sum hava munandi ávirkan á ráðleggingina, umframt at málini og raðfestingargrundarlagið fyri hetta 12 ára skeiðið verða lýst.
>
> **2. Taktiski parturin,** har uppskot til ítøkiligar verkætlanir næstu 12 árini, verða lýst við fyrimunum og vansum og raðfest.

Nær skal ráðleggjast?
Samferðsluætlanin fevnir um 12 ár, og verður 4. 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 møguleiki er at broyta verandi verkætlanir. Í tíðarskeiðnum kann tilfar verða skoytt upp í ætlanina, so hvørt tørvur er á hesum.

Høvuðsinnihaldið í strategiætlanini

Strategiski parturin er bygdur upp soleiðis, at í fyrra partinum verða savnaðar saman týðandi sannroyndir og dátur, meðan seinni parturin fevnir um málini og raðfestingarnar av atlitunum í tíðarskeiðnum 2008 – 2020.

Fyri at fáa eitt yvirlit yvir støðuna á samferðsluøkinum er verandi flutningskervið lýst, hagtøl eru fingin til vega fyri at undirbyggja støðuna, og kanningar eru gjørdar viðvíkjandi tørvinum.

Ferðslutrygdin á vegakervinum er sera umráðandi. Hendan verður millum annað lýst við hagtølum og yvirlitum yvir, hvar ferðsluóhapp henda. Tá hugsast skal um framkomuleika og flytføri, er týdningarmikið, at atlit vera tikin til trygdina.

Fyri oyggjarnar uttan fast samband til meginøkið eru verandi ferjusambond og tyrluflutningur viðgjørd. Fleiri av hesum oyggjum hava minkandi fólkatal, og eitt vælvirkandi flutningssamband til meginøkið kann vera við til at betra livikorini og framtíðarútlitini á hesum oyggjum.

Náttúran og mentanarumhvørvið eru virði, ið serlig atlit skulu takast at í ráðleggingini. Íløgur í samferðslukervið gerast ofta sera sjónligar í landslagnum, og tí er umráðandi at hesi verkløg (anlegg) eru soleiðis háttað, at tey hóska til landslagið. Somuleiðis skal hugsast um upplivingar og komfort hjá tí ferðandi.

Atlitini, ið takast skulu í samferðsluætlanini, eru í høvuðsheitum:

Flytføri
Framkomuleiki
Trygd
Umhvørvi
Kostnaður
Samfelagsnytta
Økismenning
Viðlíkahald

Málini fyri tíðarskeiðið verða viðgjørd í seinna parti av strategiskjalinum (kap 3). Málini eru býtt sundur í strategisk og taktisk (meira ítøkilig) mál.

Nógv mál hava ávirkan á fleiri av fyrr nevndu atlitum, t.d kann tað vera gott fyri framkomuleikan, at hámarksferðin verður økt, men á verandi vegakervi hevur hetta neilig árin á ferðslutrygdina. Atlitini mugu raðfestast, av tí at ikki øll kunnu útinnast í senn, og ”neyðsemjur” skulu heldur ikki gerast við onnur umráðandi atlit.

Ítøkilig mál viðvíkjandi flytføri og framkomuleika eru m.a. at stovna eitt høvuðsvegakervi, har serligar treytir eru galdandi fyri framkomuleika og hald.

Onnur mál viðvíkjandi flytføri eru t.d., at flutningskervið skal vera eitt tilboð til øll, óansæð aldur ella møgulig brek, at felagsferðslan veitir trygd fyri sambandi hvønn dag alt árið[2], og at ferðatíðin verður stytt.

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

Umhvørvisatlitini eru m.a., at tey árin samferðslukervið hevur á umhvørvið, so sum dálking, larmur ella annað, skulu avmarkast.

Ein annar partur av umhvørvisatlitunum er tað fagurfrøðiliga (estetiska) umhvørvið, t.v.s. hvussu samferðslukervið er sniðgivið, og hvussu tað hóskar til landslagið. Málini her eru m.a., at vegalinjur í mest møguligan mun skulu fylgja landslagnum, og at umhvørvið kring samferðslukervið, so sum víkipláss, dvalarvikar, bíðirúm ella farstøðir er virkið og fagurfrøðiligt. Somuleiðis eiga fagurfrøðilig atlit at verða tikin, tá ið skip verða sniðgivin.

Fyri at raðfesta viðlíkahald og rakstur er vegakervið flokkað í 4 flokkar, sum hava ymiska raðfesting, tá talan er um viðlíkahald, rakstur og vetrarhald. Somuleiðis eru sjóvegis farleiðirnar flokkaðar í 4 flokkar út frá flutningstørvi, bústaðarmynstri og støðd.

Nøkur mál, sum viðvíkja bleytari ferðslu, eru eisini sett. Hesi mál hava ávirkan á fleiri av omanfyrinevndu atlitum, men eru ikki

[2] Kollektiv ferðsla (bussar og skip)

flokkað beinleiðis undir einum teirra. Málini viðvíkja vegum fyri ferðafólk (sóljuleiðir), varðagøtum, gongu-, ríði- og súkklugøtum.

Niðurstøða av strategiætlanini

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

Talan er aloftast um stórar íløgur, tá samferðslukervið skal útbyggjast, og tí er umráðandi, at hesar íløgur geva størst møguliga samfelagsliga nyttu í mun til kostnaðin. Íløgur og viðlíkahald verða í høvuðsheitum raðfest út frá samfelagsnyttuni.

Rákið er, at ein stór miðsavning fer fram í og beint uttanum Tórshavn. Betri samferðslumøguleikar kunnu vera við til at menna hini økini í landinum, soleiðis at størri javnvág verður.

Framkomuleiki og flytføri er endamálið við einum vælvirkandi flutningskervi, men **trygd og umhvørvi** mugu ikki missa nakað av hesum.

1. FORTREYTIRNAR FYRI ÆTLANINI

1.1. Arbeiðssetningur

1. Endamál

Endamálið við verkætlanini er at tryggja, at fysiska undirstøðukervið í Føroyum til eina og hvørja tíð nøktar samtíðarinnar krøv og tørvir.
Tryggjast skal, at íløgur í undirstøðukervið verða framdar á slíkan hátt, at samfelagið fær sum mest burtur úr íløgunum, herundir at játtanin er hóskandi, og at raðfestingin er greið og grundað á viðkomandi atlit.

2. Áhugabólkar

- **Landsverk**

Landsverk (LV) er áhugað í einari virknari og fullfíggjaðari ráðlegging av vega- og havnakervinum. Stovnurin hevur tøkniligan serkunnleikan og vitanina um undirstøðukervið, samstundis sum stovnurin virkar sum ánari og byggiharri av vegum og havnum, og stovnurin er tí ein eyðsýndur luttakari í verkætlanini.

- **Strandfaraskip Landsins**

Strandferðslan (SL) er áhugað í at veita viðskiftafólkunum eina so góða, trygga og dámliga tænastu sum til ber, og hevur stovnurin víst á tørvin á at útskifta gomlu ferjurnar. Stovnurin eigur at verða umboðaður í verkætlanini, av tí at vegir, samferðsluhavnir og ferjur virka sum ein heild.

- **Vinnumálaráðið**
- Vinnumálaráðið (VMR) er áhugað í at samskipa íløgurnar í undirstøðukervinum, og harafturat hevur ráðið serkunnleika innan samfelagsbúskaparligar útgreiningar av verkætlanum. Vinnumálaráðið eigur tí eisini at luttaka í verkætlanini.

Harumframt eru ein røð av smærri áhugabólkum, sum hava ein avmarkaðan áhuga í verkætlanini, m.a. Ráðið Fyri Ferðslutrygd, Løgreglan, kommunufeløgini, Ferðaráð Føroya, Meginfelag teirra Brekaðu í Føroyum/Hjálpartólamiðstøðin og Føroya Náttúru og Umhvørvisverndarfelag. Hesi feløg eiga eisini at verða við í arbeiðinum.

3. Skipan av verkætlanini

Verkætlanin verður skipað við einum stýrisbólki og einum arbeiðsbólki. Í stýrisbólkinum sita deildarstjórin fyri samskiftisdeildina í VMR og stjórarnir á SL og LV. Í arbeiðsbólkinum sita starvsfólk hjá LV og SL, og kunnu aðrir persónar luttaka eftir tørvi.

Settur verður eisini ein fylgibólkur, har felagsskapir og stovnar, við einum meira avmarkaðum áhuga í verkætlanini, sita. Hesir fáa tilfar til hoyringar, so hvørt tað er klárt.

4. **Uppgávur hjá arbeiðsbólkinum**

Verkætlanin verður avmarkað til at snúgva seg um íløgur í fysiska undirstøðukervið, t.e. vegir, tunlar, brýr, miðdeplar fyri felagsferðslu, samferðsluhavnir og -lendingar, sjóvegis farleiðir,

tyrlupallar og floghavn. Spurningurin um býtið av játtan millum íløgur í og rakstur av undirstøðukervinum kann tó eisini verða viðgjørdur.

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

1) at orða eitt strategiskjal, sum lýsir yvirskipaðu leiðreglurnar, sum íløgur í undirstøðukervið verða ráðlagdar og framdar eftir, og grundað á hetta strategi-skjal
2) at gera eitt uppskot til eina heildarætlan fyri føroyska undirstøðukervið, og eitt uppskot til raðfesting av íløgum.
3) at gera eitt viðmæli um, hvussu ofta strategiskjalið og heildarætlanin eiga at verða endurskoðað og dagførd, og hvussu hetta verður framt.

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

- teimum málum, ætlanin er at røkka við íløgum í undirstøðukervið
- hvørji atlit skulu takast, tá mett verður um, hvørt ein íløga í undirstøðukervið er gagnlig fyri samfelagið
- grundarlagnum fyri raðfestingum av íløgum í undirstøðukervið
- einum uppskoti um, hvussu arbeiðsgongdin skal vera í einari verkætlan, soleiðis at játtanin verður nýtt skilabest.

Til 2)
Heildarætlanin skal lýsa:

- á hvønn hátt, grundað á strategiskjalið, undirstøðukervið kann skipast, og grundað á hetta skjal, mæla til møguligar loysnir.
- tá ið høvuðsíløgurnar eru ásettar sambært grundsjónamiðunum í strategiskjalinum, skal eisini lýsast, hvørjar smærri íløgur eiga at verða gjørdar.
- Við atliti til grundreglurnar fyri raðfestingunum í strategiskjalinum, skal arbeiðsbólkurin gera uppskot til raðfesting av íløgunum.

Til 3)
Bólkurin skal koma við tilmæli um:

- hvussu tryggjað verður, at fortreytirnar í strategiskjalinum altíð eru tíðarhóskandi.
- hvussu tryggjað verður, at ætlanirnar altíð eru í samljóði við tørvin
- hvussu ætlanirnar skulu endurskoðast í styttri og longri tíðarskeið .

5. Tíðarætlan

Miðað verður ímóti, at eitt uppskot til strategiskjal skal verða liðugt 1. mai 2006. Tá landsstýrismaðurin hevur góðkent strategiskjalið, verður farið undir at gera eina heildarætlan og uppskot til raðfestingar av íløgum. Miðað verður ímóti, at hetta arbeiðið er liðugt 31. desember 2006.

Vinnumálaráðið,
9. mars 2006

Bjarni Djurholm
Landsstýrismaður / Niels Winther

1.2. Visjónin

> **Visjónin um samferðsluætlanina:**
>
> Møguleikarnir at ferðast úr stað í stað skulu stuðla undir menning og trivnaði í Føroyum.
>
> Undirstøðukervið skal vera soleiðis háttað, at tað er lætt, trygt og ódýrt hjá øllum at ferðast millum ymisk støð, bæði innanlands og millum Føroya og útheimin.

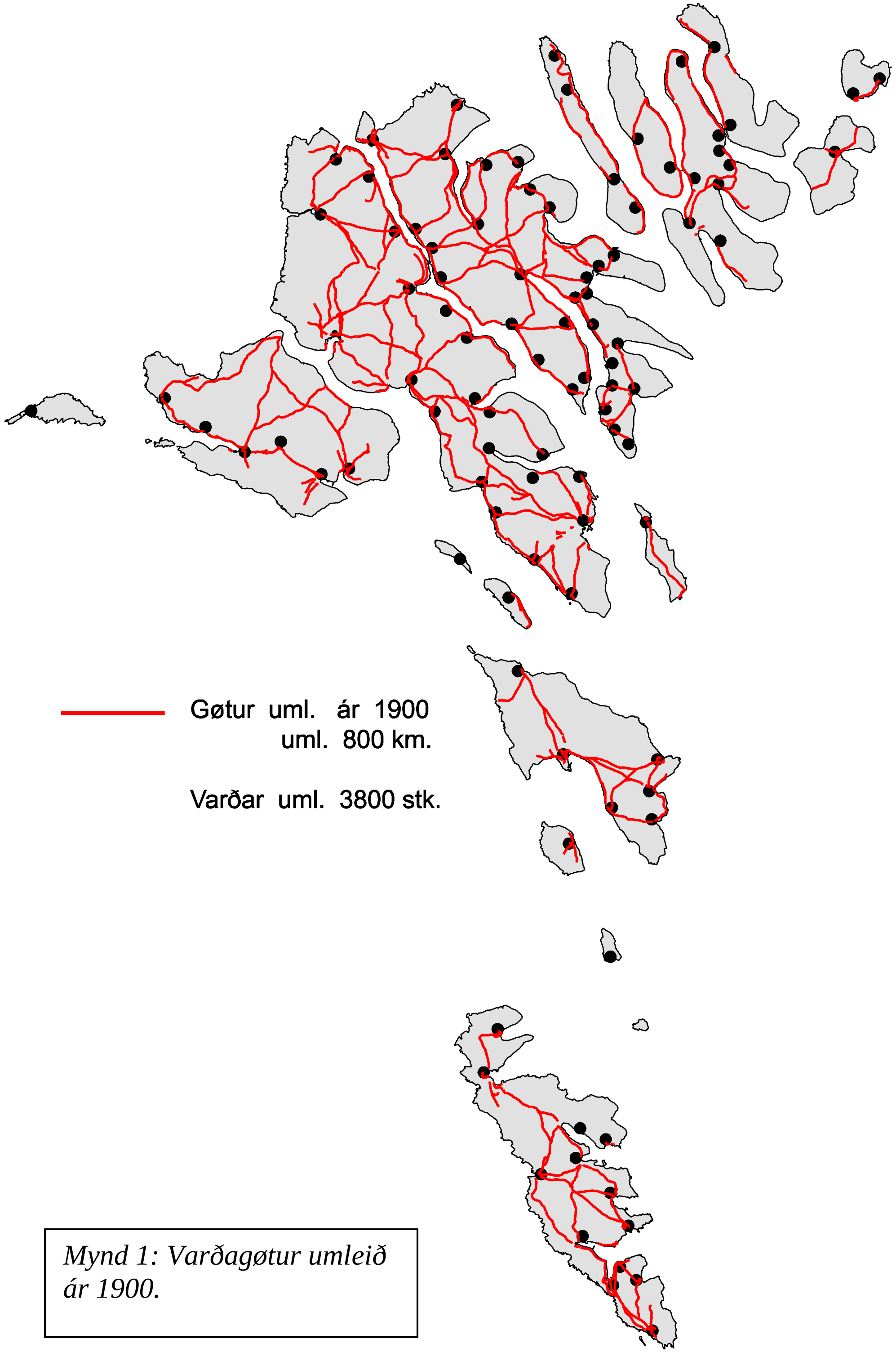
Samferðsluætlanin byggir á okkara egnu eins og á altjóða hagtøl, forsagnir og atlit. Broytingar í fortreytunum, t.d. fíggjarligar broytingar í samfelagnum, nýggj vitan og tøkni, og broyttur tørvur kunnu flyta málini, og gera at íløgurnar skulu endurskoðast og ætlanirnar broytast.

Ein treyt fyri kappingarføri og evnunum at tillaga seg í samfelagnum, er eitt smidligt og virkið undirstøðukervi. Undirstøðukervið hevur fyrst og fremst lívsneyðugan týdning fyri vinnulívið, útboðið av arbeiðsplássum, búsetingarmynstrið, heilsuøkið, útbúgvingarmøguleikar, trivnaðin og menningina í einum samfelag, har persónligu sambondini ofta eru spjødd yvir stórar fjarstøður.

Fíggjarligur vøkstur hevur við sær vaksandi vælferð og tørv á flutningi. Vaksandi ferðslan og krøvini til flytføri og framkomuleika, hava við sær eina røð av krøvum til trygd og umhvørvi, sum einans kunnu handfarast við burðardyggari ráðlegging, har treytirnar fyri menningini verða kannaðar, áðrenn virkisætlanir verða gjørdar.

Íløgur í útbygging av undirstøðukervinum kunnu við fyrimuni roynast í tí sokallaðu fýrastreingjaðu norðurlendsku skipanini, sum lýsir møgulig tiltøk. Hesi eru raðfest niðanfyri:

1. Tiltøk, ið kunnu ávirka flutningstørv og flutningshátt.
   T.d. skipan av pendlarum, uppstiging av felagsferðsluni og staðfesting av ferðsluknútapunktum.
2. Tiltøk, sum á virknan hátt nýta verandi vegakervið og anlegg.
   T.d. at økja framkomuleika og trygd við m.a. broyttari vegamerking og skelting. Eisini kann hetta gerast við t.d. at økja túratalið hjá ferjum.
3. Avmarkaði umbyggingartiltøk.
   T.d. at byggja rundkoyringar og krúpispor, at umbyggja ferjur og líknandi minni inntriv.
4. Nýggjar íløgur og størri broytingartiltøk.
   T.d. nýggjar vegir, tunlar, havnir og ferjur.



Mynd 1: Varðagøtur umleið ár 1900.

1.3. Yvirskipaða ráðleggingin higartil

Ráðleggingin áðrenn ár 1900.

Áðrenn ár 1900 var einki veruligt vegakervi í Føroyum, men bygdirnar vóru samanbundnar við varðagøtum, og størri góðsflutningur fór fyri tað mesta fram á sjónum, millum lendingar og havnir.

Í 1896 vóru sostatt 800 km av gongugøtum til fólkaflutning og lættari góðsflutning. Tað vóru uml. 100 km av 5 fót-vegum (1,5m breiðir) til fólka- og góðsflutning á landi - onkunstaðni møguliga við hestum ella hestavognum - hesir vegir vóru serliga inni í bygdum, millum tey ymisku økini í bygdini.

Nýggir vegir, brýr og lendingar vóru fíggjað m.a. við peningi frá Økonomisk Fond for Færøerne, sum var stovnaður í 1832, og sum m.a. fekk sínar inntøkur við sølu av grind. Hesin grunnur raðfesti íløgurnar, so talan var um eina ávísa ráðlegging.

Ráðlegging í 1900 talinum

Í byrjanini av 1900 talinum kom fyrsta veruliga ætlanin at grunda ella útbyggja vegakervið í Føroyum. Búskapargrunnurin fíggjaði, og setti ein norskan verkfrøðing at loysa uppgávuna. Í 1904 kom frágreiðingin, ein ætlan, har linjuføringar til vegir millum bygdirnar vóru lýstar, eins og útgreinaðar verkætlanir vóru gjørdar fyri einstakar vegateinar.

Høvuðsendamálið við ætlanini frá 1904 var at fáa vegasamband frá meira avbyrgdum bygdum til eina havn, og eisini at fáa vegasamband millum bygda. Samferðslukervið var sostatt samansett soleiðis, at vegir úr fleiri bygdum førdu til eina bygd, sum hevði eina góða havn. Haðani kundi siglast til aðrar havnir, sum síðani høvdu vegasamband til aftur aðrar bygdir. Talan var sostatt ikki um eitt samanhangandi vegakervi, men eina sambinding av vegum og siglingarleiðum. Meginreglurnar í ætlanini frá 1904 høvdu við sær, at vegakervið var samansett av avbyrgdum vegateinum, sum vóru bundnir saman av sjóleiðum.
Hesar meginreglur í flutningsráðleggingini vórðu fylgdar heilt til miðskeiðis í 1950-unum.

Frá mitt í 1950-unum var yvirskipaða endamálið at binda tey ymisku økini saman, soleiðis at vegakervið var samansett av longum samanhangandi vegateinum. Yvirskipaða málið við útbyggingini av ferðslukervinum var nú at fáa vegasamband til allar bygdir. Málið varð rokkið í 2002, tá ið sprongt var ígjøgnum fyri Gásadalstunlinum.

Nýggjari ráðlegging.

Mynd: Tinganes.

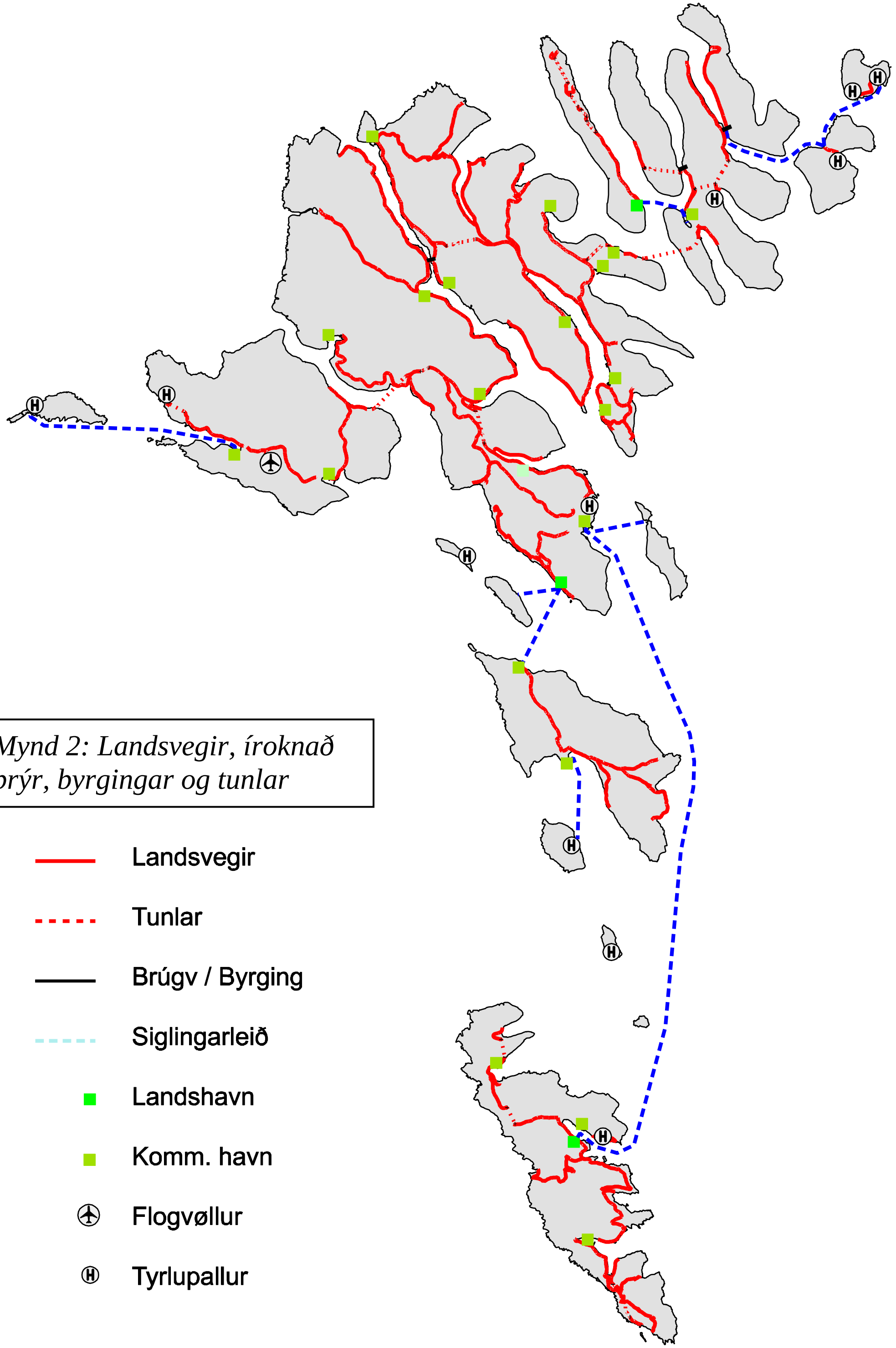
Í 1998 játtaði Føroya Løgting pening til at gera eina langtíðarætlan fyri íløgur í samferðslukervið í Føroyum. Endamálið var at samskipa íløgurnar, og gera útrokningar av rentugagninum av nøkrum av teimum ítøkiligu ætlanunum. Vinnumálaráðið setti ein arbeiðsbólk við umboðum frá Vinnumálaráðnumáðnum, Landsverki og Strandfaraskipum Landsins, og í 1999 kom ein nýggj yvirskipað ætlan fyri samferðslukervið.

Í ætlanini var gjørd ein skipan, har kundi roknast út, hvat úrslitið bleiv av ymiskum íløgum í samferðslukervið. Við rentugagns-skipanini vórðu útrokningar gjørdar av 5 ítøkiligum íløgum: Sambandinum um Vestmannasund, sambandinum um Leirvíksfjørð, vegateininum Øravík-Hov, tunlinum Millum Fjarða-Kambsdal og Suðuroyarleiðini. Í hesi ætlan er tað bert tunnilin Millum Fjarða-Kambdal, sum ikki er gjørdur, ella er í gerð. Ætlanin umfataði eisini skipaferðsluna, og niðurstøðan var m.a. at fáa nýtt suðuroyarskip,svínoyar/fugloyarskip og eitt avloysaraskip. Bert íløgan í suðuroyarskipið er framd. Sum avloysaraskip verða í løtuni nýtt “Ternan” og “Súlan”.

Endamálið við nýggju ráðleggingini er, og hevur verið, at laga vegakervið eftir tí broytta og økta samferðslumynstrinum, at stytta um farleiðirnar og fremja samferðsluna millum oyggjarnar.

Samferðsluarbeiðið, sum er í gongd, fevnir um:

1. Strategiska ráðlegging (vanligar treytir fyri ráðleggingina 2008-2020).
2. Taktiska ráðlegging (ítøkiligar verkætlanir komandi 12 árini).



Mynd 2: Landsvegir, íroknað brýr, byrgingar og tunlar

2. STØÐAN Í DAG

2.1. Flutningskervið

Fast samband.

Flutningskervið á landi er samansett av uml. 1000 km av vegi, harav 464 km eru landsvegir og restin eru kommunalir vegir. Uml. 300 km av landsvegunum eru tvíbreytaðir, og restin eru einbreytaðir vegir. Eini 200 vegbrúgvar eru á vegakervinum.

Tann størsta brúgvin, uml. 250 m long, bindur saman Streymoynna og Eysturoynna. Síðani eru tvær byrgingar, sum binda Borðoynna í ávikavist Kunoynna og Viðoynna.

Flutningskervið fevnir um 17 tunlar í alt. Tveir av hesum eru undirsjóvartunlar, og eru teir fíggjaðir lutvíst privat; landið yvirtekur hesar eftir 14 árum (í ávikavist 2017 og 2021). Undirsjóvartunlarnir eru Vágatunnilin, sum bindur saman Streymoynna og Vágarnar, og Norðoyatunnilin, sum bindur saman Eysturoynna og Borðoynna. Av hinum tunlunum eru 5 tvísporaðir og 10 einsporaðir.

Í 2006 bindur landsvegakervið 72 % av landøkinum og 86 % av fólkatalinum saman.

Mynd 3:
Sjóleiðir og bussleiðir

Felagsferðsla á sjógvi, landi og í luftini.

Strandferðslan hevur til uppgávu at skipa almennu felagsferðsluna, t.v.s leggja til rættis, stýra, selja, samskipa og kunna um almennu ferðsluna á sjógvi og landi. SL reka 29 leiðir (22 Bygdaleiðir og 7 Oyggjaleiðir) (sí mynd 3). Til henda rakstur eru uml. 40 bussar og 8 ferjur. Mykinesleiðin er útveitt, og loftvegis flutningin røkir Atlantsflog. Busskoyring í fleiri av teimum størru kommununum er skipað av nærfeløgum (td. býkoyring í høvuðsstaðnum og skúlabarnakoyring á Tvøroyri).

Sjóleiðirnar innanlands.

Ferjuflutningur var mestsum einasta flutningsskipan innanlands (og uttanlands) heilt til miðskeiðis í 1960-unum. Útbyggingin av samferðslukervinum og vegasambondini tvørtur um sund og firðir høvdu við sær, at ferjuflutningur innanlands í dag fevnir um Suðuroy, Sandoy/Hest, Skúvoy, Nólsoy, Mykines, Kalsoy, Svínoy og Fugloy.

Niðanfyrinevndu siglingarleiðir knýta 7000 íbúgvar, ella 14 % av samlaða fólkatalinum í miðstaðarøkið.

Flutningskervið fevnir um 3 landshavnir, 8 kommunalar havnir og 7 smærri lendingar.

Sjóvegis farleiðirnar innanlands eru hesar:

1. Suðuroy – Tórshavn

M/F "Smyril", sum røkir leiðina, er ein nútímans ferja. Orkuførið er framtíðartryggjað, bæði viðvíkjandi ferðafólki, akførum og motororku. Bíðirúmini við ferjulegurnar eru í góðum standi. Tó vantar dagføring av landgongdum og kunning til ferðafólk á ferjulegunum. Atløguviðurskiftini í Tórshavn eru fyri tað mesta hóskandi, men skipið verður ofta órógvað, tá onnur skip, t.d. "Norrøna" liggja á Havnini.

Byggiár	2005 (byrjaði at sigla 31. oktober)
Hægsta tal av ferðafólki	800 vetur / 975 summar
Hægsta tal av persónbilum	200
Siglingartíð	1 tími 55 minuttir
Túratal	2 ferðir dagliga
Arbeiðsferð	20 míl
Hentleikar umborð	Fleiri og nýmótans
Egnað til rørslutarnað fólk	Ja
Atløguviðurskifti–havnir	Hóskandi, men sí viðmerking
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Í lagi. Fólk og bilar í land hvør sær
Bíðiviðurskifti	Farstøðir. Sí viðmerking
Avlýsingar vegna veður	Sera sjáldan
Tal av ferðafólki í 2005	164.255 (20% hægri í 2006)
Tal av akførum í 2005	53.738 (28% hægri í 2006)
Rakstrarfígging	Nettojáttan 29,5 mió. kr

M/F Smyril

2. Sandoy/Hestur – Gamlarætt

M/F “Teistin”, sum røkir leiðina, er ein nútímans ferja. Ferðatíðin er stutt og túrarnir nógvir í tali. Bíðirúmið á Gomlurætt er ikki tíðarhóskandi. “Teistin” røkir bæði Sandoy og Hest. Økt tænastustøði á tí eina staðnum minkar um tænastustøðið á hinum.

Byggiár	2001
Hægsta tal av ferðafólki	288
Hægsta tal av persónbilum	33
Siglingartíð	30 min (15 min út í Hest)
Arbeiðsferð	11 míl
Túratal	9 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Nøktandi
Egnað til rørslutarnað fólk	Ja
Atløguviðurskifti–havnir	Hóskandi
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Ferðafólk og bilar saman í land, men á ymiskum breytum
Bíðiviðurskifti	Ikki tíðarhóskandi á Gomlu Rætt/Einki í Skopun og Hesti
Farmaviðurskifti	Eingi farmaskýli
Avlýsingar vegna veður	Sera sjáldan
Tal av ferðafólki í 2005	146.056
Tal av akførum í 2005	47.827
Rakstrarfígging	Nettojáttan 6,3 mió. Kr

3. Nólsoy – Tórshavn

M/S “Ritan”, sum røkir leiðina, er 35 ára gomul. Ferjan er ikki væl egnað til sjúkraflutning. Farmur og akfør verða lastað umborð. Eingin møguleiki at flyta olju- og renovatiónsbilar. Ov langur avstandur frá farstøðini í Tórshavn, og í Nólsoy er einki skýli til tey ferðandi.

Byggiár	1971
Hægsta tal av ferðafólki	125 summar / 100 vetur
Hægsta tal av persónbilum	4
Siglingartíð	20 min
Arbeiðsferð	10 míl
Túratal	6 (4) ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Smáir
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti–havnir	Hóskandi
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Trupult hjá rørslutarnaðum fólki at sleppa umborð og í land
Bíðiviðurskifti	Einki
Farmaviðurskifti	Einki farmaskýli í Nólsoy
Avlýsingar vegna veður	Sjáldan
Tal av ferðafólki í 2005	58.614
Tal av akførum í 2005	73
Rakstrarfígging	Nettojáttan 1,8 mió. Kr

4. Skúvoy – Sandur

M/S "Sildberin", sum røkir leiðina, er 27 ára gamal. Hann siglur seint og er ikki sjógóður. Saman við standinum og aldrinum á ferjuni má staðfestast, at hon eigur at verða skift út.

Byggiár	1979
Hægsta tal av ferðafólki	30 summar / 23 vetur
Hæsta tal av persónbilum	0
Siglingartíð	35 min
Arbeiðsferð	7 míl
Túratal	4 (3) ferðir dagliga
Hentleikar umborð	eingir
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti–havnir	Sera óhóskandi í Skúvoy
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Vánaligar umstøður í Skúvoy
Bíðiviðurskifti	Einki
Farmaviðurskifti	Einki
Avlýsingar vegna veður	Ofta
Tal av ferðafólki í 2005	3.892
Tal av akførum í 2005	0
Rakstrarfígging	Nettojáttan 1,4 mió. Kr

5. Mykines – Sørvágur

Farleiðin var í 2006 røkt av privatum felag við bátinum M/B "Brynhild". Ferjan er skjóttgangandi, og hevur góðar stýrieginleikar.Hetta kemur væl við orsakað av atkomuviðurskiftunum í Mykinesi. Avloysaraskip til hesa farleið, M/B "Súlan", sum er bygd í 1987, er ikki longur tíðarhóskandi.

Byggiár	2002
Hægsta tal av ferðafólki	40
Hægsta tal av persónbilum	0
Siglingartíð	45 min
Arbeiðsferð	skjóttgangandi
Túratal	2 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Eingir
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti–havnir	Óhóskandi á báðum støðum
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Óhóskandi á báðum støðum
Bíðiviðurskifti	Einki
Farmaviðurskifti	Einki
Avlýsingar vegna veður	Ofta
Tal av ferðafólki í 2005	2.878
Tal av akførum í 2005	0
Rakstrarfígging	Nettojáttan 0,7 mió. Kr

6. Kalsoy – Klaksvík

M/S “Sam”, sum røkir leiðina, er 31 ára gamal. Standur og aldur á ferjuni gera, at hon eigur at verða skift út. Havnalagið á Syðradali og skip hóska ikki saman, og í ruskutum veðri eru ofta avlýsingar.

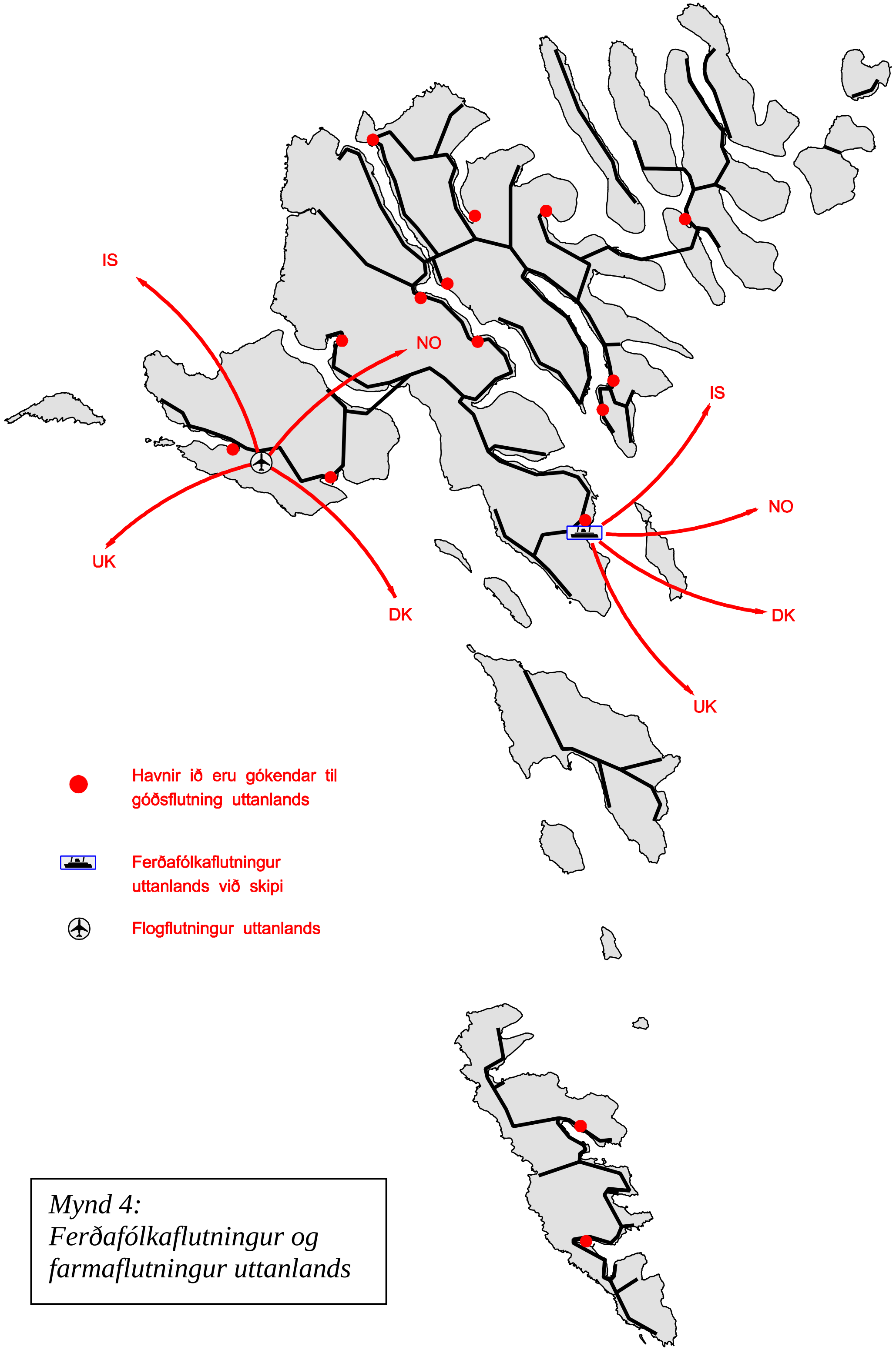
Byggiár	1975
Hægsta tal av ferðafólki	115
Hægsta tal av persónbilum	17
Siglingartíð	20 min
Arbeiðsferð	9 míl
Túratal	7 (4) ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Ótíðarhóskandi
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti–havnir	Ikki hóskandi á Syðradali
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Hóskandi
Bíðiviðurskifti	Einki
Farmaviðurskifti	Einki farmaskýli
Avlýsingar vegna veður	Sjáldan
Tal av ferðafólki í 2005	18942
Tal av akførum í 2005	5.619
Rakstrarfígging[3]	Nettojáttan 4,7 mió. Kr

[3] Eftir at havnin í Syðradali varð tikin í nýtslu, sigldi “Sam” umframt til Klaksvíkar eisini til Leirvíkar. Av hesi orsøk ber illa til neyvt at greina nettorakstrarúrslitið av Kalsoyarleiðini, skilt sum Kalsoy-Klaksvík. Ein leyslig meting er tó gjørd av nettoúrslitinum fyri fyrstu 4 mánaðarnar av 2006, kendum nettokostnaði frá mai-oktober og eini meting av nov. og des.

7. Svínoy/Fugloy – Hvannasund

M/S “Másin”, sum røkir leiðina, er 47 ára gamal. Skipið er ótíðarhóskandi orsakað av atløgu- og streymviðurskiftunum. Í háárstíð, juni-august, er mangan trongligt umborð, av tí at “Másin” er bæði ferða- og farmaskip. Skipið hevur eisini avmarkaðan møguleika at flyta tungan farm. Ferjan eigur at verða skift út.

Byggiár	1959
Hægsta tal av ferðafólki	63 summar / 46 vetur
Hægsta tal av persónbilum	0
Siglingartíð	Hvannasund-Hattarvík um Svínoy: 80min
Arbeiðsferð	8 míl
Túratal	2 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Eingir
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti–havnir	Vánalig á øllum støður
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Vánalig á øllum støðum. Trupult hjá rørslutarnaðum at sleppa umborð og í land
Bíðiviðurskifti	Einki/Ikki hóskandi
Farmaviðurskifti	Einki
Avlýsingar vegna veður	Ofta
Tal av ferðafólki í 2005	8249
Tal av akførum í 2005	5
Rakstrarfígging	Nettojáttan 3,09 mió. Kr



Mynd 4:
Ferðafólkaflutningur og farmaflutningur uttanlands

Sjóflutningur uttanlands.
Í sambandi við sjóflutning uttanlands, er uppgávan hjá tí almenna ikki at skipa fyri sjálvari ferðsluni, men at tryggja at samferðslukervið í landinum er soleiðis háttað, at tað lýkur krøvini, ið uttanlands sjóflutningurin setur.

M/F Norröna flytir ferðafólk hvørja viku úr Tórshavn til Íslands, Hetlands, Noregs og Danmarkar.

M/F Norröna

Rúmd er fyri 1.482 ferðafólki og 800 persónbilum. Bildekkið verður eisini nýtt til góðsflutning, og vanligt er, at treylarar eru við.

Ì løtuni leggur Norröna bert at í Tórshavn, og í tí sambandi er stórt trýst á ferðslukervinum í og uttan um býin.

Onnur farmafeløg, ið nevnast kunnu, eru Samskip og Skipafelagið, sum hava farmaflutning burturav. Samskip siglir á Kollafjørð, meðan Skipafelagið hevur høvuðshavn í Tórshavn, men siglir eisini á fleiri aðrar havnir í landinum. Nógv tung ferðsla er í sambandi við henda farmaflutning.

Havnirnar í niðanfyri nevndu býum og bygdum hava serstakt loyvi til góðsflutning uttanlands: Tórshavn, Klaksvík, Toftir, Miðvágur, Sørvágur, Fuglafjørður, Vestmanna, Funningsfjørður, Vágur, Tvøroyri, Norðskáli, Hósvík, Hvalvík, Eiði og Runavík.

Tyrluflutningur.

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

Tyrlurnar flyta eisini neyðugt tilfar til og úr oyggjunum, eins og tær kunnu veita skjóta hjálp í sambandi við sjúku ella vanlukku, rakstrarútreiðslurnar eru tó sera høgar.

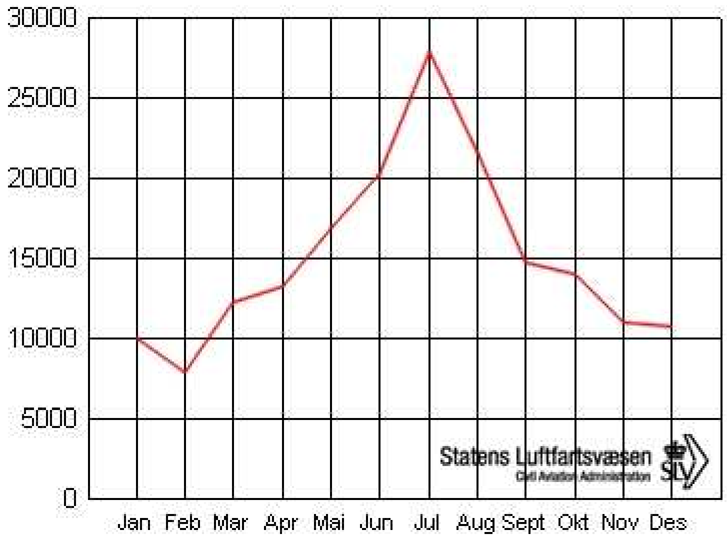
Tyrlan er eisini eitt sera hent flutningstól til rørslutarnað.

Tyrluleiðirnar kunnu brúkast av øllum, men tey fastbúgvandi á oyggjunum hava framíhjárætt til ferðaseðlarnar.

Í Føroyum eru 16 tyrlupallar, og føst rutuflúgving er til 11 av teimum.

Loftvegis flutningur uttanlands.

Vága Floghavn.
Ein floghavn er í landinum við eini lendingarbreyð, ið er 1250 m.



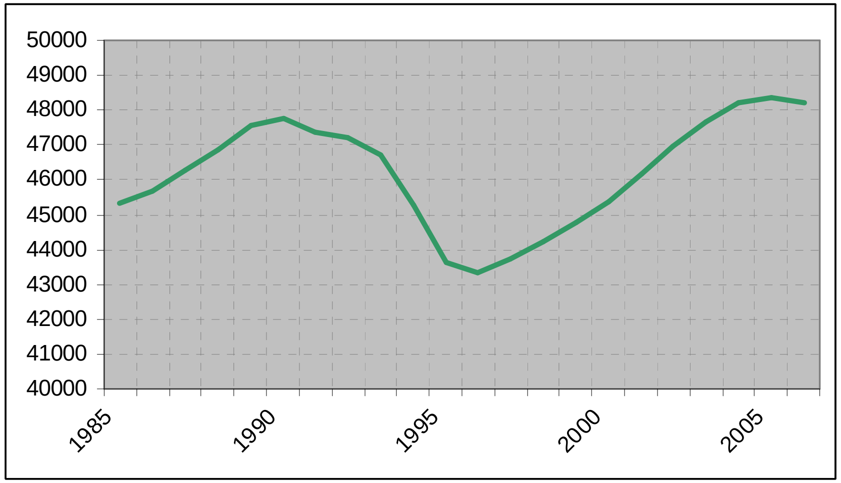
Mynd 5: Strikumyndin vísir, hvussu nógv ferðafólk eru farin um flogvøllin í 2005. Sum sæst, eru juni, juli og august eyðsýnd háárstíð.

Fólkaflutningurin fevnir um:
Í 2000 vóru flutt 143.208 ferðafólk, og í 2005 181.305 ferðafólk. Talið á ferðafólkum hevur sostatt verið støðugt vaksandi (undantikið í 2002). Framgongdin í ferðafólkatalinum frá 2000 til 2005 er tilsamans uml. 27 %.

Sambandið til útlandið:
Av mest vanligu ferðasambondunum til útlandið kunnu nevnast tríggir til fimm túrar dagliga til Danmarkar, tveir til tríggir túrar um vikuna til Noregs, til Íslands og til Stóra Bretlands. Tað er stórur munur á talinum av fráferðum um summarið og um veturin.

Íløgur:
Sum fyrireiking til eina viðtøku um íløgur í útbyggingina av floghavnini, var á vári 2006 gjørd ein umfatandi frágreiðing. Frágreiðingin lýsir støðuna í løtuni, eins og fleiri prísásett dømi eru gjørd um framtíðar útbygging.

Í 2006 var almannakunngjørt, at lendingarbreytin verður longd 350 metrar, soleiðis, at samlaða longdin verður 1600 metrar; hetta ger tað møguligt hjá størri flogførum, t.d. einum Boeing 737-700 ella einum Airbus 319, sum kunnu taka 140 ferðafólk, at nýta floghavnina. Ferðslustøðin í floghavnini verður útbygd sambært somu ætlan.



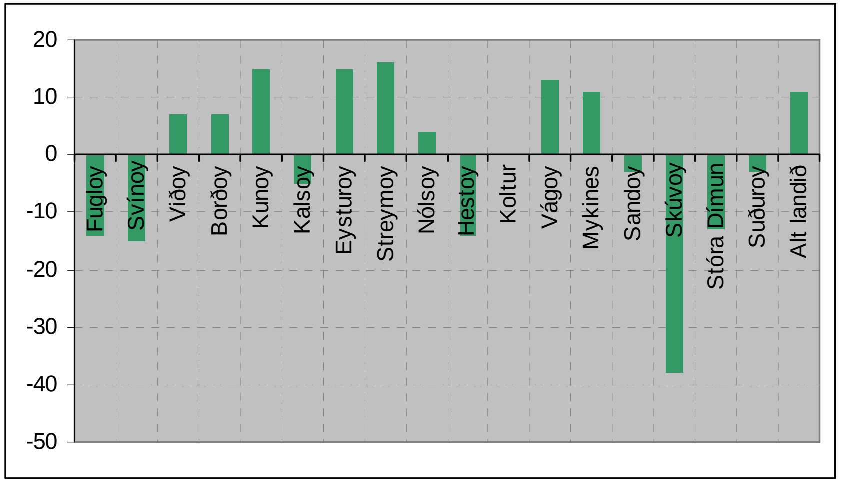
Mynd 6: Fólkatalið pr. 1. januar 1985-2006

2.2. Fólkahagtøl 1990 til 2005

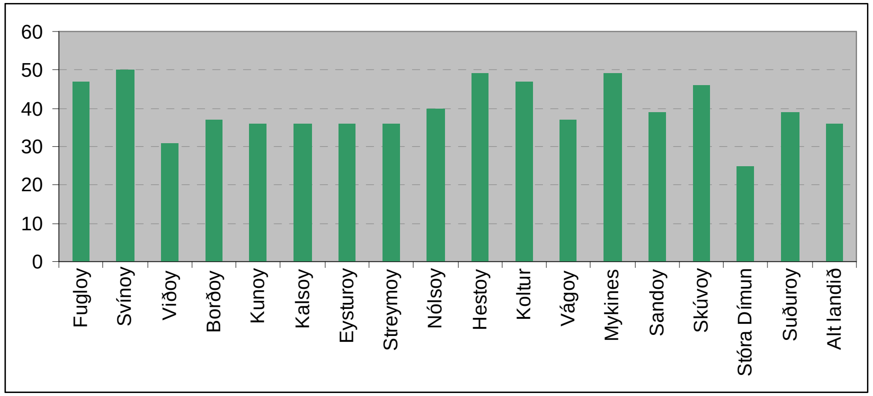
Fólkatalið hevur verið støðugt vaksandi seinastu 10 árini, tó undantikið í 2006, sí mynd 6.

Á smærru oyggjunum minkar fólkatalið nakað, undantikið í Nólsoy, Kunoy og Mykinesi (sí mynd 7). Á størri oyggjum, Sandoynni, Suðuroynni, og eisini Kalsoynni, har fast samband ikki er til miðstaðarøkið, er fólkatalið somuleiðis minkandi.

Aldursbýtið er øðrvísi á teimum smáu oyggjunum enn í miðstaðarøkinum. Tær smáu oyggjarnar hava vanliga hægri miðalaldur, og hetta merkir, at tað eru færri børn og ung, og fleiri eldri, enn miðalaldurin er fyri landið, sí mynd 8.



Mynd 7: Fólkavøksturin í % 1996-2006



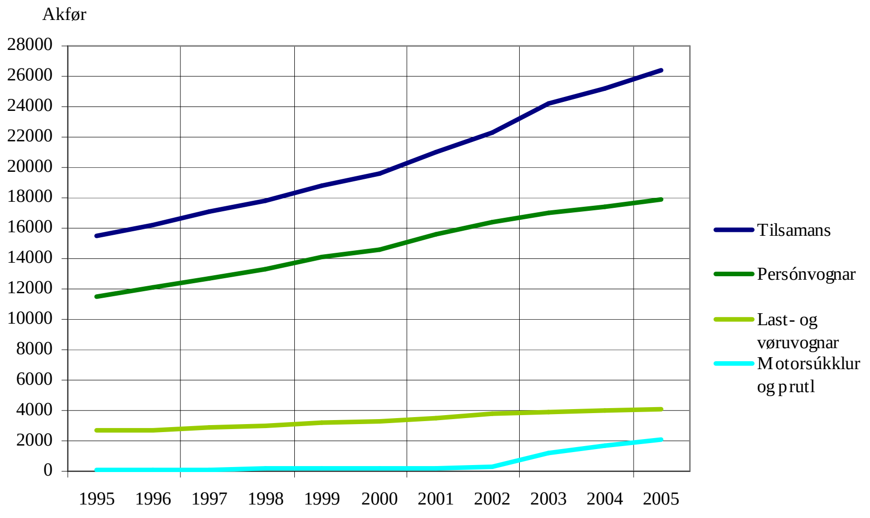
Mynd 8: Miðalaldur pr. 1. januar 2006

2.3. Skrásett akfør

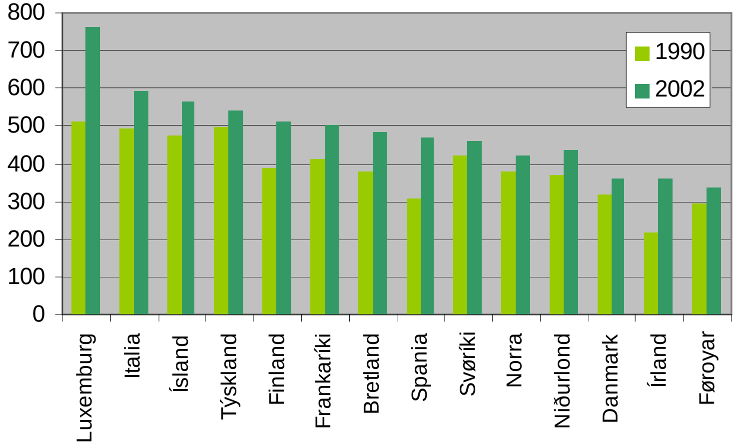
Mynd 9 vísir gongdina í talinum á akførum á vegunum. Sum sæst, er talið framhaldandi á veg uppeftir, og hetta setur enn størri krøv til vegakervið og tey koyrandi.

Serliga er talið á persónbilum týðiliga vaksandi, og kann hetta síggjast sum eitt tekin um raðfesting og fíggjarliga orku hjá tí einstaka húsarhaldinum.

Persónbilurin hevur nógv at týða, og veðurlagið ger, at kravdur verður flutningur, sum til allar tíðir er smidligur og álítandi.



Mynd 9: Skrásettir bilar 1995 til 2005
(áðrenn 2002 eru prutl ikki við í uppgerðini)

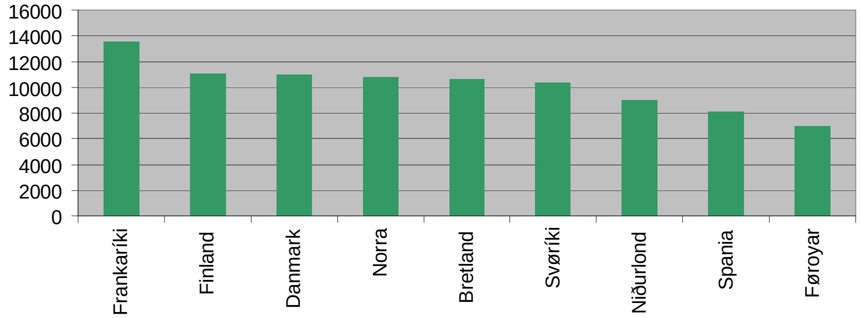


Mynd 10: Persónbilar pr. 1000 íbúgvar í ávikavist 1990 og 2002
Kelda: Eurostat/DG TREN, har Føroyar eru settar inn.

Miðsavningin av privatum og almennum tænastuveitingum, eins og teimum størru arbeiðsplássunum, økja um flutningstørvin, og um tað at vera bundin av bili til flutnings.

Mynd 10 vísir tal av bilum pr. 1.000 íbúgvar í ávikavist 1990 og 2002 í ymiskum londum

Ritmyndin vísir, at talið av persónbilum pr. íbúgva í 2002 var tað sama í Føroyum, sum í Írlandi og Danmark.

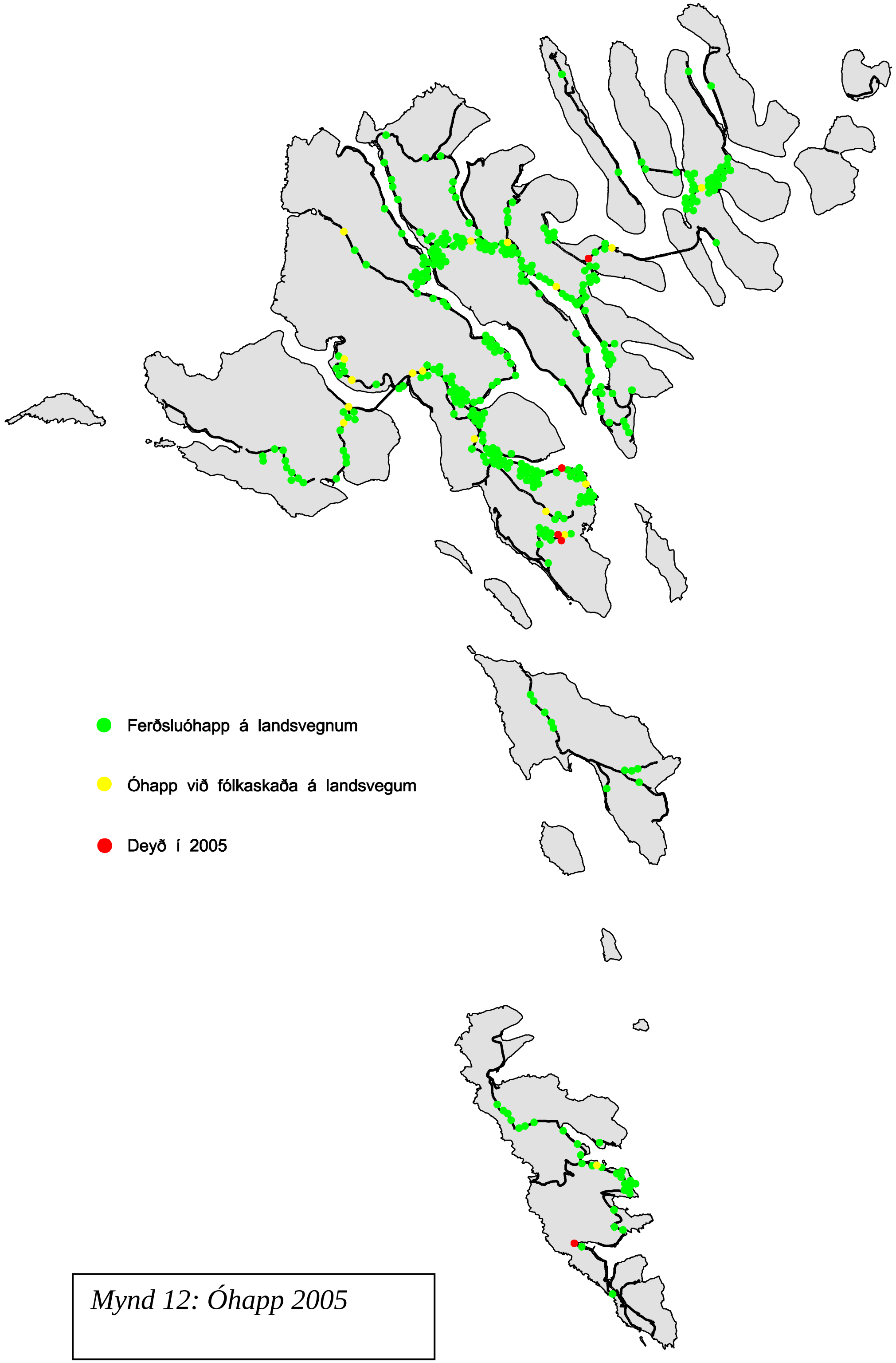


Mynd 11: Koyrdir persónkilometrar
Kelda: ECMT og DK statistik, Føroyar settar inn.

Um vit samanbera koyrdar kilometrar í teimum ymisku londunum, vísir ritmyndin eisini, at Føroyar hava lægsta talið.

Mynd 11 vísir, hvussu nógvir persónkilometrar eru koyrdir , samanborið við onnur lond. Ein orsøk til, at Føroyar liggja lágt í mun til hini londini kann vera stuttu vegateinarnir í Føroyum.

Persónkilometrar er samlaða talið á koyrdum kilometrum í persónbili, býtt við samlaða fólkatalinum.



Mynd 12: Óhapp 2005

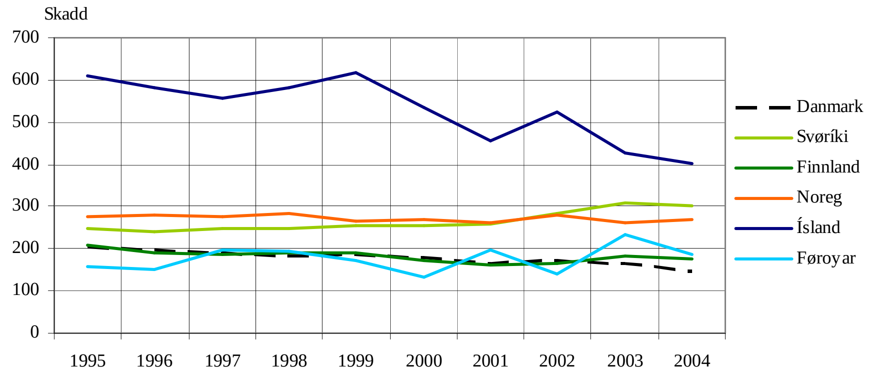
2.4. Hagtøl yvir óhapp

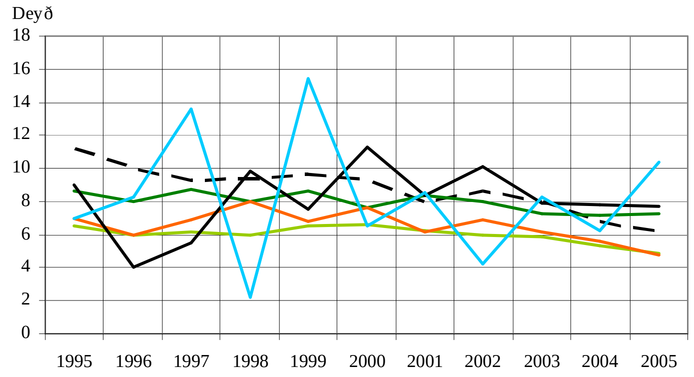
Hagtølini gera tað møguligt at vísa á ”svartar” blettir ella vegateinar við óhappum. Ein greining av teimum skrásettu óhappunum kann gerast við hjálp frá árligu frágreiðingini ”Ferðslan” hjá Landsverki. Í ársfrágreiðingini er m.a. víst, hvar óhappini henda, og hvat slag av óhappum, talan er um, sí mynd 12.

Tilfarið byggir á frágreiðingar frá løgregluni.

Útreiðslur av ferðsluóhappum
(Kostnaður pr. persón í óhappum - prísur í 2001. Ráðið fyri Ferðslutrygd)

	Deyð	**Sera álvarsliga skadd**	**Álvarsliga skadd**	**Minni skadd**
Persón kostnaður	3.740.000	6.280.000	2.110.000	240.000
Vælferðarmissur	14.950.000	6.530.000	2.100.000	330.000
Kostnaður í alt	**18.600.000**	**12.810.000**	**4.220.000**	**570.000**



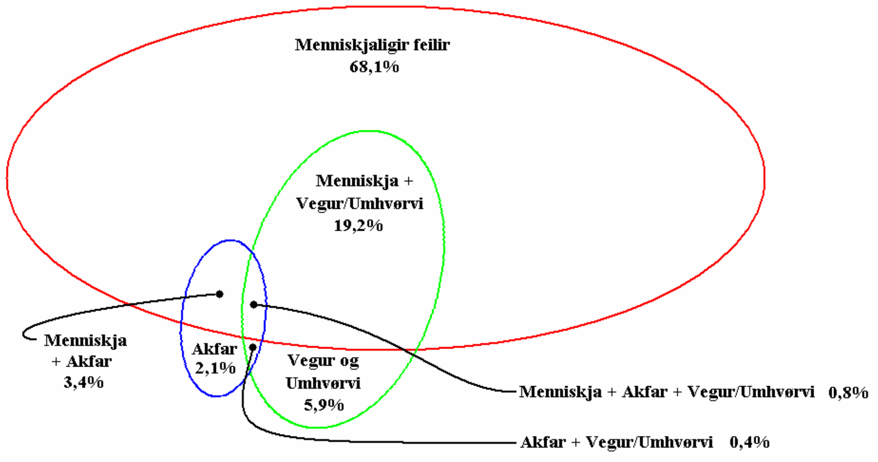


Roknað verður við, at talið av álvarsligum ferðsluóhappum fer at minka, so hvørt tann tøknifrøðiliga menningin fær ávirkan á vegakervið og bilarnar, hóast vit vita, at uml. 80 % av øllum óhappum henda av menniskjaligum ávum.

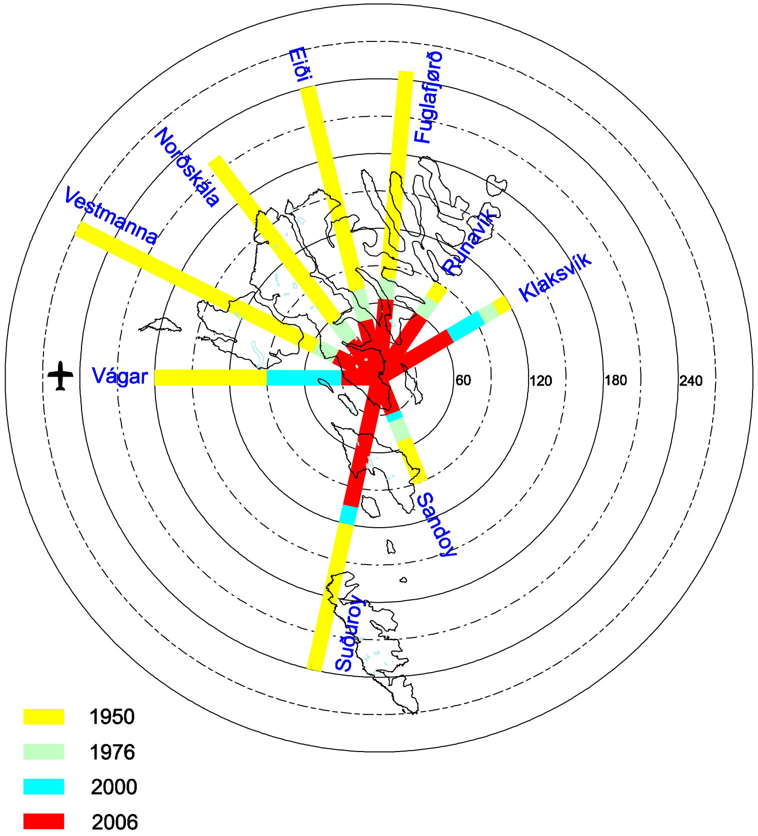
Av trygdarútgerð, sum antin er á marknaðinum ella á tekniborðinum, kann m.a. nevnast

- Trygdarselar til øll í bilinum.
- Stoytkoddi (Airbag).
- ESP, ein talgild trygdarstýring, sum m.a. bremsar, um bilurin er við at fara á glið.
- Frástøðumátari, sum ger vart við, um frástøðan til bilin frammanfyri er ov stutt.
- Sjálvvirkandi ferðtillaging, sum umvegis GPS-stýring gevur tekin, um koyrt verður ov skjótt.
- Rúslás, sum mátar andan hjá føraranum, áðrenn bilurin verður settur í gongd.
- Hondfrí telefon.
- ”Svartur kassi” í bilinum, sum mátar koyrimynstur, ferð, bremsing o.s.v.

Trygdin á vegunum er serliga vorðin betri, við tað at framdar eru tryggar loysnir á truplum vegamótum. Loysnirnar hava vanliga við sær, at talið á trupulleikadeplum minkar, eins og ferðin verður sett niður. Henda skaðar her, eru tað vanliga smærri tólskaðar.



Orsøkin til ferðsluóhapp.
Kelda: Transportøkonomisk Institut í Oslo.



Mynd 13:
Frástøðan í minuttum úr Tórshavn til restina av landinum í 1950, 1976, 2000 og 2006.
(Bíðitíð á ferjulegum er ikki íroknað)

2.5. Framkomuleiki

Framkomuleikin er tíðin, tað tekur at flyta seg, umframt góðskan/dygdin á ferðini. Framkomuleiki verður máldur við broytingum í:

- flutningsútreiðslunum í samfelagnum
- rakstrarútreiðslunum hjá tí einstaka virkinum

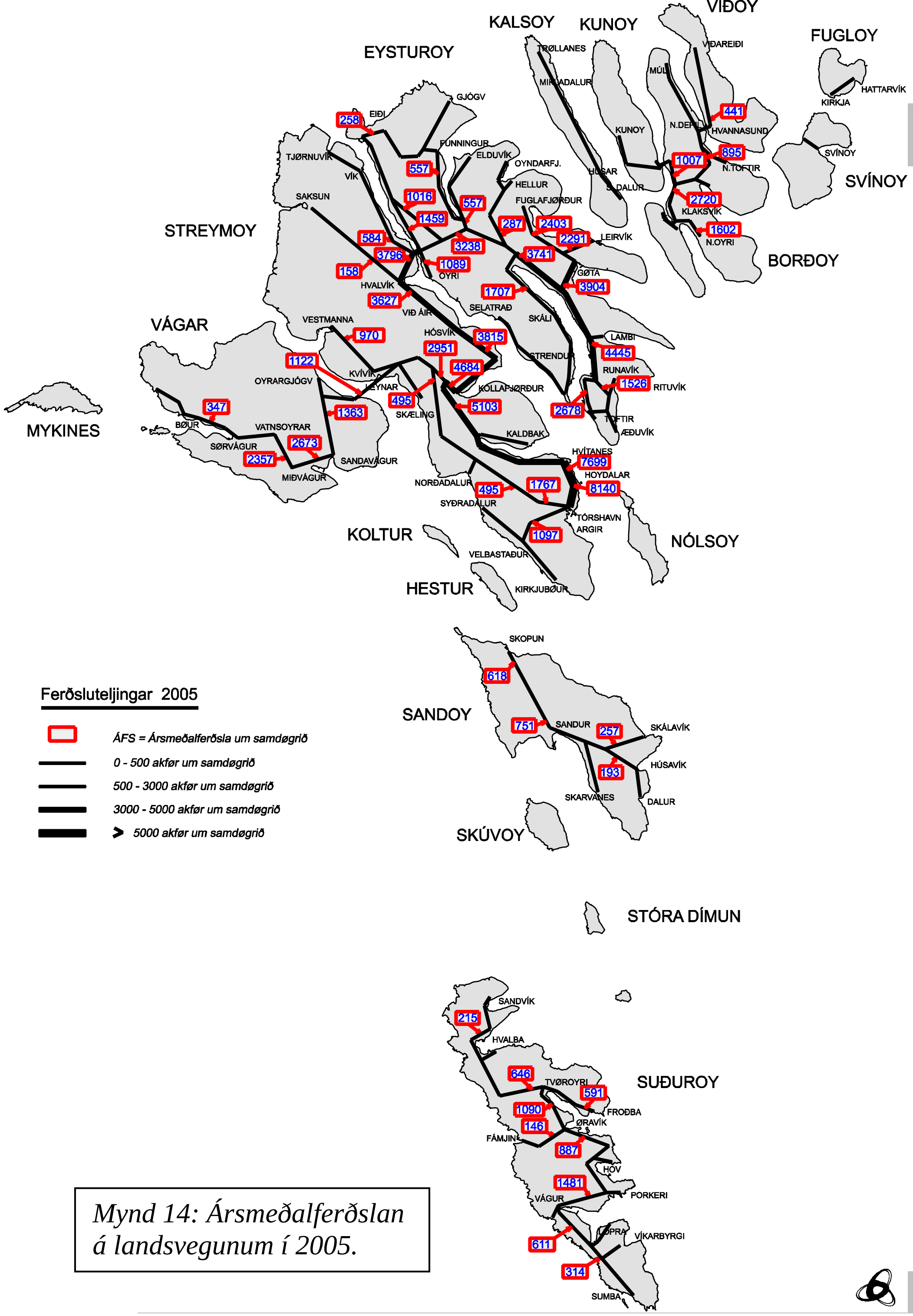
Í hugtakinum framkomuleiki verður roknað við **tíð** og **flutningsútreiðslum.** Hetta kann hava stóra ávirkan á, hvar virkir, bústaðir og almennar tænastur verða løgd.

Íløgur í undirstøðukervið kunnu vera við til at stytta um ferðtíðina, og á hendan hátt vera við til geva fólki betri atgond til arbeiðspláss og tænastutilboð.

Dømi:

Ferðatíðin millum t.d. Klaksvík og Tórshavn var í
1950: 120 min.
1976: 110 min.
2000: 90 min.
2006: 70 min.

Afturat teimum samfelagsligu og fíggjarligu fyrimununum, skapa góð vega- og ferjusambond møguleikan fyri økismenning, í kapping við restina av landinum.



Mynd 14: Ársmeðalferðslan á landsvegunum í 2005.

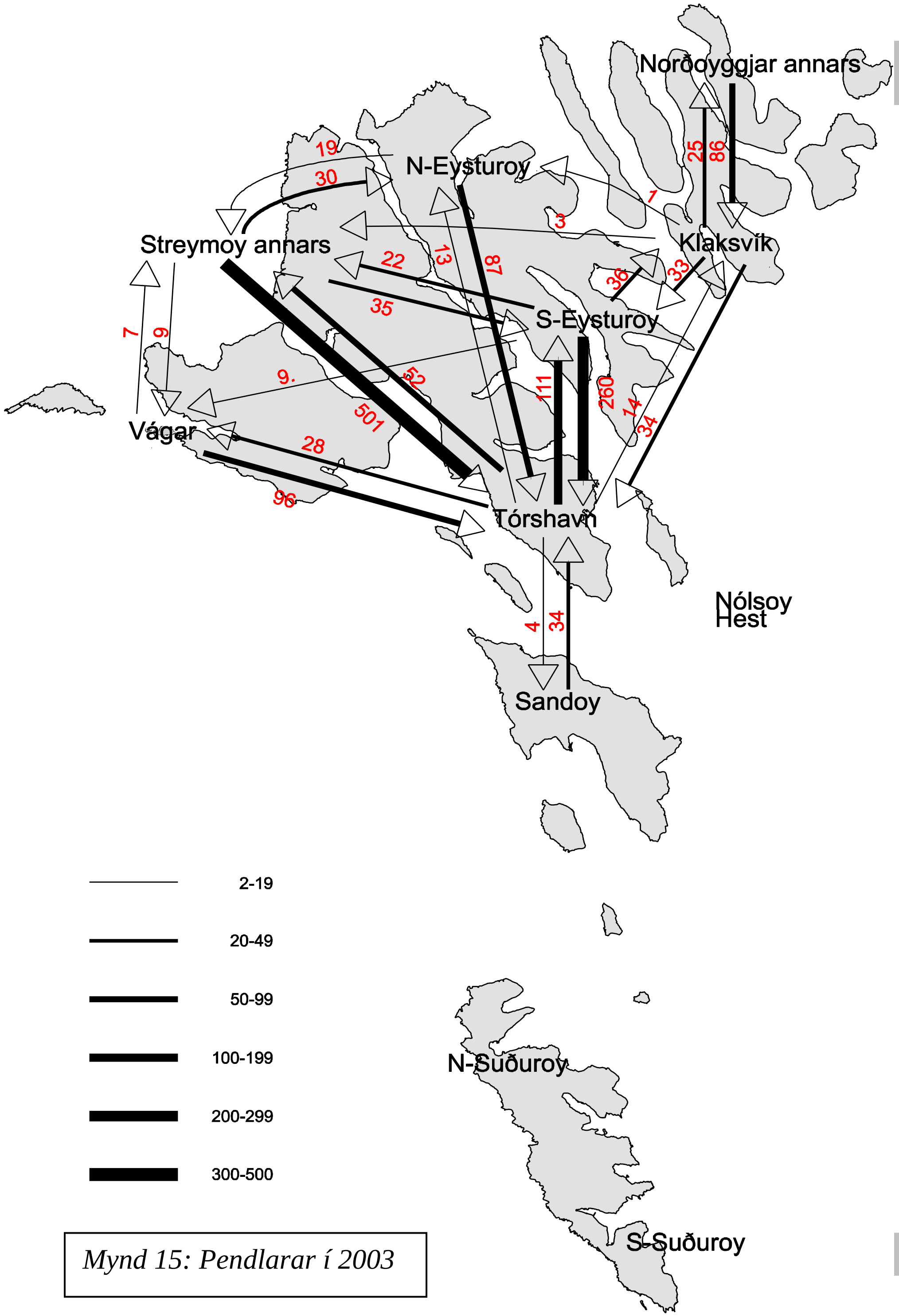
Ferð

Tað er viðkomandi at kanna skeltaðu ferðina á vegakervinum fyri at fáa skil á, um samsvar er millum, hvussu ein vegur er lagdur og hægst loyvdu ferðina. Á vegateinum, har lutvístfallsliga nógv óhapp henda, kann orsøkin verða vantandi samsvar millum hámarksferð og vegabygnað.

Trýstið á vegakervinum

Trýstið á einum vegateini, er lutfallið millum ta skrásettu ferðslumongdina, og ta mettu, hægstu ferðslumongdina (Orkuføri á vegateininum).
Um málda orkuføri fer upp um 70 % av metta vegaorkuførinum, merkir hetta trupulleikar við týðiligari minking í ferðini, og tá kunnu væntast bilrøðir og ferðsluknútar

Ársmeðalferðslan í 2005 er víst á korti nr. 14.
Kortið gevur eina mynd av trýstinum á vegakervinum.



Mynd 15: Pendlarar í 2003

2.6. Pendlan

Pendlarakanning.
Í 2003 var gjørd ein pendlarakanning, har øll arbeiðspláss vóru biðin um at upplýsa, hvar starvsfólk teirra arbeiddu, og hvar tey búðu (sí mynd 15). Kanningin fevndi um 1.540 persónar (lesandi og næmingar vóru ikki tikin við). Um miðal frástøðan millum bústað og arbeiðspláss er 30 km, so er dagliga pendlanin (1.540 x 30 x 2) = 92.400 km.

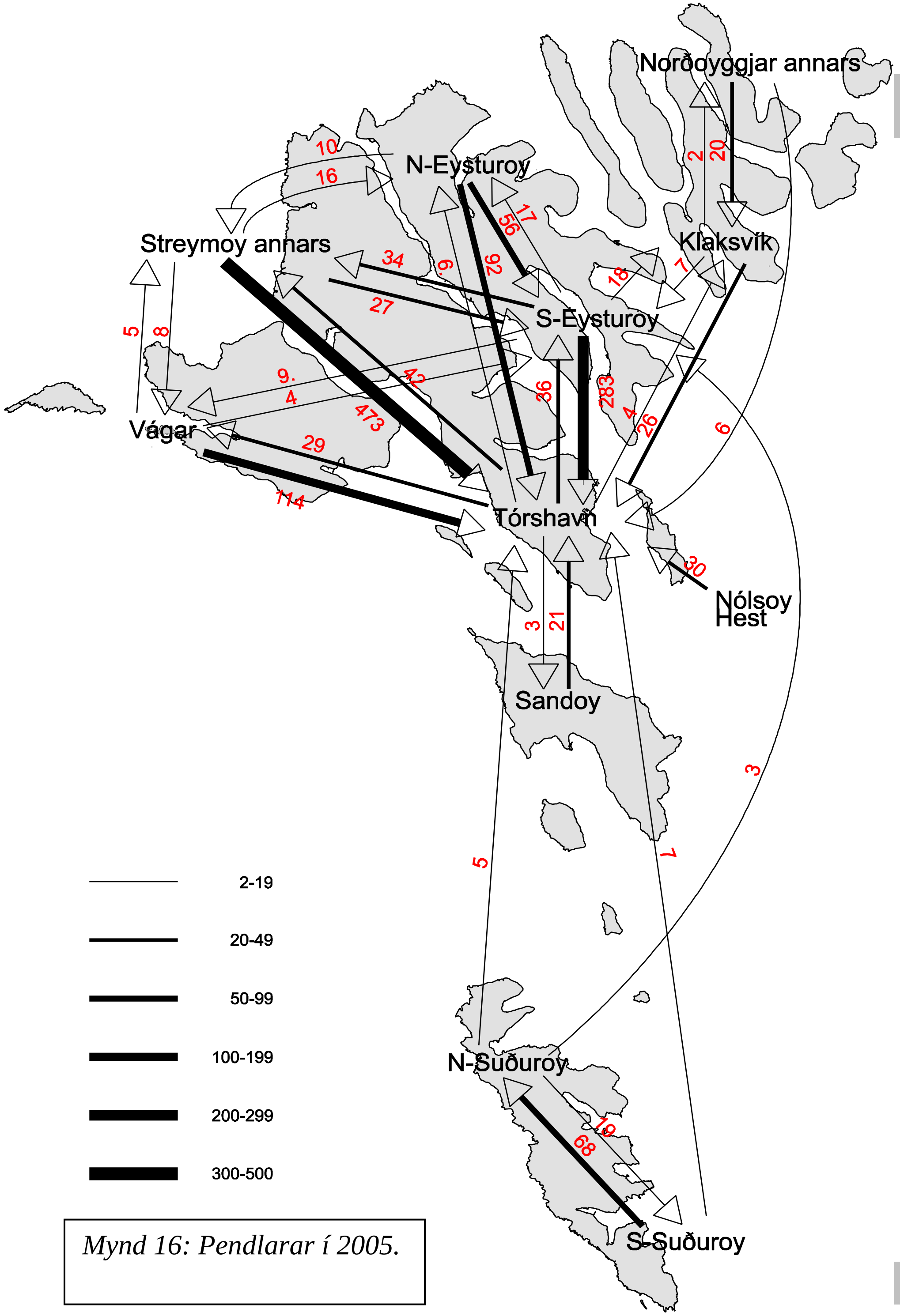
Ein pendlarakanning gjørd á sumri 2006 vísir, at uml. 2.700 persónar pendla tilsamans 253.762 km hvønn dag. Hetta merkir, at hvør pendlari í miðal koyrir 94 km um dagin.

Hendan seinna kanningin byggir á hagfrøðiligt tilfar frá Toll- og Skattstovu Føroya (umsókn um stuðul til ferðaútreiðslur 2005). Pendlaradáturnar verða framyvir skrásettar hjá Toll- og Skatt, og vit fáa atgongd til hesar dátur, millum annað fyri at halda eyga við, hvussu pendlaramynstrið broytist, samstundis sum undirstøðukervið verður útbygt. Í hesi kanningini (mynd 16) er talan um vektað tøl, tað vil m.a. siga, at ein, sum t.d. ferðast til arbeiðis eina ferð um vikuna, telur ein fimtapart av einum heilum pendlara.

Verandi pendlaramøguleikar eru privatbilar og felagsferðsla (bussar[4] og ferjur).

---

[4] Bygdaleiðir flyta í miðal um 1.000 fólk um dagin. Hetta svarar til uml. 500 pendlarar runt landið (til arbeiðis og í skúla).



Mynd 16: Pendlarar í 2005.

Felagsferðslan er reglulig og vissar brúkaran um fráferð og komu, men krevur hinvegin, at møtt verður til tíðina og bíðað verður við fráferðirnar.

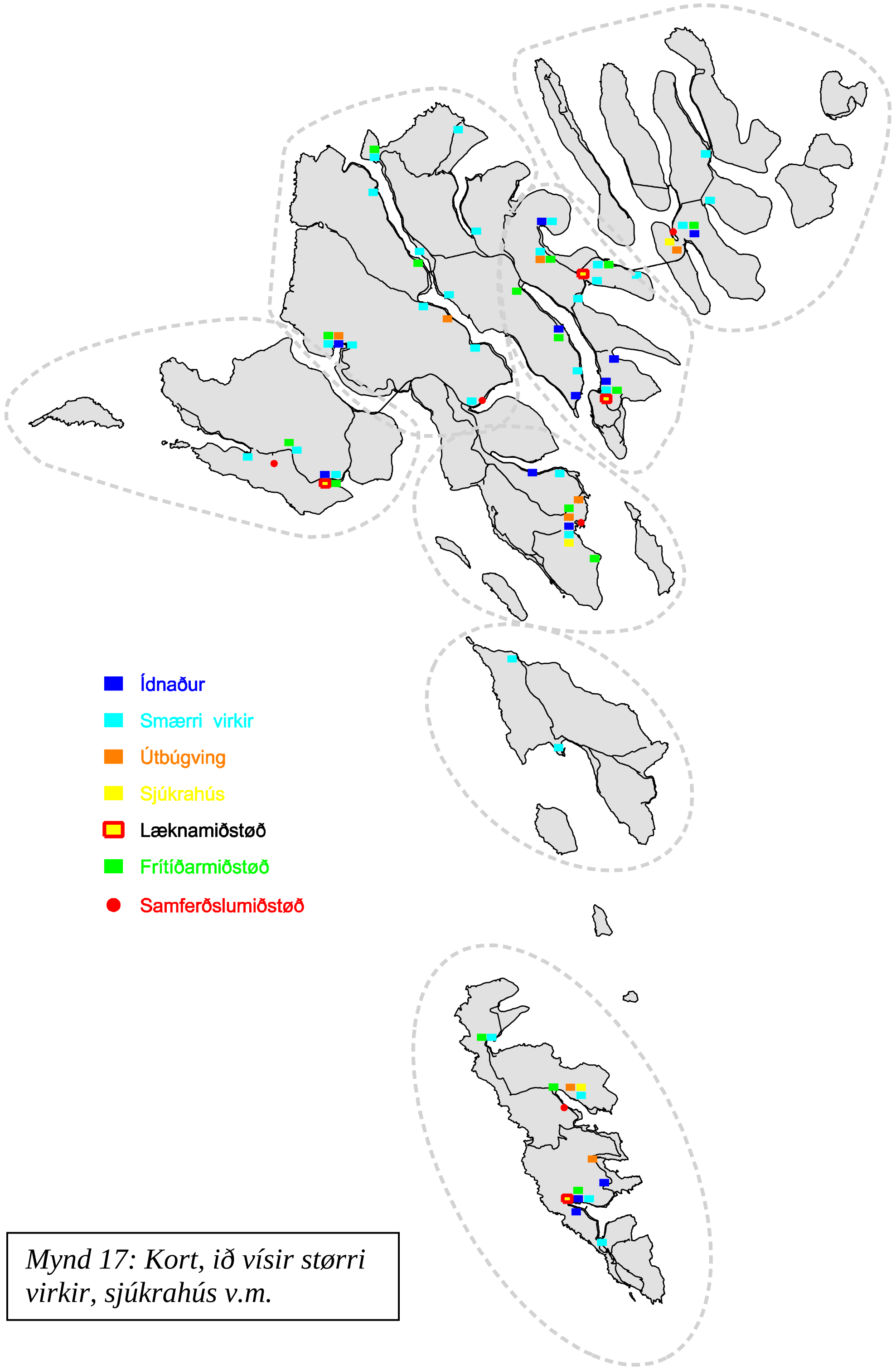
Ferðslan við privatbili er lagaligari, tá tað ræður um fráferðartíð og hentleikar hjá tí einstaka.

Pendlaramynstrið broytist í samsvari við, at framkomuleikin økist. Tíðarfaktorurin (í hesum førinum, hvussu langa tíð tað tekur at koma frá bústaðinum og til arbeiðsplássið), saman við teimum lokalu fyrimununum og kostnaðinum, eru avgerandi fyri, hvat pendlaramynstur verður valt.

Rákið í pendlaramynstrinum er, at ferðast verður longri teinar. Kanningar úr Noregi vísa, at hægri serútbúgvingar oftast hava eitt avmarkað útboð av størvum, og hetta ger, at arbeiðstakarin antin flytir bústað ella pendlar til arbeiðis.

Eisini vísa kanningar, at útboðið av góðum grundøkjum í bygdunum, og tøkniligu ábøturnar á bilarnar og vegakervið, hava ta ávirkan, at fólk velja at koyra longri til arbeiðis.

Fjararbeiðspláss eru ment í Evropu. Nógv størv kunnu í dag lutvíst greiðast heimanífrá, og bert av og á verður møtt á arbeiðsplássinum. Hetta framtíðarútlit gevur møguleikar fyri at bústaðarmynstrið broytist.



Mynd 17: Kort, ið vísir størri virkir, sjúkrahús v.m.

2.7. Øki, sum hava týdning fyri yvirskipaðu ferðsluna.

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

Hendan menningin førir við sær ferðsluknútar, sum eru neyðugir og samstundis tvørligir, tí ferðslan skapar trupulleikar, um ikki verður ráðlagt í góðari tíð.

Miðsavningin við bústaðarvøkstri, útbygging av handlum og vinnuvirksemi í Tórshavn ger, at høvuðsstaðurin hevur stóra ávirkan á undirstøðukervið. Yvirskipaða samferðslukervið er nógv tyngt, og verður støðugt útbygt.

Økismenning

Tann lendisliga frástøðan millum miðstaðarmenningina í Tórshavn og ta spjaddu menningina í nøkrum av bygdunum er ikki stór. Bæði í tí miðsavnaða og tí spjadda krevst ein javnseting av tilboðunum, og at undirstøðukervið er dagført bæði viðvíkjandi viðlíkahaldi og nýgerð.

Samferðslukervið skal so vítt gjørligt alt árið og í øllum líkindum vera álítandi.

Høvuðsferðsluásir
Ein meting av, hvørji samferðsluøki eru í landinum, tað eru øki, ið hanga saman sum ein eind í samferðsluhøpi (og helst í aðrar mátar eisini), sæst á mynd 17:

Farleiðirnar millum hesi øki eru vístar á mynd 21. Hesar farleiðir eru høvuðsfarleiðirnar í samlaða samferðslukervinum. Fyri at nøkta tørvin á flutningi millum ymisku økini, er neyðugt, at høvuðsfarleiðirnar hava góðan framkomuleika og eru álítandi, tað vil siga, at altíð er gjørligt at nýta farleiðina.

Um ein teinur av hesum farleiðum fellur burtur, skal innanfyri stutta tíð verða gjørligt at gera eina alternativa farleið um henda tein, t.d. um ein tunnil ikki kann nýtast til ferðslu eina tíð, skal vera gjørligt at nýta ein alternativan veg hendan teinin (møguliga tann vegin tunnilin upprunaliga avloysti) ella at seta skip inn at røkja leiðina.

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

Við at útbyggja samferðslukervið á høvuðsfarleiðunum, verður ferðslan millum ymisku samferðsluøkini í landinum stuðla, og skapast kunnu gróðrarlíkindi til øll øki í landinum.

Samfelagslig tíðarvirði fyri koyring.
Talvan niðanfyri kann nýtast til eina samfelagsliga meting av flutningstíðum. Á talvuni sæst, at flutningsútreiðslurnar, bæði í heimligari og altjóða kapping, eru treytaðar av, hvussu nógv tíð verður brúkt til flutning.

Persónbilar	Hvør persónbilur kr./tíman
Bústaður – arbeiði	64
Vinna (nettoavgjald)	278
Annað	50
Miðalprísur	**76**

Vøruvognar, tíðarútreiðslur roknaðar út sum	Kr. fyri tíman
Løn	163
Avskrivingar	10
Umvælingar	2
Orkuførisútreiðslur	32
Samlaðar útreiðslur, avgjøld ikki íroknaðið	**207**

Lastbilar, tíðarútreiðslur roknaðar út í kr. fyri tíman (2003 - marknaðarprísir). Miðaltalið á stødd á lastbilum frá 3,5 til 18 tons	
Løn	163
Avskrivingar	75
Umvælingar	7
Orkuførisútreiðslur	44
Miðalútreiðslur, avgjøld ikki íroknaðið	**289**

Kelda: Vejdirektoratet.

Prísirnir eru roknaðir út í krónum fyri tíman (2003 – marknaðarprísir). Útreiðslur uttanífrá eru ikki íroknaðar.

2.8. Umhvørvisárin sum t.d. óljóð, dálking og árin av forðingum

Óljóð

Á vegum við nógvari ferðslu er óljóð ein trupulleiki, sum hevur við sær, at lívsvirðið hjá fólki, sum býr í økinum, versnar.
Sambært Altjóða Heilsufelagsskapinum, WHO, kann óljóð frá ferðslu hava við sær ampa og ávirkan á heilsuna, sum t.d. samskiftistrupulleikar, høvuðpínu og strongd.

Ampar av óljóði síggjast eisini ofta í húsaprísunum. Er nógv óljóð í einum øki, lækkar húsaprísurin.

Ein kanning, sum Miljøstyrelsen í Danmark gjørdi í 2005 vísir, at tá húsaprísir skulu ásetast, hevur óljóð líka nógv at siga sum sjálvt bústaðarøkið, og standur og aldur á húsunum.

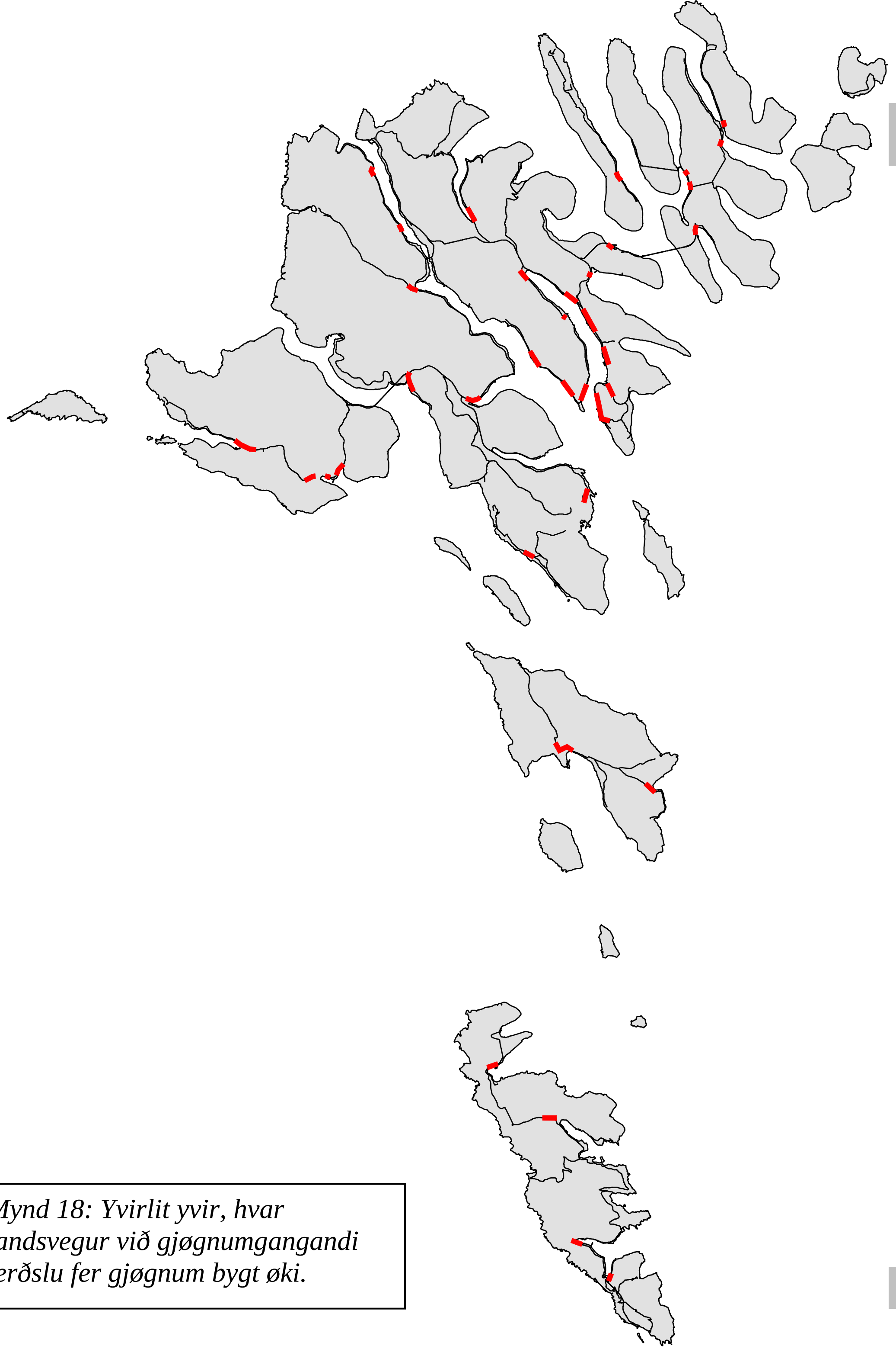
Er óljóðið oman fyri 55 dB á framsíðuni á eini húsabygging, tosa vit um trupulleikar av óljóði.
Óljóð oman fyri 70 dB verður mett sum sera álvarsligt!

Minkast kann um óljóðið frá vegnum við at velja at leggja ávís sløg av asfalti á vegin, men hetta má metast sum ein hugborin møguleiki, tí ljóðdoyvandi asfalt er dýrt og heldur ikki serliga leingi. Asfaltið, sum vanliga verður nýtt, er sera sterkt og haldgott, og er vælegnað í Føroyum, tí koyrt verður við píkadekkum í vetrarhálvuni. Hinvegin er óljóð frá ferðsluni ein táttur, ið má takast við, tá ætlanir verða gjørdar um nýggjar vegir nær bygdum øki.

Ferð og óljóð eru samanhangandi tættir, eins og samansetingin av slagi av ferðslu býtt millum persónbilar og tunga ferðslu. Óljóðið frá tungari ferðslu er í miðal 8 til 11 dB meiri enn frá persónbilum, og gevur hetta munandi meiri óljóð.

Verjugarðar ella skermar fram við vegunum kunnu minka um óljóðið.

Tað kann gerast neyðugt í framtíðini at byrgja fyri óljóðinum, har ikki ber til at ráðleggja um at velja aðrar farleiðir. Hendan fyribyrging má næstan altíð metast sum ein neyðloysn, tí verjugarðar/skermar aloftast verða mettir at vera fremmandir lutir í umhvørvinum og gera, at vegurin verður mettur sum ein forðing.



Mynd 18: Yvirlit yvir, hvar landsvegur við gjøgnumgangandi ferðslu fer gjøgnum bygt øki.

Forðing.

Er ein vegur trupul ella ómøguligur at koma tvørtur um, tosa vit um eina forðing. Bæði bleyta og koyrandi ferðslan uppliva forðingina av at ferðast á teininum.

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

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

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

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

Tá ein vegur skal staðfestast, skulu í ráðleggingini og metingini av umhvørvinum, fyrilit í mest møguligan mun takast fyri umhvørvinum kring vegin.

Mynd: Undirføring til bleytu ferðsluna millum Oyrarbakka og Norðskála.

Dálking

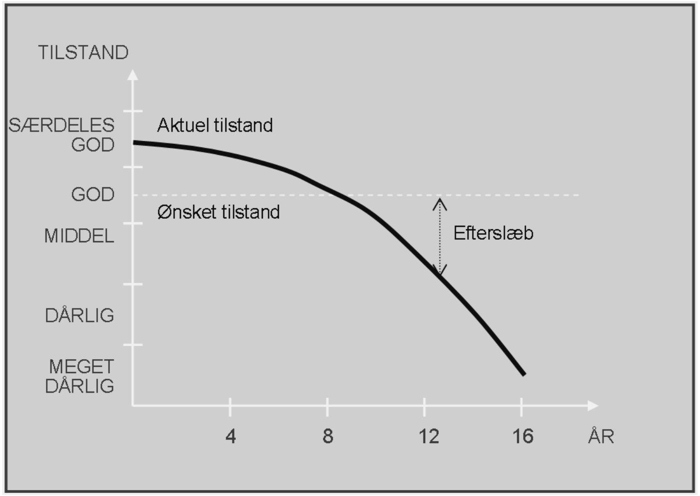
CO_2 Koltvísúrni

Tá ið bensin, olja ella gass verða brend, veksur innihaldið av CO_2 í lofthavinum, og er hetta við til at økja um óynsktu vakstrarhúsárinini.
Føroyar hava ikki tikið undir við Kyoto-sáttmálanum, har fleiri lond hava gjørt sínámillum avtalur um at minka um dálkingina.
Hetta hevur tó ikki við sær, at tað ikki verður hugsað um t.d. at avmarka CO2 útlátið, m.a. verður miðað ímóti at leggja vegir lágt og við fáum brekkum.

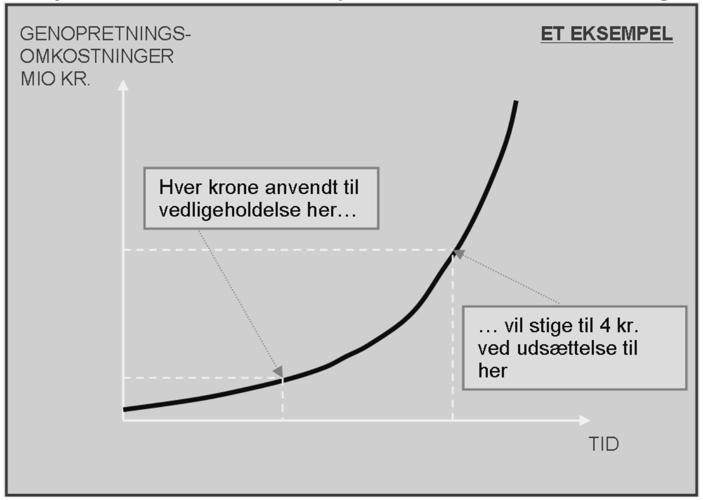
Umhvørviseitrandi evni

Seinastu árini er nøgdin av fleiri av teimum óynsktu árinunum á umhvørvið minkað. Serliga er eydnast at minka um útlátið av køvievnum, kolbrintu og serliga svávultvísúrni, hetta orsakað av at bilarnir hava katalysator, og at nøgdin av svávuli í dieselolju er minni. Hinvegin veksur útlátið av teimum vandamiklu og heilsuskaðiligu mikropartiklunum.

Dálkingin frá brennimotorum í bilum er ein altjóða trupulleiki; tað verður fylgt væl við í tøknifrøðiligu menningini, og bilídnaðurin kappast sínámillum um at koma við virknum og umhvørvisvinarligum loysnum. Á heimstaðnum kann ferðsluráðlegging geva úrslit, tá talan er um m.a. pendlan og óneyðuga koyrslu í tómgongd í býunum.



Ritmynd, ið vísir støðuna hjá viðlíkahaldinum av vegum



Neyðugar íløgur til ábøtur á vegir
Kelda. Vejdirektoratet, formidling af vejteknisk viden, kapitel 5.

2.9. Viðlíkahald av flutningskervinum

Viðlíkahald av vegum, brúm, tunlum, havnum, tyrlupallum, floghavn, ferjum og farstøðum er týdningarmikið. Stóru peningaíløgurnar, sum í nógv ár eru gjørdar í verandi verkløg, eru ikki tryggjaðar ímóti niðurbróting.

Til hvørja nýíløgu skal roknast við rakstrarpeningi til viðlíkahald av skaptu virðunum.

Niðurbróting av verkløgum kemur vanliga av

- Umhvørvisárinum, har skiftandi veðurlag hevur við sær, at verkløgini slítast.
- Mekaniskum árinum, har tung ferðsla, ristingar, píkadekk, salt og vanlig nýtsla spora ovasta slitlagið og bygnaðin.
- Umvælingum av verkløgum á og við vegirnar.
- Vanligum sliti, har ovasta slitlagið á vegunum verður skift út eftir tørvi.
- Vanligum sliti orsakað av at ferjurnar sigla á óvardum farleiðum.

Sum heild kann sigast, at lítið hevur verið hugsað um viðlíkahald. Tá ið peningur verður játtaður til nýtt ferðasamband, eigur peningur samstundis at verða játtaður til viðlíkahald. Tað neyðuga viðlíkahaldið byrjar, so skjótt nýggja ferðasambandið er tikið í nýtslu, og verður tilsamans nógv dýrari, um tað ikki byrjar, fyrr enn verkløgini ella ferjurnar eru niðurslitin.

Niðanfyristandandi kostnaðarmetingar av íløgum og viðlíkahaldi, eru gjørdar út frá teimum royndum Landsverk hevur, umframt royndum úr grannalondunum. Talan er um miðalprísir (2006).

	Byggikostnaður	*rakstur og viðlíkahald*
Vegur	15.000 kr./m	250 kr./m um árið
Tunnil á landi	45.000 kr./m	700 kr./m um árið
Undirsjóartunnil	60.000 kr./m	750 kr./m um árið

Landsvegakervið er 464 km, harav gott 39 km eru tunlar (harav 11 km av privat riknum tunlum). Rakstrarjáttanin er umleið 50 mió. árliga, og hetta merkir, at um einans verður hugsað um vegirnar, er játtanin til raksturin uml. 100 kr/km um árið. Tvs. minni enn helvtin av tí tilmælta sambært omanfyrinevndu talvu. Tí hevur verið neyðugt við íløgufígging til størri umvælingar og ábøtur, og hetta hevur havt ein meirkostnað við sær í mun til vanligt viðlíkahald, sí mynd um viðlíkahald.

2.10. Náttúran og mentanarumhvørvið, sum hava týdning fyri ferðsluna

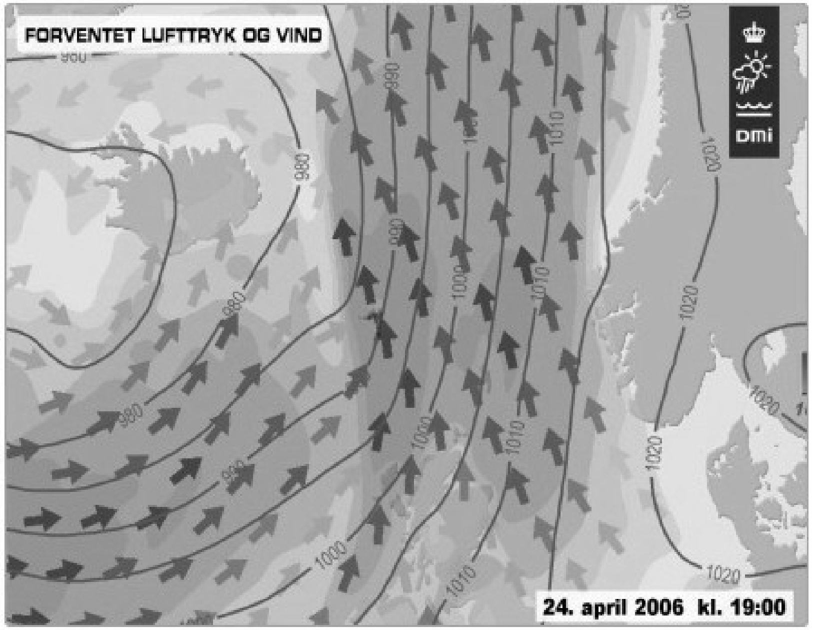
Vetrarmynd: Við vatnið vestan fyri Eiðisskarð.

Landslagið í Føroyum er sermerkt, eisini í altjóða samanhangi. Landslagið kann ikki metast sum eitt landslag, men skal metast sum ymisk øki við egnum virkni, úttrykki og virði. Talan kann vera um listfrøðilig-, jarðfrøðilig-, náttúru- ella mentanarvirði, ella virði, sum t.d. landsløg, har tað er friðarligt, og óljóð og tøkniligur bygnaður ikki órógva.

Fjallalendi við varðagøtum og sermerktum víddum hevur stóran týdning fyri lívið í náttúruni og ferðavinnuna, men er samstundis sera viðkvæmt, og óbøtiligur skaði kann gerast, um óheppin inntriv verða framd.

Menningin av økjum, har møguleiki er fyri framtíðar búseting og vinnu, krevur, at tað í ráðlegging og gerð av komandi vegasambondum verður hugsað um avleiðingarnar av linjuføringunum.

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



2.11. Veðurlagsbroytingar

Ein frágreiðing, sum er ein partur av ”den Norske Nationale Transportplan 2006 – 2015” vísir, at veðurlagsbroytingar hava við sær, at byggingin og viðlíkahaldið av undirstøðukervinum má broytast.

Broytingarnar eru fyrst og fremst øktur hiti, ógvusligt avfall, harðir stormar, aldur, vatnflóð við skriðulopi og skrædnaðir vegir, sum krevja ábøtur.

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

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

3. MÁL FYRI TÍÐARSKEIÐIÐ 2008 - 2020

Málini eru býtt sundur í strategisk og taktisk mál.

Av tí at ikki øll mál kunnu fremjast í senn, og fleiri mál hava ymisk árin á fleiri av atlitunum, er neyðugt at raðfesta atlitini.

3.1. Raðfestingargrundreglur.

Høvuðsendamálið við eini yvirskipaðari samferðsluætlan er at tryggja, at samferðslukervið til eina og hvørja tíð nøktar samtíðarinnar krøv og tørv, og at rættar íløgur verða framdar í rættari raðfylgju. Ikki øll tiltøk kunnu setast í verk samstundis, og tí má ein raðfesting gerast.

Í øðrum kapitli í hesum stratigiskjali var støðan í samferðslukervinum lýst, umframt at krøv, tørvir og atlit vóru viðgjørd. Hetta viðførir, at mál kunnu setast fyri, hvussu samferðslukervið eigur at vera skipað og ment.

Høvuðendamálið við samferðslukervinum er **flytføri**, tað at kunna flyta seg úr stað í stað, og **framkomuleiki,** sum er tíðin, tað tekur at flyta seg, umframt góðskan og dygdin á ferðini. Hesi eru sjálvt endamálið við samferðslukervinum. Hesi mál viðvíkja flutningsmøguleikum, flutningstíð o.l., tó eru nógv atlit, sum mugu takast í hesum sambandi: samfelagsnytta, kostnaður, trygd, umhvørvi, økismenning, viðlíkahald og rakstur.

Íløgur í samferðslukervið, ið geva størst samfelagsnyttu í mun til kostnaðin, verða raðfestar fremst. Til dømis kunnu tvær ymiskar verkætlanir hava eins positiva ávirkan á flytføri og framkomuleika, tá verður tann, ið gevur størst samfelagsnyttu í mun til kostnaðin raðfest fremri.

Umráðandi er, at játtanin til íløgur skal leggjast soleiðis til rættis, at arbeiðið er samanhangandi við kostnaðarliga úrslitabesta virkseminum, og á tann hátt, at verkætlanin verður liðug skjótast gjørligt, soleiðis at samfelagið fær nyttu av íløguni sum skjótast.

Eitt tað týdningarmesta atlitið er trygd - talan er um ferðslutrygdin á vegakervinum og trygdin umborð á flutningsførunum. Nullvisjónin er grundarlagið undir málunum viðvíkjandi ferðslutrygd, meðan trygdin umborð á flutningsførunum fylgir altjóða krøvum. Ferðslutrygdartiltøk verða eisini raðfest eftir kostnyttu útgreiningunum, men kann tað koma fyri, at ein verkætlan, sum bøtur um ferðslutrygdina, verður raðfest fram um aðrar verkætlanir, hóast hinar hava størri samfelagsnyttu í mun til kostnað, tá ið stór trygd er fyri at átakið ger stóran mun, hetta tí at ferðslutrygdin verður raðfest frammalaga. Men tá ið ferðslutrygdartiltøk vera samanborin, verður altíð tað tiltak valt, sum gevur størst nyttu í mun til kostnað.

Sannlíkir menningarmøguleikar í framtíðini verða tiknir við í ráðleggingini av samferðslukervinum fyri at skapa best møguligt samband og harvið gróðrarlíkindi, trivnað og menning til møgulig vakstrarøki í landinum. Íløgur kunnu verða gjørdar, hóast kostnyttu

útgreiningar ikki í løtuni vísa, at tær loysa seg. Framtíðarmyndir kunnu tá nýtast sum grundarlag undir útgreiningunum.

Tá hugsað verður um umhvørvið, er talan bæði um dálking o.l. og fagurfrøði. Samferðslukervið má skipast soleiðis, at sleppast kann undan, at ferðslan hevur óheppin árin á umhvørvið. Somuleiðis skal samferðslukervið vera sniðgivið soleiðis, at tað fagurfrøðiliga hóskar til umhvørvið, og at tann ferðandi fær góðar upplivingar.

Fyri at íløgur í samferðslukervið ikki skulu missa virðið, er alneyðugt, at viðlíkahald av verandi kervi verður raðfest á hædd við nýíløgur.

Hóast kostnyttukanningar ikki vísa, at ein íløga loysir seg samfelagsliga, kann í serligum føri avgerast, at peningur kann nýtast til hesa íløgu ella viðlíkahald, tá eyðsæð er, at talan annars er um forðan fyri trivnaði og menning, ella tá ið virðir, sum illa kunnu virðismetast, eru í vanda. Hetta skal tó vera innan hóskandi karmar.

Nøkur mál, sum viðvíkja bleytari ferðslu, eru eisini sett. Hesi mál hava ávirkan á fleiri av omanfyrinevndu atlitum, men eru ikki flokkað beinleiðis undir einum teirra.

Fleiri mál og atlit kunnu verða trupul at seta virði á í samband við kostnyttuútrokningar, og tí er neyðugt at sammeta fyrimunir og vansar á annan hátt, hetta gjørt við eini greining av avleiðingunum (konsekvensanalysu).

3.2. Flytføri og framkomuleiki

3.2.1. Smidligt undirstøðukervi við fleiri valmøguleikum

Flytføri í samfelagnum er týðuliga økt seinastu áratíggjuni. Tað er lættari at keypa egnan bil, og vegakervið og almenni flutningurin eru útbygd. Fíggjarliga rásarúmið hevur við sær, at fólk hava ráð at flyta seg, samstundis sum serútbúgvingarnar verða fleiri, og miðvíst verða rættaðar móti arbeiðsplássum, sum liggja uttan fyri heimligu økini. Úrslitið er, at frástøðan millum heimið og arbeiðsplássið er økt, og hetta hevur við sær vøkstur í pendlanini. Væntandi fara alsamt fleiri fólk at arbeiða í einum øki, sum liggur 30 til 50 km frá bústaðnum. Eisini røkka menniskjalig tilknýti, innkeyp og frítíðarítriv hjá tí einstaka líka langt frá.

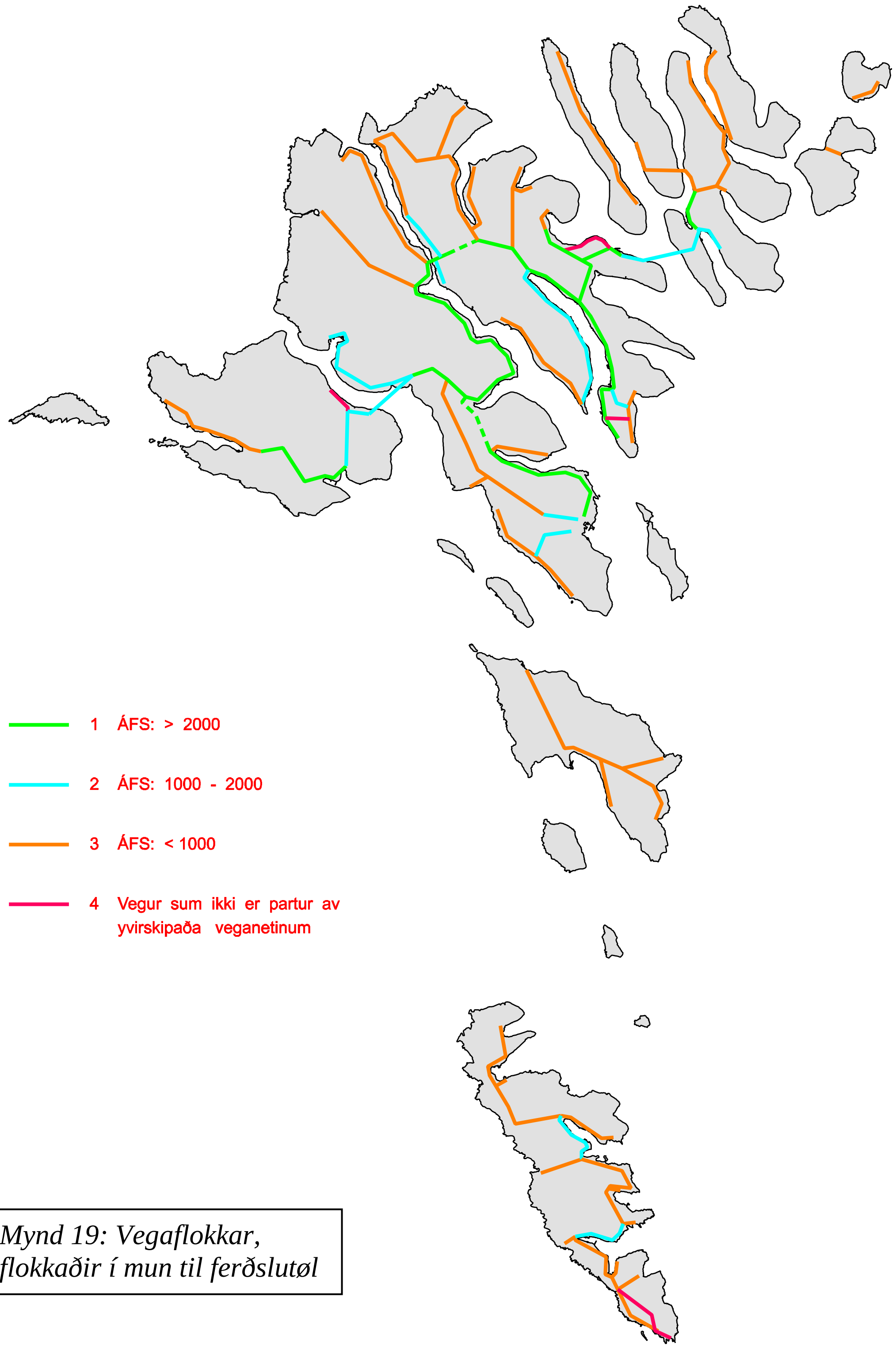
Strategisk mál:

- **<u>At</u>** stuðla búseting, vinnu og virksemi við einum undirstøðukervi, sum ger tað møguligt at hava títt ferðasamband.
- **<u>At</u>** flutningskervið skal vera eitt tilboð til øll, óansæð aldur ella kropsliga orku, herundir fólk við møguligum breki.
- **<u>At</u>** yvirskipaða vegakervið verður tilskilað gjøgnumgangandi ferðslu, og heimligu vegirnir verða tilskilaðir heimligari ferðslu.
- **<u>At</u>** undirstøðukervið í øllum økjum ger tað møguligt at velja millum ymiskar flutningshættir.
- **<u>At</u>** undirstøðukervið veitir trygd fyri vælvirkandi ferðslu.
- **<u>At</u>** tað á høvuðsvegakervinum skal bera til at gera eina aðra leið, um onkur leið fellir burtur.
- **<u>At</u>** undirstøðukervið við kanningum og nýggjari tøknifrøði, støðugt verður ment.
- **<u>At</u>** sjó-, land- og loftvegis flutningskervið stuðla hvørjum øðrum.
- **<u>At</u>** felagsferðslan veitir trygd fyri sambandi hvønn dag alt árið.

Taktisk mál:

- **<u>At</u>** øll øki, har tað samfelagsbúskaparliga er ráðiligt, skulu hava fast samband.
- **<u>At</u>** ferjurnar regluliga verða dagførdar við atliti at hentleikum til ferðafólk (herundir fólk við breki) og orkuføri, m.a. til bilflutning og eisini viðvíkjandi ferð.
- **<u>At</u>** havnirnar verða tillagaðar nýggjastu tøknifrøðini í sambandi við keyp av nýggjum ferjum.
- **<u>At</u>** tað í nýgerðum verður raðfest, at vegirnir verða lagdir í láglendi uttan ov nógvar brekkur.
- **<u>At</u>** tað í nýgerðum verða gjørdar royndir at leiða gjøgnumgangandi ferðsluna uttan um bygd øki.
- **<u>At</u>** tað verða gjørdar so fáar íbindingar sum gjørligt í tað yvirskipaða vegakervið, og at hesar við gransking verða ferðslutryggjaðar.
- **<u>At</u>** ein ætlan verður gjørd yvir aðrar møguligar leiðir, um regluliga nýttu vegirnir verða stongdir.

Menningin av tøknifrøðini á samferðsluøkinum veitir støðugt fleiri møguleikar, sum kunnu føra til framtíðar sambond, sum vit í 2006 hava ilt við at ímynda okkum.



Mynd 19: Vegaflokkar, flokkaðir í mun til ferðslutøl

3.2.2. Yvirskipaðir vegaflokkar, herundir stovnan av høvuðsvegi

At býta vegakervið sundur í flokkar frá 1 til 4, ger tað møguligt at raðfesta íløgurnar, í mun til teir týdningarmestu og mest nýttu vegateinarnar.

Vegakervið verður flokkað í mun til strongdina (ársmiðalferðsluna) á teimum einstøku vegunum.

Flokkarnir eru:

Flokkur 1 (vegir, har ársmiðalferðslan er omanfyri 2.000 akfør)

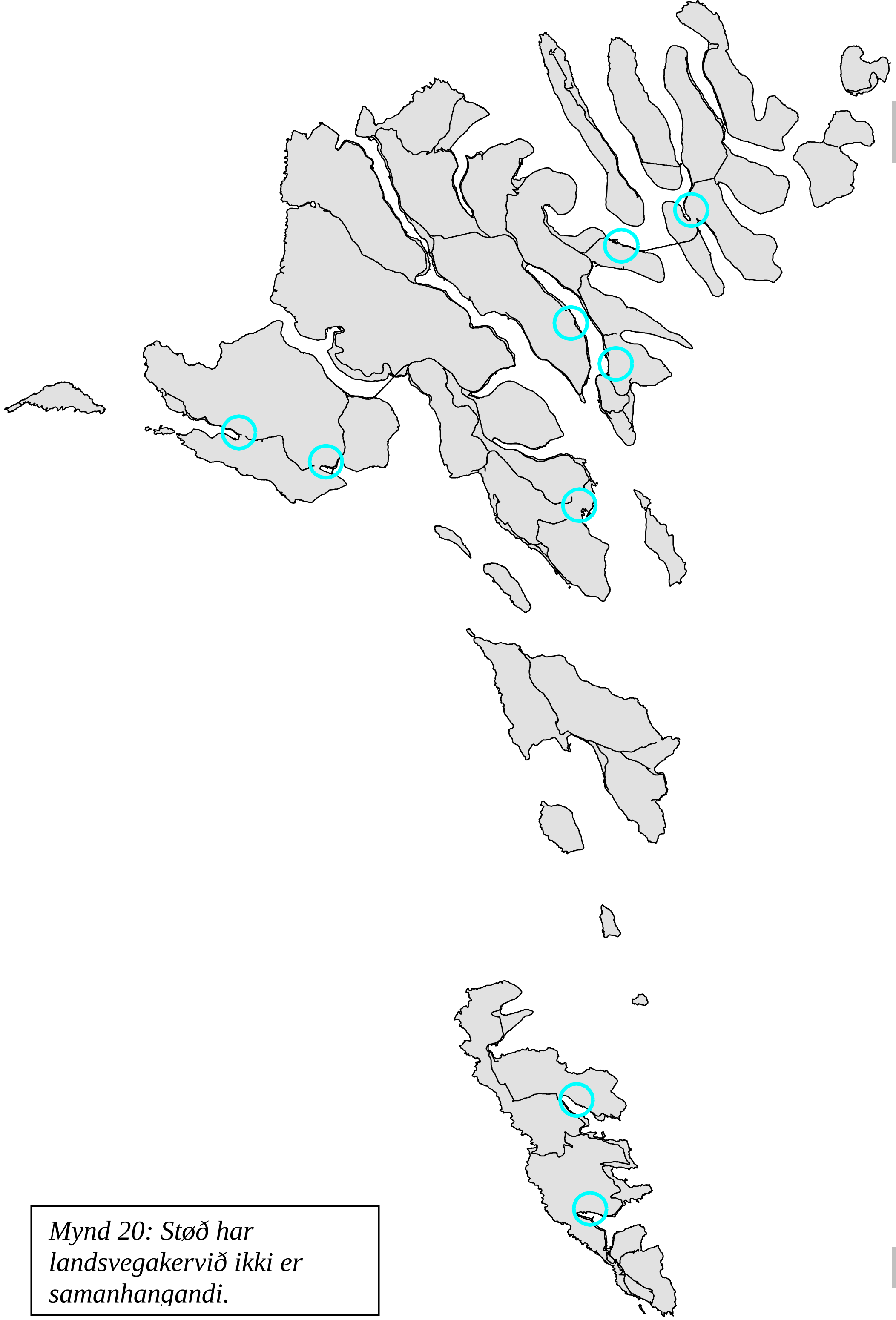
- Vegir við høgum standardi, góðum framkomuleika og viðlíkahaldsdygd.
- Krúpispor á strategiskum støðum, møguliga sum ein vegprofilur við 2+1 vegbreyt á einum longri vegateini.
- Trygd í sambandi við frástøðu til fastar lutir framvið vegnum. (Er eisini galdandi fyri flokkarnar 2 og 3).
- Møgulig útbygging til vegprofil við størri orkuføri.

Flokkur 2 (vegir, har ársmiðalferðslan er 1.000 – 2.000 akfør) Vegir við høgum standardi, eins og flokkur 1, men har treytirnar verða flokkaðar og víkja fyri flokki 1, t.d. raðfesting av viðlíkahaldi.

Flokkur 3 (vegir, har ársmiðalferðslan er minni enn 1.000 akfør)
Ein- og tvíbreytaðir vegir, har neyðugt viðlíkahald verður framt, og sum stigvíst verða útbygdir.

Flokkur 4 (vegir, sum ikki eru neyðugir í tí yvirskipaða ferðslukervinum)
Vegir, ið verða hildnir fyri ikki at minka munandi um dygdina. Hesir vegir hava ofta týdning í sambandi við náttúruupplivingar og frítíð.

Fyri at kunna stovna hesar vegaflokkar (serliga flokk 4) er neyðugt at broyta landsvegalógina, soleiðis at til ber at hava fleiri landsvegir til eina bygd, ella millum tvær grannabygdir. Grundgevingin fyri broytingini er, at vegakervið støðugt verður ment við ábótum og tiltøkum. Gamlir vegateinar kunnu tykjast óneyðugir, men kunnu hava stóran týdning og veita trygd, tá ið farleiðir verða stongdar í sambandi við ólukkur ella viðlíkahald. Annars kunnu gomlu vegateinarnir hava virði í sambandi við frítíðar- og náttúruupplivingar.



Mynd 20: Støð har landsvegakervið ikki er samanhangandi.

Samanhangandi landsvegakervi.

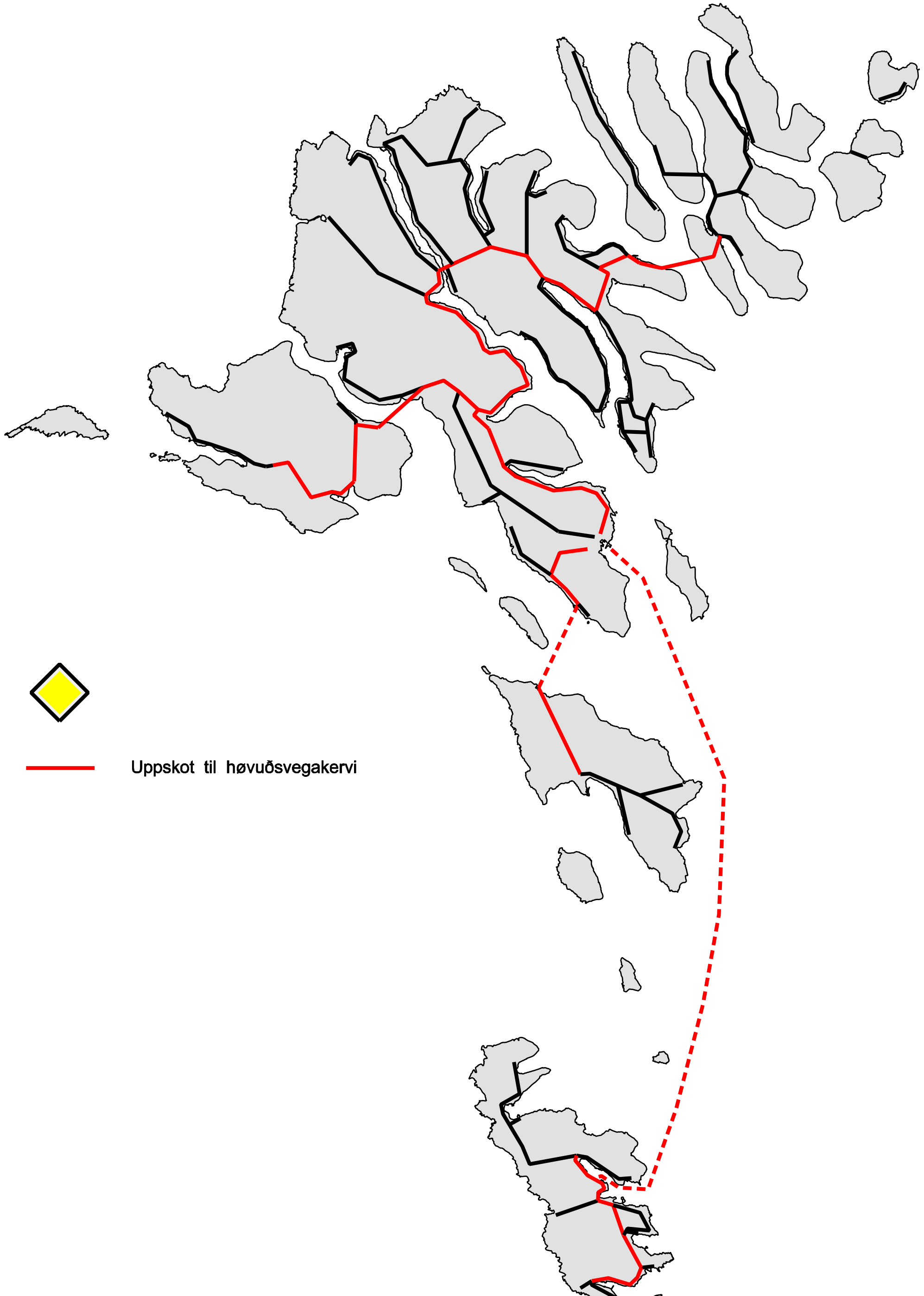
Landsvegakervið umfatar teir vegirnar í landinum, sum binda bygdir og økir saman. Kervið verður støðugt út- og umbygt fyri at kunna nøkta krøvini til gjøgnumkoyrandi ferðsluna. Av søguligum ávum eru enn teinar á landsvegakervinum, sum eru kommunalir. Ofta eru trupulleikar á hesum vegateinum, har heimlig og gjøgnumgangandi ferðsla verða blandað, uttan at hædd er tikin fyri tí í vegbygnaðinum. Trupulleikarnir kunnu verða: manglandi framkomuleiki, forðingar, ferðsluóhapp og ótryggleiki.

Strategisk mál:

<u>At</u> landsvegakervið verður samanhangandi.
<u>At</u> styttri teinar millum bygdir, sum eru nærum samanvaksnar, ikki nýtast at vera landsvegir.
<u>At</u> landsvegakervið við tíðini verður lagt uttanum bygd øki, har hetta er gjørligt. Har landsvegir vera verandi í bygdum øki, skal stórur dentur leggjast á at fáa ferðslutryggar loysnir.
<u>At</u> landsvegakervið verður lagt oman til týðandi havnir og ferðsludeplar, sum hava stóran samfelagsligan týdning.
<u>At</u> landsvegakervið røkir heimlig- og landsáhugamál í samstarvi við tær kommunur, vegurin fer gjøgnum.

Taktisk mál:

At kommunalir teinar við landsferðslu verða landsvegir.
At landsvegir, sum fara gjøgnum bygt øki, verða endurskoðaðir og umbygdir til at kunna nøkta krøvini hjá bleytari og tungari ferðslu. Hædd skal eisini takast fyri heimligu og gjøgnumkoyrandi ferðsluni.
At vegateinar gjøgnum bygt økið, sum gerast óneyðugir í landsvegakervinum, t.d. í sambandi við at ferðslan verður løgd út um bygt øki, vanliga verða kommunuvegir.



Mynd 21: Uppskot til høvuðsvegakervi.

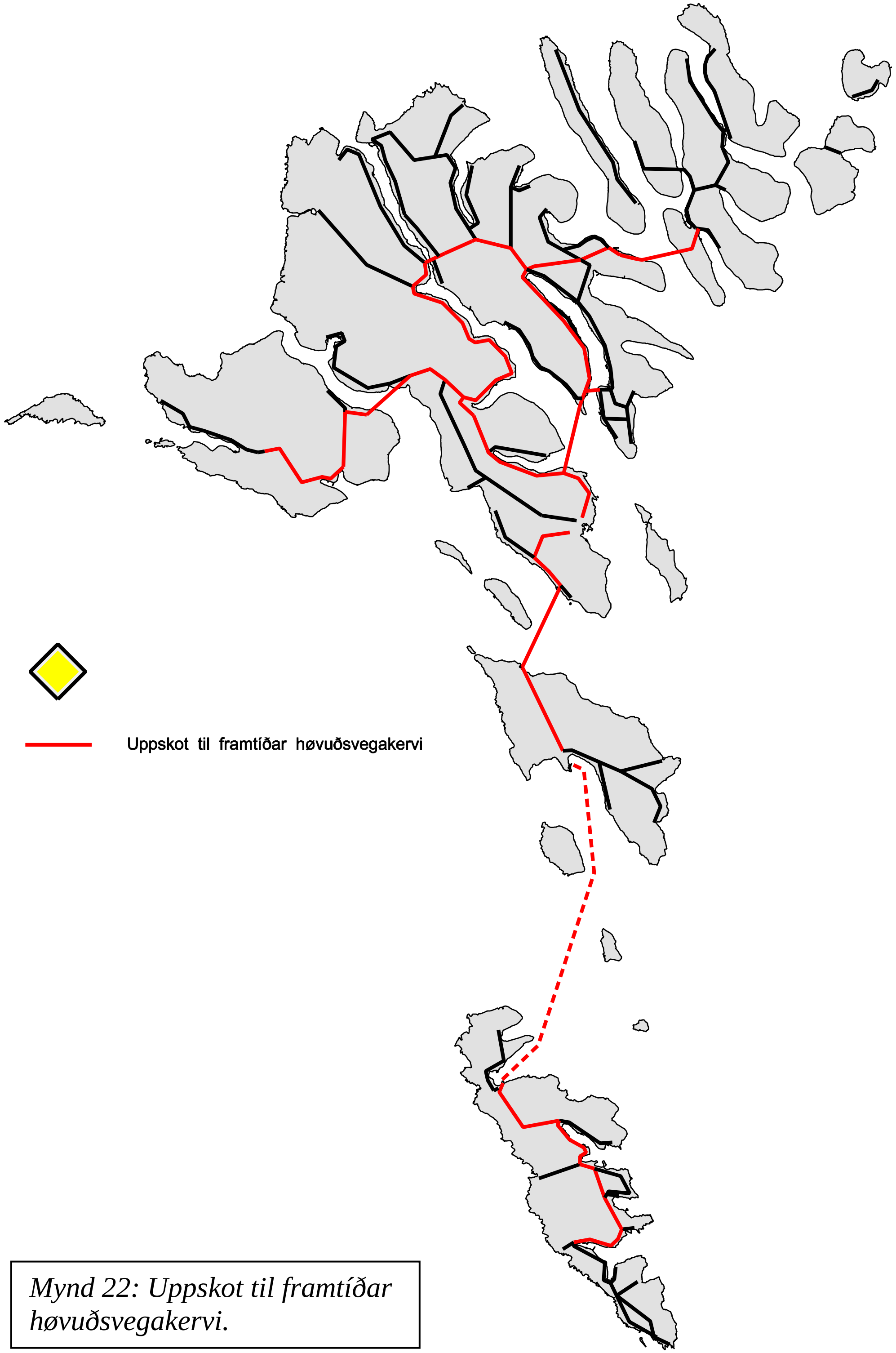
Stovnan av høvuðsvegakervi

Heitið høvuðsvegur gevur viðkomandi vegateini eina yvirskipaða støðu. Høvuðsvegurin bindur landið saman gjøgnum teir týdningarmestu, samanhangandi vegateinarnar við mest ferðslu. Lóggávan gevur landsstýrismanninum í samferðslumálum heimild til at stovna ein høvuðsveg.

Endamálið við høvuðsvegakervinum er at knýta tey ymisku økini í landinum saman. Uppskot til núverandi høvuðsvegakervið myndar vegasambandið eystur-vestur og sambandið norður-suður. Hesi sambond knýta høvuðsøkini í landinum saman, við hjálp av einum høgt raðfestum og tryggum flutningssambandi.

Uppskot til framtíðar høvuðsvegakervi víðkar flutningsleiðirnar, so at tað, afturat sambandinum eystur-vestur og norður-suður, ger tað møguligt at gera høvuðsflutningskervið fleirstreingjað á miðøkinum.

Framtíðar høvuðsvegakervið verður (sum víst í oman fyri standandi búmerki og á mynd 22), fleirstreingjað á miðjuni og við flutningsleiðum eystur-vestur og norður-suður.



Mynd 22: Uppskot til framtíðar høvuðsvegakervi.

Til høvuðsvegin verða knýttar niðanfyri standandi reglur:

- **<u>At</u>** høvuðsvegurin verður raðfestur ovast; hetta merkir, at aðrir vegir mugu víkja.
- **<u>At</u>** tað ikki er loyvt at parkera á koyribreytini á høvuðsvegnum uttan fyri bygt øki.
- **<u>At</u>** tað almenna setur upp hegn framvið høvuðsvegnum.
- **<u>At</u>** bóndin hevur skyldu til at viðlíkahalda hegnið, eins og bóndin hevur ábyrgdina av, at seyður ella onnur húsdjór ikki ganga á høvuðsvegnum.

<u>Alment</u>

Hámarksferðin kann í framtíðini verða endurskoðað:

- Ráðlegging og tilevning av ávísum vegateinum, har umstøðurnar loyva tí, kann gera tað møguligt at loyva persónbilum at koyra skjótari enn 80 km/t.
- Samsvar skal vera millum skapið av einum vegi, og ferðina. Gerast skal ein skipað kanning av vegunum við atliti at virki, formi og hámarksferð. Av trygdarávum eiga tó ikki at vera ov nógv skifti millum ymiska hámarksferð.

3.2.3. Høvuðssjókervið, herundir flokking av farleiðum/oyggjum

Farleiðir/oyggjar eru flokkaðar í 4 flokkar fyri at lýsa og meta um flutningstørv.

Strategisk mál:

- **At** stremba eftir at hava tíðarsvarandi ferjur (javna útskifting)
- **At** gera royndir við nýggjum loysnum sum t.d. ymiskar ferjur til fólka- og farmaflutning, har tað ber til og harvið hægri títtleika og komforti fyri fólkaflutning
- **At** hava hægst møguliga arbeiðsferð
- **At** hava mest møguligan komfort og tænastu
- **At** hava góðar umstøður at skifta millum farleiðir

Flokkur 1: Suðuroy og Sandoy
Farleið við nógvum ferðandi og bilflutningi. Nýggj størri skip. Nøktandi havnaviðurskifti. Nøktandi orkuføri.

Taktisk mál:

- **At** gera royndir við øktum túratíttleika á Suðuroyaleiðini.
- **At** kanna møguleikarnar fyri at skilja Sandoyar- og Hestleiðina sundur, tí økt tænastustøði á eini leið minkar um tænastustøðið á hinari leiðini.

Flokkur 2: Nólsoy og Kalsoy
Farleiðir við meðal nógvum ferðandi og færri akførum. Meðalstór skip við minni nøktandi havnaviðurskiftum.

Taktisk mál:

- **At** gera íløgur í tvær ferjur, ið hóska til flutningstørvin av akførum á hvørjari farleið, hesar skulu møguliga kunnu avloysa hvørja aðra.

Flokkur 3: Fugloy, Svínoy, Mykines, Skúvoy - og Hestur[5]
Farleiðir við fáum ferðandi, ongum akførum og smáum ferjum. Vánalig havnaviðurskifti.

Taktisk mál:

- **At** kanna møguleikarnar fyri at nýta skjóttgangandi ferjur við høgum komforti til ferðafólkaflutning og minni farm til hesar farleiðir.
- **At** kanna møguleikarnar fyri at nýta serstakt skip til farmaflutning, sum røkir allar leiðirnar í flokki 3 t.d. tvær ferðir um vikuna.
- **At** kanna møguleikarnar fyri eini hóskandi ferju til Hestleiðina, hendan kundi eisini verið nýtt til Koltursleiðina.

Flokkur 4: Koltur og Stóra Dímun
Ongin sjóvegis flutningur. Bert tyrluflutningur.

Taktisk mál:

- **At** farmaflutningsskipið (nevnt undir flokki 3) kundi røkt flutning eftir tørvi (Møguleiki er at flyta 12 ferðafólk).

---

[5] M/F "Teistin", sum røkir siglingina út í Hest, er partur av Sandoyarleiðini

3.2.4. Pendlaramøguleikar

Útbyggingin av ferðslusambondunum gevur møguleikar at spjaða bústaðarmynstrið, sum so aftur hevur við sær tørv á álítandi ferðing millum bústað og arbeiðspláss.

Fíggjarstøðan og tann tíð, sum brúkt verður at pendla, hevur stóra ávirkan á val av flutningstóli.

Í hesum sambandi er tørvur á, at ment verða nøkur strategisk staðfest øki at savna pendlarar, eins og at onnur tiltøk í hesum sambandi verða núlig.

Ein norsk kanning (apríl 2006) viðvíkjandi pendlan vísir, at pendlaramynstrið mennist við fullari ferð, og sostatt staðfestir ein vøkstur í pendlanini uppá 40 % í árunum 1995 – 2001.

Ein pendlarakanning, sum Landsverk saman við Toll og Skattstovuni og Tórshavnar kommunu lat gera á sumri 2006, bendir á ein vøkstur frá 2003 til 2005. Tveir ymiskir hættir vóru nýttir at gera mátingarnar, og hetta forðar fyri einari neyvari samanbering.

Framyvir verða pendlarakanningar gjørdar á einum einsháttaðum grundarlagi í samstarvi við Toll og Skattstovuna, og tá verður gjørligt at síggja, hvussu pendlanin broytist so hvørt samferðslumøguleikarnir broytast.

Strategisk mál:

<u>At</u> stuðla bústaðarmynstrinum og vøkstrinum í økjum við at hava tíðarhóskandi pendlaramøguleikar.
<u>At</u> fylgja gongdini í pendlanini við endurtøku av kanningum í samstarvi við aðrar myndugleikar, sum hava dátur og áhuga í økinum.
<u>At</u> geva pendlarum í almennum flutningsførum sersømdir.

Taktisk mál:

<u>At</u> øll miðstødd pendlarapláss skulu útbyggjast, so trygt ber til at seta bilin ella súkkluna, áðrenn farið verður víðari í ferju, bussi ella í bili saman við øðrum.
<u>At</u> finna eina loysn viðvíkjandi felags koyring, t.d. ein pendlarasíða á alnótini, so at til ber at finna eitt yvirlit yvir tilboð um felags koyring.
<u>At</u> felagsferðslan verður ment við m.a. tilboðum um snarbussar, telebussar ella hýruvognar.
<u>At</u> ferjurnar verður skiftar út í raðfestari raðfylgju, og at bíðirúmini verða gjørd soleiðis, at tørvurin hjá teim dagligu pendlarunum verður nøktaður, bæði viðvíkjandi uppihaldi og arbeiði á túrinum.

3.2.5. Flutningstíðin

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

Tað er ikki bert frástøðan í kilometrum, men í stóran mun tann tíð, tað tekur at koyra ella sigla teinin, sum hevur stóran týdning.

Skattapolitikkur við frádrátti ella endurgjaldi fyri ferðing millum bústað og arbeiðspláss, eins og tunnilsgjøld og onnur gjøld, hava eisini týdning fyri valið hjá tí einstaka borgaranum av bústaði og arbeiðsplássi.

Virki, sum hava brúk fyri meiri arbeiðsmegi enn tí, sum finst í bygdini/býnum, eru bundin at einum virknum undirstøðukervi við greiðum pendlaramøguleikum.

Strategisk mál:

At raðfesta útbyggingina av undirstøðukervinum við gjøgnumhugsaðum avgerðum, sum byggja á tørvskanningar út frá eini rentugagns útrokning, har samfelagsbúskapurin hevur avgerandi týdning.
At stytta um ferðatíðina.
At minka munandi um flutningstíðina á smærri sjóvegis farleiðum.

Taktisk mál:

At flutningur til Tórshavn, har fast samband er, undir vanligum umstøðum skal taka í mesta lagi 1 tíma.
At flutningur til Tórshavn, har fast samband ikki er, skal taka í mesta lagi 2½ tíma.
At flutningur millum Tórshavn og flogvøllin skal taka í mesta lagi 35 min.
At flutningstíðin til týdningarmiklan virkna (t.d. til handils, lækna, posthús og banka) skal vera í mesta lagi ½ tíma.
At brúka møguleikarnar at laga ferðmarkið til vegakervið, uttan at tað gongur út yvir trygdina.
At í minsta lagi fáa flutningstíðina niður í helvt á smærri sjóvegis farleiðunum.

3.2.6. Innanlands loftflutningur

Mentur innanlands loftflutningur kann gerast eitt betri alternativ á ávísum farleiðum.

Fyri at geva útoyggjunum møguleikan at halda fast um støðuna sum partur av samfelagnum er neyðugt, at reglulig samferðsla verður varðveitt og ment, hóast veðurlíkindini kunnu vera ein ógvuslig forðing.

Samferðslan til hesar oyggjar, har ringt kann vera at leggja at við báti, hevur til tíðir tyrlutænastuna sum einasta sambindingarlið til meginøkið.

Strategisk mál:

At flutningstænastan til oyggjarnar, innan fysisku og fíggjarligu karmarnar, verður framd á besta og tryggasta hátt.
At tyrluleiðirnar verða albøttar (optimeraðar) til neyðugu tænastuna út í oyggjarnar.
At loftvegis og sjóvegis flutningur verða hugsað sum ein heild, har endamálið er best tænasta í mun til kostnaðin.

Taktisk mál:

At oyggjar, sum ikki kunnu varðveita eitt støðugt ferjusamband, hava regluligan tyrluflutning.
At tyrlupallarnir verða útbygdir sambært ásetingunum hjá Statens Luftfartsvæsen.
At parkeringspláss verður tengt at tyrluplássunum á meginøkinum, so at útoyggjafólk kunnu hava bil standandi har.
At allir tyrlupallarnir verða útgjørdir soleiðis, at til ber at flúgva um náttina.
At tað í framtíðini verður gjørdur ein nýggjur tyrlupallur í Tórshavn, við góðum atkomumøguleikum, har møguleiki verður fyri áfylling av brennievni. Tyrlupallurin skal liggja nær Landssjúkrahúsinum ella tí yvirskipaða vegakervinum og skal avloysa verandi pallar í Tórshavn.
At kanna um flutningur við smáum flogførum millum Suðuroynna og meginøkið loysir seg samfelagsliga.

3.2.7. Uttanlands loftflutningur

Altjóða floghavnin í Vágum er stigvíst ment frá tí bretska flogvøllinum, sum var gjørdur undir Seinna Heimsbardaga. Sum nevnt í kap. 2, er avgerð tikin um at leingja flogbreytina, so hon tilsamans verður 1.600 metrar. Veðurlagsárinini, sum t.d. mjørki og turbulensur, merkja hinvegin, at ynskiligt hevði verið einaferð í framtíðini at fingið eina aðra floghavn eisini.

Strategisk mál:

At floghavnin elvir til bílig, smidlig sambond til tey mest nýttu ferðamálini.

At møguleiki skal vera fyri kappingarførum farmaflutningi.

At upplivingin av floghavnini, sum er tað fyrsta og síðsta tann ferðandi sær, skal stuðlast við góðari formlist og vøkrum umhvørvi.

Taktisk mál:

At floghavnin verður framtíðartryggjað og útbygd. Herundir eisini at flogbreytin verður longd frá 1250 m til 1600 m. Hetta er sambært ”Rapport om opdatering og udbygning af Vagar Lufthavn” frá 2006 ein nøktandi framtíðartryggjað loysn, til tey mest vanliga nýttu flogførini.

At parkeringsøkið stigvíst verður útbygt, við fleiri tilboðum til tey ferðandi.

At farstøðin við floghavnina verður heildarumbygd og útbygd. Dentur skal leggjast á dygdargóða byggilist.

At kanna møguleikarnar fyri eini aðrari floghavn, í staðin fyri verandi.

At kanna samfelagsbúskaparligar fyrimunir og vansar við at hava tveir flogvallir.

3.2.8. Tilbúgving

Sum heild er samfelagið sera heft at flytføri og framkomuleika, og tí má samferðslukervið vera álítandi og virkið so gott sum altíð. Tað kann tí ikki góðtakast at ein farleið fellur burtur ella er óvirkin í longri tíð. Ymiskt er, hvussu viðkvæmar farleiðirnar eru, onkrar farleiðir kunnu røkjast við t.d. tyrluflutningi eina tíð, meðan aðrar mugu hava møguleika fyri farmaflutningi, t.d. við skipi. Høvuðsfarleiðirnar eru serliga viðkvæmar, bæði tí har er nógv ferðsla, og tí tær føra til umráðandi funktiónir, t.d. sjúkrahús og flogvøll.

Strategisk mál:

At tryggjast skal, at tað altíð ber til við stuttum skotbráði at gera eina alternativa farleið, um ein farleið fellur burtur í longri tíð.

Taktisk mál:

At kanna, hvørji alternativ eru til tær einstøku farleiðirnar ella vegateinarnar, at gera viðkvæmiskanningar av ymisku farleiðunum.

At á øllum farleiðum skal vera gjørligt innan stutta tíð at nýta eina alternativa leið. Talan kann vera um vegir, sjó- ella loftvegis flutning. Alt eftir tørvi kann hetta umfata fólka-, bil- ella farmaflutning.

3.3. Ferðslutrygd

3.3.1. At minka talið av fólkaskaðum í ferðsluni

Hvørt ár henda ferðsluóhapp, sum hava við sær stórar menniskjaligar avleiðingar. Menniskjalig mistøk eru orsøkin til meira enn 80 % av hesum óhappum, sum kundu verið sloppin undan við hóskandi atferð í ferðsluni.

Tá ið tað almenna brúkar stórar peninganøgdir at tryggja ímóti óhappum, verður kannað, hvar tað er mest sannlíkt, at tey ringastu óhappini raka, fyri síðani at avmarka skaðaavleiðingarnar.

Fyri at greina ferðsluóhappini verður nýttur hesin leistur:

1. At finna støð, har fleiri óhapp enn væntað henda.
2. At kanna hesi støð fyri at finna fram til tiltøk, ið kunnu bøta um óhappini.
3. At gera eitt uppskot um ábøtur, sum kunnu tálma óhappunum.
4. At rokna út kostnaðin og raðfesta verkætlanir, so tær, sum loysa seg best, verða gjørdar fyrst.

Av møguligum tiltøkum, sum hava ávirkan á framtíðar ferðslutrygdararbeiðið, kunnu nevnast:

- Minking av svørtum blettum við kanningum og verkligum tiltøkum, sum t.d. umbygging av vandamiklum vegamótum.
- Ábøtur á vegateinar.
- Talgild skelting, sum vísir ferð – ferðgáar.
- Hálkufráboðan, har ávaring kemur frá strategiskt uppsettum mátistøðum.
- Uppseting av vegastokki.
- Javnan av vegakslum
- Bøtan av ferðsluni við bygdir
- At skilja bleyta og harða ferðslu
- Átøk, sum kunnu ávirka ferðslumentanina, sum t.d. at geva tekin, brúka trygdarbelti, at børn hava tað best á baksetrinum, at best er at hava eina telefonskipan, har ikki er neyðugt at hava telefonina í hondini. Lutfalsliga smáar ábøtur, sum kunnu vera við til at bjarga mannalívum.
- Útbygging av ljósbúnaðinum í tunlunum og á strategiskum støðum á vegakervinum, t.d. á onkrum vegamótum.
- Ferðaráðlegging.
- Uppseting av talgildum ferðvísarum á strategiskum støðum, t.d. við skúlar og á vegateinum, har trupulleikar eru.
- Uppseting av hegni framvið høvuðsvegunum.
- Parkeringsmøguleikar til pendlarar.
- Menning av ferðsluhagtølum við at fáa allar avvarðandi partar við í eina skipaða skráseting.

Strategisk mál:

- **At** talið á skaddum og deyðum skal minkast við 30 % yvir 10 ár. Málið er grundað á nullhugsjónina, sum er samtykt í løgtinginum.
- **At** ambitiónirnar um eina støðuga minking av skaðum og óhappum verða tiknar við í øll tiltøk innan vegaøkið, sum ein partur av mentanini í virkseminum.

Taktisk mál:

- **At** gjørd verður ein kanning av verandi hagtølum um óhappini, og út frá hesum gera neyðug tiltøk.
- **At** samstarva við allar avvarðandi partar um at menna og skipa ferðsluhagtølini
- **At** eitt ferðsluátak verður gjørt árliga í samstarvi við viðkomandi partar.
- **At** ferðslutrygdin á vegakervinum verður endurskoðað, t.d. við atliti at óneyðugum, føstum lutum framvið vegunum, og uppseting av vegastokki.
- **At** gjørdar verða frágreiðingar um trygdina og støðuna á anleggum og ferjum.
- **At** ferjurnar og havnaløgini verða dagførd sambært galdandi normum og reglum.
- **At** neyðug trygdarútgerð og ljósbúnaður í tunlunum verða dagførd sambært galdandi normum.
- **At** gjørdar verða tilbúgvingarætlanir fyri samferðslukervið.

3.4. Ferðsluumhvørvið

3.4.1. Árin av forðingum, ferðsluóljóði og umhvørviseitrandi evnum

Ferðslumiðsavnan í bygdum økjum hevur við sær forðingar í sambandi við trygd og rásarúm.

Ynskir frá tí einstaka um góðar handilsmøguleikar, ella størri atkomuleika, kunnu geva umhvørvinum týðiligar ampar og trupulleikar, sum ikki samsvara við tey handilsligu krøvini og ynskini.

Somuleiðis kann bíligasta linjuføringin av einum vegi, føra til eitt so vánaligt umhvørvi, at tað samfelagsbúskaparliga ikki er ráðiligt.

Harafturat koma so tær menniskjaligu útreiðslurnar av at skula liva í einum ferðslumynstri, sum hevur við sær ótryggleika og umhvørvistrupulleikar.

Strategisk mál:

- **<u>At</u>** tað skulu tryggjast munadyggar loysnir á møguligum forðingum í bygdum øki.
- **<u>At</u>** tað við ráðlegging og metingum av umhvørvinum verður hugsað mest møguligt um kringumstøðurnar, tá ið flutningskervið skal útbyggjast.

Taktisk mál:

- **<u>At</u>** málið fyri ferðsluóljóði framvið landsvegunum verður sett til 55 dB á framsíðuni við bygt øki, og at alt omanfyri 70 dB ikki verður góðtikið.
- **<u>At</u>** tað við ráðlegging og metingum av umhvørvinum verður hugsað mest møguligt um kringumstøðurnar, tá ið flutningskervið skal útbyggjast.
- **<u>At</u>** væl verður fylgt við útláti av umhvørviseitrandi evnum, við tí endamáli at seta tiltøk í verk, tá ið hetta er gjørligt (t.d. katalysatorar og virkin filtur).
- **<u>At</u>** vegir verða lagdir í láglendi við so fáum brekkum sum gjørligt, fyri at minka um orkunýtsluna og útlátið av koltvísúrni.
- **<u>At</u>** stuðla undir felagsferðslu fyri at minka um ferðslunøgdina.

3.5. Møgulig vakstrarøki

3.5.1. Samferðsluætlan og økismenning

Eitt dagført undirstøðukervi er ein fortreyt í einum vælvirkandi samfelagi.

Økini til búseting og kappingarfør virkis- og ídnaðarøki, eru avmarkað í mun til í teimum londum, vit vanliga samanbera okkum við. Tí er tað týdningarmikið at umhugsa og ráðleggja, hvar framtíðar linjuføringarnar verða lagdar, við atliti til møgulig nýggj øki til búseting og vinnu.

Um ikki ráðlagt verður í góðari tíð frammanundan, kann úrslitið verða, at stórar íløgur, sum seinni gerast óneyðugar, verða gjørdar í flutningskervið.

Ein burðardygg langtíðarráðlegging er stóra avbjóðingin í Samferðsluætlanini 2008 – 2020.

Strategisk mál:

At gjørd verður ein heildarráðlegging fyri flutningskervið, sum verður samskipað við gongdina í øðrum økjum í samfelagnum.

Taktisk mál:

At samband er millum nýggjar linjuføringar og møguliga økismenning yvir bæði styttri og longri tíðarskeið.

Til dømis kann eitt tunnilssamband, sum ikki loysir seg samfelagsliga í løtuni, verða raðfest frammarlaga, tí tað gevur atgongd til møgulig menningarøki.

At gjørt verður eitt yvirlit yvir øki, har undirstøðukervið eigur at verða stuðlað við langtíðar ráðlegging.Yvirlitið skal innihalda ítøkilig boð uppá, hvørji tiltøk kunnu fremjast. Samband skal vera millum íløgurnar og gongdina í restini av samfelagnum.

At betra og nútímansgera ferðasambandið til útjaðaran, so møguleiki verður fyri ferða- og smávinnu.

3.6. Samfelagsnytta

3.6.1. Kostnytta og greining av avleiðingum.

Endamálið við kostnyttu kanningini er at finna út av, um verkætlanir eru fíggjarliga burðardyggar, áðrenn umhugsað verður at seta tær í gongd, soleiðis at trygd verður veidd fyri, at samfelagið fær sum mest fyri íløgurnar.

Geiningar av avleiðingunum av verkætlanini (konsekvensanalysur) verða gjørdar fyri at kortleggja og samanbera atlit og avleiðingar, sum eru trupul at fáa við í kostnyttuútgreiningar.

Kanningarnar umfata niðanfyristandandi útgreiningar:

- fastleggja grundleggjandi roknifortreytir (hvønn hevur verkætlanin týdning fyri, tíðarhorisontur, kalkulatiónsrenta o.a.)
- lýsa verandi støðu og møguligar verkætlanir gjølla
- lýsa avleiðingarnar av verkætlanunum
- kvantifisera og virðismeta avleiðingarnar
- sammeta virðismettu avleiðingarnar við samfelagsbúskaparligan kostnað
- kanna hvussu óvissan á roknifortreytunum ávirkar úrslitið av kostnyttukanningini
- lýsa avleiðingar og atlit, sum IKKI eru við í omanfyrinevnda

Heildarmeting verður gjørd út frá øllum greiningum og kanningum.

Strategisk mál:

<u>At</u> samfelagið fær mest møguligt fyri pengarnar, og sleppast kann undan skeivum íløgum.

Taktisk mál:

<u>At</u> kostnyttu útrokningarnar verða gjørdar av rímiliga stórum verkætlanum.

<u>At</u> fylgt verður væl við, hvørjar avleiðingar verkætlanirnar hava, tá ið nýggjar farleiðir verða gjørdar.

3.7. Viðlíkahald og rakstur

3.7.1. Viðlíkahald

Viðlíkahaldið av samferðsluanleggum og ferjum er týdningarmikið. Tær stóru íløgurnar, sum yvir fleiri ár eru settar í føst verkløg, eru ikki sjálvvirkandi tryggjaðar ímóti niðurbróting. Fyri hvørja nýgerð, skal roknast við peningi til at viðlíkahalda virðini í íløguni.

So hvørt vegakervið verður útbygt, fevnir tað um fleiri tunlar. Hesir eiga at verða dagførdir og viðlíkahildnir, soleiðis at teir lúka galdandi krøv til tunlar í viðkomandi tunnilsflokki.

Brúgvarnar eru ein stór íløga hjá samfelagnum. Brúgvarnar kunnu tykjast tryggar og vælhildnar, men ein kanning av bygnaðinum kann vísa niðurbróting av ymiskum slag. Hetta kann merkja stórar útreiðslur og eitt umvælingararbeiði, sum tekur drúgva tíð, og hevur við sær stóran ampa í ferðsluni.

Havnaløg krevja, at serliga verður fylgt við jarnspunsum (sum verða vard av katodum), lutum í hydraulisku brúgvalemmunum sum slítast, og útgerð á brimgørðum og brimgarðsbygnaði, sum er í vanda fyri niðurbróting.

Floghavnin er ein týdningarmikil partur av flutningskervinum við atliti at uttanlandsferðslu. Tað er tí av avgerandi týdningi, at hon

verður dagførd og viðlíkahildin, soleiðis at hon til eina og hvørja tíð er ein tryggur og góður bygnaður.

Ferjurnar eru ymiskar í aldri, stødd og standi. Felags fyri tær er tó, at regluligt viðlíkahald økir um livitíðina. Støðufrágreiðingar verða gjørdar í minsta lagi eina ferð um árið, umframt dokking annað hvørt ár. Í fleiri førum hevur høgi aldurin tó við sær, at tað loysir seg betur at gera íløgur í nýggjar ferjur.

Strategisk mál:

At tilfeingið til íløgur og rakstur, og eisini viðlíkahald, verður lagað soleiðis, at íløgurnar ikki minka í virði.
At tilfeingið, sum verður brúkt til rakstur og viðlíkahald, samsvarar við rakstrarpeningin, sum mælt verður til at brúka til hesar íløgur.

Taktisk mál:

At fingnar verða til vega skipanir til viðlíkahald.
At tað við jøvnum millumbilum verða gjørdar støðufrágreiðingar um anleggini og ferjurnar.
At til hvørja støðufrágreiðing verður gjørd ein virkisætlan fyri viðlíkahaldsarbeiðið.
At íløgujáttanir ikki verða settar í verk fyrr enn rakstrarjáttanir til viðlíkahald av nýggju íløgunum eru gjørdar.
At tunlarnir verða viðlíkahildnir sambært norsku normunum í viðkomandi flokki.
At kanna nýggjar møguleikar fyri at betra um havnaútbyggingar.
At tyrlupallarnir verða útbygdir og viðlíkahildnir sambært ásetingunum frá Statens Luftfartsvæsen.
At floghavnin verður útbygd og viðlíkahildin sambært ásetingunum frá Statens Luftfartsvæsen.

3.7.2 Vetrartænasta

Av tí at veðrið til tíðir kann broytast knappliga, er neyðugt við eini tilbúgving, sum við hjálp frá veðurstøðum og tilhoyrandi skipanum, kanningum og mátingum kann boða frá so tíðliga, at málið viðvíkjandi kavarudding kann haldast.

Vetrartænastan, kavarudding og fráboðan um hálku á vegakervinum, hevur seinastu 10 árini boðað frá hálku millum 63 og 126 dagar um árið, ella í miðal 98 dagar um árið.

Í grannalondunum verða sivilverjan, ella tilbúgvingin, kallað inn, tá ið støðan er hættislig; hendan møguleikan hava vit ikki.

Strategisk mál:

- **At** borgarin til eina og hvørja tíð hevur atgongd til dagførda vitan um veður- og koyrilíkindi.
- **At** kavi og hálka ikki forða menningini í samfelagnum.

Taktisk mál:

- **At høvuðsvegirnir**, undir vanligum umstøðum, eru opnir alt samdøgrið, hvønn dag í árinum.
- **At** fyribyrgjandi tiltøk verða gjørd á vegirnar í flokki 1-3 (saltað, áðrenn vegirnir gerast hálir).
- **At** koyrandi er eftir vegunum í **flokki 1-2** millum kl. 7 og 23 gerandisdagar, og millum kl. 8 og 23 halgidagar.
- **At flokkur 3** som útgangsstøði verður ruddaður eftir at koyrandi er eftir vegunum í flokki 1 og 2.
- **At** vegirnir í **flokki 4** sum útgangsstøði ikki regluliga verða ruddaðir fyri kava.
- **At** fráboðanartøknin framhaldandi verður dagførd tøknifrøðiliga og, har tað er hóskandi, gerst alment atkomulig.

Mynd: Vegurin til Gásadals, við Mykinesi í baksýni. Veturin 2006

Dvalarviki við Syðrugøtu - borð og beinkir úr basalti.

3.8. Umhvørvi og fagurfrøði

3.8.1. Góð formlist í flutningskervinum

Samferðslukervið setir munandi spor í landslagið og ávirkar umhvørvið og hvussu vit uppliva landslagið. Tí er neyðugt at betra um ta listfrøðiliga vavið í samferðsluráðleggingini. Skap og snið av ferjunum kann virka við til at eygað, ið sær, fær eina góða fagurfrøðiliga uppliving.

Strategisk mál:

At raðfesta góðar, listfrøðiligar loysnir við íløgum í flutningskervið.
At verandi vegir verða dagførdir, so skapið, við atliti at grundbygnaði og útgerð verður listfrøðiliga nøktandi. Arbeiðið skal raðfestast, so mest nýttu vegirnir verða dagførdir fyrst.
At til ber at uppliva økini (uttan at vera til ampa fyri, ella seinka ferðsluni). Hetta kann gerast við at útbyggja nøkur stategiskt staðsett víkipláss ella dvalarvikar.
At ferjur í útsjónd hóska til havgangandi farleiðina.

Taktisk mál:

At fáa tað listfrøðiliga vavið við í ráðleggingina.
At brúka serkent føroyskt tilfar til álegging og bygningar, eins og til innbúgv, sum t.d. kann gerast úr basalti.
At skipa fyri smærri avmarkaðum framsýningum av list v.m. umborð á ferjunum.

Sólja.
Føroyska tjóðarblóman leggur navn til vakrar leiðir við lítlari ferðslu.

3.8.2. Sóljuleiðir, serliga vakrir vegateinar

Íblásturin til hesar leiðir er komin úr øðrum londum, har tey vísa á vegateinar við vakrari náttúru, sum hava eitt ávíst virði fyri fólkið á staðnum, og sum ferðafólk leita til.

Val av Sóljuleiðum merkir, at tað framvið hesum vegum einaferð í framtíðini møguliga verða gjørd víkipláss, parkeringsøki og dvalarvikar.

Strategisk mál:

At niðan fyri nevndu eyðkenni verða grundarlagið fyri vali av Sóljuleiðum:

1. Vegateinurin skal hava serstøk eyðkenni við náttúru- ella mentanarligum virðum.

2. Vegateinurin má ikki vera partur av tí yvirskipaða samferðslukervinum, har ferðslutrygdin kann vera ávirkað av, at hugt verður at landslagnum heldur enn ferðsluni.

At dagføring ella nútímansgerð av hesum leiðum verður avmarkað.

Taktisk mál:

At vegirnir verða valdir í samráð við umboð fyri heimligu áhugafeløgini, sum somuleiðis kunnu útvega upplýsingar at seta upp við víkiplássini ella dvalarvikarnar.

At vegirnir so hvørt verða útgjørd við víkiplássum og dvalarvikum við tíðaravmarkaðari parkering.

At skelti verða sett upp, sum lýsa landslagið, ella tað, sum er vert at síggja. Skýli, sum byggifrøðiliga eru tillagað virknaðinum, kunnu setast upp

At víkiplássini og dvalarvikarnir hava tíðaravmarkaða parkering, fyri at sleppa undan, at húsvognar og o.l. steðga í longri tíðarskeið.

3.9. Gøtur

3.9.1. Gøtur í haganum

Gøtuætlanin er eitt tiltak, sum í høvuðsheitum er tilætlað at tryggja atgongd til hagan og náttúruøkini. Ynskið við ætlanini er somuleiðis at varðveita verandi varðagøtur, sum vóru grundarlagið undir undirstøðukervinum. Gøtuætlanin kann eisini innihalda uppskot um útbygging av súkklu-, gongu- og í nøkrum førum, ríðigøtum.

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

Gøturnar er býttar sundur í niðanfyri standandi flokkar:

Flutningsgøtur
Flutningsgøtur eru gongu- og súkklugøtur, har flutningur skjótt og trygt kann fara fram millum t.d. bústað og skúla ella arbeiði. Hesar gøtur fylgja ofta verandi vegum, tó við ávísum fráleika.

Upplivingargøtur
Upplivingargøturnar eru gøtur, sum í fleiri førum eru merktar fyri at geva loyvi til at ganga á einum øki. Gøturnar kunnu taka útgangsstøði í varðagøtunum, og kunnu m.a. vísa á útsýnisstøð ella øki, sum annars eru ring at koma til.

Strategisk mál:

At betra um møguleikarnar hjá borgarum og ferðafólki at uppliva landslagið og náttúruna, og fáa nakrar siðsøguligar upplivingar.

Takstisk mál:

At mæla til, at Ferðaráðið, áhugafeløg og kommunur samstarva í arbeiðinum at gera yvirskipaðar gøtuætlanir fyri økini. Ætlanin er, at gøtuætlanin við tíðini verður útbygd, so hon inniheldur eitt samlað uppskot til eitt samanhangandi gøtukervi, sum er samansett av varðagøtum, øðrum verandi og nýggjum gøtum, og sum bindir bygdirnar saman gjøgnum landslagið.

3.9.2. Ferðsla á súkklu

Fleiri møguleikar fyri flutningi á súkklu eru við í ætlanini, hóast vit vita, at veðurlagið og staðfrøðin avmarka møguleikan at súkkla millum bústað og arbeiðspláss ella skúla. At súkkla í frítíðini kann undir røttum umstøðum og við tíðarhóskandi tilboðum, t.e. súkklubreytum og hóskandi bygnaði á vegakervinum, vísa seg at gerast eitt alternativ til persónbilin.

Hinvegin eru fleiri orsøkir til at betra um tiltøkini í sambandi við súkkluferðsluna.

Í Noregi, sum í fleiri førum kann samanberast við Føroyar, bæði hvat viðvíkur veðurlag og staðfrøði, fara millum 4 og 6 % av øllum túrum fram á súkklu. Í flestu londunum í Evropu er talið millum 5 og 10 %, og liggur Holland ovast við 29 %.

Strategisk mál:

> **<u>At</u>** røkja møguleikarnar fyri at byggja gongu- og súkklugøtur, har tað er hóskandi. Viðvíkjandi trygdini er tað ein fyrimunur, at bleyta ferðslan fær sínar egnu ferðslubreytir, tí vandin fyri álvarsligum óhappi er umleið tríggjar ferðir so stórur hjá einum súkklisti, sum hjá einum bilførara.

Taktisk mál:

<u>At</u> gera eina súkkluætlan fyri alt landið, sum saman við gerð av gøtum, eisini fevnir um upplýsing og upplæring frá barni av.

<u>At</u> ráðleggja, gera ætlanir, og gera súkklugøtur í sambandi við útbyggingina av landsvegakervinum, har tað hevur týdning, og kann vera partur í einum størri samanhangi.

<u>At</u> smálutir, sum t.d. kloakkristir, venda rætt (vinkulrætt á ferðsluleið, og at ristirnar verða lagdar ájavnt við asfaltið) skal takast við í dagliga raksturin.

3.10. Parkering

Serliga húsvognar og húsbilar kunnu til tíðir skapa trupulleikar, tí teir parkera sum best ber til kring landið. Fyri at sleppa undan hesum, mugu hesir fáa aðrar møguleikar.

Økini til húsbilar skulu hava fasta áseting, og tað skal bera til at taka vatn, eins og at sleppa av við skitið vatn. Økini skulu staðsetast strategiskt, sum góð tilboð, men skulu kortini ikki misprýða landslagið.

Ein natúrlig staðsetan vildi verið í samband við tjaldingarpláss, gistingarhús, matstovur, men eisini í náttúruøkjum, har tey ikki eru til ampa.

Strategisk mál:

At gera tað møguligt at gera eitt hóskandi tal av parkering-plássum, við neyðugum hentleikum kring landið.

Taktisk mál:

At tað verður tikið við í politiviðtøkuna (í samráði við løgregluna), at tað ikki er loyvt at seta húsvognar ella tjøld aðrastaðni enn á teimum til endamálið skipaðu støðunum.
At tað í samstarvi við Ferðaráðið verða tikin stig til, at tað í upplýsingartilfarinum, sum verður sent út saman við skeltingini, verður víst á ásetingina.

3.11. Samanbering við onnur lond

Í ráðleggingini er umráðandi at fylgja við í, hvat fyriferst á samferðsluøkinum í øðrum londum og hvat rákið er. Í samferðsluhøpi verður serliga lagt merkið til, hvat hendir í teimum londunum, vit vanliga samanbera okkum við.

Eitt dømi um samtarv við onnur lond er Norðurlendska Vegatekniska Sambandi (NVS). Samstarvið fatar um kanningar, íløgur og royndir, og samskift verður um, hvørjar ætlanir londini hava, hvør í sínum lagi, hvagar rákið ber og líknandi. Ofta kann hendan vitan og hesar royndir tillagast okkara viðurskiftum og brúkast í okkara samferðslukervi.

3.12. Kelduyvirlit

- Svøríki, ”Den goa resan, Nationell plan för vägtransportsystem 2004 – 2015”
- Finnland, ”Framework for the Planning Process”(2005)
- Norðurlond, “Hållbar utveckling – En ny kurs för Norden. Reviderad utgåva med mål och insatser 2005 – 2008”.
- Danmark, ”Trafikredegørelse 2004” Trafikministeriet.
- Vejdirektoratet DK, ”Statsvejnettet, oversigt over tilstand og udvikling”. Rapport 290, 276.
- Trafikministeriet DK, ”Nøgletalskatalog til brug for samfundsøkonomiske analyser på transportområdet”. December 2004
- Trafikministeriet DK, ”Anvendelse af samfundsøkonomiske analyser.” med undertitlen- ”den samfundsøkonomiske analyse som værktøj i beslutningsprocesser, januar 2005”.
- Vejdirektoratet DK, ”Forslag til strategi for begrænsning af vejtrafikstøj”(2003)
- Miljøministeriet, Landsplanredegørelse 2003.
- ”Støjreducerende drænasfalt,” artikel i Dansk Vejtidsskrift april 2006.
- ”Forestillingen om bostedet”, Sámal Matras Kristiansen
- Forskningsprojekt (DK) fra AA.U.”Motorveje til fremtiden”.
- ”Kyotoaftalen,” Milijøministeriet DK.
- Benchmarking, Trafikministeriet/Finansministeriet DK, (Fikspunkt, hvorfra målinger kan foretages) Regelforenkling samt nytænkning for borgerne. (bl.a. etablering af en høringsportal).
- Cost-benefit-analyse, Torben M. Andersen, Jørgen Birk Mortensen og Søren Bo Nielsen. (Kronikkur í Politiken)
- Noreg, ”Forslag til Nasjonal transportplan 2006 – 2015”
- Noreg, ” S.meld. nr. 24”.
- ”Landsverkfrøðingsstovnurin 50 ár” Mikkjal Helmsdal 1998.
- Tidsskrift fra Vejhistorisk Selskab nr. 11 efteråret 2005, Heini Olsen.
- ”Uppkast til føroyska ætlan um burðardygga menning 2002 – 2020”, Babara Samuelsen
- ”Ferdavinnuøkisætlan” 1994
- ”Skelting nátt- og tvátthús Dvalarvikar” August 2001, Tórálvur Weihe.
- Landsverk, ”Veturin 2004/2005”
- Landsverk, ”Ferðslan 2000 til 2005”.
- ”Samferðsluætlanin, Frágreiðing um framtíðar samferðslukervið í Føroyum”, mars 1999 Niels Winther
- ”Ferdaráð Føroya” Sniðhandbók Skelti 2003.
- Handlingsplan for trafik og energi i Horsens Kommune af Tetraplan 04
- Hagtøl frá Hagstovuni 2006
- ”Forslag til opdateret helhedsplan for Tórshavn Kommune 2022”. Februar 2006, Rambøll
- ”Helhedsplan for Tórshavn Kommune 2022”, Juni 2003
- FO. ”Súkkla í Føroyum” Ferðaráð Føroya
- FO. ”Til gongu í Føroyum” Ferðaráð Føroya
- FO. ”Rapport om Opdatering og udbygning af Vágar Lufthavn”af 10. april 2006
- Regionplanlægning i Finland, Island, Norge og Sverige. April 2004, udarbejdet af Nordregion.
- Ny kurs för Norden – planering och hållbar utveckling af Hólmfridur Bjarnadóttir och Karin Bradley. 2003
- SAMferdsel nr. 3. 2006, Pendlerpolitik (Norsk)