

# **SAMFERÐSLUÆTLAN 2008-2020**

## **1. partur: Strategiskjal**





## FORORÐ

Endamálið við samferðsluætlanini er at tryggja, at samferðslukervið til eina og hvørja tíð nóktar 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 ílögur í samferðslukervið, umframt grundarlagið undir raðfestingunum av málunum.<sup>1</sup>

Vöksturin 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.

---

<sup>1</sup> Bussleiðirnar, sum Strandferðslan umsitir, eru undantiknar.

**INNIGHALDSYVIRLIT****Samandráttur og niðurstöða ..... 7****1. FORTREYTIRNAR FYRI ÆTLANINI ..... 10**

1.1. Arbeiðssetningur .....	10
1.2. Visjónin.....	12
1.3. Yvirskipaða ráðleggingin higartil.....	13

**2. STØÐAN Í DAG ..... 17**

2.1. Flutningskervið .....	17
2.2. Fólkahagtöl 1990 til 2005 .....	27
2.3. Skrásett akfør .....	28
2.4. Hagtöl yvir óhapp .....	30
2.5. Framkomuleiki .....	33
2.6. Pendlan .....	35
2.7. Øki, sum hava týdning fyrir yvirskipaðu ferðsluna...	37
2.8. Umhvørvisárin sum t.d. óljóð, dálking og árin av forðingum .....	39
2.9. Viðlíkahald av flutningskervinum .....	43
2.10. Náttúran og mentanarumhvørvi, sum hava týdning fyrir ferðsluna .....	45
2.11. Veðurlagsbroytingar .....	46



<b>3. MÁL FYRI TÍÐARSKEIÐIÐ 2008 - 2020.....</b>	<b>47</b>
<b>3.1. Raðfestingargrundreglur.....</b>	<b>47</b>
<b>3.2. Flytföri og framkomuleiki .....</b>	<b>49</b>
3.2.1. Smidligt undirstöðukervi við fleiri valmöguleikum	49
3.2.2. Yvirskipaðir vegaflokkar, herundir stovnan av hóvuðsvegi .....	50
3.2.3. Hóvuðssjókervið, herundir flokking av farleiðum/oyggjum.....	56
3.2.4. Pendlaramöguleikar .....	57
3.2.5. Flutningstíðin .....	58
3.2.6. Innanlands loftflutningur .....	59
3.2.7. Uttanlands loftflutningur.....	60
3.2.8. Tilbúgvning.....	61
<b>3.3. Ferðslutrygd .....</b>	<b>62</b>
3.3.1. At minka talið av fólkaskaðum í ferðsluni .....	62
<b>3.4. Ferðsluumhvørvi .....</b>	<b>64</b>
3.4.1. Árin av forðingum, ferðsluóljóði og umhvørviseitrandi evnum.....	64
<b>3.5. Møgulig vakstraröki .....</b>	<b>65</b>
3.5.1. Samferðsluætlan og økismenning .....	65
<b>3.6. Samfelagsnytta.....</b>	<b>66</b>
3.6.1. Kostnytta og greining av avleiðingum.....	66
<b>3.7. Viðlíkahald og rakstur .....</b>	<b>67</b>
3.7.1. Viðlíkahald.....	67
<b>3.8. Umhvørvi og fagurfrøði.....</b>	<b>70</b>
3.8.1. Góð formlist í flutningskervinum .....	70
3.8.2. Sóljuleiðir, serliga vakrir vegateinar .....	71
<b>3.9. Gøtur.....</b>	<b>72</b>
3.9.1. Gøtur í haganum .....	72
3.9.2. Ferðsla á súkklu .....	74
<b>3.10. Parkering .....</b>	<b>76</b>
<b>3.11. Samanbering við onnur lond .....</b>	<b>77</b>
<b>3.12. Kelduyvirlit .....</b>	<b>78</b>

### 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 samanhengandi skjölum fyrir 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 fyrir hetta 12 ára skeiðið verða lýst.
- 2. Taktiski parturin**, har uppskot til ítökiligar verkætlanir næstu 12 árin, verða lýst við fyrimunum og vansom og raðfest.

#### Nær skal ráðleggjast?

Samferðsluætlanin fevnir um 12 ár, og verður 4. hvort ár endurskoðað og tики upp til politiska viðgerð. Nýggj vitan og nýggj rák kunnu gera at neyðugt er at broyta ætlaninar. Tiltøk og verkætlanir kunnu koma afturat, eins og möguleiki er at broyta verandi verkætlanir. Í tíðarskeiðinum kann tilfar verða skoytt uppí ætlanina, so hvort 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 tíðarskeiðinum 2008 – 2020.

Fyri at fáa eitt yvirlit yvir støðuna á samferðsluókinum er verandi flutningskervið lýst, hagtøl eru fingin til vega fyrir at undirbyggja støðuna, og kanningar eru gjördar 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 flytföri, er týdningarmikið, at atlít vera tiki til trygdina.

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

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



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

Flytföri  
Framkomuleiki  
Trygd  
Umhvørvi  
Kostnaður  
Samfélagsnytta  
Økismenning  
Viðlíkahald

Málini fyri tíðarskeiðið verða viðgjörd í seinna parti av strategiskjalinum (kap 3). Málini eru býtt sundur í strategisk og taktisk (meira ítökilig) 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 öll kunnu útinnast í senn, og "neyðsemjur" skulu heldur ikki gerast við onnur umráðandi atlit.

Ítökilig mál viðvíkjandi flytföri og framkomuleika eru m.a. at stovna eitt hóvuðsvegakervi, har serligar treytir eru gallandi fyri framkomuleika og haldi.

Onnur mál viðvíkjandi flytföri eru t.d., at flutningskervið skal vera eitt tilboð til öll, óansæð aldur ella mögulig brek, at felagsferðslan

veitir trygd fyri sambandi hvønn dag alt árið<sup>2</sup>, og at ferðatíðin verður stytt.

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

Umhvørvisatlitini eru m.a., at tey árin samferðslukervið hevur á umhvørvið, tað verði seg 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 möguligan mun skulu fylgja landslagnum, og at umhvørvið kring samferðslukervið, tað verði seg víkipláss, dvalarvikar, bíðirúm ella farstöðir er virkið og fagurfrøðiligt. Somuleiðis eiga fagurfrøðilig atlit at verða tikin, tá 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 flutningstörfu, bústaðarmynstri og stødd.

<sup>2</sup> Kollektiv ferðsla (bussar og skip)



Nókur 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. Málini viðvíkja vegum fyrir ferðafólk (sóljuleiðir), varðagötum, gongu-, ríði- og súkklugötum.

## Niðurstøða av strategiætlanini

Eitt vælvirkandi samferðslukervi hefur 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 ílögur, tá samferðslukervið skal útbyggjast, og tí er umráðandi, at hesar ílögur geva störst möguliga samfelagsliga nyttu í mun til kostnaðin. Ílögur og viðlíkahald verða í hóvuðsheitum raðfest út frá samfelagsnyttuni.

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

**Framkomuleiki og flytföri** 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 ílögur í undirstøðukervið verða framdar á slíkan hátt, at samfelið 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 tøkniliga 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 eiger at verða umboðaður í verkætlanini, av tí at vegir, samferðsluhavnir og ferjur virka sum ein heild.

- **Vinnumálaráðið**
- Vinnumálaráðið (VMR) er áhugað í at samskipa ílögurnar í undirstøðukervinum, og harafturat hevur ráðið serkunnleika innan samfelagsbúskaparligar útgreiningar av verkætlanum. Vinnumálaráðið eiger 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, kommunufelögini, Ferðaráð Føroya, Meginfelag teirra Brekaðu í Føroyum/Hjálpártolamiðstøðin og Føroya Náttúru og Umhvørvisverndarfelag. Hesi felög 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 ílögur 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 ílögur í og rakstur av undirstóðukervinum kann to eisini verða viðgjördur.

Til tess at rökka endamálinum við verkætlani, er uppgávan hjá verkætlarþólkunum serliga:

- 1) at orða eitt strategiskjal, sum lýsir yvirskipaðu leiðreglurnar, sum ílögur í undirstóðukervið verða ráðlagdar og framdar eftir, og grundað á hetta strategiskjal
- 2) at gera eitt uppskot til eina heildarætlan fyri fóroyska undirstóðukervið, og eitt uppskot til raðfesting av ílögum.
- 3) at gera eitt viðmæli um, hvussu ofta strategiskjalið og heildarætlanin eiga at verða endurskoðað og dagförd, og hvussu hetta verður framt.

Til 1)

Strategiskjalið skal m.a. innihalda eina lýsing av:

- teimum málum, ætlanin er at rökka við ílögum í undirstóðukervið
- hvørji atlit skulu takast, tá mett verður um, hvort ein íløga í undirstóðukervið er gagnlig fyri samfelagið
- grundarlagnum fyri raðfestingum av ílögum í undirstóðukervið
- 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, undirstóðukervið kann skipast, og grundað á hetta skjal, mæla til möguligar loysnir.

- tá ið høvuðsílögurnar eru ásettar sambært grundsþónamiðunum í strategiskjalinum, skal eisini lýsast, hvørjar smærri ílögur eiga at verða gjördar.
- Við atliti til grundreglurnar fyri raðfestingunum í strategiskjalinum, skal arbeiðsbólkurin gera uppskot til raðfesting av ílögum.

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 tórvín
- 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 ílögum. Miðað verður ímóti, at hetta arbeidið er liðugt 31. desember 2006.

Vinnumálaráðið,  
9. mars 2006

Bjarni Djurholm  
*Landsstýrismaður*

/ Niels Winther



## 1.2. Visjónin

### Visjónin um samferðsluætlanina:

Möguleikarnir at ferðast úr stað í stað skulu stuðla undir menning og trivnaði í Føroyum.

Undirstóðukervið skal vera soleiðis hártað, at tað er lætt, trygt og ódýrt hjá öllum at ferðast millum ymisk stóð, bæði innanlands og millum Føroyar og útheimin.

Samferðsluætlanin byggir á okkara egnu eins og á altjóða hagtöl, forsagnir og atlit. Broytingar í fortreytunum, t.d. fíggjarligar broytingar í samfagnum, nýggj vitan og tóknin, og broyttur tórvur kunnu flyta málini, og gera at ílögurnar skulu endurskoðast og ætlanirnar broytast.

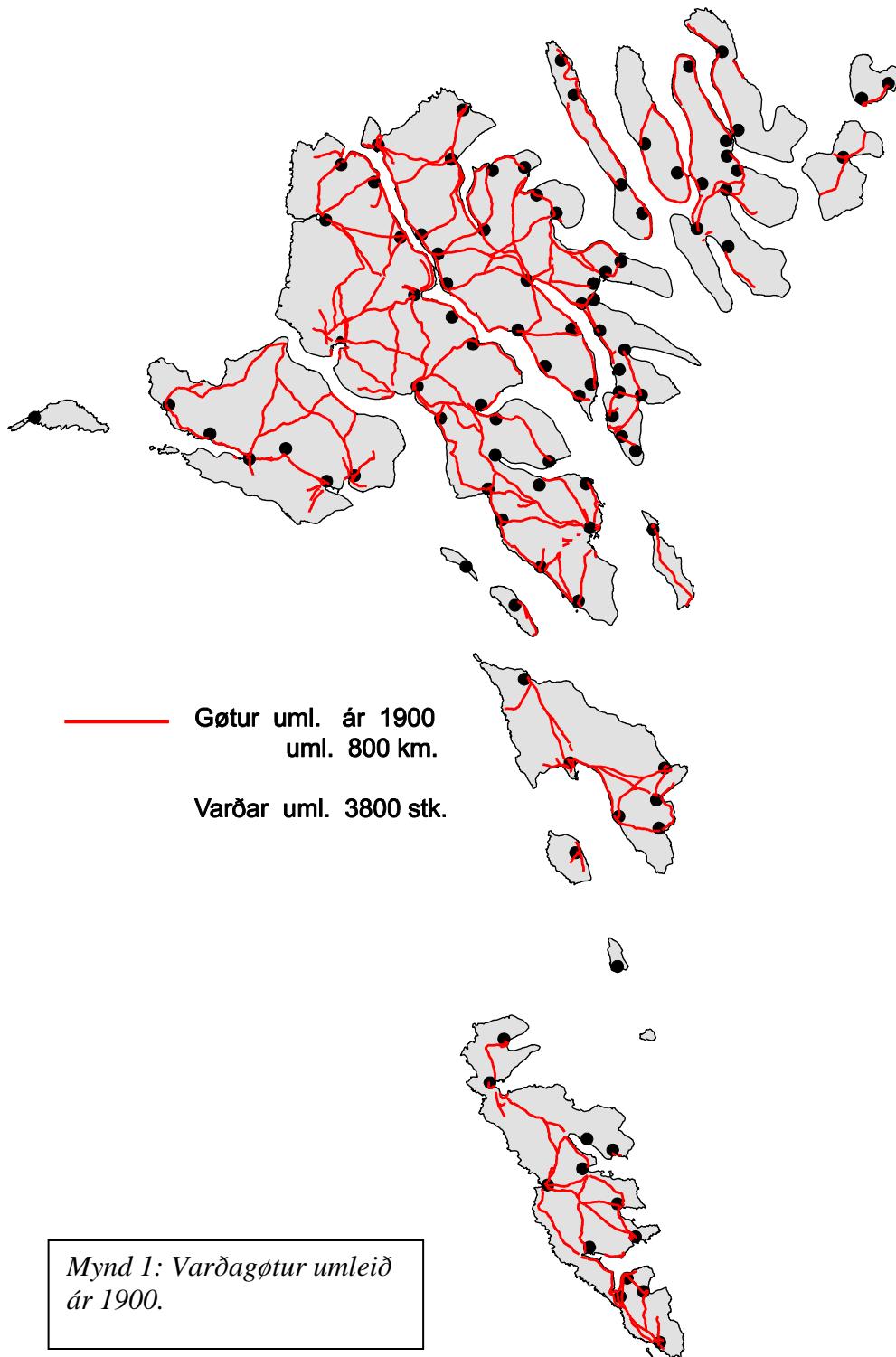
Ein treyt fyri kappingarføri og evnunum at tillaga seg í samfagnum, er eitt smidligt og virkið undirstóðukervi. Undirstóðukervið hevur fyrst og fremst lívsneyðugan týdning fyri vinnulívið, útboðið av arbeiðsplássum, búsetingarmynstrið, heilsuþikið, útbúgvingarmöguleikar, trivnaðin og menningina í

eignum samfélög, har persónligu sambondini ofta eru spjødd yvir stórar fjarstøður.

Fíggjarligur vökstur hevur við sær vaksandi vælferð og tórv á flutningi. Vaksandi ferðslan og krøvni 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 gjørðar.

Ílögur í útbygging av undirstóðukervinum kunnu við fyrimuni roynast í tí sokallaðu fýrasteingjaðu norðurlendsku skipanini, sum lýsir mögulig tiltøk. Hesi eru raðfest niðanfyri:

1. Tiltøk, ið kunnu ávirka flutningstórv og flutningshátt.  
*T.d. skipan av pendlarum, uppstiging av felagsferðsluni og staðfesting av ferðsluknútapunktum.*
2. Tiltøk, sum á virknan hátt nýta verandi vegakervi 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 ílögur og stórrri broytingartiltøk.  
*T.d. nýggjar vegir, tunlar, havnir og ferjur.*



### 1.3. Yvirskipaða ráðleggingin higartil

#### Ráðleggingin áðrenn ár 1900.

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

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

Nýggir vegir, brýr og lendingar vóru fíggjaðið 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 ráðfesti ílögurnar, so talan var um eina ávísu 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 linjuföringar til vegir millum bygdirnar voru lýstar, eins og útgreinaðar verkætlanir voru gjørdar fyrir einstakar vegateinar.

Høvuðsendamálið við ætlanini frá 1904 var, at fáa vegasamband frá meira avbyrgdum bygdom til eina havn, og eisini at fáa vegasamband millum bygda. Samferðslukervið var sostatt samansett soleiðis, at vegir úr fleiri bygdom 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 voru 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 fyrir Gásadalstunlinum.



## Nýggjari ráðlegging.



Mynd: Tinganes.

Í 1998 játtaði Føroya Løgting pening, til at gera eina langtíðarætlan fyrir ílögur í samferðslukervið í Føroyum. Endamálið var at samskipa ílögurnar, 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 fyrir samferðslukervið.

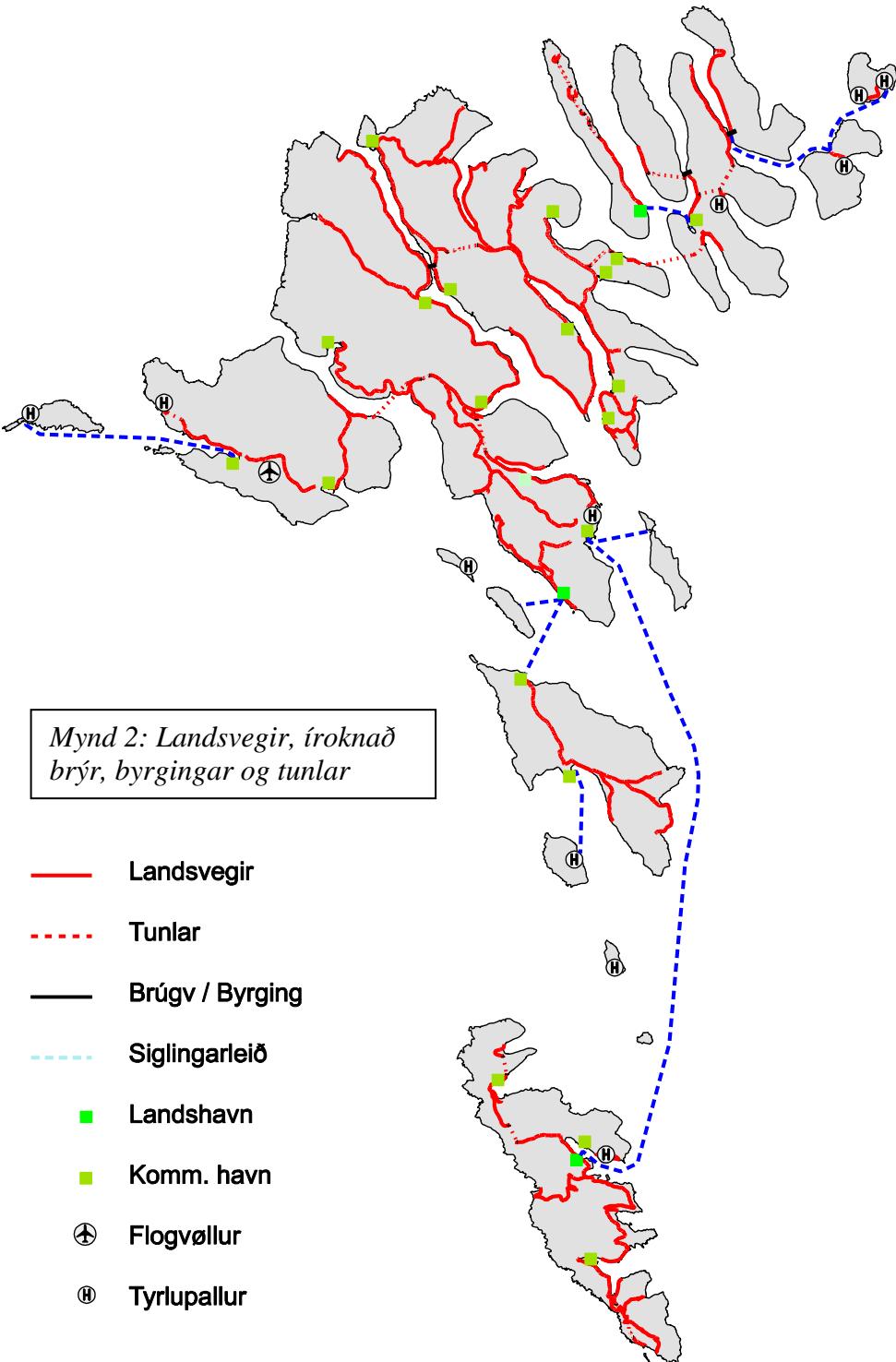
Í ætlanini var gjørd ein skipan, eftir hvørjari tað kundi roknast út, hvat úrslitið bleiv, við ymiskum ílögum í samferðslukervið. Við rentugagns-skipanini vórðu útrokningar gjørdar av 5 ítøkiligum ílögum: Sambandinum um Vestmannasund, sambandinum um Leirvíksfjørð, vegateinin Øravík-Hov, tunlinum Millum 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 suðuroyarsskip, svínøyar/fugloyarskip og eitt avloysaraskip. Bert ílogan í suðuroyarsskipið er framd. Sum avloysaraskip verða í lötuni 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 fyrir ráðleggingina 2008-2020).
2. Taktiska ráðlegging (ítökiligar verkætlanir komandi 12 árini).



## 2. STØÐAN Í DAG

### 2.1. Flutningskervið

#### Fast samband.

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

Tann stórrsta brúgvær, uml. 250 m long, bindur saman Streymoynna og Eysturoynna. Síðani eru tvær byrgingar, sum binda Borðoynna í ávikavist Kunoyynna og Viðoynna.

Flutningskervið fevnir um 17 tunlar í alt. Tveir av hesum eru undirsjóvartunlar, og eru teir fíggjaðir lutvist privat; landið yvirtekur hesar aftaná 14 ár (í ávikavist 2017 og 2021). Undirsjóvartunlarnir eru Vágatunnlin, sum bindur saman Streymoynna og Vágarnar, og Norðoyatunnlin, 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 sjógví, landi og í luftini.**

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

### **Sjóleiðirnar innanlands.**

Ferjuflutningur var mestum einasta flutningsskipan innanlands (og utanlands) heilt til miðskeiðis í 1960-unum. Útbyggingin av samferðslukervinum og vegasambondini tvörtur um sund og firðir hóvdu 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 samalaða fólkatalinum í miðstaðarþróðum.

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



Sjóvegis farleiðirnar innanlands eru hesar:

## 1. Suðuroy – Tórshavn

M/F “Smyril”, sum rökir leiðina, er ein nútímans ferja. Orkuförið er framtíðartryggjað, bæði viðvíkjandi ferðafólki, akfórum og motororku. Bíðirúmini við ferjulegurnar eru í góðum standi. Tó væntar dagföring av landgongdum og kunning til ferðafólk á ferjulegunum. Atløgugviðurskiftini 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 minuttr
Túratál	2 ferðir dagliga
Arbeiðsferð	20 míl
Hentleikar umborð	Fleiri og nýmótans
Egnað til rørslutarnað fólk	Ja
Atløgugviðurskifti-havnir	Hóskandi, men sí viðmerking
Atløgugviðurskifti-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 akfórum í 2005	53.738 (28% hægri í 2006)
Rakstrarfíggung	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 nögvir 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
Túratál	9 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Nøktandi
Egnað til rørslutarnað fólk	Ja
Atløguvíðurskifti–havnir	Hóskandi
Atløguvíðurskifti-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 akfórum í 2005	47.827
Rakstrarfíggung	Nettojáttan 6,3 mió. Kr

## 3. Nólsoy – Tórshavn

M/S “Ritan”, sum røkir leiðina, er 35 ára gomul. Ferjan er ikki væl eagnað til sjúkraflutning. Farmur og akfør verða lastað umborð. Eingin möguleiki 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
Túratál	6 (4) ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Smáir
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguvíðurskifti–havnir	Hóskandi
Atløguvíðurskifti-ferðafólk	Trupult hjá rørslutarnaðum fólkii 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 akfórum í 2005	73
Rakstrarfíggung	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 eiger at verða skift út.

Byggiár	1979
Hægsta tal av ferðafólki	30 summar / 23 vetur
Hæsta tal av persónbilum	0
Siglingartíð	35 min
Arbeiðsferð	7 mfl
Túratál	4 (3) ferðir dagliga
Hentleikar umborð	eingir
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti–havnir	Sera óhóskandi í Skúvoy
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Vánaligar umstöður í Skúvoy
Bíðiviðurskifti	Einki
Farmaviðurskifti	Einki
Avlýsingar vegna veður	Ofta
Tal av ferðafólki í 2005	3.892
Tal av akfórum í 2005	0
Rakstrarfíggging	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
Túratál	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 akfórum í 2005	0
Rakstrarfíggging	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 eiger at verða skift út. Havnalaug á Syðradali og skip hóska ikki saman, og í ruskutum veðri eru ofta avlýsingar.

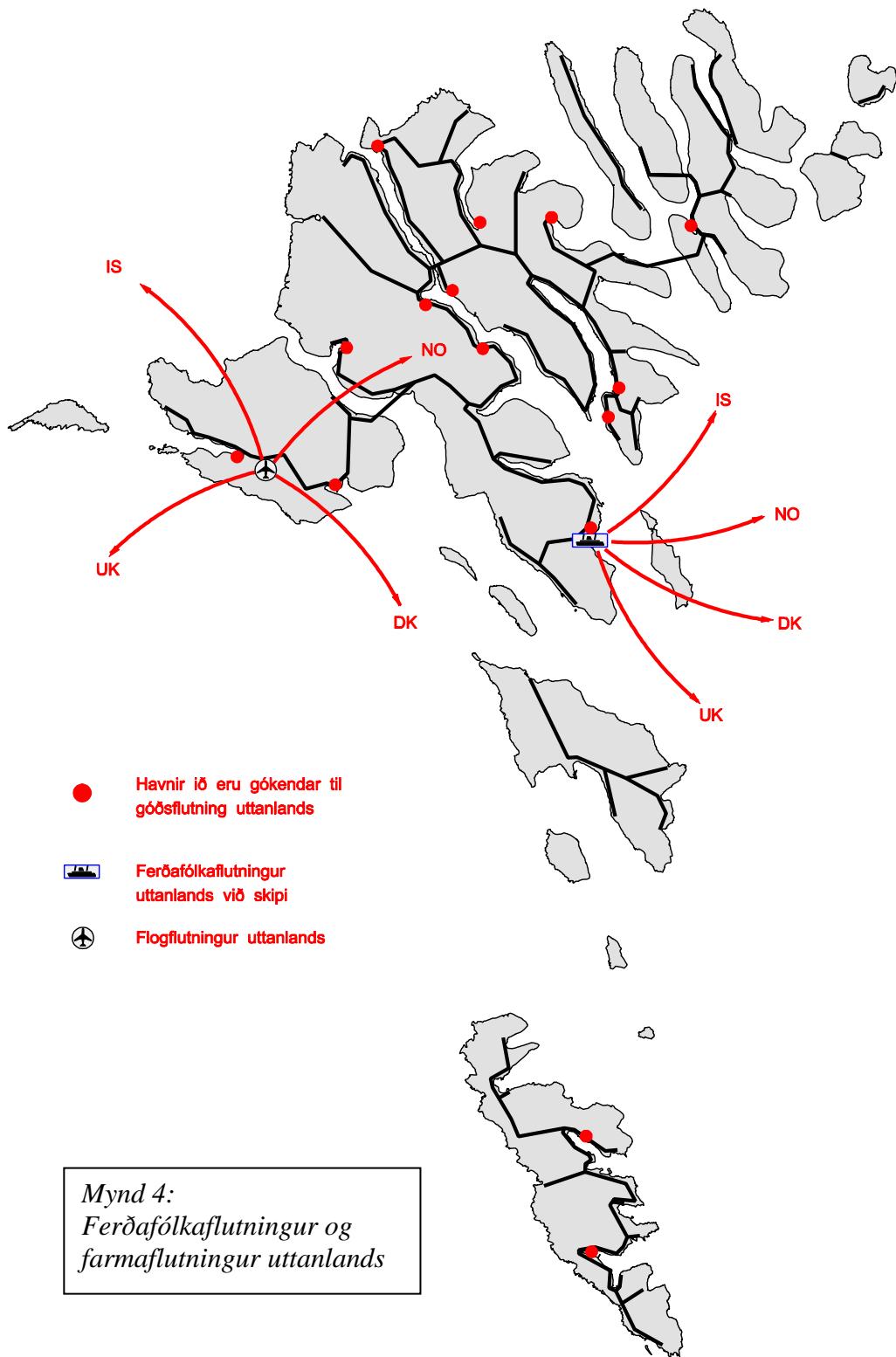
Byggiár	1975
Hægsta tal av ferðafólki	115
Hægsta tal av persónbilum	17
Siglingartíð	20 min
Arbeiðsferð	9 míl
Túratál	7 (4) ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Ótíðarhóskandi
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguvíðurskifti-havnir	Ikki hóskandi á Syðradali
Atløguvíðurskifti-ferðafólk	Hóskandi
Bíðiviðurskifti	Einki
Farmaviðurskifti	Einki farmaskýli
Avlýsingar vegna veður	Sjáldan
Tal av ferðafólki í 2005	18942
Tal av akfórum í 2005	5.619
Rakstrarfíggung <sup>3</sup>	Nettojáttan 4,7 mió. Kr

<sup>3</sup> Eftir at havnin í Syðradali varð tикиn í nýtslu, sigldi “Sam” umframtil til Klaksvíkar eisini til Leirvíkar. Av hesi orsök ber illa til neyvt at greina nettorkstrarúrslitið av Kalsoyarleiðini, skilt sum Kalsoy-Klaksvík. Ein leyslig meting er tó gjörd av nettoúrslitum fyrir 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 trönglitg umborð, av tí at “Másin” er bæði ferða- og farmaskip. Skipið hevur eisini avmarkaðan möguleika at flyta tungan farm. Ferjan eiger 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
Túratál	2 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Eingir
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguvíðurskifti-havnir	Váanalig á öllum stöður
Atløguvíðurskifti-ferðafólk	Váanalig á öllum stöðum. 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 akfórum í 2005	5
Rakstrarfíggung	Nettojáttan 3,09 mió. Kr



### Sjóflutningur utanlands.

Í sambandi við sjóflutning utanlands, er uppgávan hjá tí almenna ikki at skipa fyri sjálvari ferðsluni, men at tryggja at samferðslukervið í landinum er soleiðis hártað, at tað lýkur krövni, ið utanlands 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 ferðafólk og 800 persónbilum. Bildekkið verður eisini nýtt til góðsflutning, og vanligt er at treylarar eru við.

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

Onnur farmafelög, ið nevnast kunnu, eru Samskip og Skipafelagið, sum hava farmaflutning burturav. Samskip siglir á Kollafjørð, meðan Skipafelagið hevur hövuðshavn í Tórshavn, men siglir eisini á fleiri aðrar havnir í landinum. Nógv tung ferðsla er í samband við hendan 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 vinnuókini 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 góða høgar.

Tyrlan er eisini eitt sera hent flutningstól til rørslutarnað.

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

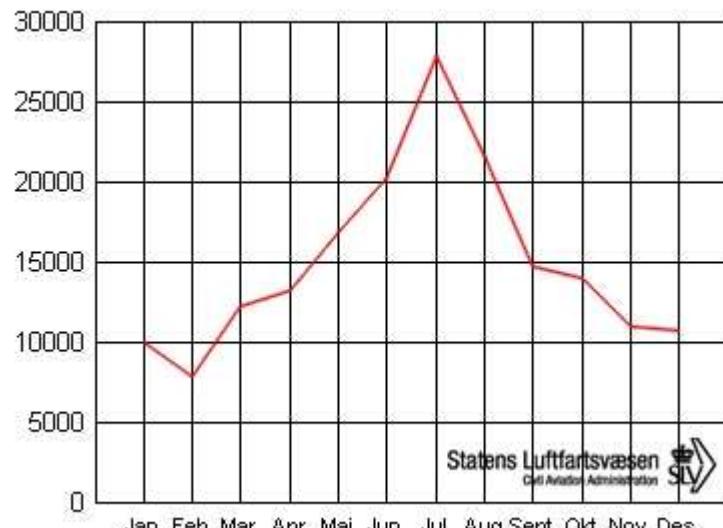
Í Føroyum eru 16 tyrlupallar, og fórst rutuflúgving er til 11 av teimum.



## Loftvegis flutningur utanlands.

### Vága Flughavn.

Ein flughavn er í landinum við eini lendingarbreyð, ið er 1250 m.



Mynd 5: Stríkumyndin vísir, hvussu nógv ferðafólk eru farin um flogvöllin í 2005. Sum sæst, eru juni, juli og august eyðsýnd háártíð.

### Fólkaflutningurin fevnir um:

Í 2000 voru flutt 143.208 ferðafólk, og í 2005 181.305 ferðafólk. Talið á ferðafólkum hevur sostatt verið støðugt vaksandi (undantikið í 2002). Framgongdin í ferðafólkkatalinum frá 2000 til 2005 er tilsamans uml. 27 %.

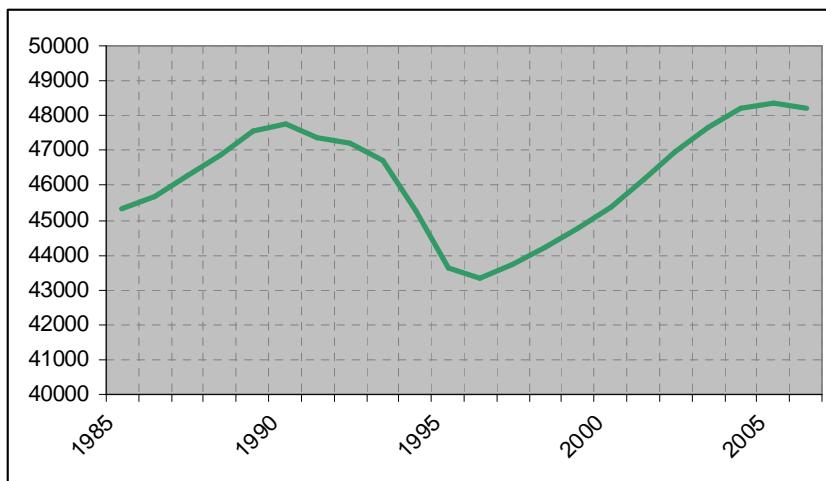
### Sambandið til útlandið:

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 summaríð og um veturin.

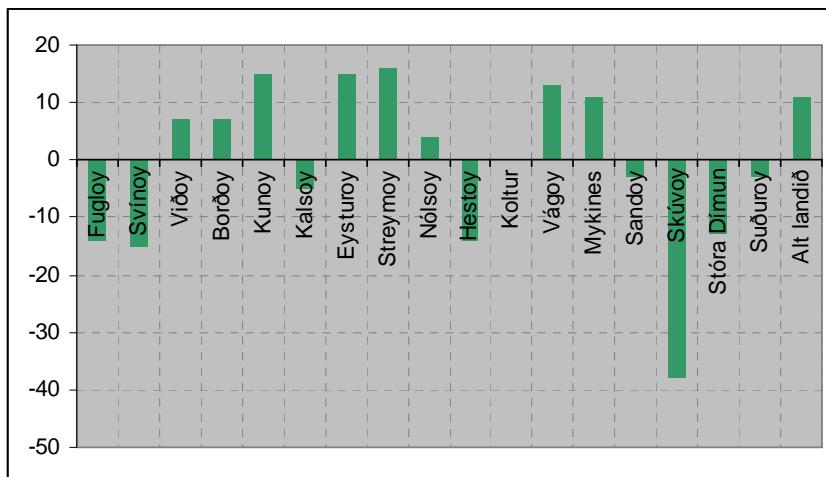
### Ílögur:

Sum fyrireiking til eina viðtöku um ílögur í útbyggingina av flughavnini, var á vári 2006 gjörd ein umfatandi frágreiðing. Frágreiðingin lýsir stöðuna í lötni, eins og fleiri prísásett dömi eru gjörd um framtíðar útbygging.

Í 2006 var almannakunngjört, at lendingarbreytin verður longd 350 metrar, soleiðis, at samlaða longdin verður 1600 metrar; hetta ger tað möguligt hjá stórrri flogförum, t.d. einum Boeing 737-700 ella einum Airbus 319, sum kunnu taka 140 ferðafólk, at nýta flughavnina. Ferðslustöðin í flughavnini verður útbygd sambært somu ætlan.



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



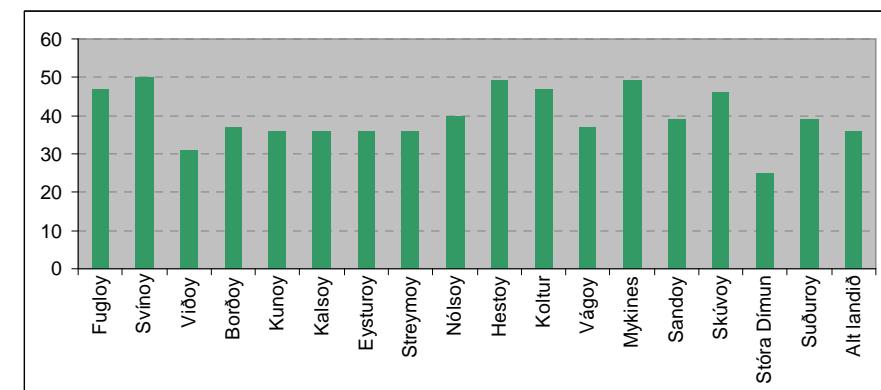
Mynd 7: Fólkavöksturin í % 1996-2006

## 2.2. Fólkahagtöl 1990 til 2005

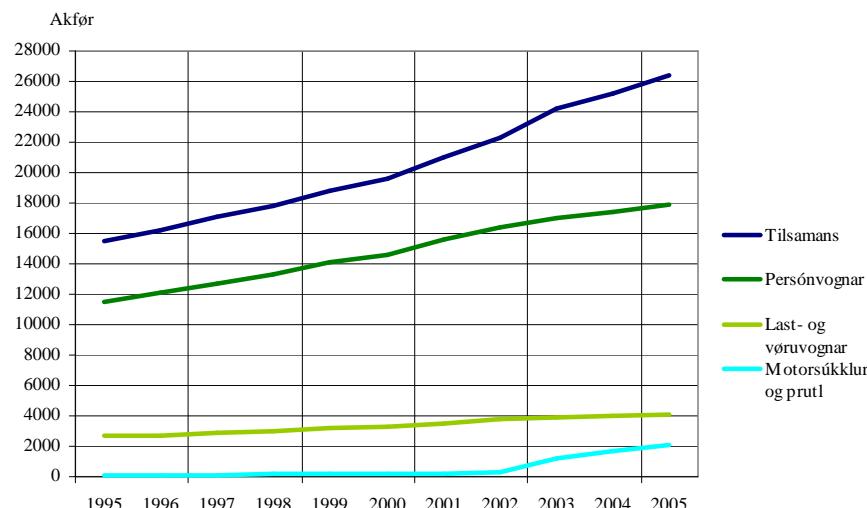
Fólkatalið hevur verið stóðugt vaksandi seinastu 10 árin, tó undantikið í 2006, sí mynd 6.

Á smærru oyggjunum minkar fólkatalið nakað, undantikið í Nólsoy, Kunoy og Mykinesi (sí mynd 7). Á stórru 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 börn og ung, og fleiri eldri, enn miðalaldurin er fyri landið, sí mynd 8.



Mynd 8: Miðalaldur pr. 1. januar 2006



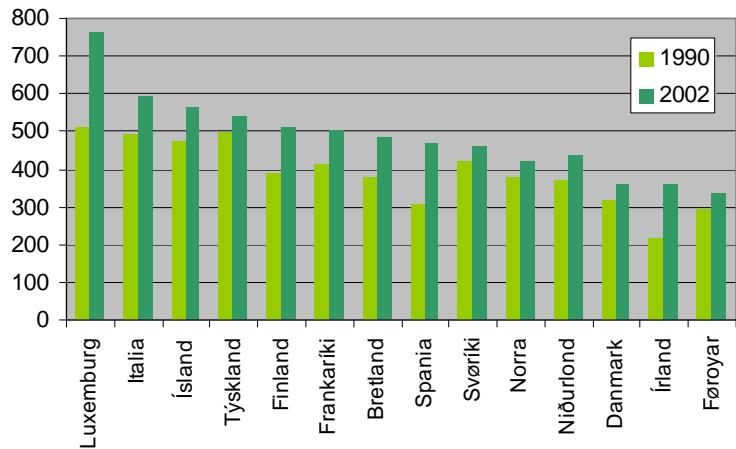
Mynd 9: Skrásettir bilar 1995 til 2005  
(áðrenn 2002 eru prutl ikki við í uppgördini)

## 2.3. Skrásett akfør

Mynd 9 víssir gongdina í talinum á akfórum á vegunum. Sum sæst, er talið framhaldandi á veg uppeftir, og hetta setur enn stórra kröv til vegakervið og tey koyrandi.

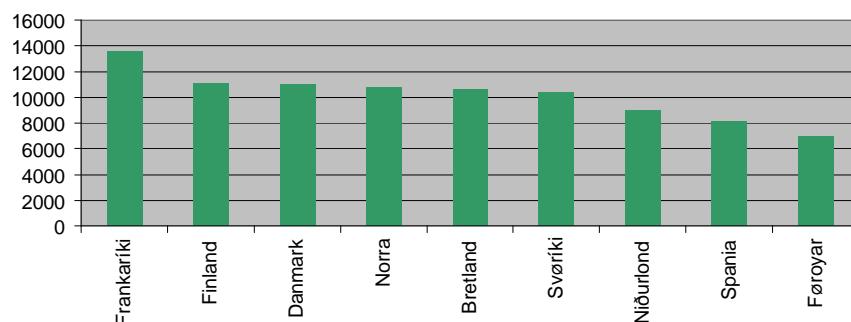
Serliga er talið á persónbilum týðiliga vaksandi, og kann hetta síggjast sum eitt tekin um raðfesting og fíggjarliga orku hjá tí einstaka húscarhaldinum.

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



Mynd 10: Persónbilar pr. 1000 íbúgvær í ávikavist 1990 og 2002

Kelda: Eurostat/DG TREN, har Føroyar eru settar inn.



Mynd 11: Koyrdir persónkilometrar

Kelda: ECMT og DK statistik, Føroyar 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 flutning.

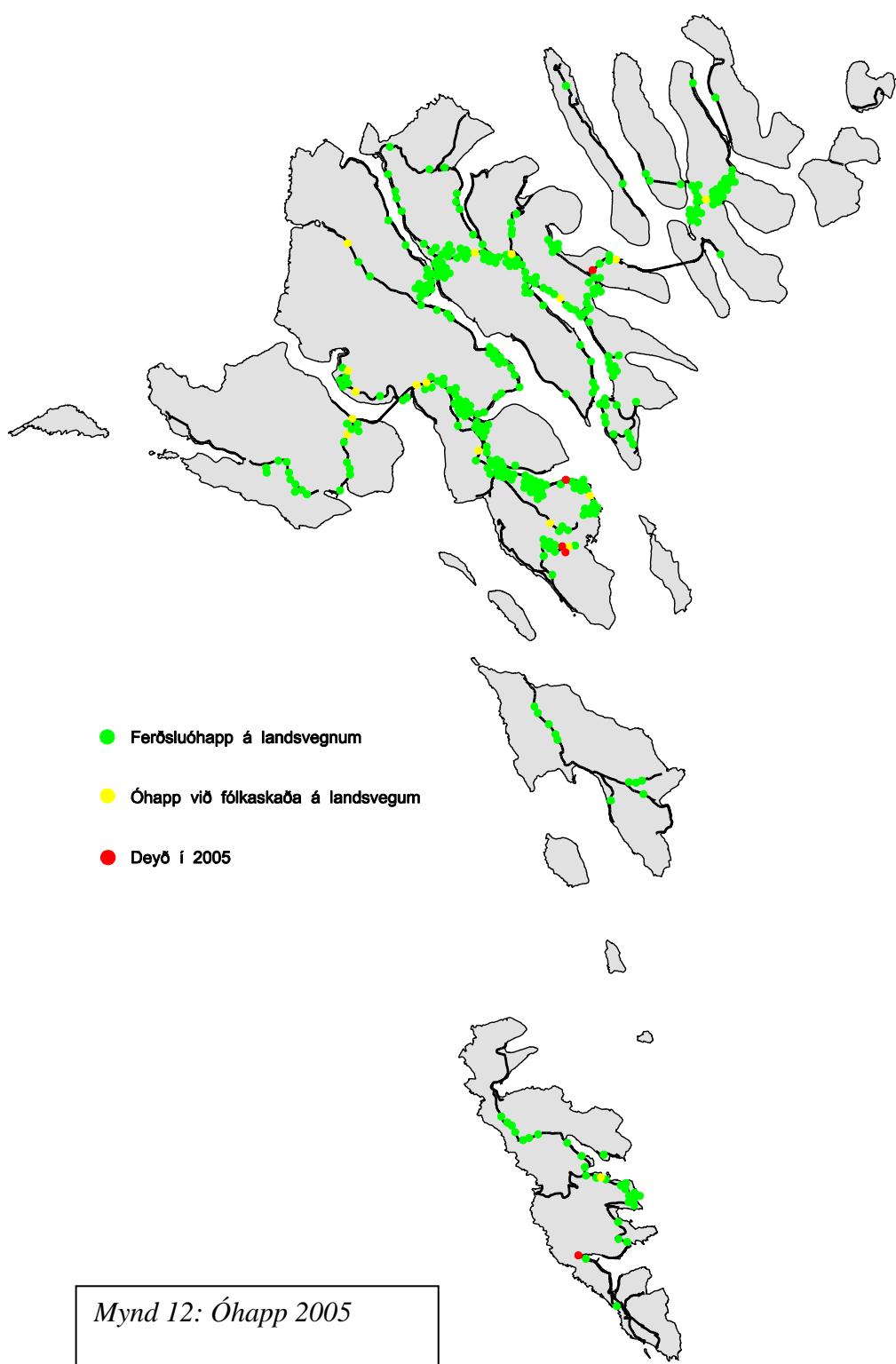
Mynd 10 víser tal av bilum pr. 1.000 íbúgvær í ávikavist 1990 og 2002 í ymiskum londum

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

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

Mynd 11 víser hvussu nógvar persónkilometrar er koyrdir, samanborið við onnur lond. Ein orsók 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. Hagtöl yvir óhapp

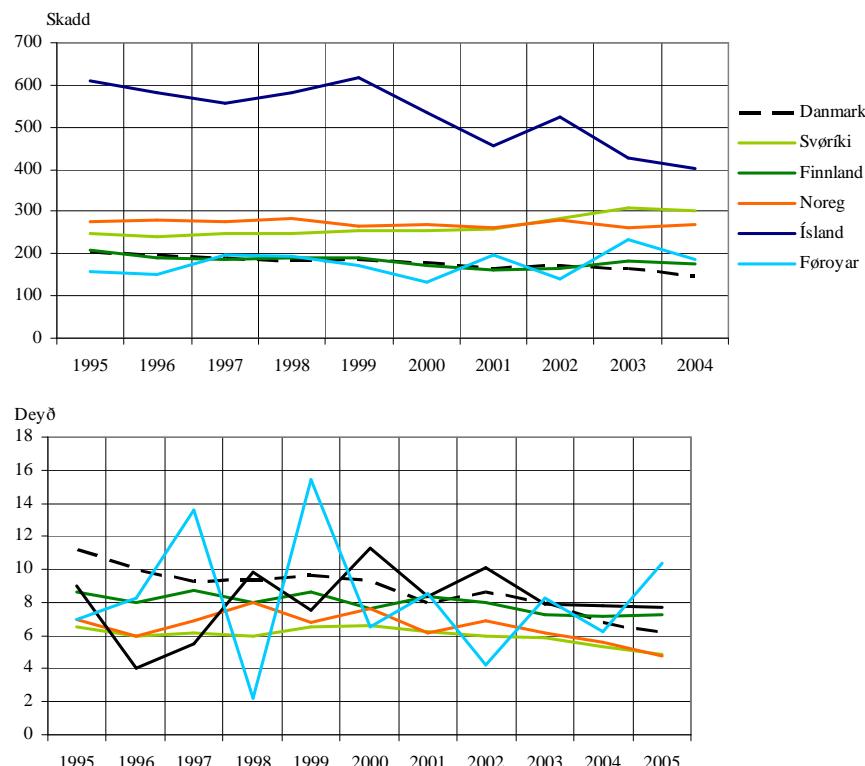
Hagtölini gera tað möguligt at vísa á "svartar" blettir, ella vegateinar við óhappum. Ein greining av teimum skrásettu óhappunum kann gerast við hjálp frá árligu frágreiðingini "Ferðslan" hjá Landsverki. Í ársfrágreiðingini er m.a. víst, hvar óhappini henda, og hvat slag av óhappum, talan er um, sí mynd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

Tilfarið byggir á frágreiðingar frá löggregluni.

### Útreiðslur av ferðsluóhappum

(Kostnaður pr. persón í óhappum - prisur í 2001. Ráðið fyrir Ferðslutrygd)

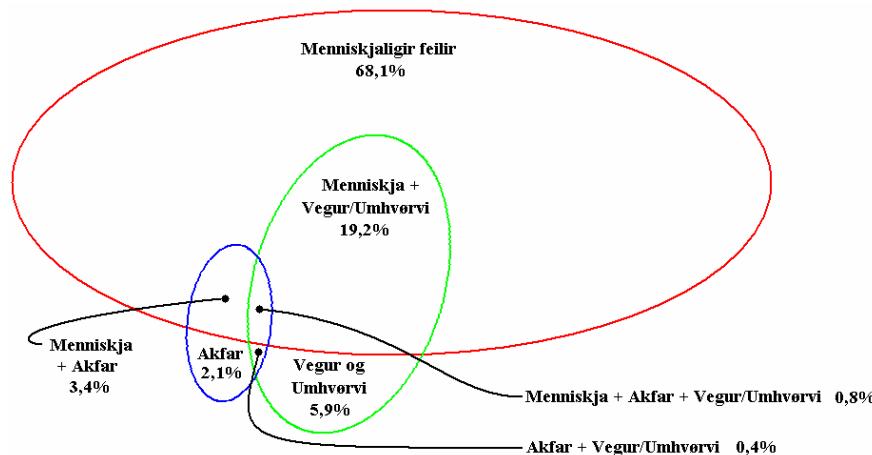
	Deyð	Sera álvarsliga skadd	Álvarsliga skadd	Minni skadd
Persón kostnaður	3.740.000	6.280.000	2.110.000	240.000
Vælfærðarmissur	14.950.000	6.530.000	2.100.000	330.000
<b>Kostnaður í alt</b>	<b>18.600.000</b>	<b>12.810.000</b>	<b>4.220.000</b>	<b>570.000</b>



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

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

- Trygdarselar til öll 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 fóraranum, áðrenn bilurin verður settur í gongd.
- Hondfrí telefon.
- "Svartur kassi" í bilinum, sum mátar koyrimynstur, ferð, bremsing o.s.v.

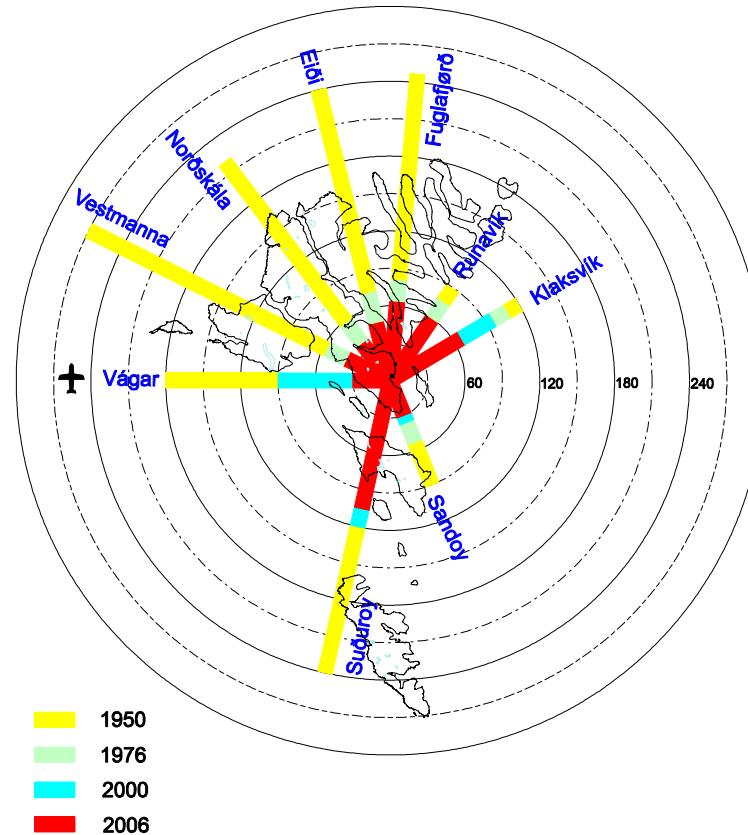


Orsókin til ferðsluóhapp.

Kelda: Transportøkonomisk Institut í Oslo.



**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.



## 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

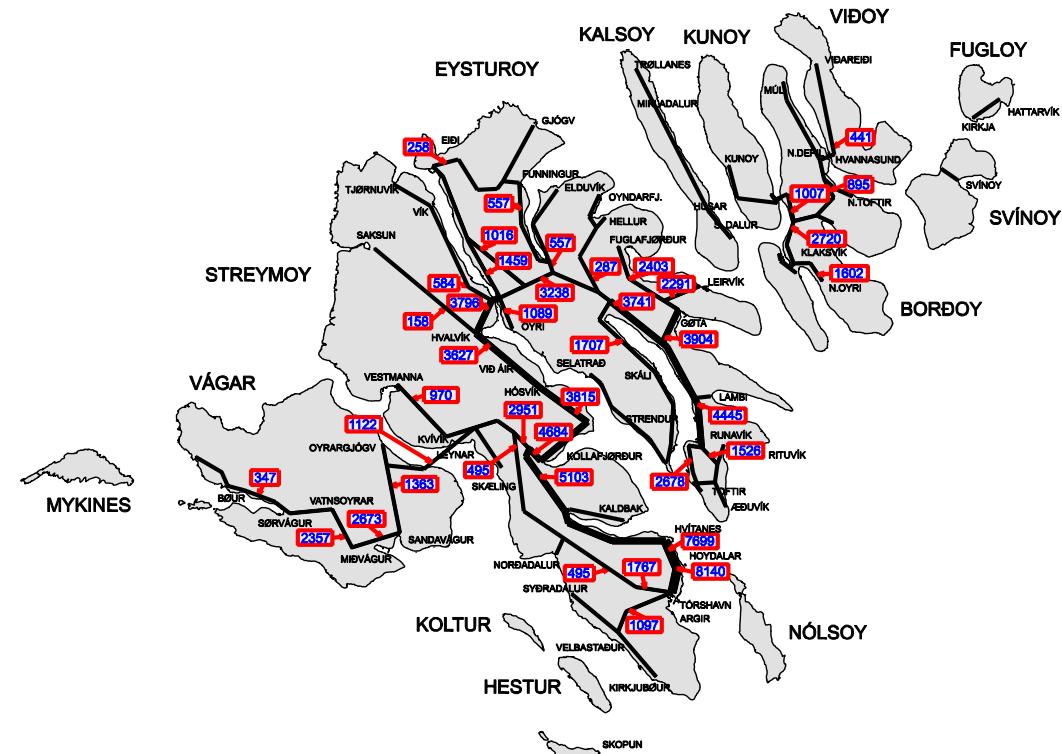
Í hugtakinum framkomuleiki verður roknað við **tíð** og **flutningsútreiðslum**. Hetta kann hava stóra ávirkan á hvar virkir, bústaðir og almennar tænastur verða lögð.

Ílögur í undirstöðukervið kunnu vera við til at stytta um ferðtíðina, og á hendan hátt vera við til geva fólk betri atgond til arbeiðspláss og tænastutilboð.

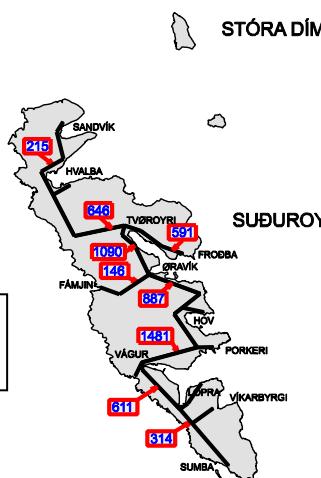
Dómi:

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

Afturat teimum samfélagsligu og fíggjarligu fyrimununum, skapa góð vega- og ferjusambond möguleikan fyrir ókismenning, í kapping við restina av landinum.



Mynd 14: Ársmeðalferðslan  
á landsvegnum í 2005.



## Ferð

Tað er viðkomandi at kanna skeltaðu ferðina á vegakervinum fyrir 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 orsókin verða væntandi samsvar millum hámarksferð og vegabygnað.

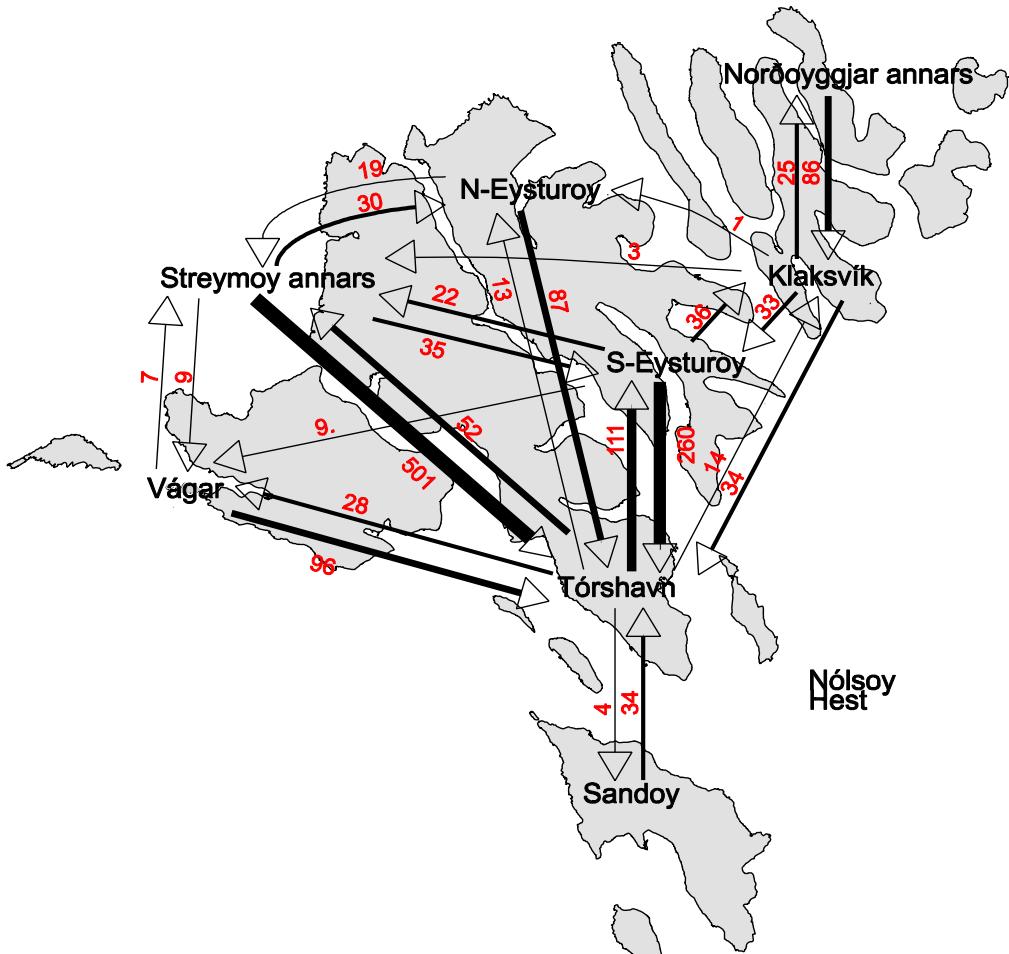
## Trýstið á vegakervinum

Trýstið á einum vegateini, er lutfallið millum ta skrásettu ferðslumongdina, og ta mettu, hægstu ferðslumongdina (Orkuföri á vegateininum).

Um málda orkuföri fer upp um 70 % av metta vegorkuförinum, merkir hetta trupulleikar við týðiligar 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.

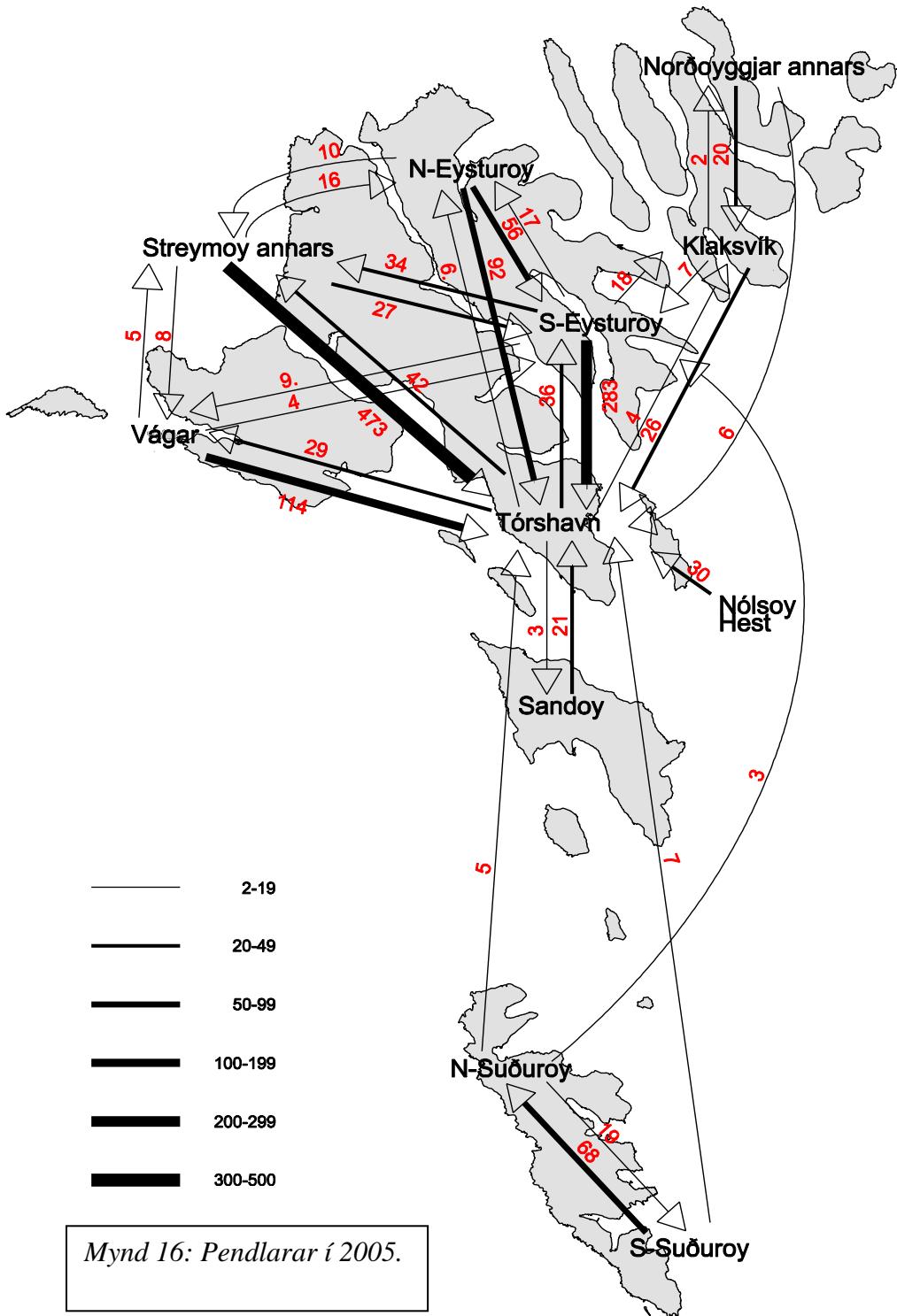
Í 2003 var gjørd ein pendlarakanning, har øll arbeiðspláss vóru biðin um at upplýsa, hvar starvsfólk teirra arbeiddu, og hvar tey búdu (sí mynd 15). Kanningin fevndi um 1.540 persónar (lesandi og næmingar vóru ikki tикиn við). Um miðal frástøðan millum bústað og arbeiðspláss er 30 km, so er dagliga pendlanin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

Ein pendlarakanning gjørd á sumri 2006 víslir, at uml. 2.700 persónar pendla til samans 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 Skattstovo Føroya (umsókn um stuðul til ferðaútreiðslur 2005). Pendlaradáturnar verða framvir 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 töl, 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<sup>4</sup> og ferjur).

<sup>4</sup> Bygdaleiðir flyta í miðal um 1.000 fólk um dagin. Hetta svarar til uml. 500 pendlarar runt landið (til arbeiðis og í skúla).



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

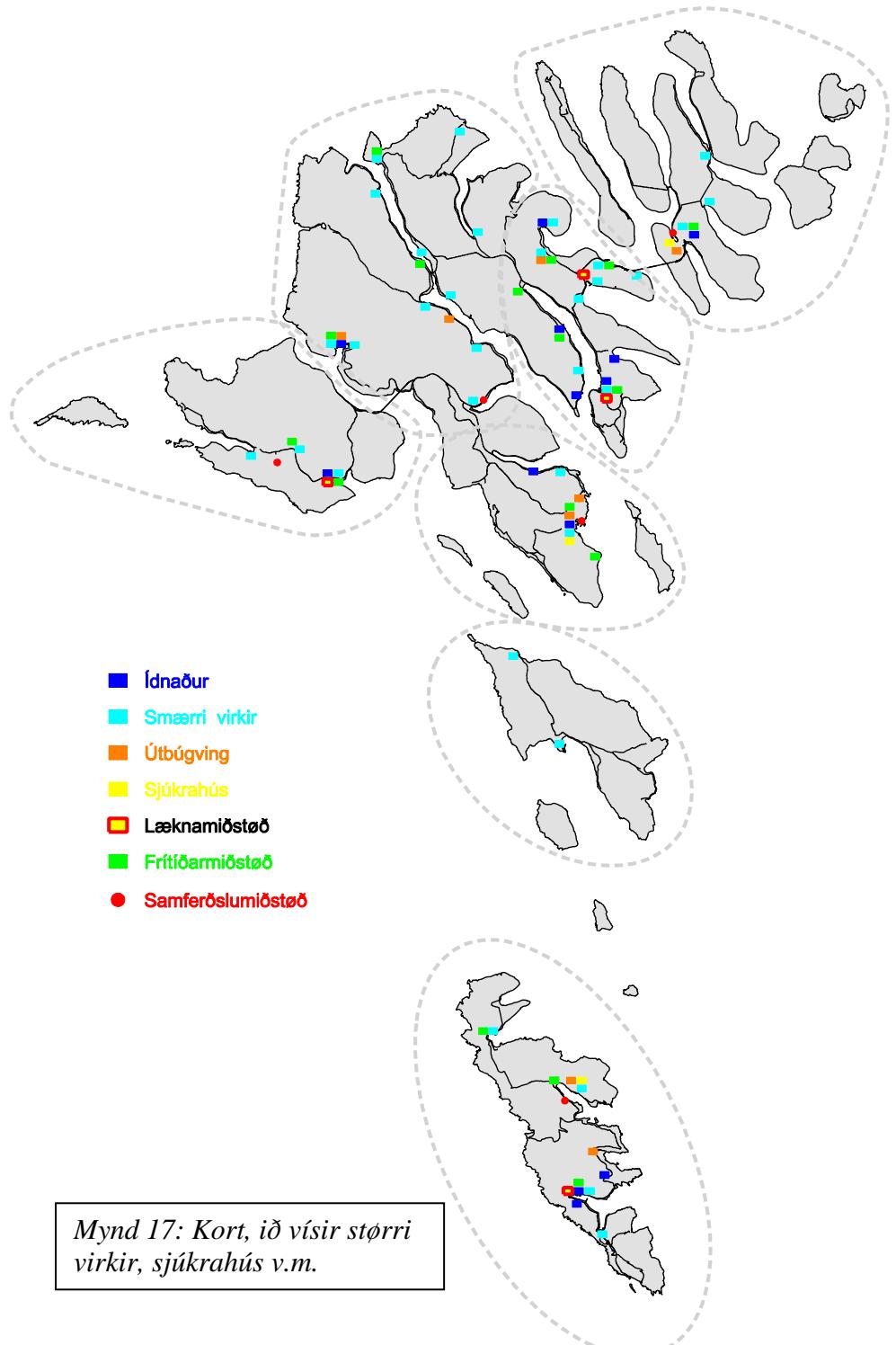
Ferðslan við privatbili er lagaligari, tá tað ræður um fráferðartíð og hentleikar hjá tí einstaka.

Pendlaramynstrið broytist í samsvari við, at framkomuleikin økist. Tíðarfaktorurin (í hesum fórinum, hvussu langa tíð tað tekur at koma frá bústaðinum og til arbeiðsplássið), saman við teimum lokalu fyrimununum og kostnaðinum, eru avgerandi fyrir, 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 stórvum, og hetta ger, at arbeiðstakarinn antin flytur 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.

**Fjararbeidsplass** eru ment í Evropu. Nogv stórv kunnu í dag lutvíst greiðast heimanífrá, og bert av og á verður mótt á arbeidsplassinum. Hetta framtíðaráutlit gevur möguleikar fyrir at bústaðarmynstrið broytist.



## 2.7. Øki, sum hava týdning fyrir yvirskipaðu ferðsluna.

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

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

**Miðsavningin**, við bústaðarvökstri, útbygging av handlum og vinnuvirksemi í Tórshavn, ger at hóvuðsstaðurin hevur stóra ávirkan á undirstøðukervið. Yvirskipaða samferðslukervið er nógvt tyngt, og verður stóðugt 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 dagfört bæði viðvíkjandi viðlíkahaldi og nýgerð.

Samferðslukervið skal so vítt gjörligt alt árið og í öllum líkindum, vera álitandi.



## Høvuðsferðsluásir

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

Farleiðirnar millum hesi øki eru víst á mynd 21. Hesar farleiðir eru høvuðsfarleiðirnar í samlaða samferðslukervinum. Fyri at nøkta törvin á flutningi millum ymisku økini, er neyðugt at høvuðsfarleiðirnar hava góðan framkomuleika og eru álíftandi, 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 alternatíva farleið um hengan tein, t.d. um ein tunnil ikki kann nýtast til ferðslu eina tíð, skal vera gjørligt at nýta ein alternativan veg hengan teinin (möguliga tann vegin tunnilin upprunaliga avloysti) ella at seta skip inn at rökja leiðina.

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

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

## Samfelagslig tíðarvirði fyrir 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
<b>Miðalprísur</b>	<b>76</b>

Vøruvognar, tíðarútreiðslur roknaðar út sum	Kr. fyrir tíman
Løn	163
Avskrivingar	10
Umvælingar	2
Orkuþorisútreiðslur	32
<b>Samlaðar útreiðslur, avgjöld ikki íroknaðið</b>	<b>207</b>

**Lastbilar**, tíðarútreiðslur roknaðar út í kr. fyrir tíman (2003 - marknaðarprísir). Miðaltalið á stódd á lastbilum frá 3,5 til 18 tons

Løn	163
Avskrivingar	75
Umvælingar	7
Orkuþorisútreiðslur	44
<b>Miðalútreiðslur, avgjöld ikki íroknaðið</b>	<b>289</b>

*Kelda: Vejdirektoratet.*

Prísirnar eru roknaðir út í krónum fyrir 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 lívsvirði hjá fólk, 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 gjørði í 2005 vísit, at tá húsaprísir skulu ásetast, hevur óljóð líka nógv at siga sum sjálvt bústaðarøkið, og standur og aldur á húsunum.

Er óljóði 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!

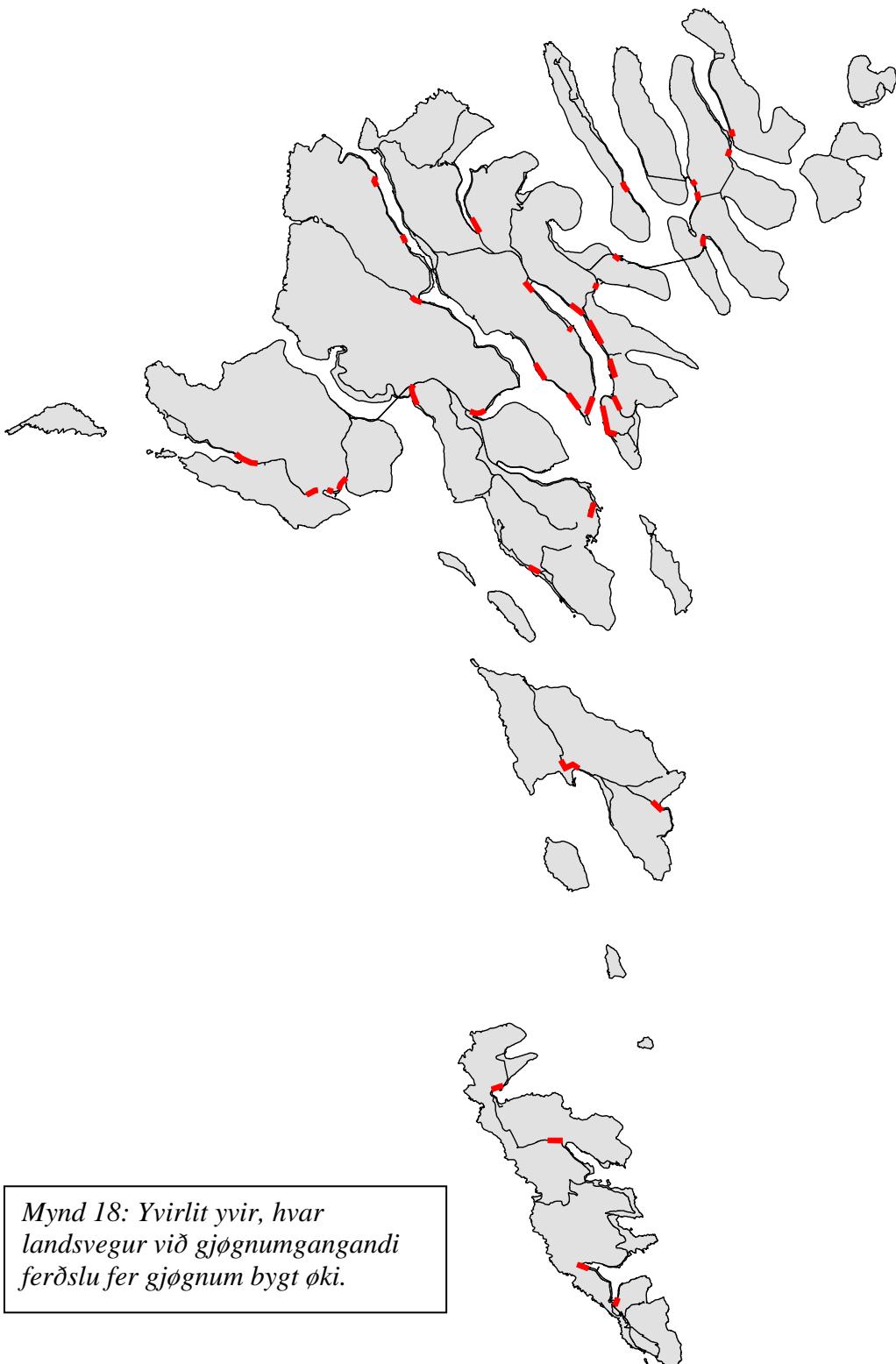


Minkast kann um óljóðið frá vegnum, við at velja at leggja ávís slög av asfalti á vegin, men hetta má metast sum ein hugborin móguleiki, tí ljóðdoyvandi asfalt er dýrt og heldur ikki serliga leingi. Asfaltið, sum vanliga verður nýtt, er sera sterkt og haldgott, og er vælegnað í Føroyum, tí koyrt verður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

Ferð og óljóð eru samanhangandi tættir, eins og samansetningin 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. Henda 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 öki.



## Forðing.

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

Ótryggleikin av at fara tvörtur 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 fórum merkja stórrí nýgerðir, m.a. at velja øðrvísi linjuføring.

Forðingsárinini eru stórst á vegum, har randarbygging, sum t.d. handlar, skúlar og bústaðir, skapar ein lutfalsliga stóran tørv á at sleppa tvörtur 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, fyrlit í mest möguligan mun takast fyrir umhvørvinum kring vegin.



Mynd: Undirføring til bleytu ferðsluna millum Oyrarbakka og Norðskála.

## Dálking

### CO<sub>2</sub> Koltvísúrni

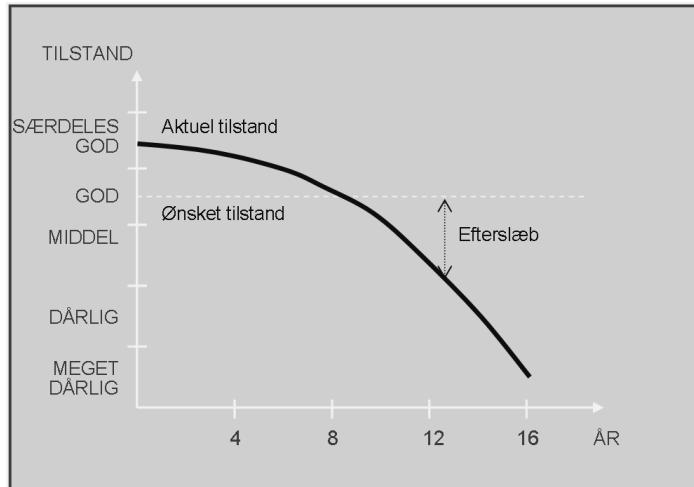
Tá ið bensin, olja ella gass verða brend, veksur innihaldið av CO<sub>2</sub> í lofthavinum, og er hetta við til at økja um óynsktu vakstrarhúsárinini.

Føroyar hava ikki tikið undir við Kyoto-sáttmálanum, har fleiri lond hava gjort sínámillum avtalur um at minka um dálkingina. Hetta hevur tó ikki við sær, at tað ikki verður hugsað um t.d. at avmarka CO<sub>2</sub> útlátið, m.a. verður miðja móti at leggja vegir lágt og við fáum brekkum.

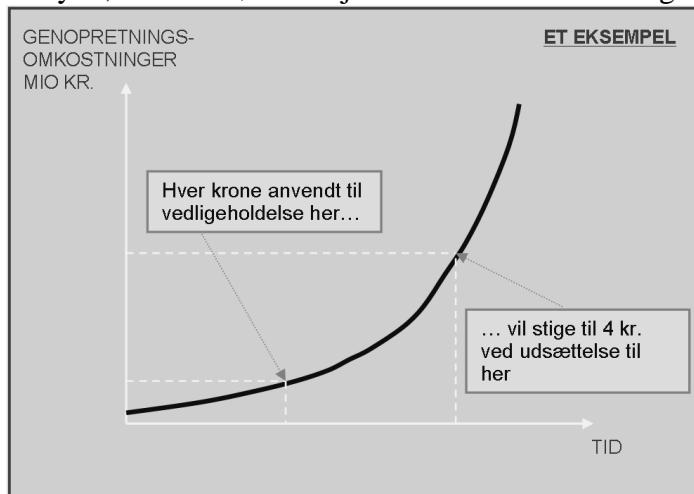
### Umhvørvisetrandi evni

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 svávuldioksidi, 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 heimstaðinum kann ferðsluráðlegging geva úrslit, tá talan er um m.a. pendlan og óneyðuga koyrslu í tómgongd í býnum.



Ritmynd, ið vísir støðuna hjá viðlíkahaldinum av vegum



Neyðugar ílögur 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 peningaílögurnar, sum í nögv ár eru gjördar í verandi anlegg, eru ikki tryggjaðar ímóti niðurbrötting.

Til hvørja nýløgu skal roknast við rakstrarpeningi til viðlíkahald av skaptum virðunum.

### Niðurbrötting av anleggum kemur vanliga av

- Umhvørvisárinum, har skiftandi verðurlag hevur við sær, at anleggini slítast.
- Mekaniskum árinum, har tung ferðsla, ristningar, píkadekk, salt og vanlig nýtsla spora ovasta slitlagið og bygnaðin.
- Umvælingum av anleggum 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 nögv dýrari, um tað ikki byrjar, fyrr enn anleggini ella ferjurnar er niðurslitin.



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

	<i>Byggikostnaður</i>	<i>rakstur og viðlíkahald</i>
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 ílögufígging til stórrri umvælingar og ábøtur, og hetta hevur havt ein meirkostnað við sær í mun til vanligt viðlíkahald, sí mynd um viðlíkahald.



Vetrarmynd: Við vatnið vestan fyrir Eiðisskard.

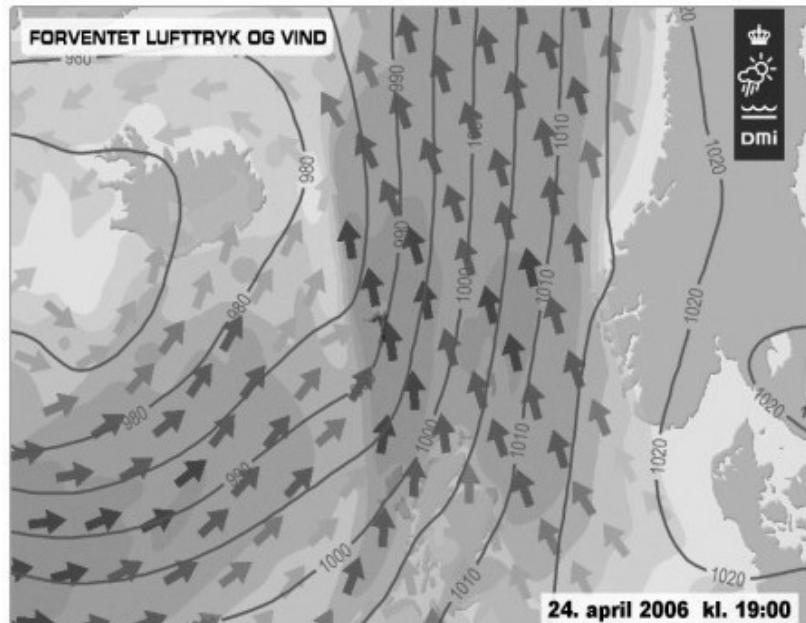
## 2.10. Náttúran og mentanarumhvørvi, sum hava týdning fyri ferðsluna

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

Fjallalendi við varðagötum 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 nøkur smærri sving, 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" víðir, at veðurlagsbroytingar hava við sær at byggingin og viðlíkahaldi 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 ein myndil av veðrinum fram til ár 2050, verður mett at verða besta boðið, hvat Føroyum viðvíkur.

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



### 3. MÁL FYRI TÍÐARSKEIÐIÐ 2008 - 2020

Málini eru býtt sundur í strategisk og taktisk mál.

Av tí, at ikki öll 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 ílögur verða framdar í rættari raðfylgju. Ikki öll tiltök kunnu setast í verk samstundis, og tí má ein raðfesting gerast.

Í øðrum kapitli í hesum stratigiskjali varð støðan í samferðslukervinum lýst, umframt at krøv, tørvir og atlit vóru viðgjörd. Hetta viðførir, at mál kunnu setast fyrir, hvussu samferðslukervið eיגur at vera skipað og ment.

Høvuðendamáli við samferðslukervinum er **flytföri**, 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 endamáli við samferðslukervinum. Hesi mál viðvíkja flutningsmöguleikum, flutningstíð o.l., tó eru nógv atlit, sum mugu takast í hesum sambandi: samfelagsnyttu, kostnaður, trygd, umhvørvi, økismenning, viðlíkahald og rakstur.

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

Umráðandi er at játtanin til ílögur skal leggjast soleiðis til rættis, at arbeidið er samanhangandi við kostnaðarlíga úrslitabesta virkseminum, og á tann hátt, at verkætlanin verður liðug skjótast gjörligt, soleiðis at samfelagið fær nyttu av ílöguni sum skjótast.

Eitt tað týdningarmesta atlitið er trygd - talan er um ferðslutrygdin á vegakrevinum og trygdin umborð á flutningsførunum. Nullvisjónin er grundarlagið undir málunum viðvíkjandi ferðslutrygd, meðan trygdin umborð á flutningsførunum fylgir altjóða krøvum.

Ferðslutrygdartiltök verða eisini raðfest eftir kostnyttu útgreiningunum, men kann tað koma fyrir, at ein verkætlan, sum bøtur um ferðslutrygdina, verður raðfest framm um aðrar verkætlanir, hóast hinár hava stórri samfelagsnyttu í mun til kostnað, tá ið stór trygd er fyrir at átaki ger stóran mun, hetta tí at ferðslutrygdin verður raðfest frammalaga. Men tá ferðslutrygdartiltök verða samanborin, verður altíð tað tiltak valt, sum gevur störst nyttu í mun til kostna.

Sannlíkir menningarmöguleikar í framtíðini verða tิกnir við í ráðleggingina av samferðslukervinum fyrir at skapa best möguligt samband og harvið gróðrarhlíkindi, trivnað og menning til mögulig vakstraröki í landinum. Ílögur kunnu verða gjördar, hóast kostnyttu



útgreiningar ikki í lötuni 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 umhvørvi, og at tann ferðandi fær góðar upplivingar.

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

Hóast kostnyttukanningar ikki vísa, at ein íløga loysir seg samfelagsliga, kann í serligum fóri avgerðast, 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 gjört við eini greining av avleiðingunum (konsekvensanalysu).



## 3.2. Flytföri og framkomuleiki

**3.2.1. Smidligt undirstöðukervi við fleiri valmöguleikum**  
 Flytföri í samfelagnum er týðuliga økt seinastu áratíggjuni. Tað er lættari at keypa egnan bil, og vegakervið og almenni flutningurin eru útbygd. Fíggjarlíga rásarúmið hevur við sær, at fólk hava ráð at flyta seg, samstundis sum serútbúgvingarnar verða fleiri, og miðvist verða rættaðar móti arbeiðsplássum, sum liggja utan fyri heimligu ökini. Úrslitið er, at frástöðan millum heimið og arbeiðsplássið er økt, og hetta hevur við sær vökstur í pendlanini. Væntandi fara alsamt fleiri fólk arbeiða í einum öki, sum liggar 30 til 50 km frá bústaðnum. Eisini rökka menniskjalig tilknýti, innkeyp og frítíðarátriv hjá tí einstaka líka langt frá.

### Strategisk mál:

At stuðla búseting, vinnu og virksemi við einum undirstöðukervi, sum ger tað möguligt at hava tití ferðasamband.

At flutningskervið skal vera eitt tilboð til öll, óansæð aldur ella kropsliga orku, herundir fólk við möguligum breki.

At yvirskipaða vegakervið verður tilskilað gjøgnumgangandi ferðslu, og heimligu vegirnir verða tilskilaðir heimligari ferðslu.

At undirstöðukervið í öllum ökjum ger tað möguligt at velja millum ymiskar flutningshættir.

At undirstöðukervið veitir trygd fyri vælvirkandi ferðslu.

At tað á hóvuðsvegakervinum skal bera til at gera eina aðra leið, um onkur leið fellir burtur.

At undirstöðukervið við kanningum og nýggjari tøknifrøði, støðugt verður ment.

At sjó-, land- og loftvegis flutningskervið stuðla hvørjum øðrum.

At felagsferðslan veitir trygd fyri sambandi hvønn dag alt árið.

### Taktisk mál:

At öll öki, har tað samfelagsbúskaparliga er ráðiligt, skulu hava fast samband.

At ferjurnar reguligla verða dagfördar við atliti at hentleikum til ferðafólk (herundir fólk við breki) og orkuföri, m.a. til bilflutning og eisini viðvíkjandi ferð.

At havnirnar verða tillagaðar nýggjastu tøknifrøðini í sambandi við keyp av nýggjum ferjum.

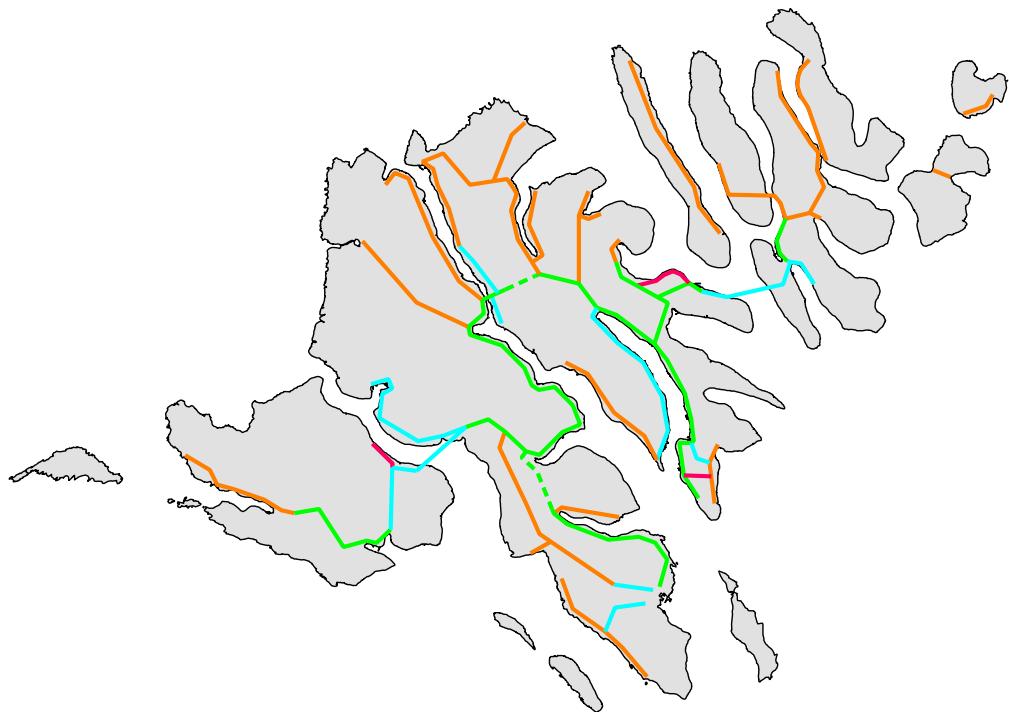
At tað í nýgerðum verður raðfest, at vegirnir verða lagdir í láglendi utan ov nógvar brekkur.

At tað í nýgerðum verða gjördar royndir at leiða gjøgnumgangandi ferðsluna utan um bygd öki.

At tað verða gjördar so fáar íþindingar sum gjørligt í tað yvirskipaða vegakervið, og at hesar við granskning verða ferðslutryggjaðar.

At ein ætlan verður gjörd yvir aðrar möguligar leiðir, um regluliga nýttu vegirnir verða stongdir.

Menningin av tøknifrøðini á samferðsluðkinum veitir støðugt fleiri möguleikar, sum kunnu føra til framtíðar sambond, sum vit í 2006 havailt 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 möguligt at raðfesta ílögurnar, í mun til teir týdningarmestu og mest nýttu vegateinarnar.

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

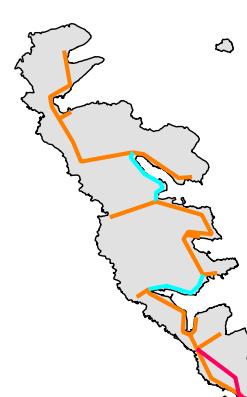
#### Flokkarnir eru:

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

- Vegir við høgum standardi, góðum framkomuleika og viðlíkahaldsdygd.
- Krúpispor á strategiskum støðum, möguliga sum ein vegprofilur við 2+1 vegbreyt á einum longri vegateini.
- Trygd í sambandi við frástøðu til fastar lutir framvið vegnum. (Er eisini gallandi fyrir flokkarnar 2 og 3).
- Mögulig 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 fyrir flokk 1, t.d. raðfesting av viðlíkahaldi.





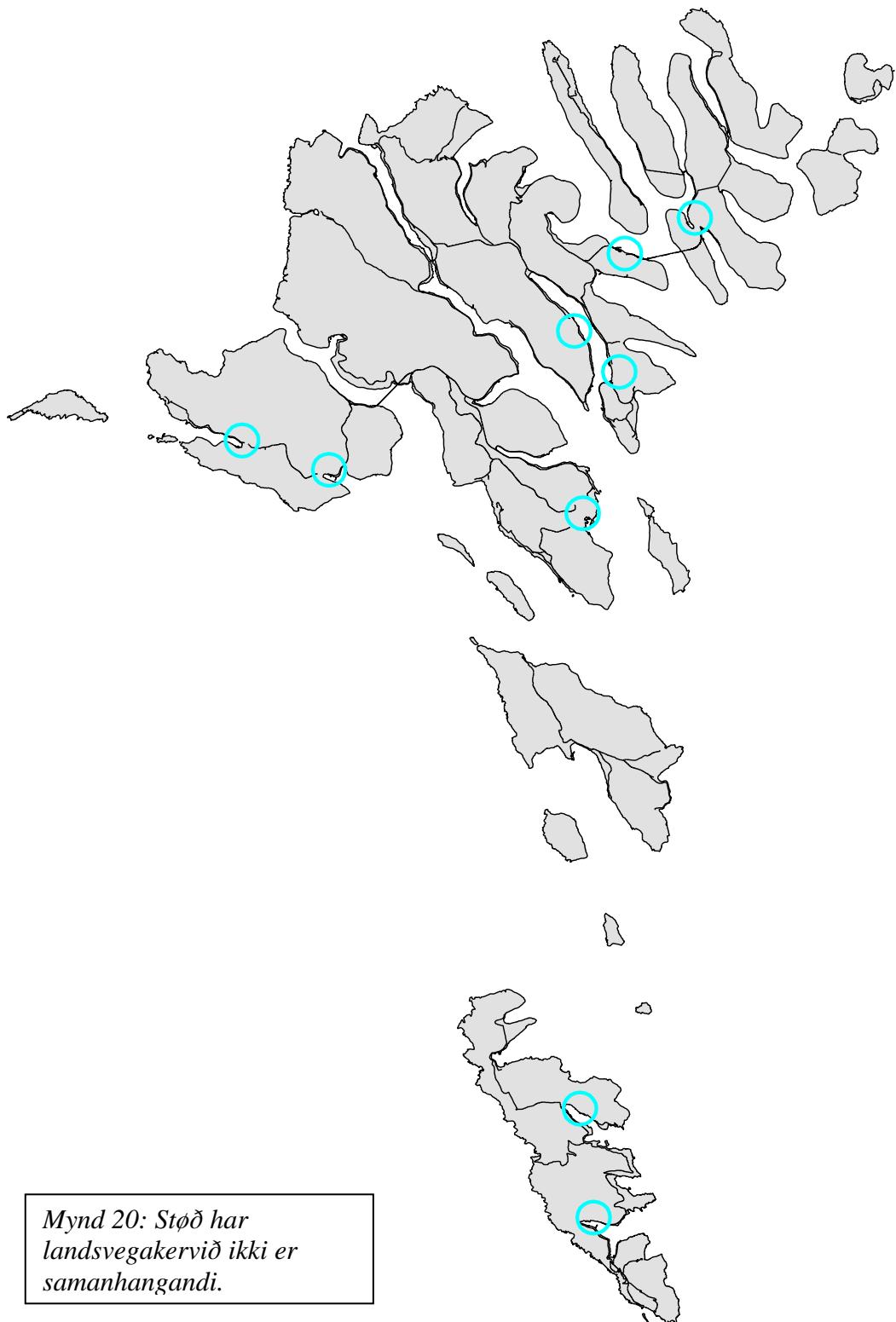
**Flokkur 3** (vegir, har ársmiðalferðslan er minni enn 1.000 akfør)

Ein- og tvíbreytaðir vegir, har neyðugt viðlíkahald verður framt, og sum stigvist verða útbygdir.

**Flokkur 4** (vegir, sum ikki eru neyðugir í tí yvirskipaða ferðslukervinum)

Vegir, ið verða hildnir fyri ikki at minka mundandi um dygdina. Hesir vegir hava ofta týdning í samband við náttúruupplivingar og frítíð.

Fyri at kunna stovna hesar vegaflokkar (serliga flokk 4) er neyðugt at broyta landsvegalógina (løgtingslög nr. 167 frá 21.12.2001), soleiðis at til ber at hava fleiri landsvegar til eina bygd, ella millum tvær grannabygdir. Grundgevingin fyri broytingina er, at vegakervið støðugt verður ment við ábótum og tiltökum. Gamlir vegateinar kunnu tykjast óneyðugir, men kunnu hava stóran týdning og veita trygd, tá ið farleiðir verða stongdar í sambandi við ólukkan ella viðlíkahald. Annars kunnu gomlu vegateinarnir hava virði í samband við frítíðar- og náttúruupplivingar.



Mynd 20: Stóð 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 fyrir at kunna nokta krövini til gjøgnumkoyrandi ferðsluna. Av söguligum ávum eru enn teinar á landsvegakervinum, sum eru communalir. Ofta eru trupulleikar á hesum vegateinum, har heimlig og gjøgnumgangandi ferðsla verða blandað, uttan at hædd er tikan fyrir tí í vegbygnaðinum. Trupulleikarnir kunnu verða: manglandi framkomuleiki, forðingar, ferðsluóhapp og ótryggleiki.

### Strategisk mál:

**At** landsvegakervið verður samanhangandi.

**At** styrti teinar millum bygdir, sum eru nærum samanvaksnar, ikki nýtast at vera landsvegir.

**At** landsvegakervið við tíðini verður lagt uttanum bygd øki har hetta er gjørligt. Har landsvegir vera verandi í bygnum øki, skal stórur dentur leggjast á at fáa ferðslutryggjar loysnir.

**At** landsvegakervið verður lagt oman til týðandi havnir og ferðsludeplar, sum hava stóran samfelagsligan týdning.

**At** landsvegakervið rökir heimlig- og landsáhugamál í samstarvið við tær kommunur vegurin fer gjøgnum.

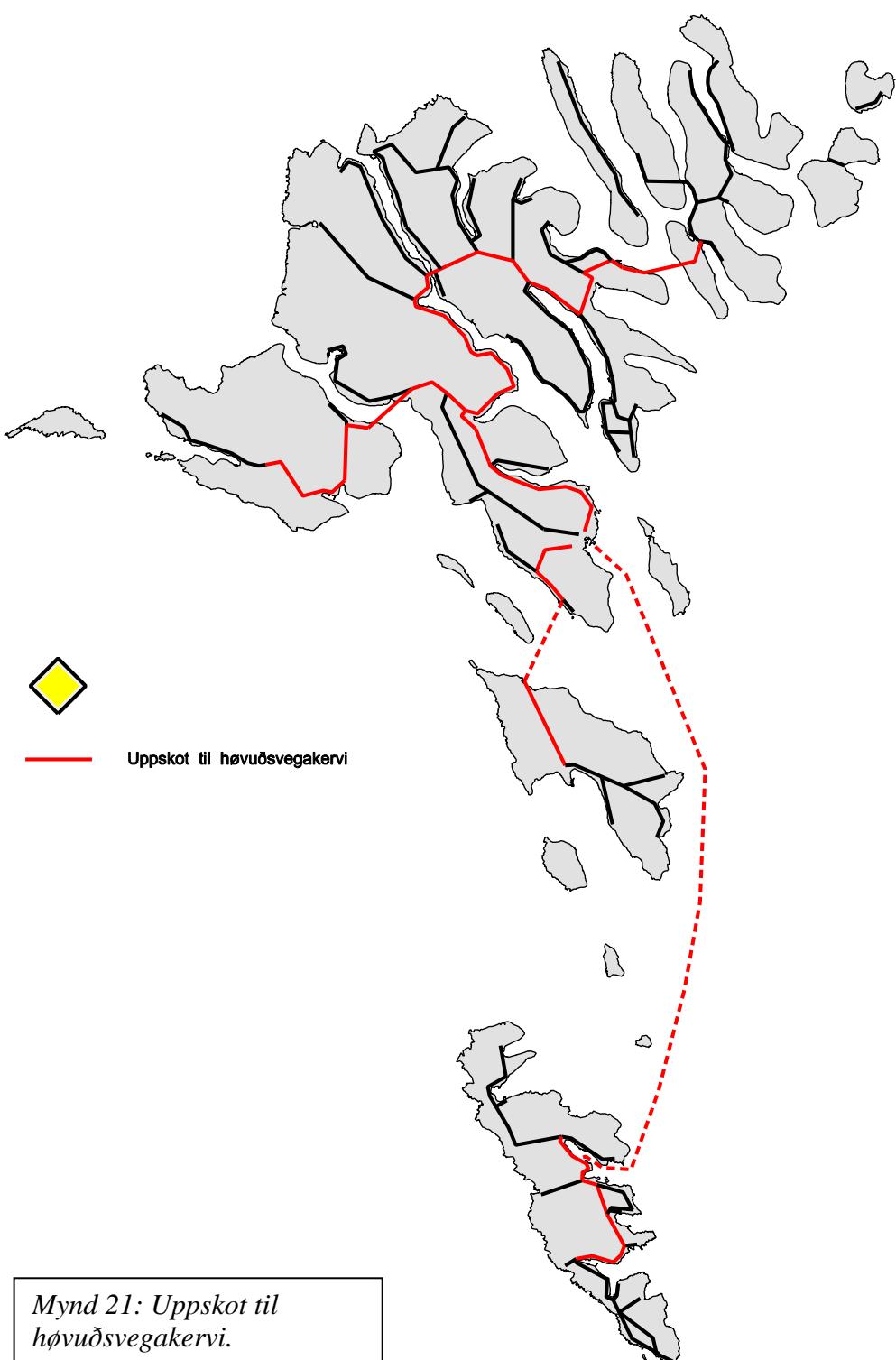


## Taktisk mál:

**At** kommunalir teinar við landsferðslu verða landsvegir.

**At** landsvegir, sum fara gjøgnum bygt øki, verða endurskoðaðir og umbygdir til at kunna nokta krövini hjá bleytari og tungari ferðslu. Hædd skal eisini takast fyrir heimligu og gjøgnumkoyrandi ferðsluni.

**At** vegateinar gjøgnum bygt økið, sum gerast óneyðugir í landsvegakervinum, t.d. í samband við at ferðslan verður lögt út um bygt øki, vanliga verða kommunuvegir.



*Mynd 21: Uppskot til høvuðsvegakervi.*



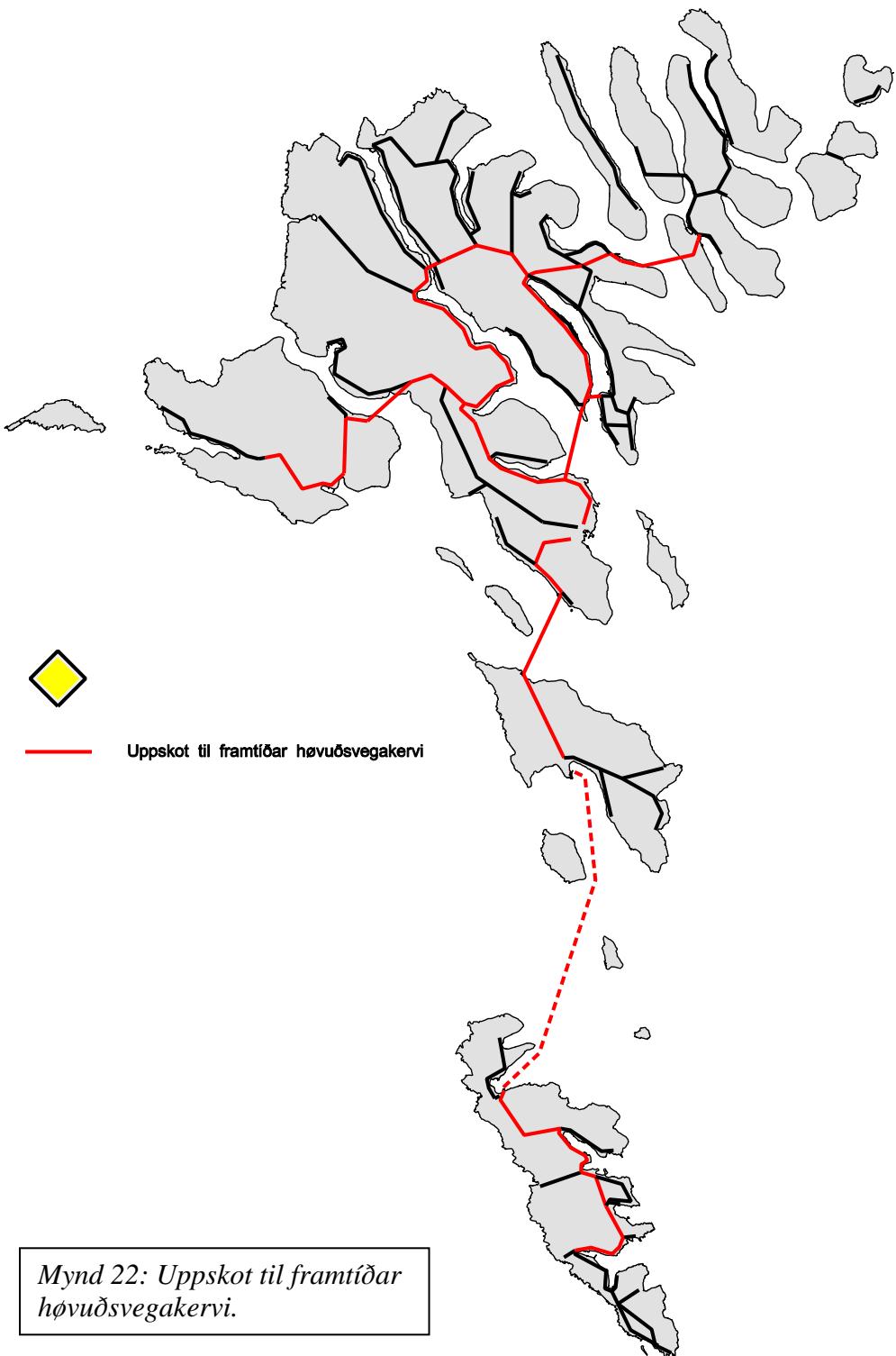
### Stovnan av høvuðsvegakervi

Heitið høvuðsvegur gevur viðkomandi vegateini eina yvirskipaða stöðu. 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 möguligt at gera høvuðsflutningskervið fleirstreingjað á miðøkinum.

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



*Mynd 22: Uppskot til framtíðar hóvuðsvegakervi.*



Til hóvuðsvegin verða knýttar niðanfyri standandi reglur:

- **At** hóvuðsvegurin verður raðfestur ovast; hetta merkir, at aðrir vegir mugu víkja.
- **At** tað ikki er loyvt at parkera á koyribreytini á hóvuðsvegnum utan fyri bygt øki.
- **At** tað almenna setur upp hegн framvið hóvuðsvegnum.
- **At** bóndin hevur skyldu til at viðlíkahalda hegnið, eins og bóndin hevur ábyrgdina av, at seyður ella onnur húsdjór ikki ganga á hóvuðsvegnum.

### Alment

Hámarksferðin kann í framtíðini verða endurskoðað:

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



### 3.2.3. Høvuðssjókervið, herundir flokking av farleiðum/oyggjum

Farleiðir/oyggjar eru flokkaðar í 4 flokkar fyrir 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 fyrir fólkaflutning
- At** hava hægst möguliga arbeiðsferð
- At** hava mest möguligan komfort og tænastu
- At** hava góðar umstöður at skifta millum farleiðir

#### Flokkur 1: Suðuroy og Sandoy

Farleið við nógvum ferðandi og bilflutningi. Nýggj storri skip. Nøktandi havnaviðurskifti. Nøktandi orkuføri.

#### Taktisk mál:

- At** gera royndir við øktum túratíttleika á suðuroyaleiðini.
- At** kanna möguleikarnar fyrir at skilja sandoyer og hestleiðina sundur, til økt tænastustöði á eini leið minkar um tænastustöðið 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 ílögur í tvær ferjur, ið hóska til flutningstørvin av akførum á hvørjari farleið, hesar skulu möguliga kunnu avloysa hvørja aðra.

**Flokkur 3:** Fugloy, Svínoy, Mykines, Skúvoy - og Hestur<sup>5</sup>  
Farleiðir við fáum ferðandi, ongum akførum og smáum ferjum. Vánalig havnaviðurskifti.

#### Taktisk mál:

- At** kanna möguleikarnar fyrir at nýta skjóttgangandi ferjur við høgum komforti til ferðafólkaflutning og minni farm til hesar farleiðir.
- At** kanna möguleikarnar fyrir at nýta serstakt skip til farmaflutning, sum røkir allar leiðirnar í flokki 3 t.d. tvær ferðir um vikuna.
- At** kanna möguleikarnar fyrir 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).

<sup>5</sup> M/F “Teistin”, sum røkir siglingina út í Hest, er partur av sandoyeraleiðini



## 3.2.4. Pendlaramöguleikar

Útbyggingin av ferðslusambondunum gevur möguleikar at spjaða bústaðarmynstrinum og vökstrinum í ökjum við at hava tíðarhóskandi pendlaramöguleikar.

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

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

Ein norsk kanning (apríl 2006) viðvíkjandi pendlan víssir, at pendlaramynstrið mennist við fullari ferð, og sostatt staðfestir ein vökstur 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 vökstur frá 2003 til 2005. Tveir ymiskir hættir vóru nýttir at gera mátingarnar, og hetta forðar fyri einari neyvari samanbering.

Framvir verða pendlarakanningar gjórdar á einum einsháttaðum grundarlagi í samstarvi við Toll og Skattstovuna, og tá verður gjørligt at síggja, hvussu pendlanin broytist so hvort samferðslumöguleikarnir broytast.

### Strategisk mál:

**At** stuðla bústaðarmynstrinum og vökstrinum í ökjum við at hava tíðarhóskandi pendlaramöguleikar.

**At** fylgia gongdini í pendlanini við endurtøku av kanningum í samstarvi við aðrar myndugleikar, sum hava dátur og áhuga í ókinum.

**At** geva pendlarum í almennum flutningsfórum sersømdir.

### Taktisk mál:

**At** öll 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.

**At** 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.

**At** felagsferðslan verður ment við m.a. tilboðum um snarbusstar, telebussar ella hýruvognar.

**At** ferjurnar verður skiftar út í raðfestari raðfylgju, og at bíðirúmini verða gjørd soleiðis, at tørvurin hjá teim dagligu pendlarunum verður noktaður, bæði viðvíkjandi upphaldi og arbeiði á túrinum.



## 3.2.5. Flutningstíðin

Flutningstíðin hefur stóran týdning, tá bústaður verður valdur. Flutningstíðin til arbeiðis, möguleikar at keypa inn, útbúgvingarmöguleikar, stovnar til börn, frítíðarendamál og familia eru aðrir avgerandi bólkar.

Tað er ikki bert frástóðan í kilometrum, men í stóran mun tann tíð, tað tekur at koyra ella sigla teinin, sum hefur 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 undirstóðukervi við greiðum pendlaramöguleikum.

### Strategisk mál:

At raðfesta útbyggingina av undirstóðukervinum við gjøgnumhugsáðum avgerðum, sum byggja á tørvskanningar út frá eini rentugagns útrokning, har samfelagsbúskapurin hefur 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 umstöðum skal taka í mesta lagi 1 tíma.

At flutningur til Tórshavn, har fast samband ikki er, skal taka í mesta lagi  $2\frac{1}{2}$  tíma.

At flutningur millum Tórshavn og flogvöllin skal taka í mesta lagi 35 min.

At flutningstíðin til týdningarmiklan virkna (t.d. til handils, lækna, posthus og banka) skal vera í mesta lagi  $\frac{1}{2}$  tíma.

At brúka möguleikarnar at laga ferðmarkið til vegakervið, utan at tað gongur út yvir trygdina.

At í minsta lagi helvta flutningstíðina á smærri sjóvegis farleiðunum.



## 3.2.6. Innanlands loftflutningur

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

Fyri at geva útoyggjunum möguleikan 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 útgjördir soleiðis, at til ber at flúgva um náttina.

**At** tað í framtíðini verður gjördur ein nýggjur tyrlupallur í Tórshavn, við góðum atkomumöguleikum, har möguleiki 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 flogfórum millum Suðuroynna og meginøkið loysir seg samfélagsliga.



## 3.2.7. Uttanlands loftflutningur

Altjóða floghavnin í Vágum er stigvist ment frá tí bretska flogvöllinum, sum var gjördur undir Seinna Heimsbardaga. Sum nevnt í kap. 2, er avgerð tikan um at leingja flogbreytina, so hon tilsamans verður 1.600 metrar. Veðurlagsárinini, sum t.d. mjörki og turbulensur, merkja hinvegin, at ynskilt 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** möguleiki skal vera fyri kappingarfórum farmaflutningi.

**At** upplivingin av floghavnini, sum er tað fyrsta og síðsta tann ferðandi sær, skal stuðlast við góðari formlist og vókrum 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 nökktandi framtíðartryggjað loysn, til tey mest vanliga nýttu flogfórini.

**At** parkeringsókið stigvist verður útbygt, við fleiri tilboðum til tey ferðandi.

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

**At** kanna möguleikarnar 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 flytföri 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 fareleiðir kunnu rökjast við t.d. tyrluflutningi eina tíð, meðan aðrar mugu hava móguleika fyri farmaflutningi, t.d. við skipi.

Hóvuðsfarleiðirnar eru serliga viðkvæmar, bæði tí har er nögv ferðsla, og tí tær fóra til umráðandi funktiónir, t.d. sjúkrahús og flogvöll.

### 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 einstóku farleiðirnar ella vegateinarnar, at gera viðkvæmiskanningar av ymisku farleiðunum.

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



### 3.3. Ferðslutrygd

#### 3.3.1. At minka talið av fólkaskaðum í ferðsluni

Hvort ár henda ferðsluóhapp, sum hava við sær stórar menniskjalar avleiðingar. Menniskjalig mistök eru orsókin til meira enn 80 % av hesum óhappum, sum kundu verið sloppin undan við hóskandi atferð í ferðsluni.

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

Fyrir at greina ferðsluóhappini verður nýttur hesin leistur:

1. At finna støð, har fleiri óhapp enn væntað henda.
2. At kanna hesi støð fyrir at finna fram til tiltök, ið kunnu bota 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 gjørðar fyrst.

Av möguligum tiltökum, sum hava ávirkan á framtíðar ferðslutrygdararbeiðið, kunnu nevnast:

- Minking av svörtum blettum við kanningum og verkligum tiltökum, sum t.d. umbygging av vandamiklum vegamótum.
- Ábøtur á vegateinar.
- Talgild skelting, sum víssir ferð – ferðgáar.
- Hálkufráboðan, har ávaring kemur frá strategiskt uppsettummátistöðum.
- Uppseting av vegastokki.
- Javnán av vegakslum
- Bøtan av ferðsluni við bygdir
- At skilja bleyta og harða ferðslu
- Átök, sum kunnu ávirka ferðslumentanina, sum t.d. at geva tekin, brúka trygdarbelti, at börn 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 ljósþúnaðinum 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 hóvuðsvegunum.
- Parkerinsmöguleikar til pendlarar.
- Menning av ferðsluhagtölum við at fáa allar avvarandi 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 lögtinginum.

**At** ambitionirnar um eina støðuga minking av skaðum og óhappum verða tiknar við í öll tiltök innan vegaðkið, sum ein partur av mentanini í virkseminum.

## Taktisk mál:

**At** gjörd verður ein kanning av verandi hagtolum um óhappini, og út frá hesum gera neyðug tiltök.

**At** samstarva við allar avvarandi partar um at menna og skipa ferðsluhagtöllini

**At** eitt ferðsluátak verður gjört árliga í samstarvi við viðkomandi partar.

**At** ferðslutrygdin á vegakervinum verður endurskoðað, t.d. við atliti at óneyðugum, fóstum lutum framvið vegunum, og uppseting av vegastokki.

**At** gjörðar verða frágreiðingar um trygdina og støðuna á anleggum og ferjum.

**At** ferjurnar og havnalögini verða dagförd sambært gallandi normum og reglum.

**At** neyðug trygdarútgerð og ljósbúnaður í tunlunum verða dagförd sambært gallandi normum.

**At** gjörðar verða tilbúgvingaráetlanir fyrir samferðslukervið.



## 3.4. Ferðsluumhvørvi

### 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 handilsmöguleikar, ella stórrí atkomuleika, kunnu geva umhvørvinum týðiligar ampar og trupulleikar, sum ikki samsvara við tey handilsligu krøvini og ynskini.

Somuleiðis kann bíligasta linjuföringin 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:

**At** tað skulu tryggjast munadyggjar loysnir á möguligum forðingum í bygdum økji.

**At** tað við ráðlegging og metingum av umhvørvinum verður hugsað mest möguligt um kringumstøðurnar, tá ið flutningskervið skal útbyggjast.

#### Taktisk mál:

**At** málið fyrir ferðsluóljóð framvið landsvegunum verður sett til 55 dB á framsíðuni við bygt øki, og at alt omanfyri 70 dB ikki verður góðtikið.

**At** tað við ráðlegging og metingum av umhvørvinum verður hugsað mest möguligt um kringumstøðurnar, tá ið flutningskervið skal útbyggjast.

**At** væl verður fylgt við útláti av umhvørviseitrandi evnum, við atliti til at seta tiltök í verk, tá ið hetta er gjörligt (t.d. katalysatorar og virkin filter).

**At** vegir verða lagdir í láglendi við so fáum brekkum sum gjörligt, fyrir at minka um orkunýtsluna og útlátið av koltvísúrni.

**At** stuðla undir felagsferðslu fyrir at minka um ferðslunøgdina.



## 3.5. Møgulig vakstrarøki

### 3.5.1. Samferðsluætlan og økismenning

Eitt dagfört undirstøðukervi er ein fortreyt í einum vælvirkandi samfelagi.

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

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

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

#### Strategisk mál:

At gjörd verður ein heildaráðlegging fyrir flutningskervið, sum verður samskipað við gongdina í øðrum økjum í samfelagnum.

#### Taktisk mál:

At samband er millum nýggjar linjuföringar og möguliga økismenning, yvir bæði styrttri og longri tíðarskeið.

Til dømis kann eitt tunnilssamband, sum ikki loysisir seg samfélagsliga í lötni, verða raðfest frammarlaga, tí tað gevur atgongd til móglig menningarøki.

At gjört verður eitt yvirlit yvir øki, har undirstøðukervið eiger at verða stuðlað við langtíðar ráðlegging. Yvirlitið skal innihalda ítökilig boð uppá, hvørji tiltök kunnu fremjast. Samband skal vera millum ílögurnar og gongdina í restini av samfelagnum.

At betra og nútímansgera ferðasambandið til útjaðaran, so möguleiki verður fyrir 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 veitt fyrir, at samfelið fær sum mest fyrir ílögurnar.

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

Kanningarnar umfata niðanfyrirstandandi útgreiningar:

- fastleggja grundleggjandi roknifortreytir (hvønn hefur verkætlanin týdning fyrir, tíðarhorisontur, kalkulatíónsrenta o.a.)
- lýsa verandi støðu og möguligar verkætlanirnar gjølla
- lýsa avleiðingarnar av verkætlanunum
- kvantifisera og virðismeta avleiðingarnar
- sammetta virðismettu avleiðingarnar við samfelagsbúskaparligan kostnað
- kanna hvussu óvissan á roknifortreytunum ávirkar úrslitið av kostnyttukanningini
- lýsa avleiðingar og atlit, sum IKKI eru við í omanfyrinevnda

Heildarmetting verður gjørd út frá öllum greiningum og kanningum.

#### Strategisk mál:

**At** samfelið fær mest möguligt fyrir pengarnar, og sleppast kann undan skeivum ílögum.

#### Taktisk mál:

**At** kostnyttu útrokningarnar verða gjørdar av rímiliga stórum verkætlanum.

**At** 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 ílögurnar, sum yvir fleiri ár eru settar í fóst anlegg, eru ikki sjálvvirkandi tryggjaðar ímóti niðurbróting. Fyri hvørja nýgerð, skal roknast við peningi til at viðlíkahalda virðini í íløguni.

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

Brúgvarnar eru ein stór íløga hjá samfelagnum. Brúgvarnar kunnu tykjest tryggar og vælhildnar, men ein kanning av bygnaðinum kann vísa niðurbróting av ymiskum slag. Hetta kann merkja stórar útreiðslur og eitt umvælingarárbeiðið, 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 brimgørfum og brimgarðsbygnaði, sum er í vanda fyri niðurbróting.

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



verður dagförd 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 fyrir tær er tó, at regluligt viðlíkahald økir um livtíðina. Støðufrágreiðingar verða gjördar í minsta lagi eina ferð um árið, umframt dokking annað hvort ár. Í fleiri fórum hevur høgi aldurin tó við sær, at tað loysir seg betur at gera ílögur í nýggja ferjur.

## Strategisk mál:

**At** tilfeingið til ílögur og rakstur, og eisini viðlíkahald, verður lagað soleiðis, at ílögurnar ikki minka í virði.

**At** tilfeingið, sum verður brúkt til rakstur og viðlíkahald, samsvarar við rakstrarpenningin, sum mælt verður til at brúka til hesar ílögur.

## Taktisk mál:

**At** fingnar verða til vega skipanir til viðlíkahald.

**At** tað við jøvnum millumbilum verða gjördar støðufrágreiðingar um anleggini og ferjurnar.

**At** til hvørja støðufrágreiðing verður gjörd ein virkisætlan fyrir viðlíkahaldsarbeiðið.

**At** ílögjúttanir ikki verða settar í verk fyrr enn rakstrarjúttanir til viðlíkahald av nýggju ílögnum eru gjördar.

**At** tunlarnir verða viðlíkahildnir sambært norsku normunum í viðkomandi flokki.

**At** kanna nýggjar möguleikar fyrir 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 veðurstöðum 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, hefur seinastu 10 árinu 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 ð støðan er hættislig; hendan möguleikan hava vit ikki.

#### Strategisk mál:

**At** borgarin til eina og hvørja tíð hefur atgongd til dagførda vitan um veður- og koyrilíkindi.

**At** kavi og hálka ikki forða menningini í samfelagnum.

#### Taktisk mál:

**At hóvuðsvegirnir**, undir vanligum umstöðum, eru opnir alt samdøgríð, hvønn dag í árinum.

**At** fyribrygjandi tiltök verða gjörd á vegirnar í flokki 1-3 (saltað, áðrenn vegirnir gerast háhir).

**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 útgangsstöði verður ruddaður aftaná at koyrandi er eftir vegunum í flokki 1 og 2.

**At** vegirnir í **flokki 4** sum útgangsstöði ikki regluliga verða ruddaðir fyrir kava.

**At** fráboðanartøknin framhaldandi verður dagförd 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 faðurfrøðiliga uppliving.

#### Strategisk mál:

**At** raðfesta góðar, listfrøðiligar loysnir við ílögum í flutningskervið.

**At** verandi vegir verða dagfördir, so skapið, við atliti at grundbygnaði og útgerð verður listfrøðiliga nøktandi. Arbeiðið skal raðfestast, so mest nýttu vegirnir verða dagfördir fyrst.

**At** til ber at uppliva økini (uttan at vera til ampa fyri, ella seinka ferðsluni). Hetta kann gerast við at útbyggja nøkur strategiskt 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 áleggung og bygningar, eins og til innbúgv, sum t.d. kann gerast úr basalti.

**At** skipa 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 ávist virði fyri fólkid á staðnum, og sum ferðafólk leita til.

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

#### Strategisk mál:

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

1. Vegateinurin skal hava serstök eyðkenni við náttúru-ella mentanarlígum 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 áhugafelögini, sum somuleiðis kunnu útvega upplýsingar at seta upp við víkiplássini ella dvalarvikarnar.

**At** vegirnir so hvört 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. Götur

### 3.9.1. Götur í haganum

Götuætlanin er eitt tiltak, sum í hóvuðsheitum er tilætlað at tryggja atgongd til hagan og náttúruþkinu. Ynskið við ætlanini er somuleiðis at varðveita verandi varðagötur, sum vóru grundarlagið undir undirstöðukervinum. Götuætlanin kann eisini innihalda uppskot um útbygging av súkklu-, gongu- og, í nøkrum fórum, ríðigötum.

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

Göturnar er býttar sundur í niðanfyri standandi flokkar:

#### Flutningsgötur

Flutningsgötur eru gongu- og súkklugötur, har flutningur skjótt og trygt kann fara fram millum t.d. bústað og skúla ella arbeidi. Hesar götur fylgja ofta verandi vegum, tó við ávísum fráleika.

#### Upplivingargötur

Upplivingargöturnar eru götur, sum í fleiri fórum eru merktar fyrir at geva loyvi til at ganga á einum øki. Göturnar kunnu taka útgangsstöði í varðagötunum, og kunnu m.a. vísa á útsýnisstaðir ella øki, sum annars eru ring at koma til.



## Strategisk mál:

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

## Takstisk mál:

At mæla til, at Ferðaráðið, áhugafelög og kommunur samstarva í arbeiðinum at gera yvirskipaðar götuætlanir fyrir ökini. Ætlanin er, at götuætlanin við tíðini verður útbygd, so hon inniheldur eitt samlað uppskot til eitt samanhengandi götukervi, sum er samansett av varðagötum, øðrum verandi og nýggjum götum, og sum bindir bygdirnar saman gjøgnum landslagið.



### 3.9.2. Ferðsla á súkklu

Fleiri möguleikar fyrir flutningi á súkklu eru við í ætlanini, hóast vit vita, at veðurlagið og staðfrøðin avmarka möguleikan 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 orsókir til at betra um tiltökini í sambandi við súkkluferðsluna.

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

#### Strategisk mál:

At røkja möguleikarnar fyrir at byggja gongu- og súkklugötur, har tað er hóskandi. Viðvíkjandi trygdini er tað ein fyrimunur, at bleyta ferðslan fær sínar egnu ferðslubreytir, tí vandin fyrir álvarsligum óhappi er umleið tríggjar ferðir so stórur hjá einum súkklisti, sum hjá einum bilførara.



## Taktisk mál:

**At** gera eina súkkluætlan fyri alt landið, sum saman við gerð av gótum, eisini fevnir um upplýsing og upplæring frá barni av.

**At** ráðleggja, gera ætlanir, og gera súkklugþtur í sambandi við útbyggingina av landsvegakervinum, har tað hevur týdning, og kann vera partur í einum storri samanhangi.

**At** 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 möguleikar.

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 náttúruókjum, har tey ikki eru til ampa.

### Strategisk mál:

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

### Taktisk mál:

At tað verður tikið við í politiviðtökuna (í samráði við lögregluna), at tað ikki er loyvt at seta húsvognar ella tjøld aðrastaðni enn á teimum til endamálið skipaðu stóðunum.

At tað í samstarvi við Ferðaráðið verða tики 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 samferðsluðkinum í øðrum londum og hvat rákið er. Í samferðsluhópi verður serliga lagt merkið til, hvat hendir í teimum londunum, vit vanliga samanbera okkum við.

Eitt dømi um samtarv við onnur lond er Norðurlendska Vägekniska Sambandi (NVS). Samstarvið fatar um kanningar, flögur og royndir, og samskift verður um, hvørjar ætlanir londini hava, hvør í sínum lagi, hvagar ráki ber og líknandi. Ofta kann henda vitan og hesar royndir tillagast okkara viðurskiftum og brukast í okkara samferðslukervið.



## 3.12. Kelduyvirlit

- Svöríki, "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, "Trafikredegörelse 2004" Trafikministeriet.
- Vejdirektoratet DK, "Statsvejnettet, oversigt over tilstand og udvikling". Rapport 290, 276.
- Trafikministeriet DK, "Nøgletalsskatalog 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, Landsplanredegörelse 2003.
- "Støjreducerende drænasfalt," artikel i Dansk Vejtidsskrift april 2006.
- "Forestillingen om bostedet", Sámal Matras Kristiansen
- Forskningsprojekt (DK) fra AA.U."Motorveje til fremtiden".
- "Kyotoaftalen," Miljøministeriet 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, Heinrich Olsen.
- "Uppkast til fóroyska ætlan um burðardygga menning 2002 – 2020", Babara Samuelsen
- "Ferdavinnuøkisætlan" 1994
- "Skelting nátt- og tváthús 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
- "Ferðaráð 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)