

# SAMFERÐSLUÆTLAN 2008-2020

## 2. partur: Heildarætlan





## SAMFERÐSLUÆTLAN 2008-2020 – SEINNI PARTUR

Seinni partur fevnir um ítökiliga arbeidið at fremja 12 ára ætlanina frá 2008 til 2020. Peningur er grundleggjandi treytin fyri, at hetta skal eydnast, og fíggjarætlanin hevur tí ein umráðandi leiklut í viðgerðini av teimum stóru verkætlanunum.

Sum nevnt í fyrra parti - Strategiskjalinum, so hava fleiri viðurskifti stóran týdning fyri undirstöðukervi okkara, um tað skal virka nóg væl við teimum treytum, sum eru nú og í næstu framtíð.

Í hesum parti taka vit afturíaftur og viðgera ymsu málini nærri.

Útvaldar verkætlanir, ið kosta meiri enn 10 mió. kr. í verklagsútreiðslum, verða úrtökumettar, t.e., at hugt verður at, hvussu nógva nyttu samfelagið fær burtur úr flögum sínum.

Á nógum ókjum ber til at böta um ferðslutrygdina og ferðsluumhvørvið – onnur óki kunnu bíða, men verða hesi tikan við sum natúrligur lutur í heildarætlanini, sum frá líður.

Ov lítið av peningi hevur verið avsett til sumt viðlíkahald, eitt nú av brúm og tunlum, og hetta fer at kosta meirútreiðslur, tí er neyðugt at ókja játtanina til viðlíkahald, samstundis sum peningur verður settur av til umvælingar vegna vantandi viðlíkahald.

Hvat viðvíkur landsátökum sum at gera ferðafólkavegir (sóljuleiðir), súkkubreytir og reiðgøtur, skuldi ein líkinda skelting verið nóg mikið at byrja við.

Tíðin elur altíð nýggj krøv, nýggjar möguleikar og nýggjar avmarkingar, og hetta má ein taka stöðu til, so hvort sum undirstöðukervið verður dagfört.

Tí er neyðugt við stöðugari ráðlegging, har ein fylgir við tíðini og dagførir ætlanir sínar, tá ið tørvur er.

Heildarætlanin lýsur:

- á hvønn hátt, grundað á strategiskajlið, undirstöðukervið verður skipað, og grundað á hetta skjal verður mælt til loysnir.
- hvørjar smærri ílögur eiga at verða gjørdar
- ílögurnar eru raðfestar við atliti at grundreglurnar fyrir raðfestingunum í strategiskjalinum.



## INNIGHALDSYVRLIT

<b>SAMANDRÁTTUR.....</b>	<b>5</b>
<b>1. NÆRRI KANNINGAR AV VERANDI STØÐU.....</b>	<b>7</b>
1.1. Bústaðarmynstur.....	8
1.2. Ferðslumynstur og –vökstur.....	9
1.3. Krøv til vegir, uppmáting av landsvegakervinum...11	
1.4. Støðumeting av landsvegakervinum .....	16
1.4.1. Flytföri og framkomuleiki.....	17
1.4.2. Ferðsluumhvørvið .....	17
1.4.3. Ferðslutrygd .....	18
1.5. Kortlegging av ferðsluóhappum .....	19
1.6. Býtislykil fyrí játtanini til flutningskervið .....	22
<b>2. ÍLØGUR Í VEGAKERVIÐ.....</b>	<b>23</b>
2.1. Útbygging av vegakervinum .....	24
2.2. Verkætlanir orsakað av vantandi viðlíkahaldi .....	39
2.3. Ferðslu- og trygdartiltök.....	43
2.4. Høvuðsvegakervið .....	44
<b>3. ÍLØGUR Í HAVNIR OG FERJUR.....</b>	<b>46</b>
<b>4. ÍLØGUR Í FLOGVALLIR OG TYRLUPALLAR.....</b>	<b>54</b>
<b>5. SERLIGAR ÍLØGUR.....</b>	<b>57</b>
<b>6. ÍLØGUR Í INFRAKERVIÐ FYRI FELAGSFERDSLУ .....</b>	<b>59</b>
6.2. Farstøðir til ferðslu millum heim og arbeiðspláss .	64
<b>7. FERÐAFÓLKALEIÐIR OG GØTUR .....</b>	<b>65</b>
7.1. Sóljuleiðir .....	65
7.2. Götur at ganga, súkkla og ríða á.....	66
<b>8. ÍLØGUÆTLAN 2008-2020.....</b>	<b>68</b>
<b>9. FRAMTÍÐAR SAMFERDSLURÁÐLEGGING .....</b>	<b>70</b>

**FYLGISKJAL 1:**

Støðumeting av landsvegakervinum

**FYLGISKJAL 2:**

Kostnyttu rokning og greining av avleiðingum

**FYLGISKJAL 3:**

Kort av landsvegakervinum

**FYLGISKJAL 4:**

Støðumeting og heildarætlan fyrí sjóvegis farleiðirnar



## SAMANDRÁTTUR

### Samanhangur og bygnaður í samferðsluætlanini

Langtíðarráleggingin av samferðslukervinum er bygd upp av tveimum samanhengandi skjólum fyrir tíðarskeiðið 2008-2020.

Skjólini 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. Heildarætlanin**, har uppskot til ítökiligar verkætlanir næstu 12 árinu verða lýst við fyrimunum og vanskum og raðfest.

### Hóvuðsinnihaldið í heildarætlanini

Heildarætlanin byggir á nærri kanningar av verandi støðu í samferðslukervinum umframt á tey mál, ið sett eru í strategiskjalinum.

Skjalið er uppbýgt soleiðis, at sjálvar kanningarnar, sum gjördar eru, eru í fylgiskjólum, meðan ílögurnar, sum eru valdar at gera út frá kanningunum, eru í sjálvari Heildarætlanini.

Heildarætlanin er ein íløguætlan, har ílögur í samferðslukervið eru viðgjördar. Tíðarskeiðið, samferðsluætlanin fevnir um, er 2008-2020.

Játtanin til vegakervið er býtt sundur í 4 yvirskipaðar partar, eftir býtislyklinum:

- 58% til ílögur,
- 28% til viðlíkahald,
- 8% til umvæling vegna vantandi viðlíkahald og
- 6% til ymisk ferðslu- og trygdartiltök.

### Ílögur

Nakrar verkætlanir eru í gongd og hesar vera gjördar lidnar, fyrir at nytta sum skjótast kann fáast burtur úr hesum ílögum.

Nýílögur verða gjördar í landsvegakervið grundað á eina støðumeting av kervinum (fylgiskjal 1), eina uppmáting av kervinum (fylgiskjal 3) og annars kanningar av ferðslumynstri og ferðsluóhappum. Tær verkætlanirnar, sum eru valdar út frá hesum kanningum, eru viðgjördar í eini kostnyttukanning og greining av avleiðingum (fylgiskjal 2). Niðurstøðan er, at burtursæð frá Eysturoyatunlinum, loysir seg ikki at gera nakra av verkætlanunum, um bert var hugt at kostnyttukanningini. Onnur atlít gera tó, t.d. at verandi farleið er ein forðing fyrir trivnaði og menning í økjunum, at mælt verður til at gera hesar verkætlanir. Kostnyttukanningin og greiningin av avleiðingunum verður nýtt til at meta um, hvør loysn eigur at vera vald í hvørjum einstökum föri.

Ein íløga er, at hóvuðsvegakervið verður stovnað. Hetta umfatar, at hóvuðsvegirnir verða stikaðir av fyrir kríatúrum og seyðasmogur verða gjördar, har hetta er neyðugt. Hóvuðsvegakervið verður stovnað fyrir at knýta landið saman við eini tryggari og smidligari farleið við sera góðum framkomuleika.



## Viðlíkahald

Viðlíkahaldið er sett at vera 28 % av samlaða fíggjarkarminum. Fyrr hefur viðlíkahald ikki verið raðfest nóg frammalaga, tí er flutningskervið afturútsigt og tórvur er á stórum umvælingum vegna vantandi viðlíkahald. Hetta er nógv kostnaðarmiklari fyri samfelagið enn eitt skipað viðlíkahald. Eitt atlit frá strategiskjalinum er, at viðlíkahaldið altíð verður hugsað inn í alla ráðlegging, sum ein fastur partur av öllum verkætlanum.

## Umvæling vegna vantandi viðlíkahald

Orsakað av at viðlíkahaldið ikki hefur verið raðfest nóg ovarлага, er talan um ávíasar umvælingar og dagföringar, serliga av brúm og tunlum, men eisini av restini av flutningskervinum.

## Ferðslu- og trygdartiltök

Ferðslan og ferðslumynstri broytist allatíðina, soleiðis at neyðugt er við ymiskum tiltökum, ábótum, tillagingum ella umbyggingum av flutningskervinum, fyri at tað skal kunna nökta tórvín á tryggum og virknum flutningi. Talan er vanliga um minni tiltök og umbyggingar, sum verða raðfest út frá metingum av tórví og trupulleikum. Kanningar av, hvar á vegakervinum óhapp henda, er ein partur av hesi tórvskanning.

Ferðafolkaleiðir og götur verða so líðandi útbygd sum partur av hesum ferðslutiltökum.

## Felagsferðsla

Felagsferðslan á landi er viðgjörd, og mælt verður til at gera nökur ávíss storri og smærri ferðsluknútapunkt, harumframt eru nevndar ílgjur í t.d. busslummar og skýli.

Sjóvegis farleiðirnar eru viðgjörðar (fylgiskjal 4), og mælt verður til nýlögur í ferjur. Dentur verður lagdur á ferðatíð, høgleika og fleksibilitet. Harumframt verður mælt til at skilja ferðafólka- og farmaflutning.

## Havnir

Ílögur verða gjörðar í nýggjar havnir og tillagingar gjörðar á verandi havnir, har tórvur er á tí, serliga í sambandi við at nýggjar ferjur verða tiknar í nýtslu á farleiðini.

## Loftvegis flutningur

Flogvallakanningarnar umfata kanningar av möguligum alternativum flogvöllum. Undir serligum ílögum er útbyggingin av flogvöllinum í Vágunum.

Tyrlupallarnir verða útbygdir eftir tórví, serliga í sambandi við at gera tað gjörligt at lenda í myrkri.

## Ílöguskjal

Aftast í Heildarætlanini er ein talva við öllum hesum tilmælum um ílögur í samferðslukervið.

## Samferðslurálegging

At enda í Heildarætlanini verður viðgjört, hvussu víðari ráðleggingin í sambandi við Samferðsluætlanina skal fara fram. Nær og hvussu ætlanirnar skulu viðgerast og takast fram aftur til viðgerð.



## 1. NÆRRI KANNINGAR AV VERANDI STØÐU

Endamálið við samferðslukervinum er at knýta landið saman, so flutningur kann fara fram millum ymisku ökini í landinum á ein tryggan og effektivan hátt, soleiðis at samferðslukervið til eina og hvørja tíð nøktar samtíðarinnar krøv og tørv.

Til tess at rökka hesum endamálið er neyðugt at kenna búsetingarmynstrið, ferðslumynstrið og støðuna á samferðslukervinum.

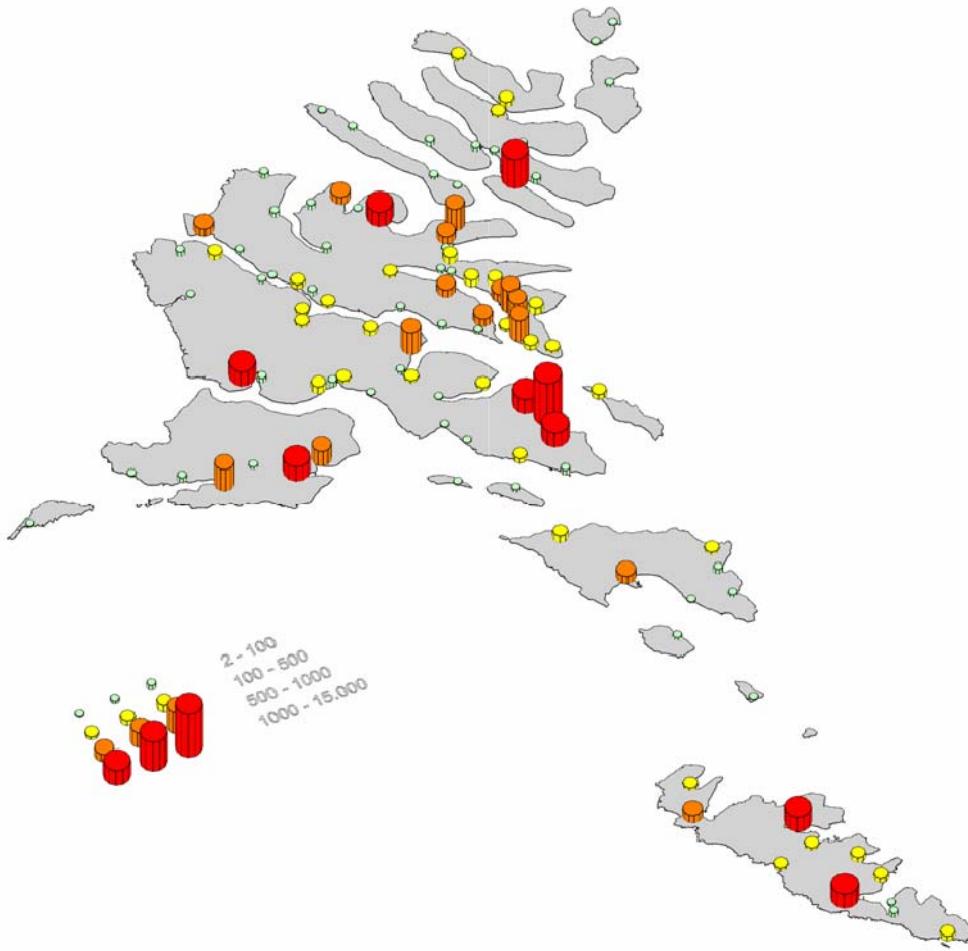
Vaksandi ferðslan og krøvini um flytföri og framkomuleika, hava við sær eina røð av krøvum um út- og umbyggingar av samferðslukervinum. Av tí at talan aloftast er um stórar ílögur, tá samferðslukervið skal útbyggjast, er umráðandi at røttu loysnirnar vera valdar, so störst mögulig nytta fæst fyri ílögurnar.

Ílögur í útbygging av undirstøðukervinum eru tí gjördar eftir tí fýrastreingjaðu skipanini, sum er lýst í strategiskjalinum. Soleiðis vera mögulig tiltøk raðfest:

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

Tá ið ein trupulleiki á eini farleið verður lýstur, verður fyrst kannað um flutninghátturin ella –tørvurin kann broytast. Um hetta ikki loysir trupulleikan, so verður farið til næsta stig, sum er at kanna um verandi kervið kann nýtast á meiri virknan hátt. Um hetta heldur ikki ber til, so verður fari til avmarkaði umbyggingartiltøk og at enda, um einki av omanfyrinevndu tiltøkum kunnu loysa trupulleikan, verða nýggjar stórri ílögur gjördar.

Á hendan hátt fæst sum mest fyri pengarnar, og lýsti trupulleikin verður loystur fyri minst möguligar útreiðslur. Í sumnum fórum kann ein stórri íløga tó geva stórri samfelagsnyttu.



*Mynd 1: Bústaðarmynstur,  
býar- og bygdastøddir*



## 1.1. Bústaðarmynstur

Eins og aðrastaðni eru búplássini í Føroyum ógvuliga ymisk til støddar – alt frá Koltri við tveimum fólkum, til Havnina við 12.500 íbúgvum, Argir og Hoyvíkin frátald.

Á 101 støðum búgva færri enn 1.000 fólk, og á 9 støðum búgva fleiri enn 1.000.

Landspolitiskur vilji hevur verið, at koyrandi skal vera til allar bygdir, har landfast er, og hesin setningur er nú framdur, eisini er fast samband millum nakrar av oyggjunum framt.

Summstaðni eru bygdir og býarpartar eisini vorðin sjálvstøðugar heildir, og hetta gevur orsók at seta sær nýggj framtíðarmál.

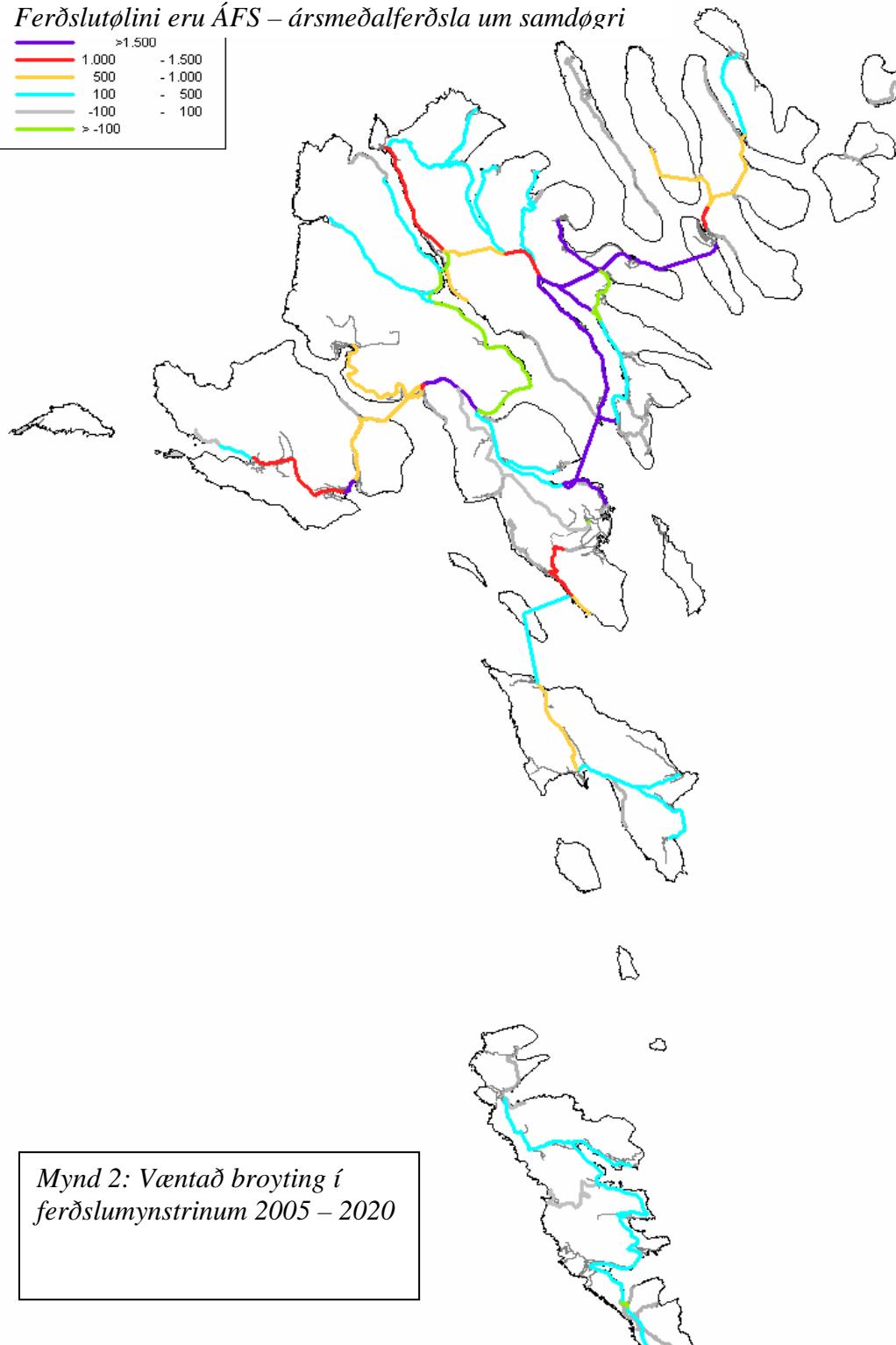
Eitt av hesum málum er eitt samanhængandi landsveganet, har eingir kommunalir vegir eru ímillum. Til tess er neyðugt at gera nýggjar vegir uttan um bygt øki. Eitt slíkt landsveganet hevdi havt við sær eina javngóða viðgerð av yvirskipaða vegakervinum.

### Kort:

- Búpláss við 2 til 100 íbúgvum (ávikavist 33, 66 og 100 íbúgvum)
- Búpláss við 100 til 500 íbúgvum (ávikavist 166, 333 og 500 íbúgvum)
- Búpláss við 500 til 1.000 íbúgvum (ávikavist 330, 660 og 1.000 íbúgvum)
- Búpláss við 1.000 til 15.000 íbúgvum (ávk. 5.000, 10.000 og 15.000 íbgv.)

## Ferðslutölini eru ÁFS – ársmeðalferðsla um samdøgri

>1.500	
1.000	-1.500
500	-1.000
100	-500
-100	-100
> -100	



Mynd 2: Væntað broyting í ferðslumynstrinum 2005 – 2020



## 1.2. Ferðslumynstur og –vökstur

Ferðslan á landsvegakervinum hefur verið stöðugt vaksandi seinastu mongu árin. Hetta setur kröv til viðlíkahald og útbyggingar á vegakervinum.

Framrokningar av ferðsluni verða gjördar út frá upplýsingar um ferðslutöl, vegakervið, hall á vegnum, hámarksferð, brúkaragjöld, tal á akfórum, tal á íbúgvum, tal á arbeiðsplássum og tal á fólk, sum ferðast millum bygdir til arbeiðis (pendla).

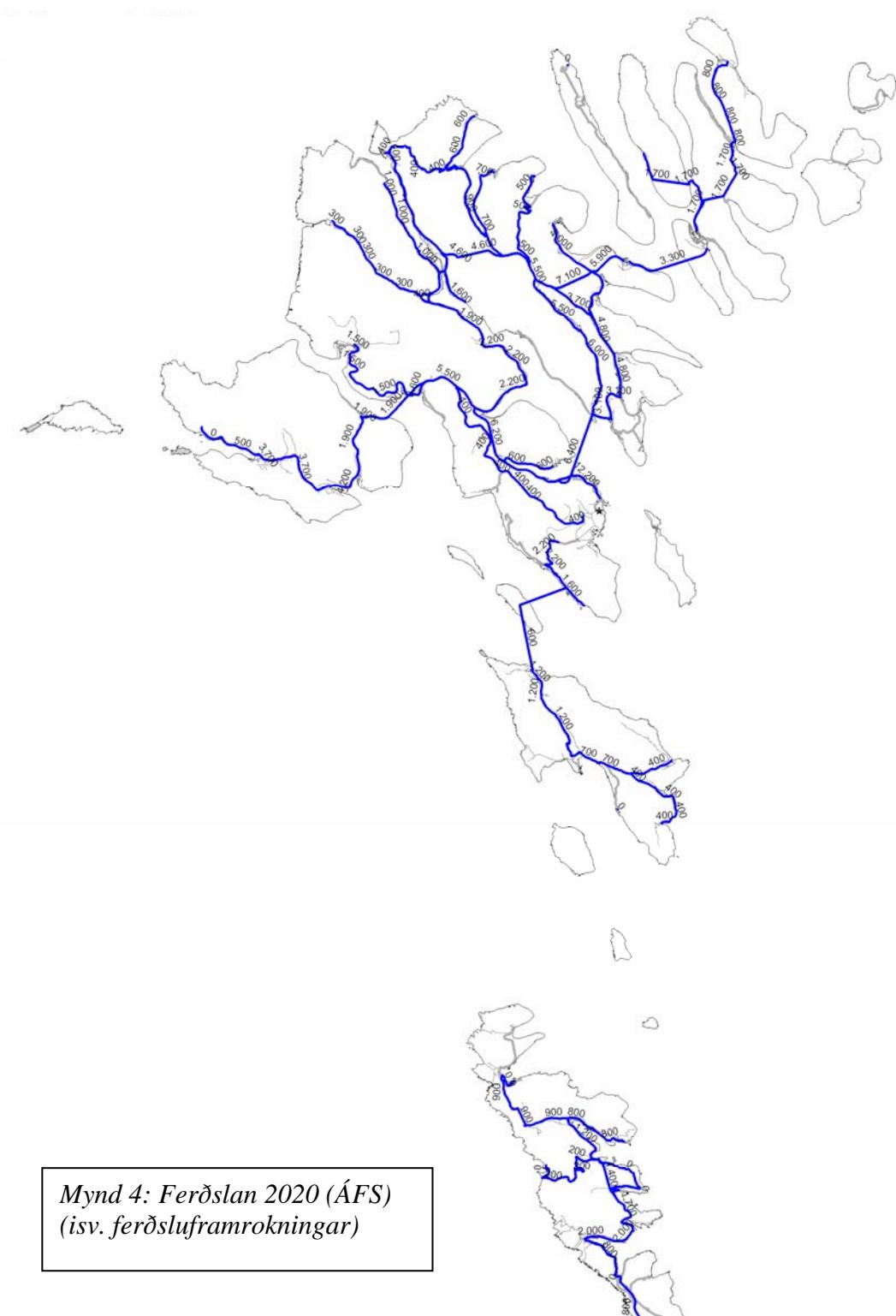
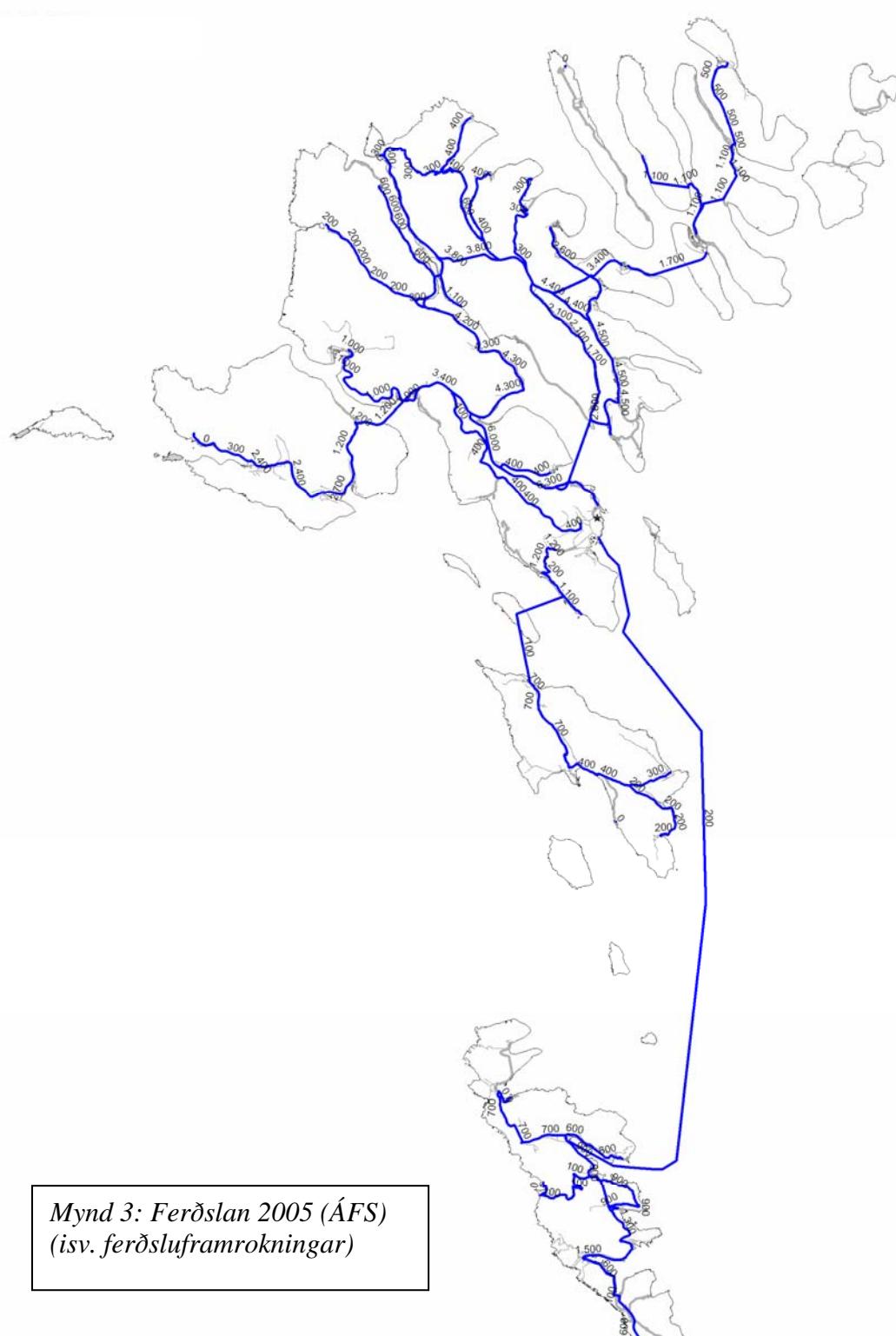
Tá nýggjar farleiðir verða gjördar, broytist ferðslumynstrið; t.d. kann ein vegaútbygging, sum gevur styttri ferðatíð millum nakrar bygdir, hava við sær, at fleiri túrar verða gjördir millum hesar bygdir.

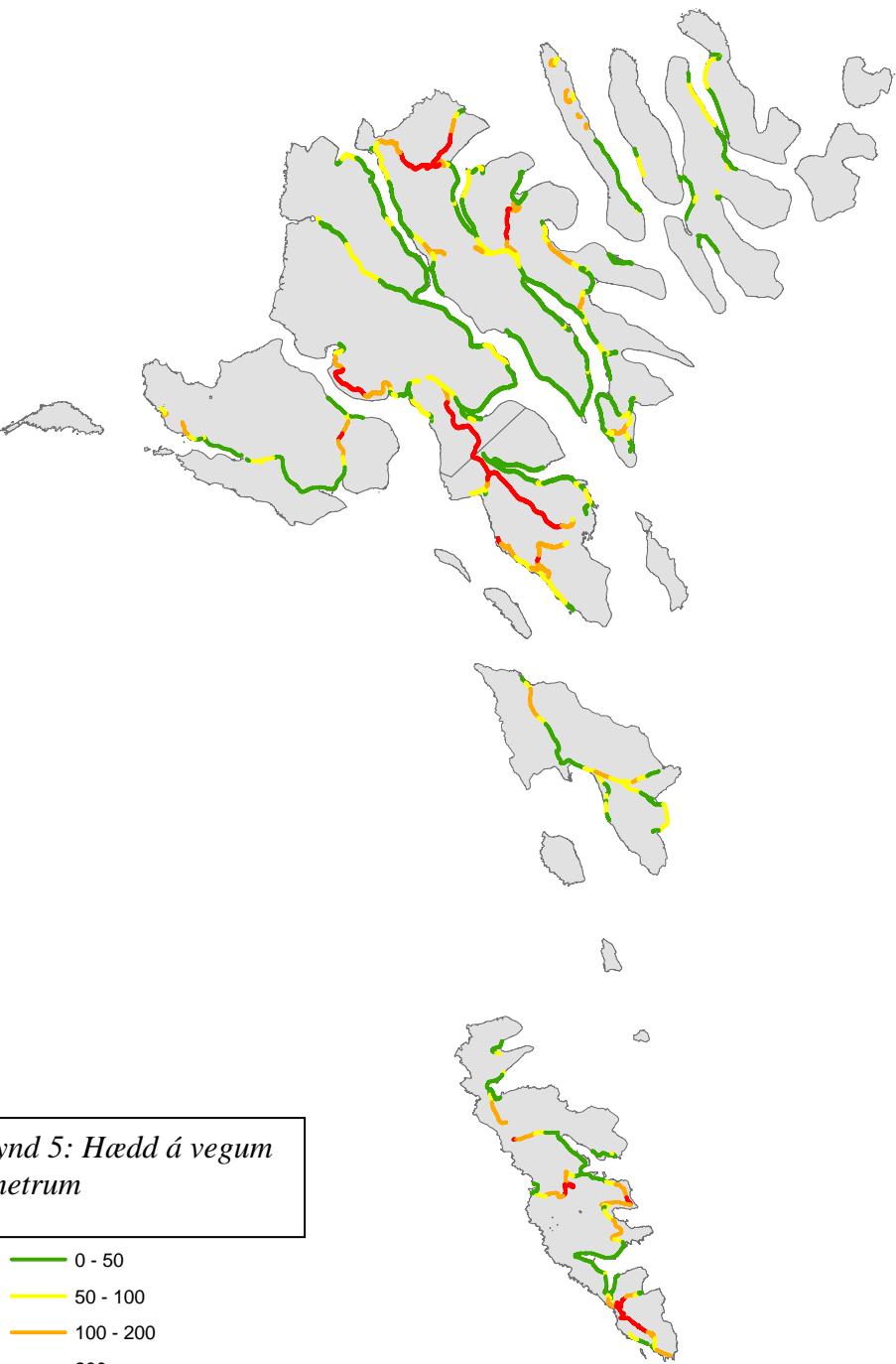
Somuleiðis kunnu flögur í nýggjar farleiðir hava við sær negativar avleiðingar fyri ferðsluna á øðrum økjum, har ferðslutrygdar- og orkuföristrupulleikar kunnu gerast á verandi vegakervi.

Framrokningar kunnu eisini gerast av ferðsluni á nýggjum farleiðum, so hædd kann takast fyri broytta ferðslumynstrinum, tá útbyggingar verða ráðlagdar.

Fyri ymiskar linjuföringar ella plaseringar av vegum ella tunlum kunnu somuleiðis ferðsluframrokningar gerast fyri at kanna, hvussu ferðslan broytist av teimum ymisku loysnunum. Hetta verður gjört fyri at finna bestu loysnirnar, so mest mögulig nyttta fæst burtur úr gjördu ílögnum.

Ferðsluframrokningar hava ein týðandi lut í ráðleggingarárbeiðinum í sambandi við út- og nýbygging av samferðslukervinum.





### 1.3. Krøv til vegir, uppmáting av landsvegakervinum

Í Føroyum eru, orsakað av teimum landafrøðiligu viðurskiftunum, nakrar avmarkingar fyrir, hvar vegir kunnu gerast.

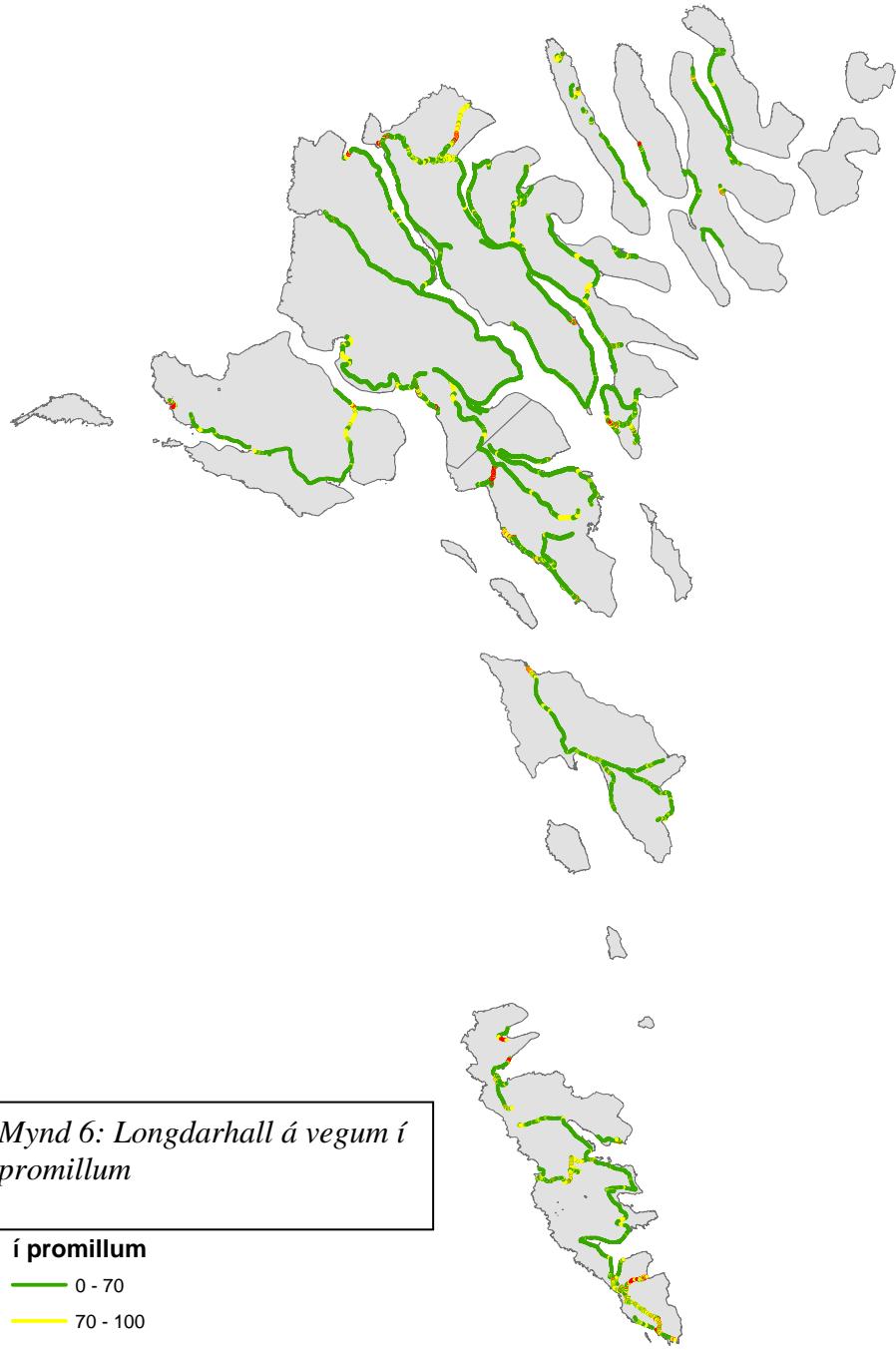
Verandi vegakervið er ofta merkt av landafrøðini og teimum tøkniligum mógguleikunum og avmarkingunum, sum vóru, tá ið vegirnir upprunalaiga vóru bygdir.

Tá ið ætlanir verða gjørðar um nýggjar vegir, eru nøkur vegetøknilig viðurskifti, ið eru serliga týdningarmikil. Hesi eru hallið á vegnum, hæddin, bogar, íþbindingar o.a. Grundarlagið fyrir at leggja og dagföra landsvegir er norðurlendlenskir normar, serliga teir norsku, ið vera hildnir at hóska til viðurskiftini í Føroyum.

Sum partur av ráðleggingini av landsvegakervinum er alt landsvegakervið málta upp í plankoordinatum og hædd.

Hesar dátur gera tað gjørligt at fáa eitt yvirlit yvir verandi vegakervið, og verða nýttar at finna trupulleikar og støð, har vegirnir ikki lúka settu krøvini ella ikki hóska til tørvin á farleiðini í dag.

Uppmátingin verður nýtt í ráðleggingini av t.d., hvar neyðugt verður at gera eyka koymibreyt til tunga ferðslu (krúpispor), og hvar verandi vegur er ov smalur til ferðsluna í dag.



Á mynd 5 sæst hæddin á vegunum á öllum vegakervinum í dag. Flestu vegirnir liggja í láglendi, men nakrir høgtliggjandi vegir eru í landsvegakervinum.

Veðurlagið hevur serliga stóra ávirkan á ferðsluna á vegum, sum liggja høgt. Kavi, hálka og vindur kunnu gera, at høgtliggjandi vegir ikki kunnu nökta flutningstørvin á farleiðini, serliga tunga ferðslan verður avmarkað av hesum.

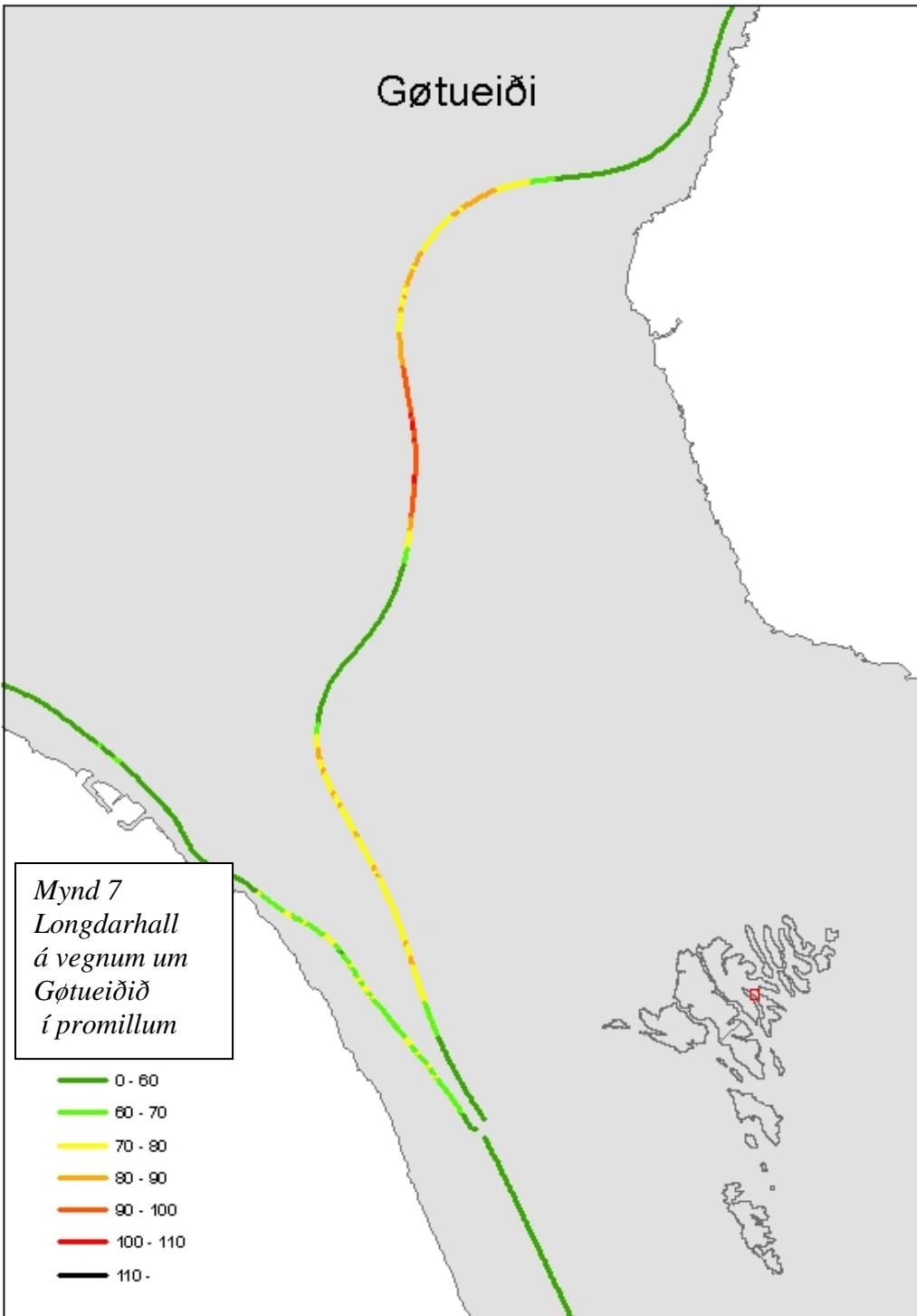
Í framtíðar vegaföringum verður miðað móti, at vegirnir, so vítt möguligt, liggja í láglendi við so fáum brekkum sum gjörligt.

Longdarhallið á vegnum vísir, hvar brekku eru. Miðað verður ímóti, so vítt gjörligt, ikki at gera vegir við meira enn 70 promillum í longdarhalli. Mynd 6 vísur longdarhall á landsvegakervinum.

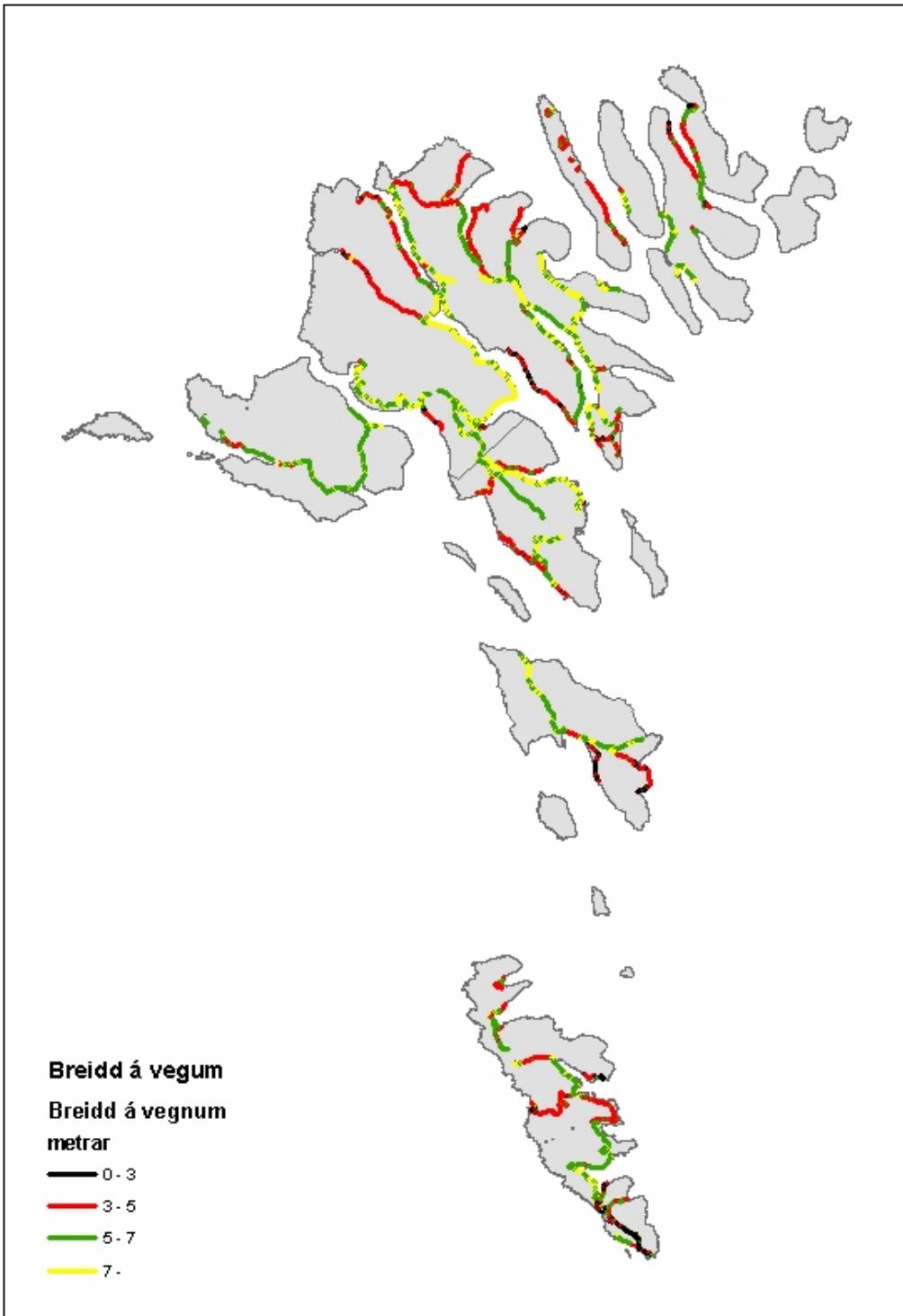
Á mynd 7 er vegurin um Götueiði vístur, sum dömi um farleið við stórum longdarhalli á vegabreytini.

Í fylgiskjali 3 eru nágreniligríkt kort við uppmátingum av landsvegakervinum.





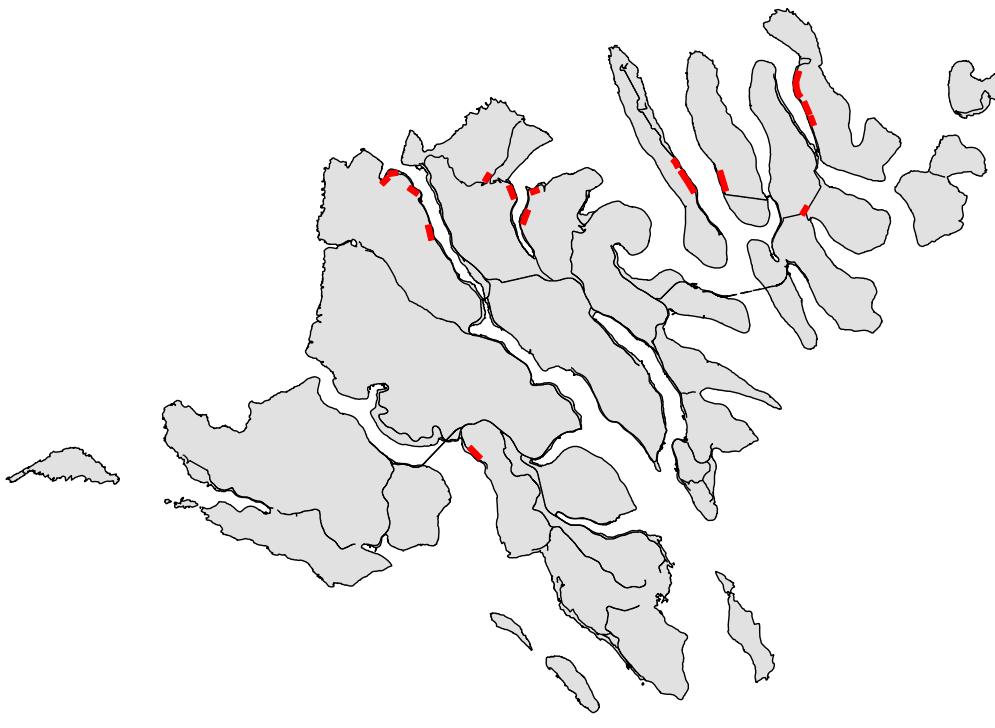
Út frá uppmátingini av vegunum kann linjuföringin kannast, so yvirlit kann fáast yvir, um vegakervið fylgir nýggju krøvunum til hall og bogar, sum sett vera til ferðina á vegateininum. Onnur atlit (t.d. bygt økið, sýnið og fastir lutir við vegin) kunnu tó gera at hámarksferðin á teininum ikki er tann sama, sum vegabygnaðurin og linjuföringin kunnu benda á.



### Krøv til tunlar.

Tá ið talan er um tunlar, er tað serliga tey jarðfrøðiligu viðurskiftini, ið seta avmarkingarnar. Ógvuliga nögvir trupulleikar hava víst seg at vera í sambandi við at halda tunlarnar, tí koystast kann ikki í tunlunum, meðan arbeitt verður. Trygdarkrøvini seinastu árini eru sera nögv herd. At halda og dagföra verandi tunlar er fíggjarliga nögv tyngjandi í mun til vegir annars. Landsverk hefur tí ta greiðu fatan, at tunlar eiga bert at verða gjördir, har onnur loysn ikki kann gerast nøktandi.

Í grannalondum okkara, serliga í Noregi, verður hugsað um at fara burtur frá at gera tunlar, har aðrir möguleikar eru; hetta orsakað av nýggjastu trygdarkrøvunum hjá ES. Hugsað verður heldur um at gera brúgvar (serliga um sund), hóast prísurin fyrir meturin er umleið 3 ferðir so høgur, sum fyrir tunlar (samanlagt verður prísurin fyrir brúgvar ofta á leið hin sami, sum fyrir tunlar, títeinurin verður vanliga nögv styttri við brúm).



— Vandi fyri grótlopi

Mynd 9: Óki har grót rýður oman á vegin.

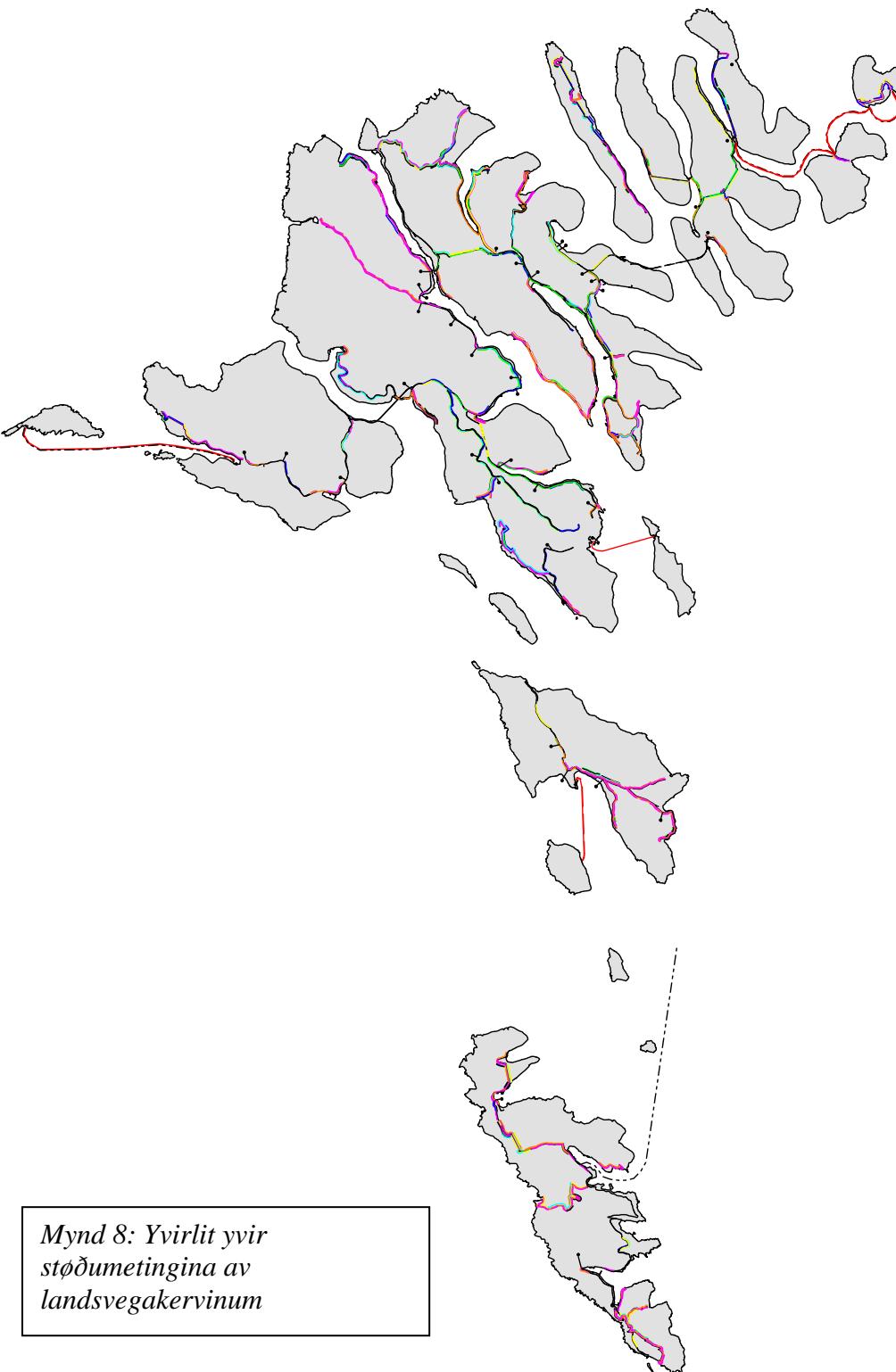


### Fjallatrygging

Umráðandi er at byrgja fyri lopi, so at grót og annað ikki ryður oman á vegir og brýtur fyri sær.

Hetta kann verða gjört á ymsan hátt, alt eftir umstóðunum á staðnum. At grava veitir til at lofta grótinum er vanliga ein góð og bílig loysn.

At seta upp net er annar háttur, sum stundum verður nýttur í Noregi, og sum vit eisini kunnu nýta, har fyrimunur er. Hetta er nakað dýrari, men eigur at verða umhugsáð, har hin kosturin er at leggja vegir um ella at gera tunlar.



*Mynd 8: Yvirlit yvir  
støðumetingina av  
landsvegakervinum*

#### 1.4. Støðumeting av landsvegakervinum

Ein støðumeting er gjørd av öllum landsvegakervinum fyrir at kanna, hvar trupulleikar vera mettir at vera. Úrslitini av kannningini eru í fylgiskjali 1. Út frá støðukannningini eru ymiskar stórrí og smærri verkætlanir valdar, sum hava stórst týdning at fáa gjørdar.

Kanningin umfataði eina lýsing av, hvar trupulleikar vóru við framkomuleika, ferðslutrygd, ferðsluumhvørvi og felagsferðslu (tyrlu- og ferjuflutningi).

Í støðumetingini verður eisini tikið hædd fyrir, at tørvurin er ymiskur, alt eftir ferðslunøgdini og slagnum á ferðslu. Framkomuleikin verður raðfestur ovast á hóvuðsvegunum. Hetta merkir, at her skulu so fáar forðingar sum gjörligt verða, og við tíðini er ætlanin, at alt hóvuðsvegakervið skal fara uttanum bygt ökið; meðan á vegum við minni ferðslu kann flutningstørvurin vera nøktaður, hóast vegurin bert hevur eina koyribreyt.





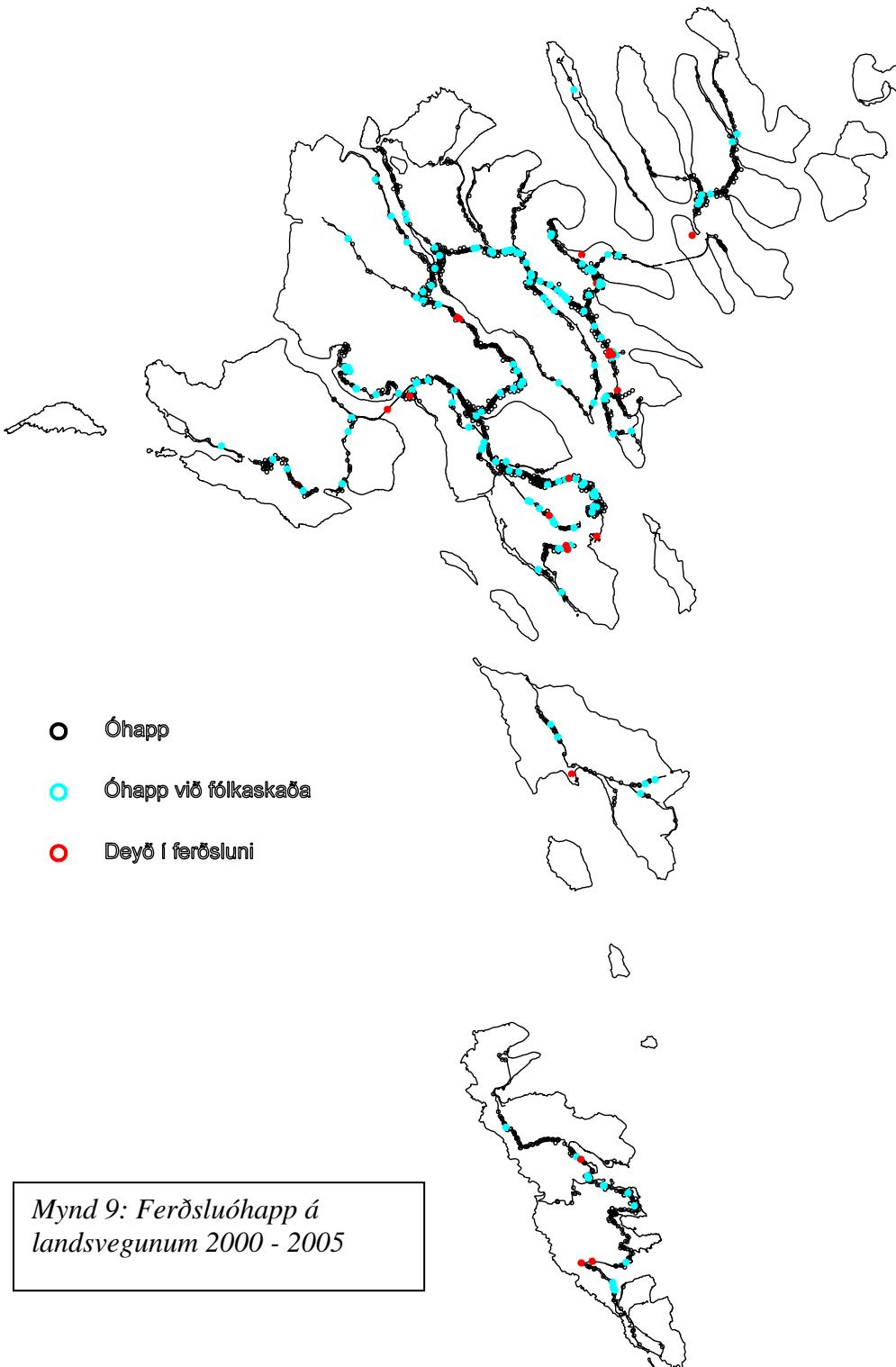
### 1.4.1. Flytföri og framkomuleiki

Flytföri og framkomuleiki er möguleikin at flyta seg úr stað í stað, umframt dygdin og smidleikin á ferðini. Av trupulleikum í sambandi við flytföri og framkomuleika kunnu nevnast, at farleiðir ikki hóska til ferðsluna í dag, tvs. eru ótíðarhóskandi (ov smalir vegir og tunlar), mangla dagföring og viðlíkahald.

Somuleiðis eru landafrøðiligu viðurskiftini viðgjörd, högtliggjandi vegir við brekkum skapa trupulleikar fyrir framkomuleikan a farleiðini, tí teir eru meira útsettir fyrir ávirkan av veðurlagnum. Trupulleikar eru eisini av gróti á vegunum og í summuum fórum av, at gamlir vegir seta seg. Hetta ávirkar bæði framkomuleikan og trygdina.

### 1.4.2. Ferðsluumhvørvið

Ferðsluumhvørvið er í hesum samanhangi, har trupulleikar eru av, at nógv gjøgnumkoyrandi ferðsla fer ígjøgnum bygt øki. Ferðslan býtir bygdina ella býin sundur, og trupuleikar eru hjá lokalu ferðsluni, tað verið seg við bili, súkklu ella fólk til gongu, og hetta virkar eisini sum ein forðing hjá gjøgnumkoyrandi ferðsluni. Best er heilt at skilja sundur lokalu og gjøgnumgangandi ferðsluna, hetta kann gerast hóast ferðslan fer gjøgnum bygt øki, men ferðslan kann eisini tryggjast við minni ferðslutrygdartiltökum.



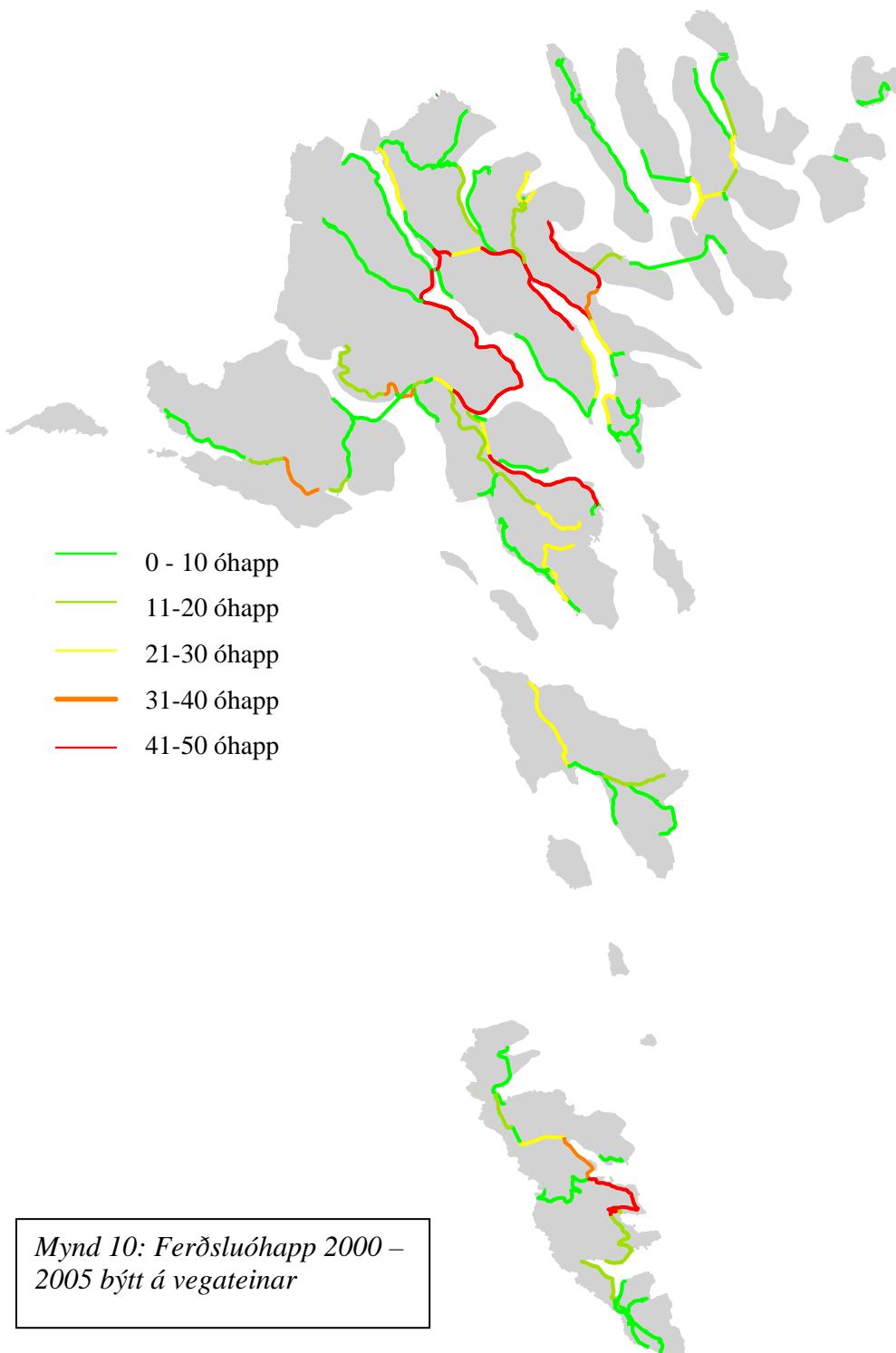
### 1.4.3. Ferðslutrygd

Ferðslutrygðin er eisini viðgjörd í stöðukanningini. Kannað er, hvar óhapp henda fyri at finna truplar vegateinar og vegamót. Kanningarnar av óhappum byggja á tær frágreiðingarnar, löggreglan ger í sambandi við ferðsluóhapp. Orsókirnar til óhappið eru bólkaðar út frá somu frágreiðingum. Orsókirnar eru bólkaðar soleiðis: seyður, ov nögv ferð, hálka, rúsevnakoyring og annað.

Nógy óhapp eru orsakað av, at seyður er á vegnum. Umframt frágreiðingarnar frá lögregluni eru töl fingin til vega frá tryggingarfelögnum, sum vísa, at umleið 3 ferðir so nógy óhapp við seyði á vegnum verða meldaa til tryggingarfelögini, enn frágreiðingarnar hjá lögregluni vísa. Hetta gevur eina mynd av, hvussu stórur hesin trupulleiki er.

Tal av óhappum orsakað av seyði er:

Ár	Boðað frá til tryggingarfelögini	Skrásett hjá lögregluni
2002	128	67
2003	117	26
2004	137	36
2005	153	48
í meðal	<b>134</b>	<b>44</b>



## 1.5. Kortlegging av ferðsluóhappum

Kortlegging og greiningar av ferðsluóhappum er ein fortreyt fyrir fáa yvrlit yvir, hvar trupulleikar eru, so at ílögur ella ábótur verða gjördar, har mest tørvur er á tí.

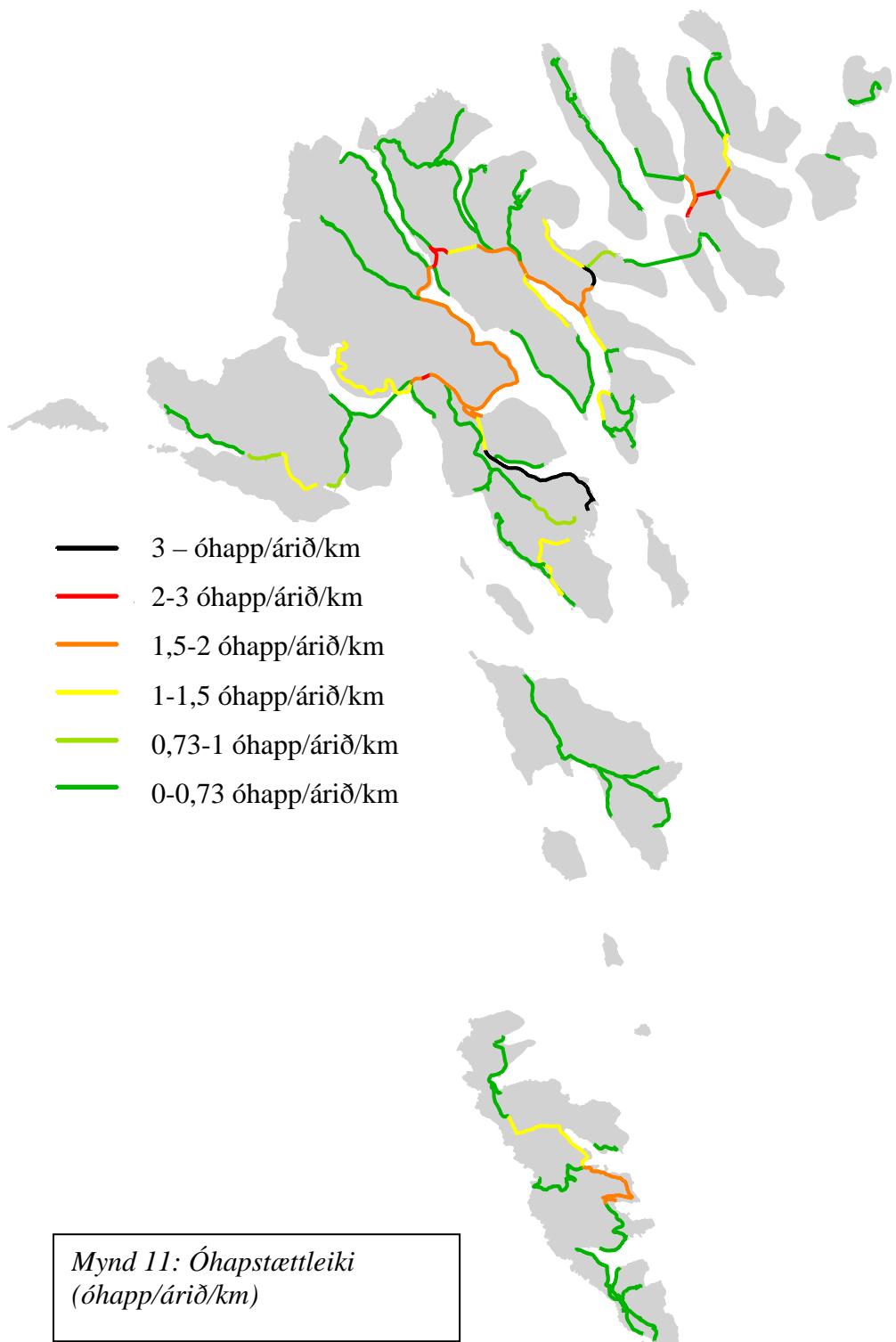
Verandi hagtöl um ferðsluóhapp, eru ikki nøktandi, t.d. er staðið, har óhappið hendi, ikki staðfest við koordinatum, men bert við staðarnövnum, sum kunnu vera misvísandi. Orsókin til óhappið og hvussu stórur skaðin var, eru heldur ikki heilt eintýdd skrásett. Aðrastaðni hava tey sokallaðar skaðanevndir, sum staðfesta veruligu orsókina til hvört óhapp. Ein arbeiðsbólkur arbeiðir við einum uppskoti um, hvussu hagtalstilfarið kann betrast.

Fyri at fáa yvrlit yvir hvar flestu ferðsluóhappini henda, eru óhappini 2000 – 2005 býtt sundur á vegateinar, mynd 10. Kortið vísir, hvørjir vegateinar hava flest óhapp, og kortið vísir, at talan er um vegir við nógvari ferðslu.

Ymisk mót kunnu gerast fyri, út frá óhapshagtölum, at lýsa ferðslutrygdina á landsvegakervinum. Felags fyri øll er, at talið av óhappum verður sett í mun til sannlíkindini fyri einum óhappi, ella hvussu útsettur ein er fyri at verða úti fyri einum óhappi, tvs. í mun til koyrdar kilometrar (ferðsluarbeidi) og longdina á vegateininum.

Mest nýttu mótini fyri óhapsvandan (risiko) eru:

- óhapstættleiki og
- óhapstíttleiki



*Mynd 11: Óhapstættleiki  
(óhapp/árið/km)*



Óhapstættleikin er talið á óhappum um árið fyri kilometurin, og hetta er eitt mót fyrir vandan á júst hesum vegateinum. Hetta verður serliga nýtt fyrir at finna truplar vegateinar, sum hóskandi kann verða at gera ábótur ella tiltök á.

Landsmiðaltalið fyrir óhapstættleikan er roknað til:

0,73 óhapp/árið/km

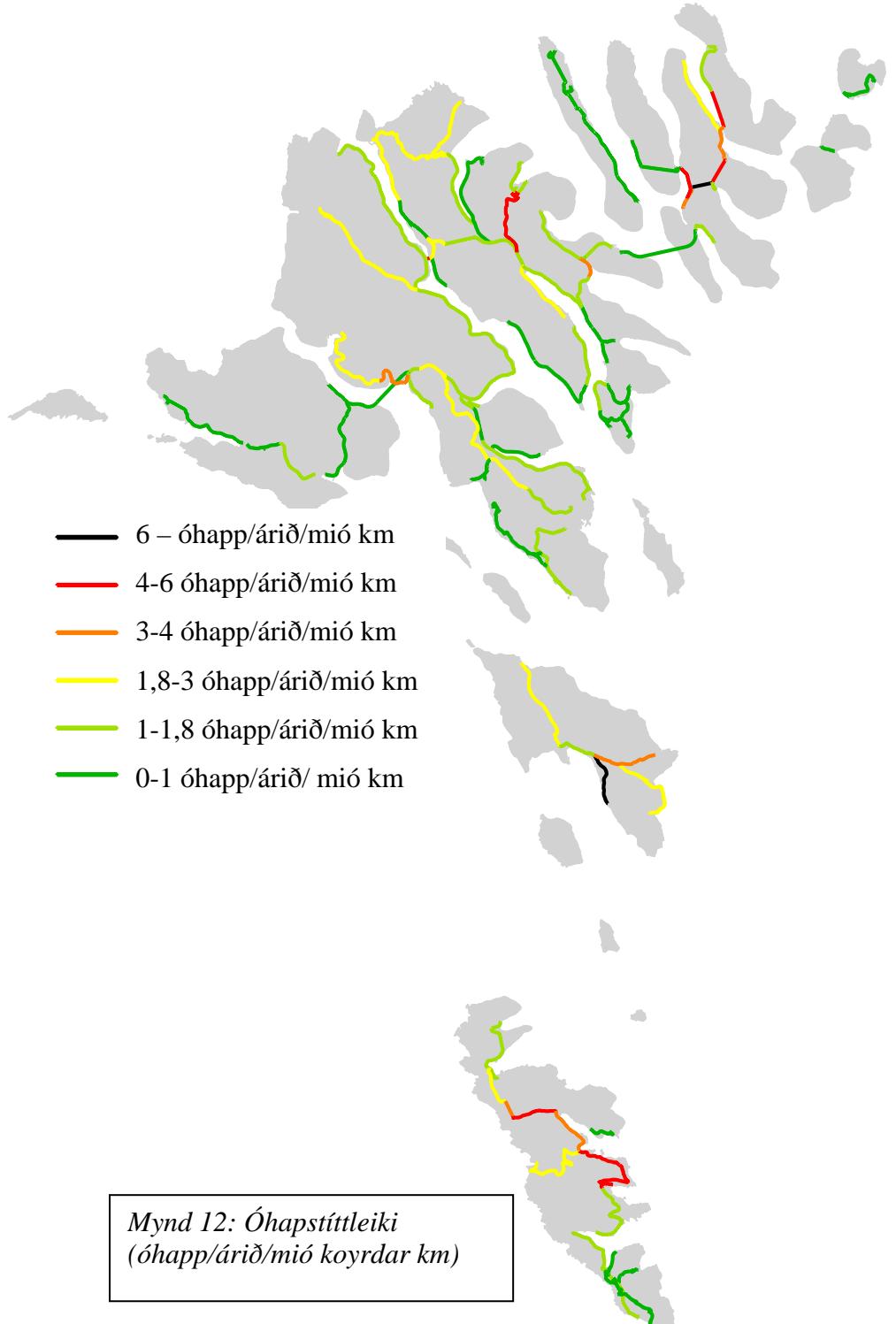
Kortið á mynd 11 vísir óhapstættleikan, talið á óhappum í mun til longdina á vegateinum.

Á kortinum sæst, at strekkini við flestum óhappum í mun til longdina á strekkinum eru:

- Vegurin frá Götudali, gjøgnum Götugjógv og til Syðrugötu (6 ferðir so nögy sum landsmiðaltalið)
- Vegurin millum Tórshavn og Kollafjarðartunnilin (5 x miðal)

Síðani koma:

- Norðskáli (4 x miðal)
- Leynatunnin (3 x miðal)
- Árnafjarðartunnin og tunnilsvegurin (3 x miðal)



*Mynd 12: Óhapstítleiki  
(óhapp/árið/mið km)*



Óhapstítleikin er talið á óhappum fyri koyrdar kilometrar um árið, t.e. hvussu nógv óhapp henda í mun til ferðslunøgdina.

Kortið á mynd 12 vísir óhapstítleikan.

Óhapstítleikin er roknaður út sum, tal av óhappum á vegateininum, býtt við tal av árum, býtt við ferðsluarbeiðinum. Ferðsluarbeiðið er ársmiðalferðslan um samdøgri x 365 x longdini á vegateininum, í útrokningini verður miðaltalið fyri ferðsluarbeiðið seinastu 6 árinu nýtt.

Landsmiðaltalið fyri óhapstítleikan (2000-2006) er roknað til:  
1,8 óhapp/árið/mið. koyrdar km

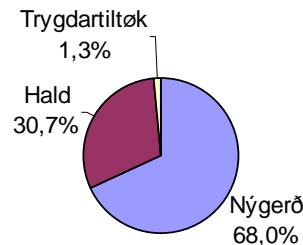
Strekki, har mest óhapp henda í mun til ferðslunøgdina, eru:

- Árnafjarðartunninilin (4 ferðir landsmiðaltalið)
- Hvannasundstunninilin (2 x miðal)
- Vegurin Klaksvík-Strond(2-3 x miðal)
- Viðareiðisvegurin (sunnari partur) (2 x miðal)
- Oyndarfjarðarvegurin(2 x miðal)
- Vegurin til Skarvanes (4 x miðal, sera lítil ferðsla)
- Vegurin um Hovsegginu (3 x miðal)
- Vegurin gjøgnum Trongsvágsdal(2 x miðal)

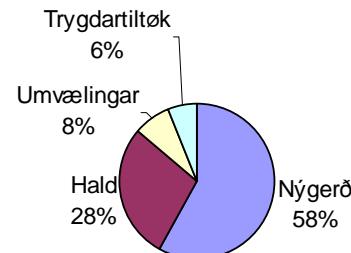
Handan kanningin gevur eitt yvirlit yvir, hvar möguligir trupulleikar eru. Tá ílögur skulu gerast undir Ferðslu og trygdartiltök (kap. 2.3), eigur ein nágreiniligiari kanning at verða gjörd, har hugt verður eftir, hvørjum eistókum staði/strekki, har trupulleikar eru.



### Núverandi býtislykil



### Tilmæltur býtislykil



### 1.6. Býtislykil fyrir játtanini til flutningskervið

Í dag (2007) er játtanin býtt eftir býtislyklinum

Ílögur 68,0 %

Hald 30,7 %

Trygdartiltök 1,3 %

Haldið er afturúrsigt, og tá ið tað er dýrt at umvæla, ístaðin fyrir at viðlíkahalda, eigur kervið, sum er afturúrsigt, at umvælast sum skjótast við stórrri játtan, enn viðlíkahaldið rúmar.

Skotið verður tí upp, at játtanin verður býtt sundur í 4 yvirskipaðar partar, eftir býtislyklinum:

58% til ílögur,

28% til viðlíkahald,

8% til umvælingar av tí, sum er afturútsilgt og

6% til ferðslu- og trygdartiltök



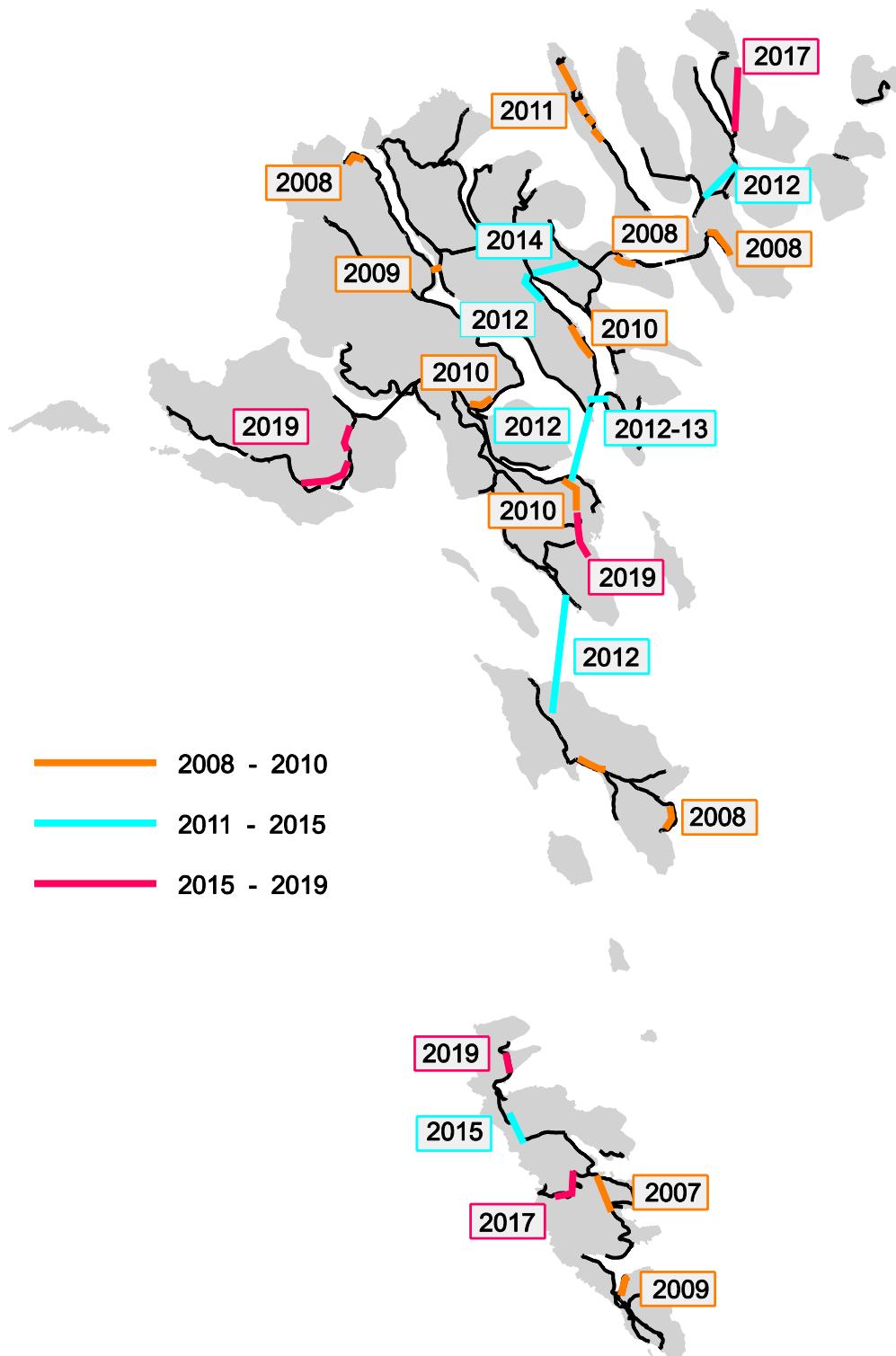
## 2. ÍLØGUR Í VEGA KERVIÐ

Grundað á millum annað støðugreiningina av vegakervinum eru tær mest umráðandi verkætlanirnar valdar út. Tær av hesum verkætlanum, sum eru mettar at verða mest aktuellar, eru viðgjördar í eini kostnyttukanning og í eini meting av avleiðingunum av teimum.

Verkætlanirnar, sum voru hildnar at vera mest átrokandi, eru raðfestar fremst og viðgjördar fyrst, hinar verkætlanirnar, sum ikki eru eins átrokandi verða kannaðar nærrí seinni. Væntandi vera verkætlanirnar, sum eru raðfestar fremst, gjördar fyrir 2015 og hinar, sum eru raðfestar seinni, verða eisini gjördar seinni.

Verkætlanirnar eru viðgjördar á tann hátt, at fyrst er trupulleikin lýstur, síðani eru fleiri uppskot til loysnir viðgjörd eftir fýrastreingjaðu skipanini. Kostnyttukanningar vera gjördar av útvaldum verkætlanum, har ílögjan er stórrí enn 10 mió. kr. Allar kanningarnar eru i fylgiskjali 2. Har eru grundgevingarnar fyrir valdu loysnunum at finna.

Tær minnu verkætlanirnar úr støðumetingini eru ikki raðfestar, men eru í einum lista til trygdartiltök. Hesar verkætlanir verða gjördar, so hvört tørvur og høvi er til tað. Tær vera tá ferðslugrantskaðar, so besta loysnin verður vald í hvørjum einstökum fóri.



## 2.1. Útbygging av vegakervinum

Út frá ml.a. støðumetingini eru hesar farleiðir mettar at vera mest umráðandi at fáa dagfórdar. Tær eru ótíðarhóskandi og virka sum forðingar á landsvegakervinum:

- Vegurin til Tjørnuvíkar
- Vegurin til Dals
- Tunlarnir á Borðoynni
- Hvalbiartunninil
- Vegurin um Sandarlíð

Fyri at framtíðartryggja vegakervið er umráðandi at kanna, hvussu ferðslumynstrið broytist, og hvar ferðslutrupulleikar kunnu koma orsakað av hesum. Hetta kunnu ferðsluframrokningar verða við til at kortleggja.

Hóvuðsfarleiðirnar í landinum verða útbygdar fyri at tryggja framkomuleika, smidleika og at stytta ferðatíðina. Tá ið hóvuðsfarleiðirnar verða útbygdar, viðførir tað, at ferðslumynstrið broytist og tórvur kann verða á, at avleiddar verkætlánir verða bygdar.

Aktuellar útbyggingar av hóvuðsfarleiðum eru:

- Eysturoyartunninil
- Sandoyartunninil

Hesar ílögur eru so stórar, at tær verða viðgjördar fyri seg undir kap 5. Serligar ílögur.



Omanfyrinevndu farleiðirnar eru viðgjørdar í kostnyttukanningini í fylgiskjali 2, har grundgevingarnar til valdu loysnirnar eisini er lýstar.

Avleiddar verkætlanir av hesum útbyggingunum eru:

- vegakervið á vestara armi á Skálfjørðinum (er um at vera liðugt)
- vegur um Skálabotn
- tunnil millum Gøtudal/Kambsdal og Skálfjørðin

Hesar útbyggingar høvdu verið aktuellar, hóast Eysturoyartunnilin ikki var gjørdur, men tær eru enn meira umráðandi í sambandi við hendan.

Aðrar verkætlanir viðvíkjandi framtíðartrygging eru:

- Innkomuvegurin til Havnar, 1. partur
- Innkomuvegurin til Havnar, 2. partur
- Umkoyringarvegur um Klaksvík

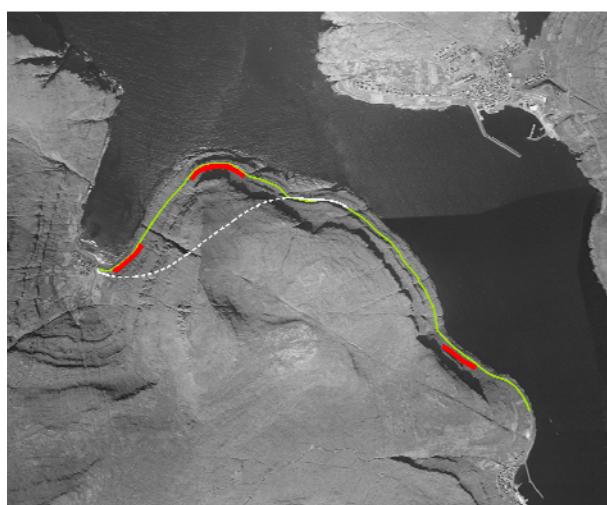
Nakrar verkætlanir eru í gongd og umráðandi er, at tær verða gjørdar lidnar, so nytta fæst burturúr íløguni. Hesar verkætlanir eru:

- Innkomuvegurin til Havnar (1. partur)
- Vegurin til Akrar
- Vegurin um Skála-Strendir
- Vegurin um Leirvík
- Vegurin Klaksvík-Norðoyri
- Liðugtgerð av vegunum/tunlunum í Kallsoynni

Á høvuðsvegakervinum (kap. 2.4) fer ferðslan gjøgnum bygt øki á niðanfyristandandi strekkjum. Ferðslan á hesum strekkjum er:

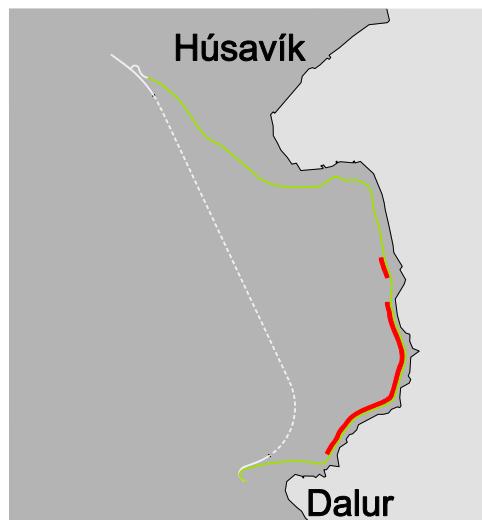
- Innkoyringin til Havnar (uml. 8000)
- Kollafjørður (Inni í Firði) (uml. 4500)
- Gøtugjógv (uml. 3900)
- Skipanes (uml. 3700)
- Sandavágur, Miðvágur (uml. 2500)
- Leirvík (uml. 2300)
- Innkoyringin til Klaksvíkar (uml. 1600)

Útbyggingin av høvuðsvegakervinum umfatar, at ferðslan verður løgd uttanum bygt økið, ella ferðslutiltök verða gjørd, sum gera at lokala og gjøgnumgangandi ferðslan ikki blandast. Gøtugjógv og Skipanes verða ikki á høvuðsvegakervinum, tá ið tunnil verður ml. Gøtudal/Kambsdal – Skálfjørðin. Í Leirvík er umkoyringarvegur í gerð. Innkoyringin til Havnar verður avlastað, tá ið Innkomuvegurin verður gjørdur. Innkoyringin til Klaksvíkar er ein nærum framsíðuleysur vegur uttan íbindingar. Í Kollafirði er nóg ferðsla gjøgnum bygt økið, og somuleiðis í Sandavági-Miðvági. Valt er at umbyggja hesar farleiðir, so ferðslan fer uttanum bygt økið, fyrst í Kollafirði, tí her er mest ferðsla, og síðani Sandavágur-Miðvágur.



<b>Verkætlan:</b>	<b>Tjørnuvíkarvegurin</b>
Lýsing	Á vegnum eru trupulleikar av gróti og skriðulopum.
Vald loysn	At tryggja vegin við fjallatryggingarnetum, og við í stöðum at útbyggja vegin við eini veit omanfyrir vegin fyri at forða fyri at grót ríður oman á vegin.
Kostnaður	9 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	Ein dagföring av vegnum, sum umfatar at fleiri víkipláss vera gjörd, vegastokkur o.l. verður sett upp, kostar harumframt 22 mió kr. Valt er at fjallatryggja vegin beinanveg, og so dagföra hann seinni.
Støðan eftir verkætlanina	Tá vegurin er fjallatryggjaður, eru ikki trupulleikar av gróti, sjálvur vegurin er hin sami, men í mun til ferðsluna á farleiðini er hetta ikki ein trupulleiki.
Byggtíð	< 1 ár (3 ár)
Tíðarætlan	Fjallatryggingin verður gjörd í 2008

	Aðrar viðgjördar verkætlanir
Lýsing	Tunnil Tjørnuvík- Fjørðuglyvur (1360 m) og dagföring av vegnum (sí nærrí viðgerð av hesi loysn í fylgiskjalið 2).
Kostnaður	63 mió kr



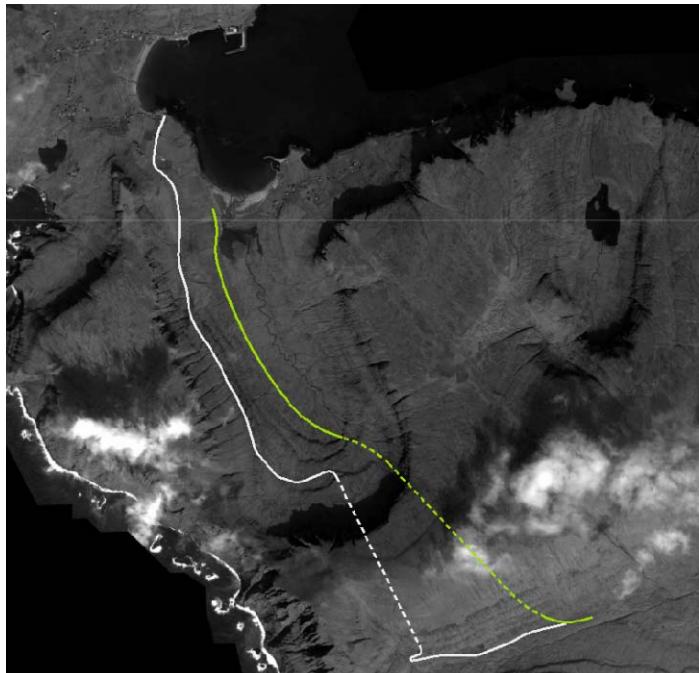
Verkætlan:	Dalsvegurin
Lýsing	Á vegnum eru trupulleikar av gróti og skriðulopum.
Vald loysn	At tryggja vegin við fjallatryggingarnetum, og við í stöðum at útbyggja vegin við eini veit omanfyrir vegin fyri at forða fyri at grót ríður oman á vegin.
Kostnaður	15 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	Ein dagföring av vegnum, sum umfatar, at fleiri víkipláss vera gjörd, vegastokkur o.l. verður sett upp, kostar harumframt 24 mió kr. Valt er at fjallatryggja vegin beinanveg, og so dagföra hann seinni.
Støðan eftir verkætlanina	Tá vegurin er fjallatryggjaður, eru ikki trupulleikar av gróti, sjálvur vegurin er hin sami, men í mun til ferðsluna á farleiðini er hetta ikki ein trupulleiki.
Byggtíð	< 1 ár (3 ár)
Tíðarætlan	Fjallatryggingin verður gjörd í 2008

	Aðrar viðgjördar verkætlanir
Lýsing	Tunnill Dalur-Húsavík (3060 m) við tilhoyrandi vegum (sí nærri viðgerð av hesi loysn í fylgiskjalið 2).
Kostnaður	125 mió kr



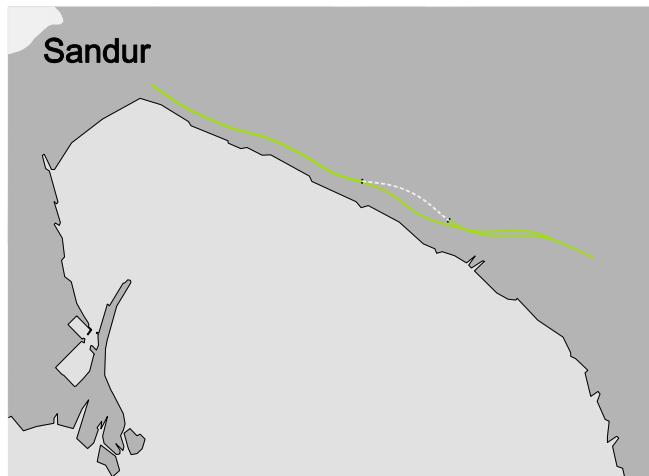
Verkætlan:	Tunlarnir á Borðoynni
Lýsing	Tunlarnir eru ótíðarhóskandi og eru ein forðing fyrir menning í økjunum norðanfyri teir.
Vald loysn	At gera tveir nýggjar tunlar við umleið somu plasering sum verandi tunlar. Ein nýggjur tunnil frá Ánum til Árnafjarðar og ein nýggjur tunnil millum Árnafjörð og Norðtoftir verða gjördir og nýggir tilhoyarndi vegir bygdir.
Kostnaður	233 mió kr..
Avleiddar verkætlanir	Umkoyringarvegurin um Klaksvíkina (30 mió kr), men hann er ikki beinleiðis partur av verkætlanini. Byrgingin um Haraldsund treingir til ábøtur og liðugtger, er ikki partur av verkætlanini, men er hóskandi at gera samstundis, tí tilfarið til hetta arbeidið verður tökt, tá ið tunlarnir verða gjördir.
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin norður um Klaksvíkina til Hvannasunds er ein tíðarhóskandi tvíbreytað farleið.
Byggitíð	Byggitíðin til sjálvar tunlarnar er 4 ár. 1 ár frammanundan verður nýtt til fyrireikingar.
Tíðarætlan	Fyrireikingar í 2008. Tunlar og vegir 2009-2012.

	Aðrar viðgjördar verkætlanir
Lýsing/ Kostnaður	Tunnill Norðuri á Dal (3060 m), vegir báðumegin, dagföring av Árnafjarðartunlinum. Íalt 251 mió.



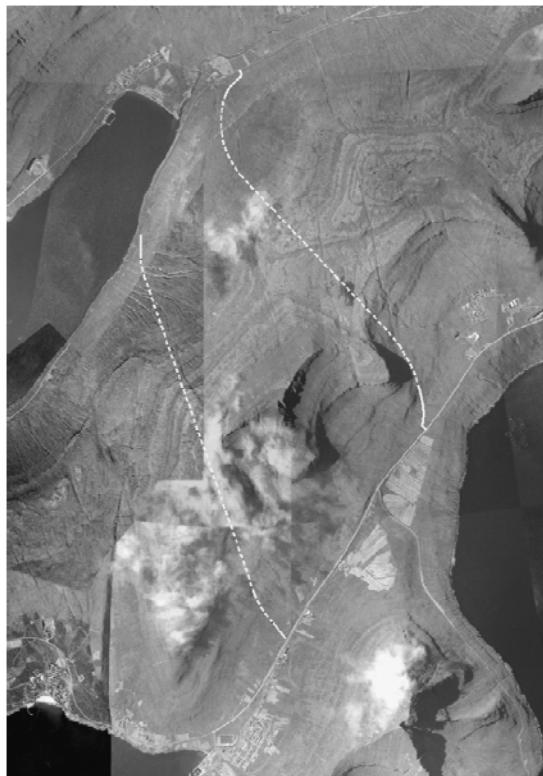
Verkætlan:	Hvalbiartunnlin
Lýsing	Tunnlin er ótíðarhóskandi og er ein forðing fyrir menning í ökinum norðanfyri hann, undirlendið undir tunnilsvegnum í Hvalba setur seg í støðum.
Vald loysn	At gera ein nýggjan tunnil við nýggum vegum báðumegin, í Hvalba kemur nýggi vegurin at liggja nógv lægri.
Kostnaður	155 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður tíðarhóskandi og tvíbreytað allan vegin.
Byggitíð	Byggitíðin fyrir vegir og tunnil er 3 ár.
Tíðarætlan	Forkanningar í 2011-2012. Tunlar og vegir í 2013-2015.

Aðrar viðgjördar verkætlanir	
Lýsing	Dagföring og breiðkan av verandi Hvalbiartunli og vegum (sí viðgerð av hesi loysn í fylgiskjalið 2).
Kostnaður	145 mió kr



<b>Verkætlan:</b>	<b>Sandarlíð</b>
Lýsing	Vegurin er ikki bygdur til verandi ferðslu, undirlendi undir vegnum er vánaligt, og í støðum rýður grót oman á vegin.
Vald loysn	At byggja ein nýggjan veg við umleið somu linjuföring sum nú, fjallatrygging við veit, har tørvur er á tí. Møguliga verður ein partur av farleiðini lagdur í ein tunnil (knappar 400 m).
Kostnaður	31-40 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður dagförd og hóskandi til ferðsluna í dag.
Byggitíð	3 ár
Tíðaráetlan	Ætlanin er at gera tað mest átrokandi komandi árinu av játtanini fyri umvæling, meðan sjálv umbyggingin fer fram 2015-2020.

	Aðrar viðgjörðar verkætlanir
Lýsing/ Kostnaður	<p>Ein loysn er dagfördur/nýggjur vegur allan teinin gjógnum Sandarlíð (31 mió kr).</p> <p>Ein onnur loysn er dagfördur/nýggjur vegur við einum stuttum tunli (380 m), um ein vegatein mitt í Sandarlíð, har vegurin er mettur at verða trupul at breiðka (40 mió kr).</p>



<b>Verkætlan:</b>	<b>Tunnil millum Gøtudal/Kambsdal og Skálafjørðin</b>
Lýsing	Framtíðartrygging av høvuðsfarleið. Ferðslan verður leidd uttanum Gøtueiði og bygda økið við Gøtugjógv. Styttir um høvuðsfarleiðina og liggur lágt.
Vald loysn	At byggja ein tunnil millum Gøtudal/Kambsdal og Skálafjørðin við tilhoyrandi vegum. Enn er ikki endalig støða tikan til, hvør loysn eיגur at vera vald. Mælt verður til at kanna ferðslumynstrið um á farleiðini nærrí, áðrenn støða verður tikan til, hvør linjuføring verður tilmeld.
Kostnaður	171 mió kr
Avleiddar verkætlanir	Er avleidd av Eysturoyartunlinum.
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður framtíðartryggjað og hóskandi til ferðsluna á høvuðsfarleiðini.
Byggitíð	3 ár + 1 ár við forkanningum
Tíðarætlan	Forkanningar 2011 Tunnil og vegir 2012-2014



<b>Verkætlan:</b>	<b>Vegurin til Akrar</b>
Lýsing	Verkætlan í gongd. Vegurin ml. Lopra og Akrar er smalur og ótíðarhóskandi.
Vald loysn	Breiðking av landsvegi úr Lopra út á Akrar.
Kostnaður	3 mió kr til liðugtgerð
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	
Byggitíð	Verkætlanin er í gongd
Tíðarætlan	2008-2009

<b>Verkætlan:</b>	<b>Umkoyringarvegur um Kollafjørð</b>
Lýsing	Útbygging av høvuðsvegakervinum. Høvuðsvegur við nógvari ferðslu gongur gjøgnum bygt øki Inni í Firði í Kollafirði.
Vald loysn	Umkoyringarvegur um bygda økið Inni í Firði í Kollafirði.
Kostnaður	25 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Høvuðsvegakervið uttanum bygt øki.
Byggitíð	3 ár
Tíðarætlan	2008-2010



<b>Verkætlan:</b>	<b>Innkomuvegurin til Havnar (1. partur Skarðshjalli – Oyggjarvegur)</b>
Lýsing	Verkætlan í gongd og framtíðartrygging. Orkuføristrupulleikar eru longu á vegnum inn til Tórshavnar.
Vald loysn	Innkomuvegurin er lagdur, so nógva ferðslan til Tórshavnar verður leidd uttanum býin og so inn í býin á ymiskum støðum.
Kostnaður	64 mió kr til liðugtgerð
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Hóskandi vegur, sum býtir sundur ferðsluna til býin.
Byggtíð	Verkætlanin er í gongd
Tíðarætlan	2008-2010

<b>Verkætlan:</b>	<b>Liðugtgerð av vegum og tunlum í Kallsoynni</b>
Lýsing	Verkætlan í gongd.
Vald loysn	Vegirnir og tunlarnir í Kallsoynni verða gjørdir lidnir, t.d. trygging av lofti, gera tunnilsportalarnar, bøta vegabreyttir, seta upp vegastokk, ferðslutalvur og ávísingartalvur.
Kostnaður	18 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Lidnir tunlar og vegir.
Byggtíð	Verkætlanin er í gongd
Tíðarætlan	2008-2010



<b>Verkætlan:</b>	<b>Vegurin Klaksvík-Norðoyrar</b>
Lýsing	Verkætlan í gongd.
Vald loysn	Vegurin verður útbygdur og dagfördur.
Kostnaður	2,5 mió kr til liðugtgerð
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlana	Hóskandi vegur til ferðsluna á farleiðini.
Byggitið	Verkætlanin er í gongd
Tíðarætlan	2008

<b>Verkætlan:</b>	<b>Vegurin um Leirvík</b>
Lýsing	Verkætlan í gongd.
Vald loysn	Vegur niðanfyri bygdina, sum leiðir gjøgnumgangandi ferðsluna uttanum bygt økið.
Kostnaður	24 mió til liðugtgerð
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlana	Hóskandi vegur til ferðsluna á farleiðini, og gjøgnumgangandi ferðslan á høvuðsvegakervinum fer uttanum bygt økið.
Byggitið	Verkætlanin er í gongd
Tíðarætlan	2008



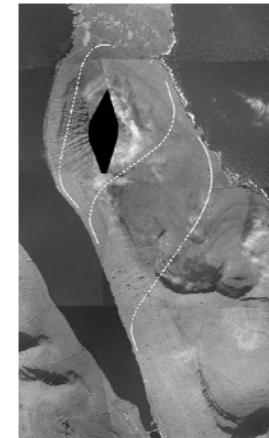
<b>Verkætlan:</b>	<b>Skála-Strendir</b>
Lýsing	Verkætlanin er í gongd og er um at verða liðug. Útbygging av framtíðar hóvuðsfarleið.
Vald loysn	At byggja ein umkoyringarveg um bygdirnar Skála og Strendir, sum ger, at ferðslan fer uttanum bygt ökið.
Kostnaður	4 mió kr. til liðugtgerð
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður hóskandi til ferðsluna í dag og til hóvuðsfarleiðina, tá Eysturoyartunnlin er bygdur.
Byggitið	Vegurin er um at verða liðugur.
Tíðarætlan	2008

<b>Verkætlan:</b>	<b>Vegur um Skálabotn</b>
Lýsing	Liðugtgerð av útbygging. Farleiðin um Skálabotn er einasti teinurin eftir vestara armi á Skálafjørðinum, ið ikki er dagfördur, og hesin virkar tí sum ein forðing á samlaða vegateininum.
Vald loysn	At byggja ein umkoyringarveg um Skálabotn, sum ger, at ferðslan fer uttanum bygt ökið.
Kostnaður	40 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður hóskandi til ferðsluna á hóvuðsfarleiðini, tá Eysturoyartunnlin er bygdur.
Byggitið	2 ár
Tíðarætlan	2011-2012



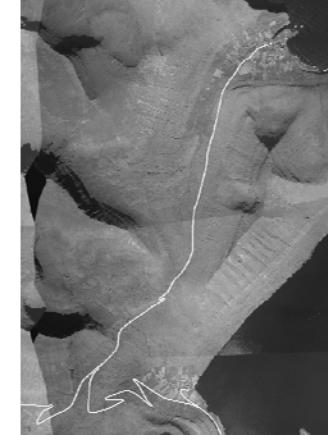
<b>Verkætlan:</b>	<b>Sandavágshálsur, Sandavágur, Miðvágur</b>
Lýsing	Útbygging av hóvuðsvegakervinum. Hóvuðsvegurin gongur gjøgnum bygt øki í Sandavági og Miðvági. Harumframt er strekkið høgtliggjandi og bratt um Sandavágsháls.
Vald loysn	ENN er eingin endalig loysn vald. Ymiskar linjuföringar við umkoyringarvegi og/ella tunli eru nevndar sum uppskot til loysnir (fylgiskjal 1).
Kostnaður	Umleið 100 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Hóvuðsvegakervið uttanum bygt øki, liggur lágt uttan brekkur.
Byggitið	Avhongur av, hvør loysn verður vald
Tíðarætlan	2018-2019

<b>Verkætlan:</b>	<b>Sandvíkartunnil</b>
Lýsing	Útbygging av vegakervinum. Tunnilin er ótíðarhóskandi, hædd og breidd á tunlinum ger, at stór akfør ikki kunna nýta farleiðina.
Vald loysn	Endalig loysn er ikki vald, nýggjur tunnil ella víðkan av verandi tunli.
Kostnaður	Umleið 100 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Tíðarhóskandi farleið, eisini til stór akfør.
Byggitið	4 ár
Tíðarætlan	2016-2019



<b>Verkætlan:</b>	<b>Farleiðin til Famjins</b>
Lýsing	Útbygging av vegakervinum. Vegurin er høgtliggjandi og brattur.
Vald loysn	Enn er eingin endalig loysn vald. Talan kann vera um at dagföra verandi veg, og gera ein stuttan tunnil um truplasta teinin.
Kostnaður	Umleið 40 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Tíðarhóskandi og dagförd farleið.
Byggitíð	3 ár
Tíðarætlan	2015-2017

<b>Verkætlan:</b>	<b>Farleiðin til Viðareiðis</b>
Lýsing	Útbygging av vegakervinum. Partar av vegnum liggja í brattlendi og trupulleikar eru av, at grót rýður oman á vegin..
Vald loysn	Enn er eingin endalig loysn vald. Arbeit verður í lötni við 3 ymiskum linjuföringum til gerð av tunli við nýggjum ella dagfördum vegum báðumegin við tunnilin.
Kostnaður	Umleið 120 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagförd farleið, utan grótlof og kavatrupulleikar.
Byggitíð	3 ár
Tíðarætlan	2015-2017



<b>Verkætlan:</b>	<b>Farleiðin til Vestmanna</b>
Lýsing	Útbygging av vegakervinum. Vegurin er í stöðum brattur og nærum allan vegin høgtliggjandi. Ferðslan á vegnum er ávirkað av veðrinum.
Vald loysn	Enn er endalig loysn ikki vald. Talan kann vera um at gera ein tunnil á farleiðini, so sleppast kann undan verandi høgtliggjandi veki.
Kostnaður	Um 300 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Stöðan eftir verkætlanina	
Byggitið	
Tíðarætlan	2019 -

<b>Verkætlan:</b>	<b>Farleiðin til Gjáar</b>
Lýsing	Útbygging av vegakervinum. Vegurin liggur høgt, og er brattur. Ferðslan á vegateininum er ofta tarnað av kava.
Vald loysn	Enn er endalig loysn ikki vald. Talan kann vera um at gera ein tunnil á farleiðini, so sleppast kann undan truplasta teininum.
Kostnaður	Um 100 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Stöðan eftir verkætlanina	
Byggitið	
Tíðarætlan	2019 -



### 2.2. Verkætlanir orsakað av vantandi viðlíkahaldi

Tær stóru ílögurnar, sum yvir fleiri ár eru settar í fóst verkløg (anlegg), eru ikki sjálvvirkandi tryggjaðar ímóti niðurbróting. Fyri hvørja nýgerð skal roknast við peningi til at viðlíkahalda virðini í ílöguni. Fyri at ílögur í samferðslukervið ikki skulu missa virðið, er alneyðugt, at viðlíkahald av verandi kervi verður raðfest á hædd við nýlögur.

Tá ið samferðslukervið skal útbyggjast, er umráðandi fyrst at tryggja og endurreisa verandi kervið. Hareftir er umráðandi, at viðlíkahaldið er á einum nøktandi stöði, so verklöginu ikki missa virðið, tí hetta er nögv tann bíligasti hátturin at varðveita virðið á verandi verklögum.

Orsakað av, at viðlíkahald ikki hevur verið raðfest nóg frammaliga, eru ávisir teinar á landsvegakervinum afturútsilgdir. Mett verður, at samlaðu útreiðslunar fyrir at endurreisa kervið eru umleið 250 mió kr.

Árliga játtanin til viðlíkahald skal vera umleið 58 mió. kr fyrir at varðveita núverandi virðir í vegakervinum.

Stórar og dýrar ábötингarverkætlanir kunnu roknast sum ílögur í samferðslukervið. Umráðandi er, at serlig játtan fæst til hesar verkætlanir, tí um tær fara av vanliga viðlíkahaldinum, verða aðrir partar av kervinum ikki viðlíkahildnir hóskandi. 12 mió. kr um árið verður mett hóskandi til serligt viðlíkahald.

Mest umráðandi verkætlanirnar viðvíkjandi vantandi viðlíkahaldi og dagföring eru:

- Ábötur á Brúnna um Streymir
- dagföring og umvæling av vegabrum
- dagföring av tunlum
- ymiskir vegateinar (m.a. Sandarlíð og Selatraðarvegurin)



<b>Verkætlan:</b>	<b>Umvæling av Brúnni um Streymin</b>
Lýsing	Umvæling. Fyri at tryggja farleiðina er neyðugt at umvæla brúnna, dagföringin er ein so stór verkætlan, at hon er roknað sum ein íløga.
Vald loysn	Umvælingsarbeiðið verður gjört yvir 2 ár, fyri ikki at tarna ferðsluni á leiðini, sum er ein hóvuðsfarleið, meira enn neyðugt.
Kostnaður	12 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagförd brúgv
Byggitið	2 ár
Tíðarætlan	2008-2009

<b>Verkætlan:</b>	<b>Eftirkanning og umvæling av vegabrum</b>
Lýsing	Umvæling. Vegakervið umfatar 300 vegabryr, sum ikki eru viðlíkahildnar, sum tær eiga at verða, um livitíðin skal halda og sum mest fæst fyri íløguna.
Vald loysn	Skipa eftirkanning og dagföring/umvæling
Kostnaður	100 mió kr (leysliga mett)
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagfördar bryr, og ein støðumeting av verandi vegabrum, skipað viðlíkahald.
Byggitið	Leypandi
Tíðarætlan	2008-2020



<b>Verkætlan:</b>	<b>Dagföring av 4 tunlum</b>
Lýsing	Umvæling. Dagföring av teimum fýra tunlunum, sum eru á hóvuðsvegakervinum, og hava mest ferðslu. Talan er um Norðskálatunninilin, Leynatunninilin, Kollfjarðatunninilin og Leirvíkartunninilin.
Vald loysn	Dagföring, so tunlarnir liva upp til tey settu krövni í dag. Eisini viðvíkjandi ljósi og trygdarútbúnaði.
Kostnaður	100 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagfördir tunlar, sum lúka tey settu krövni til tunlar við hesi ferðsluni.
Byggitið	Arbeiðið er í gongd
Tíðarætlan	2008-

<b>Verkætlan:</b>	<b>Dagföring av tunlum við minni ferðslu</b>
Lýsing	Umvæling. Dagföring av tunlunum við minni ferðslu.
Vald loysn	Dagföring, so tunlarnir hava ljós og trygdarútbúnað, sum fylgir krövunum til tunlar við hesi ferðslunøgd. Talan er um ljós (möguliga bert rímingarljós fyrst), eldslökkiútgerð og fartelefonsamband (samан við televeitarum).
Kostnaður	20-30 mió kr (leysliga mett)
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagfördir tunlar við hóskandi trygdarútbúnaði.
Byggitið	
Tíðarætlan	2008-



<b>Verkætlan:</b>	<b>Sandarlíð</b>
Lýsing	Umvæling. Vegurin er ikki bygdur til verandi ferðslu, undirlendi undir vegnum er vánaligt, og í støðum rýður grót oman á vegin.
Vald loysn	At byggja ein nýggjan veg, sum lýst undir kap. 2.1. Mest átrokandi umvælingin fer fram komandi árin, meðan sjálv umbyggingin fer fram 2015-2020.
Kostnaður	1 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður fyrst bara umvæld, og síðani eisini dagförd.
Byggitið	3 ár
Tíðarætlan	Átrokandi umvæling komandi árin Umbygging 2015-2020.

<b>Verkætlan:</b>	<b>Vegurin til Selatraðar</b>
Lýsing	Umvæling. Vegurin er ikki viðlíkahildin nøktandi. Harumframt er vegurin ov smalur og ótíðarhóskandi.
Vald loysn	At umvæla og breiðka verandi veg.
Kostnaður	2-4 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður dagförd og hóskandi til ferðsluna í dag.
Byggitið	
Tíðarætlan	



### 2.3. Ferðslu- og trygdartiltök

Ferðslan og ferðslumynstri broytist alla tíðina, soleiðis at neyðugt er við ymiskum tiltökum, ábótum, tillagingum ella umbyggingum av flutningskervinum, fyri at tað skal kunna nokta tórvín á tryggum og virknum flutningi.

Talan er vanliga um minni tiltök, sum verða raðfest út frá metingum av tórví og trupulleikum. Í kap. 1.5 eru ferðsluóhappini kortløgd í mun til vegatein og ferðslunøgd. Neyvari kanningar av, hvar á vegakervinum óhapp henda, eru partur av hesi tórvskanning.

Í arbeiðinum við at gera eina støðumeting av landsvegakervinum var ein listi við verkætlanum til ferðslu- og trygdartiltök gjördur, hesin listi sæst í fylgiskjali 1.

Verkætlan:	Ferðslutrygdartiltök
Lýsing	Ymiskar smærri umbyggingar, tillagingar og ferðslutrygdartiltök
Vald loysn	Ymiskt
Kostnaður	8 mió kr / ár
Avleiddar verkætlanir	Ongar
Støðan eftir verkætlanina	Tryggari farleið
Byggitíð	
Tíðaráetlan	Leypandi



## 2.4. Høvuðsvegakervið

Stovnan av høvuðsvegakervið fevnir um:

- at avgera, hvørjir vegir skulu verða høvuðsvegir
- at skelta hesar vegir tilsvarandi, við høvuðsveganavni, - nummar og –skelti.
- at stika høvuðsvegirnar av fyri kríatúrum
- at gera seyðasmogur undir høvuðsvegnum, har hetta er neyðugt.

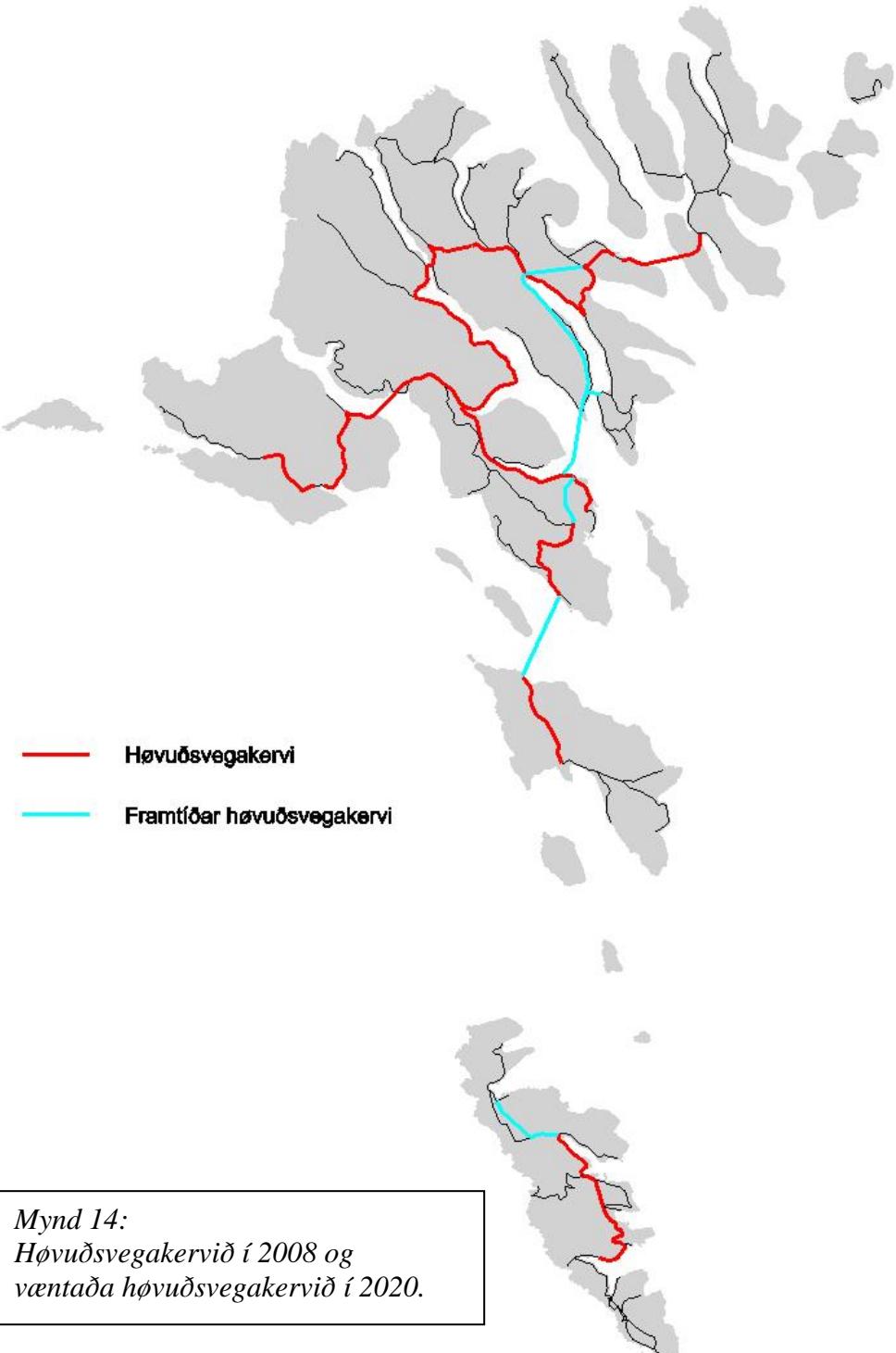
Høvuðsvegakervið verður útbygt so líðandi, byrjað verður við teimum vegateinum, sum í 2008 skulu vera høvuðsvegir, men ráðlagt verður við framtíðar høvuðsvegakervinum í huga.

Høvuðsvegir verða raðfestir fram um aðrar vegir, allir aðrir vegir hava víkiskyldu mótvægis teimum.

Á høvuðsvegum er framkomuleikin umráðandi, her skulu tí verða so fáar íbindingar og forðingar sum gjørligt. Miðað verður ímóti, at allir høvuðsvegir verða lagdir út um bygt øki.

Í 2015 er høvuðsvegakervið liðugt útbygt við skeltum, stiki og seyðasmogum. Ferðslutrygdartiltök eru gjørd á vegateinum, har høvuðsvegurinn enn fer gjøgnum bygt økið.

Verkætlan:	Stovnan av høvuðsvegakervi
Lýsing	Landsumfatandi tiltök
Vald loysn	Høvuðsvegakervið verður stovnað fyri at tryggja, at ymisku økini í landinum verða bundin saman við einum effektivum og tryggum flutningskervi.
Kostnaður	2 mió kr/árið í 12 ár
Avleiddar verkætlánir	
Støðan eftir verkætlánina	Góður framkomuleiki, smidleiki og trygd á høvuðsfarleiðunum.
Byggitíð	
Tíðarætlan	2008-2015



*Mynd 14:*  
Høvuðsvegakervið í 2008 og  
væntaða høvuðsvegakervið í 2020.



Høvuðsvegakervið eigur í 2008 at vera samansett av eini eystur-vesturgangandi farleið og eini norður-suðurgangandi farleið.

Onkur av teinunum er communalur, og eigur at verða tikið hond um hetta í eini nýggjari útgávu av lögini um landsvegir.

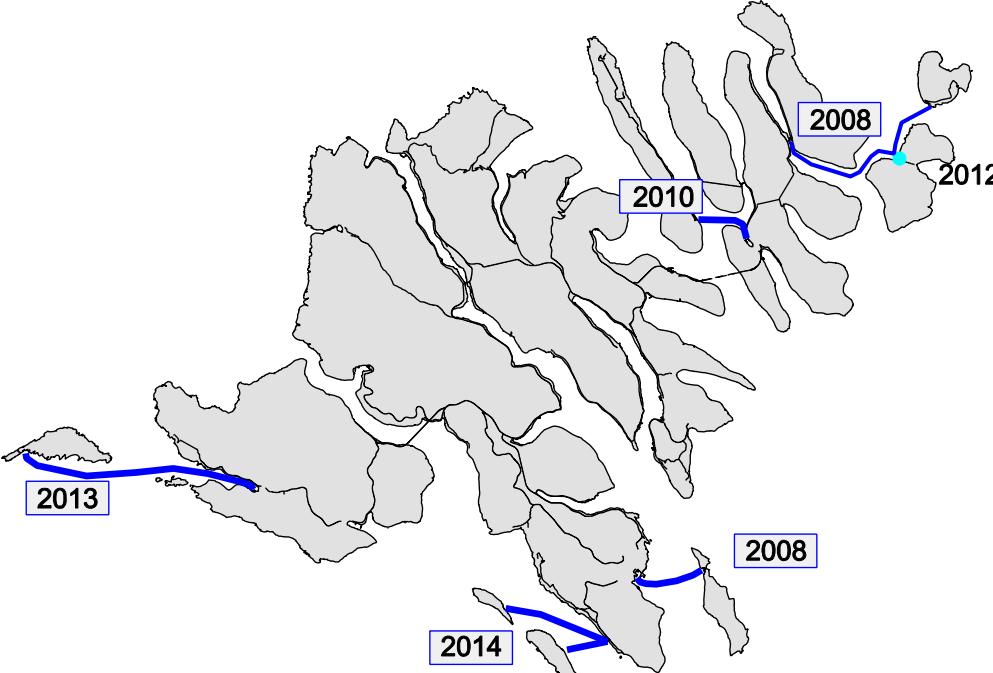
Eystur-vestur sambandið umfatar vegateinarnar:

- Frá flogvöllinum í Vágunum til Lambá (har landsvegurin endar) í Miðvági
- Eftir kommunala vegnum gjøgnum Miðvág
- Og víðari úr Miðvági til Vágatunnlin
- Gjøgnum Vágatunnlin
- Úr Leynum (við Vágatunnlin) til Kollafjarðar og víðari eftir landsvegnum til Sundalagið, um brúnna við Streymin, til Skipaneskrossin og til Norðoyatunnlin
- Gjøgnum Norðoyatunnlin
- Frá Norðoyatunlinum til Norðoyravegin

Norður-suður sambandið umfatar vegateinarnar:

- Úr Kollafirði (við rundkoyringina í Kollfjarðadali) til rundkoyringina við Hvítanes
- Frá Norðasta Horni til Gomlurætt
- Úr Skopun til Sands
- Frá Trongisvági til Vágs

Kortið vísir høvuðsvegakervið í 2008 og í 2020.



**Felags farmaskip 2011**

*Mynd 15: Ílögur í ferjur og havnir*

### 3. ÍLÖGUR Í HAVNIR OG FERJUR

Ætlanin er at broyta flutningsmynstrið, soleiðis at ferjurnar fyrst og fremst skulu nøkta tórvín hjá teimum ferðandi. Eitt felags farmaskip skal rökja farmaflutning.

Út frá støðumetingini av sjóvegis farleiðunum (fylgiskjal 4) verður mælt til at gera niðanfyrstandandi ílögur í ferjur.

- Ferja til Fugloyar- og Svínoyarleiðina
- Ferja til Nólsoyarleiðina
- Ferja til Skúvoyarleiðina
- Bilferja til Kalsoyarleiðina
- Felags farmaskip
- Ferja til Mykinesleiðina
- Ferja til Hest- og Koltursleiðina

og hesar ílögur í havnir

- Havn í Skúvoy
- Havn á Eiðinum í Svínoynni
- Ábøtur verða gjördar á havnir, so hvort tórvur er á tí í sambandi við, at nýggjar ferjur verða fingnar til vega
- Havn á Sandi (um Suðuroyarleiðin verður umvegis Sandoynna)
- Havn í Hvalba (um Suðuroyarleiðin verður umvegis Sandoynna)





### 3.1. Ferjur

<b>Íløga:</b>	<b>Ferja til Nólsoyarleiðina</b>
Lýsing	Verandi ferja er gomul, ótíðarhóskandi, og ellisbrek gera um seg
Vald loysn	Skjóttgangandi ferja til 150-200 ferðafólk, möguliga 1 stórt akfar/4-5 lítil akfør
Kostnaður/rakstur	25 mió kr
Avleiddar verkætlanir	Möguliga smærri tillagingar á atløgupláss í Nólsoy og í Tórshavn
Støðan eftir verkætlanina	Nøktandi nögv ár frameftir
Byggitið	1-2 ár
Tíðarætlan	2008

<b>Íløga:</b>	<b>Ferja til Fugloyar-/Svínoyarleiðina</b>
Lýsing	Verandi ferja er sera gomul og ótíðarhóskandi
Vald loysn	Skjóttgangandi ferja til 50-60 ferðafólk
Kostnaður/rakstur	15 mió kr
Avleiddar verkætlanir	Ábøtur á havnirnar í Hvannasundi, Svínoy og Fugloy, fyrst ábøtur og síðani nýggja havn á Eiðinum í Svínoy
Støðan eftir verkætlanina	Nøktandi nögv ár frameftir
Byggitið	1-2 ár
Tíðarætlan	2008



<b>Íløga:</b>	<b>Ferja til Skúvoyarleiðina</b>
Lýsing	Verandi ferja er gomul og ótíðarhóskandi
Vald loysn	Skjóttgangandi ferja til 50-60 ferðafólk
Kostnaður/rakstur	15 mió kr
Avleiddar verkætlanir	Havnin í Skúvoy má gerast av nýggjum, sí havnaíflögur
Støðan eftir verkætlanina	Nøktandi nógv ár frameftir
Byggitíð	1-2 ár
Tíðarætlan	2009

<b>Íløga:</b>	<b>Ferja til Kalsoyarleiðina</b>
Lýsing	Verandi ferja er gomul, ótíðarhóskandi og ofta ov stór
Vald loysn	Skjóttgangandi ferja til 150-200 ferðafólk og 2 stór akfør/8-10 vanlig akfør
Kostnaður/rakstur	25 mió kr
Avleiddar verkætlanir	Evt. minni ábøtur á havnina í Syðradali og Klaksvík í sambandi við, at nýggj ferja verður á farleiðini
Støðan eftir verkætlanina	Nøktandi nógv ár frameftir
Byggitíð	1-2 ár
Tíðarætlan	2010



<b>Íløga:</b>	<b>Farmaskip</b>
Lýsing	Í lötuni er einki skip, ið burturav siglir við farmi til oyggjarnar.
Vald loysn	Farmaskip, ið kann taka tungan farm og upp til 12 ferðafólk
Kostnaður/rakstur	20 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Nøktandi nögv ár frameftir
Byggitíð	1-2 ár
Tíðarætlan	2011

<b>Íløga:</b>	<b>Ferja til Mykinesleiðina</b>
Lýsing	Verandi ferja (siglingin er útveitt) kundi verið meira tíðarhóskandi, tó at hon er betur hóskandi enn ferjan hjá SSL ("Súlan"), sum røkti farleiðina til fyri kortum.
Vald loysn	Skjóttgangandi ferja til 50-60 fólk
Kostnaður/rakstur	15 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Nøktandi nögv ár frameftir
Byggitíð	1-2 ár
Tíðarætlan	2012-2015



Íløga:	Ferja til Hestleiðina
Lýsing	Farleiðin er í dag partur av Sandoyarleiðini, tvs siglt verður út í Hest við "Teistanum". Verður Hestur ikki bundin í möguliga undirsjóvatunninlin til Sandoynna, verður tørvur á eini ferju.
Vald loysn	Skjóttgangandi ferja til 50-60 fólk. Afkarsflutningur möguliga við øðrum skipi.
Kostnaður/rakstur	15 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Nøktandi nögyv ár frameftir
Byggitíð	1-2 ár
Tíðarætlan	2012-2015



### 3.2. Havnir og lendingar

Havnir og lendingar verða dagfördar og bygdar út, so tær altíð hóska til nýggju ferjurnar og tórvín á farleiðini.

Verkætlan:	Ábøtur á verandi havnir
Lýsing	So hvort nýggjar ferjur eru fingnar til vega til farleiðina, verða havnirnar dagfördar tilsvarandi
Vald loysn	Ábøtur á verandi havnir
Kostnaður	8 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Havnir og lendingar hóska til ferjuna, sum rökir farleiðina
Byggitíð	
Tíðarætlan	



<b>Verkætlan:</b>	<b>Havn í Skúgvoy</b>
Lýsing	Lendingin í Skúvoy lívir illa í ókyrru, og við hvørt legst als ikki at. Einans smábátur sleppur inn í tað havnarskapilsi, sum er.
Vald loysn	At útbyggja verandi havn
Kostnaður	30 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Nýggj havn er teknað og roynd á Dansk Hydraulisk Institut, og kanningar vísa, at við henni legst at í mest sum øllum veðri.
Byggitíð	3 ár
Tíðarætlan	2011-2013

<b>Verkætlan:</b>	<b>Havn á Eiðinum í Svínoy</b>
Lýsing	Kanningar verða í lötuni gjørðar av möguleikunum at gera havn á Eiðinum í Svínoy. Fyribils úrslit av kanningunum vísa, at til ber at gera eina nýtiliga havn á Eiðinum. Men viðurskiftini benda á, at hendan havnin verður nakað dýrarí enn roknað var við upprunaliga. Í mun til aðrar havnaloysnir og útbyggingar í oyndi, verður mett, at hendan, hóast kostnaðin, er besta loysnin.
Vald loysn	At gera nýggja havn
Kostnaður	30 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Hóskandi havn til ferðafólkaflutning við nýggju ferjuni
Byggitíð	4 ár
Tíðarætlan	2009-2012



<b>Verkætlan:</b>	<b>Havn á Sandi</b>
Lýsing	Verður aktuelt, um suðuroyarsiglingin verður løgd um Sandoynna, tá fast samband verður til oynna
Vald loysn	
Kostnaður	50 mió kr. (leysliga mett)
Avleiddar verkætlanir	Umkoyringarvegur um Sands bygd (50 mió kr)
Støðan eftir verkætlanina	
Byggitið	
Tíðarætlan	

<b>Verkætlan:</b>	<b>Havn í Hvalba</b>
Lýsing	Verður aktuelt, um suðuroyarsiglingin verður løgd um Sandoynna, tá fast samband verður til oynna
Vald loysn	
Kostnaður	50 mió kr. (leysliga mett)
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	
Byggitið	
Tíðarætlan	



## 4. ÍLØGUR Í FLOGVALLIR OG TYRLUPALLAR

### 4.1. Flogvallaviðurskifti

Ein stór forðing fyri góðum flogvallaviðurskiftum í Føroyum er, at verandi flogvøllur er ov stuttur hjá flestu ferðafólka flogfórum, sum flúgva á okkara leiðum. Farstøðin er harafturat ótíðarhóskandi, og stundum nøktar hon als ikki tórvín, sum er. Tí er alneyðugt at fáa longri vøll og betri farstøð.

Avgerð er tikan um at leingja flogvøllin í Vágum úr 1.250 m til 1.600 m. Samstundis verður farstøðin útbygd. Hendan verkætlan er viðgjørd undir kap. 5 Serligar ílögur.

Framtíðar málið er, at vit í Føroyum fáa ein altjóða flogvøll við so fáum undantøkum frá altjóða reglum og ásetingum, sum gjørligt. Hesin vøllur má í minsta lagi vera 1600 metrar langur fyri at kunna taka móti flestøllum flogfórum á okkara leiðum. Fyri at hava javna flogferðslu, má vøllurin harumframt hava góðar innflúgvingarmöguleikar, og skal bera til at leinga vøllin.

Loftvegis farmaflutningur hevur nógv betri möguleikar at kappast, um fleiri og størri flogfør kunnu nýta flogvøllin, og um ferðslan kann vera jóvn.

**Flogvallakanningar** verða í lötuni gjørdar fyri at kanna, um onnur støð í landinum eru meira hóskandi at leggja ein framtíðar flogvøll. Her verður ikki hugsað um ein alternativan flogvøll, tí sum er, er bert fíggjarliga gjørligt at hava ein flogvøll í landinum.

### Innanoyggjaflúgving

Í Froðba hava ætlanir verið um at gera ein minni flogvøll á 600 m.

Staðið er væl egsnað til vanlig smá flogfør. Tað hevur ikki verið vanligt at flúgva við smáum flogfórum í Føroyum, eins og tað er í Íslandi, Noregi og øðrum londum í Evropa. Ein fortreyt fyri einum slíkum flogvølli er, at ein flogvøllur er nær Havnnini.

Hesin möguleiki eigur at verða kannaður nærrí seinni.



## 4.2. Tyrluflúgvíng

Í summu av smáu oyggjunum er tyrlan áltið, og avgerandi er, at fólkvið har hevur eina trygga tænastu.

Veturin 2007 verður flogið tríggjar dagar um vikuna – mikudag, fríggjadag og sunnudag – um summaríð eisini mánadag.

Summstaðni verður bert flogið eina ferð um dagin, og tí slepst ikki heim aftur sama dag. Í fleiri fórum slepst ikki heim fyrr enn triðja dagin eftir.

Tá ið skjóttgangandi ferjurnar eru komnar og havnaábóturnar gjørðar, fer tørvurin at broytast, soleiðis at ikki verður brúk fyri fóstum tyrluflutningi til summar útoyggjar.

Samstundis kann tænastan betrast til hinrar oyggjarnar við at hava eina tilkalliskipan, har fólk kann ringja eftir flutningi, tá ið tørvur er. Hetta kann vera gjört innan fyri avtalaðar karmar.



<b>Verkætlan:</b>	<b>Tyrlupallur á Kirkju</b>
Lýsing	Tyrlupallurin á Kirkju verður útbygdur sambært krøvum frá "Statens Luftfartsvæsen".
Vald loysn	
Kostnaður	2 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Tyrlupallurin lýkur settu krøvini frá SLV, og möguleiki er fyrir at flúgva um náttina
Byggitíð	1 ár
Tíðarætlan	2008

<b>Verkætlan:</b>	<b>Tyrlupallur í Stóru Dímun</b>
Lýsing	Tyrlupallurin á Stóru Dímun verður útbygdur við ljósum, so gjörligt er at lenda har í myrki.
Vald loysn	
Kostnaður	80.000 kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagfördur tyrlupallur við möguleika at lenda í myrkri.
Byggitíð	1 ár
Tíðarætlan	2008



## 5. SERLIGAR ÍLØGUR

Av serligum ílögum eru nevndar:

- Útbygging av flogvøllinum í Vágunum
- Sandoyartunnil
- Eysturoyartunnil
- Suðuroyartunnil

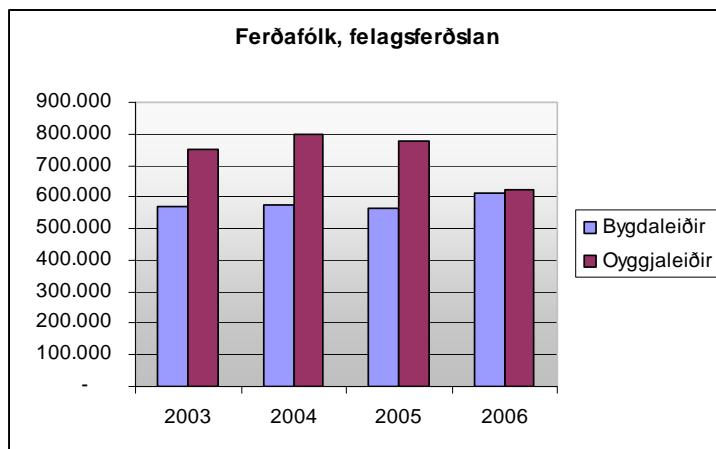
<b>Verkætlan:</b>	<b>Útbygging av flogvøllinum í Vágunum</b>
Slag av verkætlan	Verkætlan í gongd og framtíðartrygging
Vald loysn	Flogvøllurin verður longdur til 1600 m, og farstøðin verður útbygd og dagförd fyri at kunna nøkta tørvin í dag.
Kostnaður	365 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagfördur flogvøllur
Byggitíð	3 ár
Tíðarætlan	2008-2010

<b>Verkætlan:</b>	<b>Sandoyartunnil</b>
Lýsing	Útbygging av samferðslukevinum. Framtíðartrygging av høvuðsfarleið.
Vald loysn	At byggja ein undirsjóartunnil millum Suðurstreymoy og Sandoynna.
Kostnaður	Umleið 660 – 770 mió kr
Avleiddar verkætlanir	Suðuroyarleiðin umvegis Sandoynna.
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður framtíðartryggjað og hóskandi til ferðsluna á høvuðsfarleiðini.
Byggitíð	5 ár
Tíðarætlan	Forkanningar 2007-8 Tunnill og vegir 2009-2013/14



<b>Verkætlan:</b>	<b>Eysturoyartunnil</b>
Lýsing	Útbygging av samferðslukevinum. Framtíðartrygging av høvuðsfarleið.
Vald loysn	At byggja ein undirsjóartunnil millum Suðurstreymoy og Strendur, og brúgv ella tunnil millum Strendur og Toftir.
Kostnaður	1 mia kr
Avleiddar verkætlanir	Tunnil millum Gøtudal/Kambsdal og Skálfjørðin
Støðan eftir verkætlanina	Stytt farleið til Tórshavnar frá Eysturoynni og Norðoyggjum.
Byggitíð	5 ár
Tíðarætlan	

<b>Verkætlan:</b>	<b>Suðuroyartunnil</b>
Lýsing	Framtíðarfarið
Vald loysn	Enn er eingin loysn vald. Hugsast kann, at í framtíðini fer at bera til at gera ein undirsjóartunnil millum Sandoynna og Suðuroy.
Kostnaður	
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Fast samband millum meginøkið og Suðuroynna
Byggitíð	Forkanningar 2019
Tíðarætlan	



Myndin sýnir gongdina í ferðafólkatalinum hjá felagsferðsluni seinastu fýra árin. Bygdaleiðir fluttu 614.996 fólk, meðan ferjurnar fluttu 625.243 fólk. Íalt 1.240.239 ferðandi.

Minkingin í Oyggjaleiðum er í samb. við, at Leirvíksfjarðarleiðin varð niðurløgd.

## 6. ÍLØGUR Í INFRAKERVIÐ FYRI FELAGSFERÐSLU

Umstøðurnar hjá felagsferðsluni skulu mennast og tillagast, soleiðis at felagsferðsla stóðugt kann vera eitt dygdargott alternativ til aðrar hættir at ferðast millum býir og bygdir.

Fyri at náa hesum málinum mugu óll viðurskifti undan, undir og eftir sjálva ferðina svara til krövni, ið nútíðarbrúkarin setur til felagsferðslu. Ein fyritreyt fyri hesum er, at hesi viðurskifti eru nøktandi:

- ferðsluknútapunkt
- farstöðir
- busslummar
- skýlir
- steðgipláss
- kunningarskipan (uttanfyri hesa frágreiðing)
- fleksibla skipan fyri felagsferðslu (uttanfyri hesa frágreiðing)

### 6.1. Ferðsluknútapunkt og pendlarapláss

Til tess at samskipa felagsferðsluna á bestan hátt, er neyðugt við væl skipaðum knútapunktum, har ið leiðir mótað og har fleiri slög av flutningstólum savnast á einum staði, eitt nú ferjur, økisbussar, býarbussar, hýruvognar, privatbilar, súkkjur o.a.

Ferðsluknútapunkt skulu eisini kunna brúkast sum pendlarapláss (sí pkt. 6.1). Í dag ferðast uml. 1.000 pendlarar dagliga við felagsferðsluni.



Til ber at býta ferðsluknútapunktini upp í *høvuðsknútapunkt* og *minni knútapunkt*, og ymisk krøv muga setast til hesi, hvat viðvíkur stødd, komforti, kunning, frá- og tilkomumöguleika hjá teimum ferðandi.

## *Høvuðsknútapunkt:*

Tá ið tunlarnir Gøta/Kambsdalur-Skálabotnur og Strendur-Tórshavn eru gjørdir, verður mett, at høvuðsknútapunktini í landinum verða í Skálabotni og Tórshavn. Hesi verða samstundis størstu pendlaraplássini.

Á hesum knútapunktum mugu öll hesi viðurskifti vera nøktandi:

- Til- og frákoyringarviðurskifti
- Básar til bussar
- Møguleiki at kombinera felagsferðslu og privata ferðslu
- Stutt- og langatíðarparkering (50-100)
- Farstøð
- Kunningarskipan
- Tænastuveitingar

Í Tórshavn má ein ætlan leggjast um eitt nýtt knútapunkt við útjaðaran av miðbýnum, tá Suðuroyarleiðin verður um Sandoynna. Á hesum punkti skal ferðslan hjá økisbussum og býarbussum samskipast, eins og tað skal vera góður møguleika at kombinera felagsferðslu og privata ferðslu.

Í Skálabotni má ein ætlan leggjast fyrir einum nýggjum knútapunkti, soleiðis at økið er væl skipað í mun til nýggju høvuðsvegaføringina.

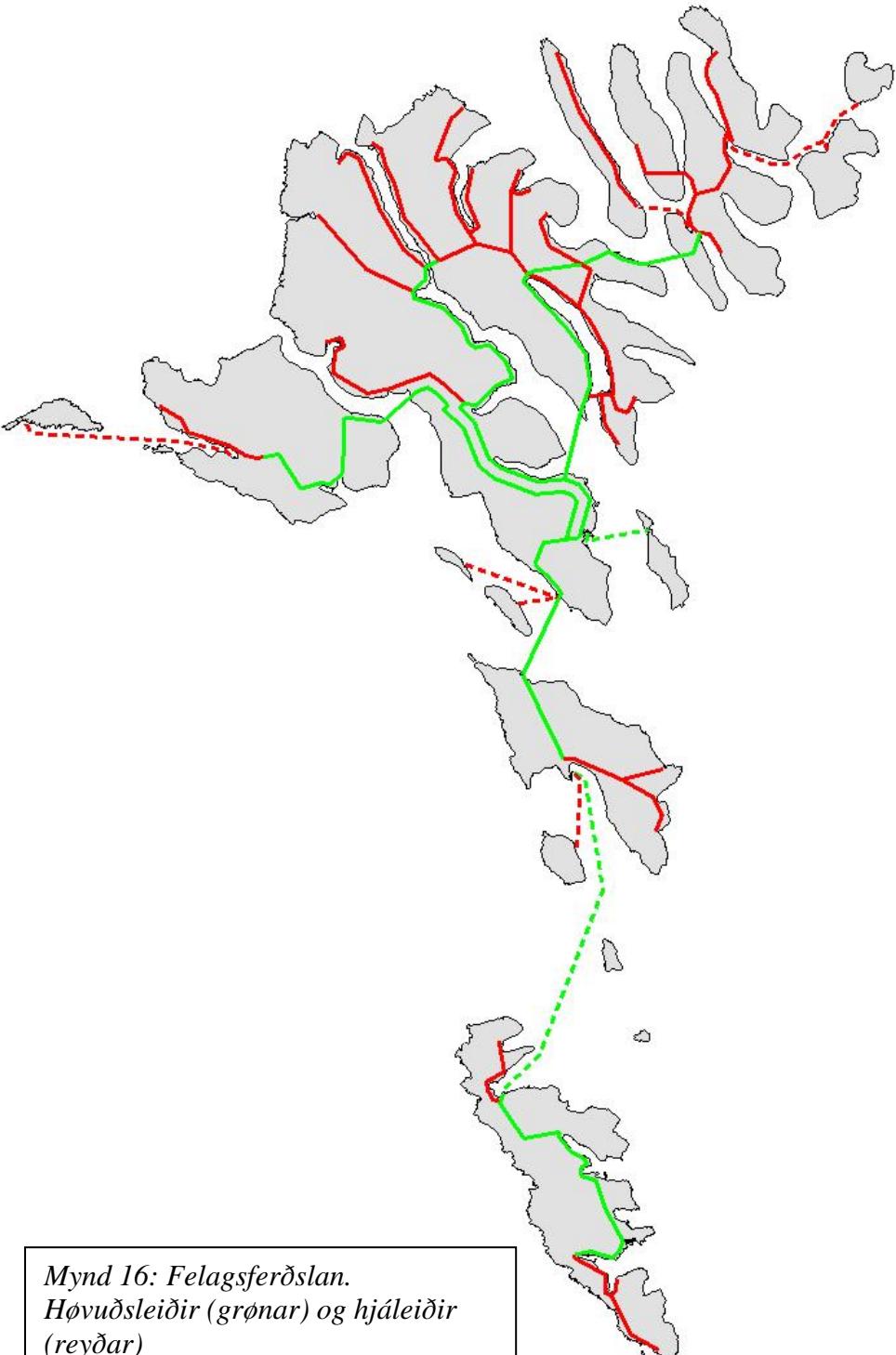
## *Minni knútapunkt:*

Minni byrjað, men týðandi, knútapunkt verða Klaksvík, Gøtudalur, Oyrabakki og Kollafjørður. Krøvini til hesi knútapunkt viðv. stødd, fasilitetum og tænastum eru minni enn krøvini til høvuðsknútapunktini.

Av nýggjum knútapunktum í mun til suðuroyarleiðina verða Sandur og Hvalba. Krøvini til hesi knútapunkt viðv. stødd, fasilitetum og tænastum eru minni enn krøvini til høvuðsknútapunktini.

Í Gøtudali og á Oyrarbakka eigur knútapukið at verða skipað í mun til nýggju rundkoyringina og nýggja handilsdepilin.

Í Kollafirði eigur knútapukið at liggja niðri í dalinum, og um möguligt, at verða samskipað við nýggja bensinstøð.



Mynd 16: Felagsferðslan.  
Hóvuðsleiðir (grønar) og hjáleiðir  
(reyðar)



## Farstöðir

Felagsferðsla er Treytað av flutningi til og frá farstöðum og steðgistöðum. Hetta er m.a. í sambandi við, at skift verður millum ymisk slög av flutningstólum (kombinátiósferðir). Terminalviðurskiftini eru tí av avgerandi týdningi fyri, hvussu ferðafólk uppliva felagsferðsluna, og harvið fyri eftirsprunginum.

Yvirskipaði mál við eini farstöð eru m.a. góðar komu- og fráferðarumstöður, góðir skiftismöguleikar (frá t.d. persónibili til bus/skip), høg trygd, verja móti vindí og regni og nøktandi fórleiki (kapasitetur) og høgleiki (komfortur).

Farstöðir eru rakstar- og viðlíkahaldstungar. Tí kann tað vera ein gongd leið at samskipa knútapunkt við privat riknar handilsmiðstöðir ella bensinstöðir. Hetta hevði avmarkað ílögutørvin og rakstrarútreiðsurnar til farstöðir.

Framtíðar tørvur á farstöðum (ella tilsvarende funktion) eru í Klaksvík, Gøtudali, Skálabotni, Oyrarbakka, Kollafirði, Tórshavn, Sandi og Hvalba. Møguleikin fyri at samskipa farstöðir/knútapunkt við privat riknar handilsmiðstöðir ella bensinstöðir er sannlíkt í Klaksvík, Gøtudali, Oyrarbakka og í Kollafirði.

*Myndin sýnir framtíðar hóvuðsleiðir hjá felagsferðsluni (grønt). Hóvuðsleiðir og hjáleiðir eru knýtt saman við knútapunktum, sum samstundis eru pendlarapláss.*



### Busslummar

Busslummar hava til endamáls at veita teimum ferðandi góðar og tryggar umstøður, tá farast skal í og úr bussunum á eini høvuðsleið. Annað endamál er, at bussar ikki eru til ampa fyri aðra ferðslu á landsvegi. Á økinum skal vera möguleiki hjá bilum at koyra fólk til og frá. Við busslummarnar skal vera skýli og øki skal vera væl upplýst.

Høvuðsreglan verður, at öll steðgipláss á høvuðsvegakervinum (pkt. 5.2) eru skipaði við busslumma. Tó kann undantak gerast frá hesum, eitt nú í bygdum øki.

Tørvur á nýggjum busslummum m.a. í

- Hvannasundi
- Norðagøtu
- Syðrugøtu
- Lambareiði
- Kollafirði
- Leynum
- Hovi (í samb. við miðnámsskúlan)

Eisini er ørvur á ábótum og broytingum á verandi busslummar. M.a. í Kambsdali.

Busslummin við tunnilsmunnan omanfyri Oyrareingir var upprunaliga ein fyribilsloysn. Umstøðurnar eru ikki nøktandi fyri ferðslu, ferðafólk og hvat viðvíkur trygd. Tað hevur tí høgan prioritét at fáa gjort nýtt knútapunkt í økinum.

Í bygdum øki er eisini ørvur á nýggjum busslummum ella böttum umstøðum fyrir felagsferðsluna. Dómi eru: Sørvági.

Er ikki talan um ein landsveg, er tað ein communal uppgáva at bøta um umstøðurnar.



## Skýlir

Hóvuðsreglan verður, at öll steðgipláss hjá felagsferðsluni, innan- og utanbýggja, eru skipaði við skýlum. Tó kann undantak gerast frá hesum, har ávísast kann, at tørvur ikki er á skýli. Býtt í øki er tørvurin:

- Suðuroy uml. 7 skýli
- Sandoy uml. 3 skýli
- Vágur uml. 4 skýli
- Streymoy uml. 10 skýli
- Eysturoy uml. 20 skýli
- Norðoyggjar uml. 8 skýli

Íalt uml. 52 skýli, ið skulu útvegast og setast upp runt landið. Í fleiri fórum er tað ein communal uppgáva at útvega og seta upp skýli til felagsferðsluna.

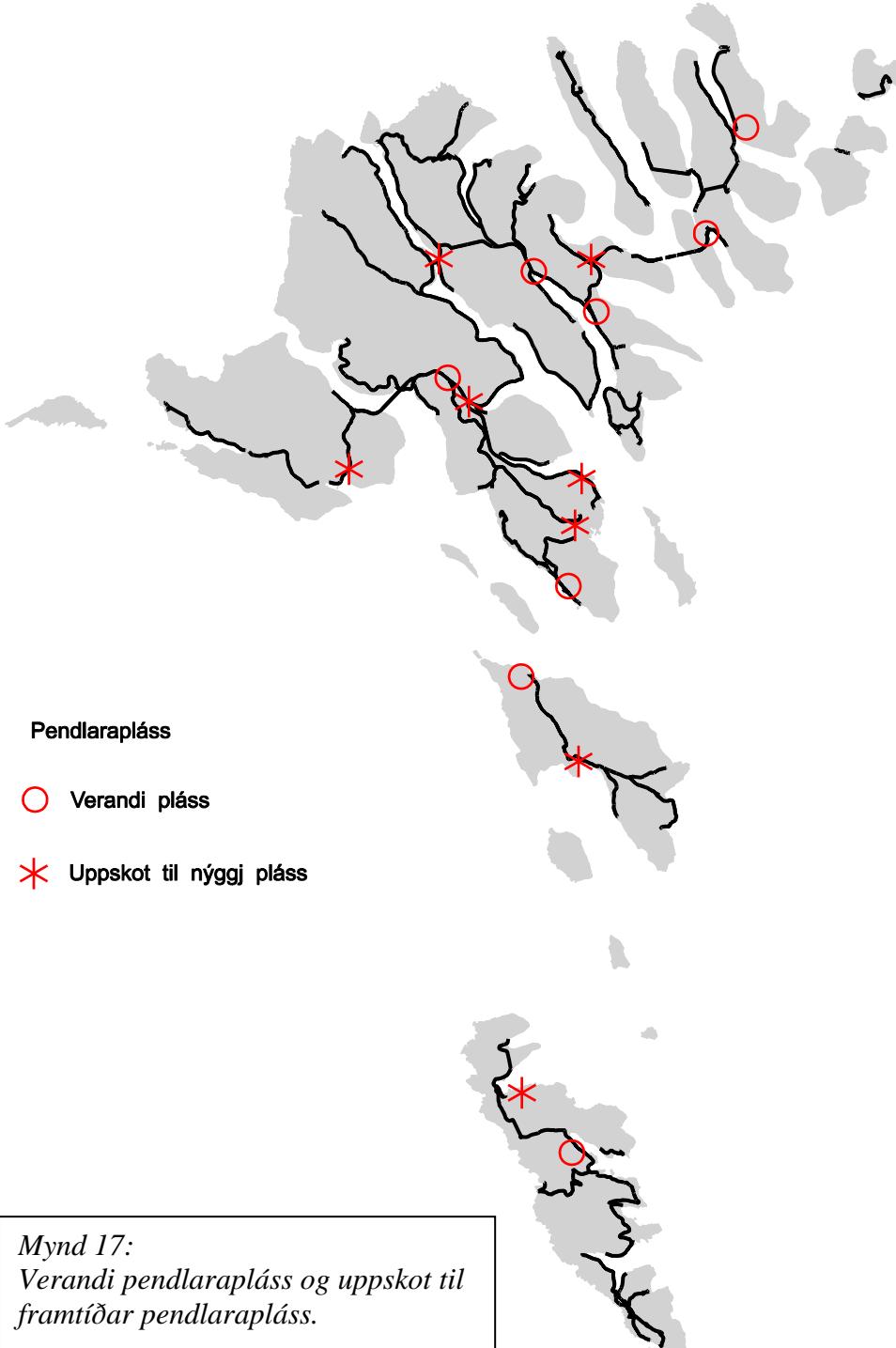
Í öllum havnum, har ferjusamband er, men eingen farstøð, skulu góð skýli setast upp. Á brimplássum skulu serliga atlit takast. Skýli mangla á hesum ferjuhavnum: Kirkju, Hattarvík, Svíniøy og á Eiðinum í Svíniøy, Hvannasund, Klaksvík, Syðradal, Nólsoy, Sørvág, Mykines, Hest, Sand, Skúvoy.

## Steðgipláss/skelting

Á teimum støðum, har sum busslummar ikki eru, skulu steðgipláss merkjast við skelting. Nógv staðni er eingin merking yvirhøvur, eitt nú í Norðoyggjum.

Íalt uml. 60 steðgipláss skulu setast upp runt landið. Í fleiri fórum er tað ein communal uppgáva at útvega og seta upp skýli til felagsferðsluna.

Øll steðgistøð skulu lúka ásetingar í ferðslulógin. Møguligt skal vera at seta upp kunningarskelti og vegleiðing fyrir ferðafólk.



Mynd 17:  
Verandi pendlarapláss og uppskot til  
framtíðar pendlarapláss.



## 6.2. Farstøðir til ferðslu millum heim og arbeiðspláss

Tað legst støðugt til við bilum á landsvegum okkara, og teinarnir, ið koyrdir verða, gerast alt longri. Býirnir hava ilt við at rúma hesi ferðslu, og tørvurin á parkeringsplássum økist. Ein orsók til hesar trupulleikar er, at vit gagnnýta ikki teir möguleikar, ið bilurin gevur, tí heldur enn at ferðast saman, so er fólk ofta einsamalt í bili.

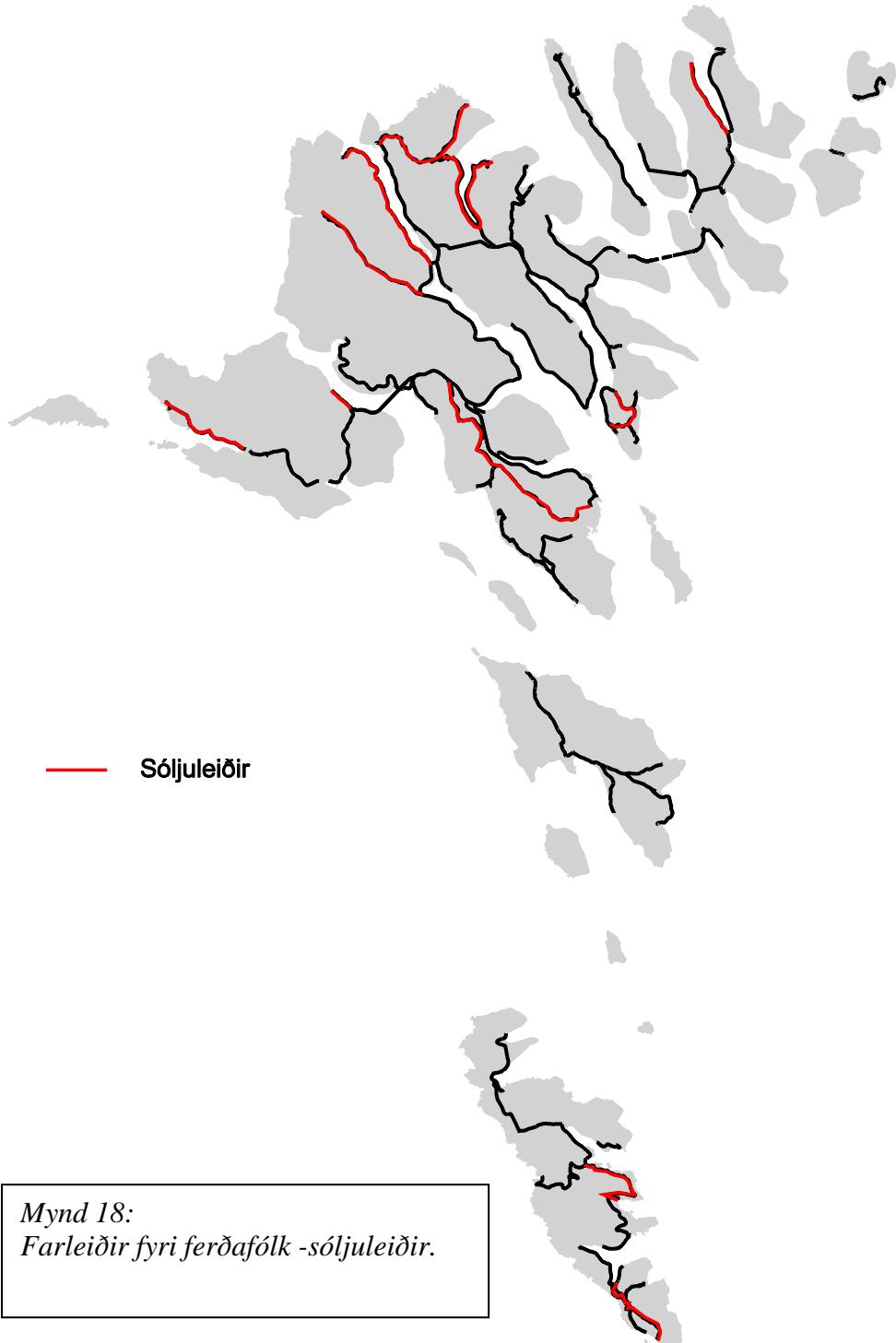
Í 2006 ferðaðust 2.700 fólk til samans 253.762 km millum heim og arbeiðspláss hvønn dag.

Í USA og nögvastaðni í Evropa verður nú roynt at tálma ferðsluni við at bjóða fólk ymsar möguleikar at ferðast saman.

Í alt eru 8 støð, har ein kann seta bilin frá sær og halda áfram í bussi ella bili saman við øðrum. Vit eiga at fáa munandi fleiri slík støð, so hvørt sum veganetið verður betri og fleiri okkara fara at ferðast ímillum arbeiðspláss og heim.

Í øðrum londum eru komnir ferðaportalar, har tey, ið vilja bjóða fólk í fart, og tey, ið sóknast eftir slíkum tilboðum, kunnu mæla seg til. Slíkur portalur kundi í Føroyum verið umsætin av SSL. Roynir aðrastaðni siga, at tað tekur lutvist langa tíð at fáa hesar portalar at virka væl, tí ringt er at broyta ferðavanar hjá fólk.

**Krøv til farstøðir til ferðslu millum heim og arbeiðspláss:**  
Støðirnar skulu liggja væl fyri, bussar skulu koyra framvið, bíðirúm skulu vera, og ljós skal vera bæði inni og úti.



*Mynd 18:  
Farleiðir fyrir ferðafólk -sóljuleiðir.*



## 7. FERÐAFÓLKALEIÐIR OG GÖTUR

Til ferðafolkaleiðir og götur verða nýtt til samans  $\frac{1}{2}$  mió kr av ferðslu og trygdartiltökum um árið.

### 7.1. Sóljuleiðir

Sóljuleiðir – nevndar eftir tjóðarblómu okkara – eru vegateinar, har serliga vakurt er at koyra, og sum eru ætlaðar bæði heimafólki og ferðafólki til njótingar. Íblásturin kemur uttanefrir, har slíkar leiðir eru vanligar.

Sóljuleiðir skulu lúka hesar treytir:

- Tær skulu vera, har vakurt er at koyra, ella har siðsøgulig virði eru at síggja.
- Tær skulu ikki órógva vanliga ferðslu ella ferðslutrygldina.

Fram við hesum leiðum kunnu so við og við koma víkipláss, parkeringsþóki og dvalarvikar, har kunningarskelti greiða frá náttúruni og vísa á ymsar götur at ganga eftir, lættar sum tyngri.

Á serligum plássum, við eitt nú serliga góðum útsýni ella siðsøguligum virði, verða gjördir dvalarvikar.

Landsverk ger, saman við viðkomandi þortum, eina ætlan fyrir sóljuleiðum og útteikar serligu plássini. Settar verða av 400.000 kr á hvørjum ári til at gera ætlanirnar og fremja endamálið.



## 7.2. Götur at ganga á, og súkkla og ríða á

Staðfestandi at heimildarökið hjá landinum fevnir um koyrivegir, kunna ílögur ikki gerast í götur uttan so at heimildir verða broyttar. Við tí fyri eyga, at skapa betur umstóður fyrir heima- og ferðafólk, eiga umstóðurnar, har götur koma í samband við landsvegir, at verða so góðar, at komast kann á göturnar, og har tað er neyðugt um landsvegin, á tryggan hátt.

Latnar verða 100.000 kr um árið at fremja nevndu tiltök, umframtað at útbyggja og varðveita götuskipanir til súkklugötur, mannagötur og reiðgötur.

Verkætlan:	Ferðafólkaleiðir og götur
Lýsing	Ymiskar verkætlanir alt eftir tørvi
Vald loysn	Ymiskar götur og leiðir, valdar í samráð við viðkomandi partar
Kostnaður	½ mió kr / árið
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Tryggari farleið, trivnaður
Byggitiíð	
Tíðarætlan	Leypandi





## 8. ÍLØGUÆTLAN 2008-2020

Játtan tils.	JÁTTAN (1000 kr.)	Æ					Æ	
		2008	2009	2010	2011	2012- 2015	2016- 2019	
Verklög, viðlíkahald, dagföring trygdartiltök og ferjur	2.808.547	238.080	219.100	231.232	227.897	932.909	959.330	
Verklög, viðlíkahald, dagföring og trygdartiltök	2.678.547	198.080	204.100	206.232	207.897	902.909	959.330	
Verklög	1.632.404	120.080	124.540	125.081	125.122	554.923	582.658	
Viðlíkahald og rakstur	777.901	58.000	59.160	60.343	61.550	258.759	280.089	
Ferðslu- og trygdartiltök	107.297	8.000	8.160	8.323	8.490	35.691	38.633	
Umvæling vegna vantandi viðlíkahald	160.945	12.000	12.240	12.485	12.734	53.536	57.949	
Vegir	1.462.324	115.500	120.040	111.081	106.122	426.923	582.658	
Akrar	3.000	1.000	2.000					
Brúgvín um Streymin	12.000	6.000	6.000					
Farleið til Dals	39.000	15.000				2.000	22.000	
Farleið til Famjins	40.000					5.000	35.000	
Farleið til Viðareiðis	120.000					10.000	110.000	
Farleið til Vestmanna	20.000						20.000	
Farleið til Gjáar	2.000						2.000	
Forkanningar til Suðuroyartunnill	10.000						10.000	
Hvalbiartunnillin	155.000				2.000	153.000		
Inni í Firði í Kollafirði	25.000	2.000	10.000	13.000				
Innnkoyringarvegur Tórshavn	154.000	22.000	22.000	20.000			90.000	
Kalsoy	18.000	6.000	6.000	4.000	2.000			
Klaksvík-Norðoyri	2.500	2.500						
Leirvík	24.000	24.000						
Norð um fjall/byrging um Haraldsund	240.000	10.000	70.000	70.000	75.000	15.000		
Pendlarapláss	77.000	7.000	2.000	2.000	8.000	26.000	32.000	
Sandarlíð	30.000					10.000	20.000	
Sandavágshálsur, Miðvág og Sandavágur	85.000						85.000	
Selatraðarvegurin	25.000						25.000	
Skála - Strendur	4.000	4.000						
Skálabotnur	40.000				15.000	25.000		
Stovnan av hóvuðsvegakervi	26.824	2.000	2.040	2.081	2.122	8.923	9.658	
Tjørnuvíkarvegurin	31.000	14.000				2.000	15.000	
Tunnil Gøtudalur/Kambsdalur - Skálafjørður	172.000				2.000	170.000		
Tunnil til Sandvíkar	107.000						107.000	



	JÁTTAN	Æ	Æ	Æ	Æ	Æ	Æ
Játtan tils.	(1000 kr.)	2008	2009	2010	2011	2012- 2015	2016- 2019
<b>Havnir</b>	<b>163000</b>	<b>2.000</b>	<b>4.000</b>	<b>12.000</b>	<b>17.000</b>	<b>128.000</b>	<b>0</b>
Svinoy	25.000		2.000	10.000	10.000	3.000	
Skúvoy	30.000				5.000	25.000	
Hvalba	50.000					50.000	
Sandi	50.000					50.000	
Smáabøtur	8.000	2000	2000	2.000	2.000		
<b>Flogvallakannningar</b>	<b>5000</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Flogvallakannningar	5000	500	500	2.000	2.000		
<b>Tyrilupláss</b>	<b>2080</b>	<b>2.080</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Kirkja	2.000	2.000					
Stóra Dímun	80	80					
<b>Ferjur</b>	<b>130000</b>	<b>40.000</b>	<b>15.000</b>	<b>25.000</b>	<b>20.000</b>	<b>30.000</b>	<b>0</b>
Farmaskip	20.000				20.000		
Skjóttgangandi ferja til Nólsoy	25.000	25.000					
Skjóttgangandi ferja til Fugloy/Svínoy	15.000	15.000					
Skjóttgangandi ferja til Hestur/ Koltur	15.000				15.000		
Skjóttgangandi ferja til Mykines	15.000				15.000		
Skjóttgangandi ferja til Skúgvoy	15.000		15.000				
Bilferja til Kalsoy	25.000			25.000			
<b>Serligar ílögur</b>							
Streymoy-Sandoy	740.000	20.000	60.000	60.000	60.000	240.000	300.000
Flogvöllur í Vágum	365.000	65.000	150.000	150.000			
Verklög, ferjur og Sandoyartunnill	3.546.547	258.080	279.100	291.232	287.897	1.172.909	1.257.330
Við Flogvölli	3.911.547	323.080	429.100	441.232	287.897	1.172.909	1.257.330

Viðmerkjast kann, at omanfyristandandi íløguætlan er treytað av, at ílögurnar verða gjørðar eftir tilmælunum. Frávik viðvíkjandi val av loysn ella raðfesting av verkætlan, ger at íløguætlánin má broytast tilsvandi.



## 9. FRAMTÍÐAR SAMFERÐSLURÁÐLEGGING

Sambært arbeiðssetninginum skal arbeiðsbólkurin 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.

Fyri at tryggja, at samferðsluætlanin altíð er tíðarhóskandi, verður mælt til at dagföra strategiskjal og heildarætlan regluliga. Hugsandi er, at heildarætlanin má endurskoðast oftari enn strategiskjalið.

Strategiskjalið verður í hóvuðsheitum dagfört 4. hvørt ár.

Skotið verður upp, at hvørt ár í mai mánaði skal samferðsluætlanarbólkurin hittast til fundar fyri at dagföra heildarætlanina. Fyri fundin hevur arbeiðsbólkurin savnað saman og viðgjört viðkomandi tilfar og uppskot til broytingar. Bólkurin hevur somuleiðis kunnað seg um, hvørt ymsu málini í strategiskjalinum eru rokin, ella um neyðugt er at gera tillagingar á summum økjum.

Arbeiðið at dagföra ætlanirnar verður gjørt í mai mánaði fyri at tryggja, at tillagingar kunnu verða gjørdar í íløgunum árið eftir.

Soleiðis skal samferðsluætlanin verða dagförd á hvørjum ári, og tā ið stórra broytingar eru fyri, ella í minsta lagi fjórða hvørt ár, t.e. í 2012 og í 2016, verður ætlanin tikin upp til politiska viðgerð.

Á henda hátt ber til at flyta og broyta ætlanir, so hvørt sum samferðslukervið, flutningstórvurin og ferðslumynstrið broytast. Samstundis fæst vissa fyri, at samferðsluætlanin er tíðarhóskandi.



