



# SAMFERDSLUÆTLAN 2018-2030

**Útgevari:** Landsverk 2019©

**Lagt til rættis:** Landsverk í samstarvi við Samferðslumálaráðið

**Stýrisbólkur:** Ewald Kjøbro/Árant Andriasson (LV),  
Hilmar Eliassen (SSL), Niels Juul Arge (SMR)

Atli Eiriksson (SMR) og Armgarð Elin Steinhólms (LV)

**Verkætlunarleiðari:** Armgarð E. Steinhólms

**Samskipari og skrifvari:** Sigurd Justinussen

**Lesibólkur:** Síðusanna Mc. Birnie og Kári Mikkelsen

**Rættlestur:** Levi Hentze

**Myndir:** Úr egnum myndasavni og frá  
Faroe photo v/Ólavi Frederiksen

**Uppseting:** Sendistovan

**Prentumsiting:** Sendistovan

**Høvuðskeldur:** Landsverk og Strandfaraskip Landsins

**Aðrar keldur:** Hagstova Føroya, Løgreglan,  
Atlantic Airways, Smyril Line, Visit Faroe Islands

**Endurgeving:** Við endurgeving av innihaldi í  
hesi Samferðsluætlan, skal Landsverk túýðiliga upplýsast sum kelda

# INNIGHALDSYVIRLIT

## DAGFÖRD SAMFERÐSLUÆTLAN - INNGANGUR

<b>STÖRRI ÍLÖGUR KOMANDI ÁRINI:</b>	12
» Lesivegleiðing . . . . .	21
» Tunlar Norður um Fjall . . . . .	25
» Byrging um Haraldssund . . . . .	31
» Samband til Svínoyar . . . . .	35
» Umkoyringarvegur undir Kjølinum – Klaksvík . . . . .	39
» Dagföring av Leirvíkstunlinum . . . . .	43
» Götudalstunnill . . . . .	47
» Vegur um Skálabotn . . . . .	53
» Farleið til Gjáar . . . . .	57
» Dagföringar á Strondum . . . . .	61
» Gjøgnumkoyringarvegur – Runavík-Saltangará . . . . .	65
» Selatraðarvegurin . . . . .	69
» Farleið til Tjørnuvíkar . . . . .	73
» Farleið til Vestmanna . . . . .	77
» Dagföring av Kollfjarðartunlinum . . . . .	81
» Innkomuvegur til Havnar (1. partur) . . . . .	85
» Innkomuvegur til Havnar (2. partur) . . . . .	95
» Sandavágshálsur – Sandavágur – Miðvágur . . . . .	99
» Gamlarætt . . . . .	105
» Sandoyartunnill . . . . .	109
» Sandarlíð . . . . .	113
» Farleið til Skarvanes . . . . .	117
» Farleið til Dals . . . . .	121
» Suðuroyartunnillin . . . . .	125
» Sandvíkartunnill og umkoyringarvegur um Hvalba . . . . .	129
» Hvalbiartunnillin . . . . .	133
» Farleið til Fámjins . . . . .	137
» Altjóða flogvöllur . . . . .	141
» Flogvallir í Suðuroy . . . . .	145

## STRANDFARASKIP LANDSINS – ENDURNÝGGJAN AV FLOTANUM . . . . .

» Støðulýsing av ferjunum . . . . .	153
-------------------------------------	-----

## TRYGT FERÐSLUKERVI VIÐ SKERDUM VIÐLÍKAHALDI? . . . . .

» Hvati er rakstur og viðlíkahald? . . . . .	162
» Hvati er eftirsleip? . . . . .	164
» Landsvegakervið . . . . .	166
» Brúgvær . . . . .	172
» Tunlar . . . . .	179
» Landshavnir og tyrlupallar . . . . .	184
» Vetrarhald á landsvegunum . . . . .	186

## FØROYAR SUM FERÐAFÓLKALAND . . . . .

» Ferðavinna og samferðsla . . . . .	194
» Ferðavinnan í tølum . . . . .	200
» Sóljuleiðir og onnur ferðafólkamál . . . . .	202
» Kunning til ferðafólk . . . . .	208
» Samstarv um ferðavinnu . . . . .	209
» Múlaleiðin . . . . .	211
» Elduvíkarleiðin . . . . .	212
» Gjáarleiðin . . . . .	214
» Saksunarvegurin . . . . .	215
» Runt Agnið . . . . .	218
» Um Hovsegg . . . . .	220
» Um Hestin . . . . .	222

## FERÐSLUTRYGD . . . . .

» Ferðslutrygdartiltøk . . . . .	230
» Ferðsluhagtøl . . . . .	234

## FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM . . . . .



# INNGANGUR

## DAGFÖRD SAMFERÐSLUÆTLAN

Føroyingar flest munnu vera samdir um, at Føroyar er eitt óvanliga vakurt og friðarlígt land at búgva í. Tað eru onnur samd við okkum í, tí tað umdømið hevur spjatt seg – tað síggja vit við vaksandi talinum av ferðafólkum hvort ár. Lívsgóðskan hjá einum miðal føroyingi er á høgum stöði, og Føroyar dregur ikki bert útlendingar til sín. Eisini fleiri føroyingar enn áður, ið hava búð uttanlands, velja at búseta seg aftur á klettunum. Sambært Hagstovu Føroya búðu stívliga 51.000 fólk í Føroyum 1. januar 2019. Fyritókur taka seg upp, og vinnan er í støðugari menning.

Eitt vaksandi fólkatal og tal av ferðafólkum, økir trýstið á føroysku landsvegunum. Samferðslukervið krevur uppmerksemi, og ráðiligt er, at tiltök verða sett í verk skjótast gjørligt. Vegakervið, sum Landsverk varðar av, og ferjurnar, sum Strandferðslan varðar av, er ein fyrirtreyt fyrir at menna samfelagið. Íbúgvær í bygdom og býum skulu til og frá arbeiði, vinnan skal ótarnað halda sít virksemi koyrandi, og ferðafólk ynskja at ferðast kring oyggjarnar. Men hví er støðan ikki góð, tá samfelagið sum heild tykist vera í støðugari menning?

Ein partur av hesi samferðsluætlan lýsir støðuna á teimum pörtum av undirstøðukervinum, ið gerast verri ár undan ári, har neyðug inntriv ikki verða gjørd. Rakstur og viðlíkahald hava alstóran týdning og fингið serligt pláss í hesi samferðsluætlan. Men, hvat er ein samferðsluætlan, og hví hevur hon týdning?

## HVÍ EINA SAMFERÐSLUÆTLAN?

-ENDAMÁLIÐ VIÐ EINARI SAMFERÐSLUÆTLAN ER AT VÍSA Á, HVAT SKAL TIL FYRI AT TRYGGJA, AT SAMFERÐSLUKERVIÐ TIL EINA OG HVØRJA TÍÐ NØKTAR SAMTÍÐARINNAR KRØV OG TØRV.

Samferðslukervið skal vera soleiðis háttáð, at tað er lætt, trygt og ódýrt hjá öllum at ferðast millum ymisk stöð, bæði innanlands og millum Føroya og útheimin. Eitt væl virkandi undirstøðukervi er sera samansett, og krevur góðar fakligar fórleikar at haldast á einum høgum stöði. Tryggjast skal, at eitt nú íløgur í samferðslukervið verða framdar á slíkan hátt, at samfelagið fær mest möguligt burtur úr íløgunum. Samferðsluætlan eigur at víra fyrir burðardyggari samfélagsmenning við atliti at lokalsamfelögum, umhvørvi og fíggingu.

Tað gerst lættari við einari ætlan at tryggja heildarmyndina – at alt spælir saman – eisini í framtíðini. Yvirlit yvir størra íløguætlanir komandi árini vera lýstar við fakligum loysnum og kostnaðarmetingum, soleiðis at tíðarætlan kann gerast og haldast. Eitt nú nær og hvor tunlnar Norður um Fjall skulu gerast, og hvussu tær avleiddu verkætlanirnar í sambandi við Eysturoyartunninil skulu loysast. Og hvussu við Suðuroyartunlinum, sum skal gerast ein partur av miðokinum, verður tað í okkara tíð? Alneyðugt er eisini at varpa ljós á longu framdar verkætlanir. Vegir, tunlar, brúgvær, ferjur og annað, skulu ikki gloymast, bára tí hetta eru liðugt framdar verkætlanir. Regluligt eftirlit og viðlíkahald tryggjar, at verklagið ikki missir virði.

# INNGANGUR

Nýgerðir eru sjálvandi neyðugar, og samferðslukervið skal áhaldandi tillagast nýggjan tørv – eitt nú av nógvu ferðafólkunum, ið koma her og leggja eitt nýtt og størri trýst á gomlu vegirnar. Við eini samferðsluætlan er möguligt at varpa ljós á tær avbjóðingar, ið eru bæði á landsvegunum og sjófaraleiðum.

Føroyingar hava seinastu oldina útbygt vegakervið, og tað er okkara skylda í dag at rökja tað væl. Spurningurin er, um vit meghna hetta á nóg góðan hátt. Um ikki, hvussu kunnu vit so venda gongdini, og hvat skal til at tryggja eitt væl skipað viðlíkahald, so tað, vit higartil hava bygt, ikki missir virði.

## FØROYAR – EIN BÝUR

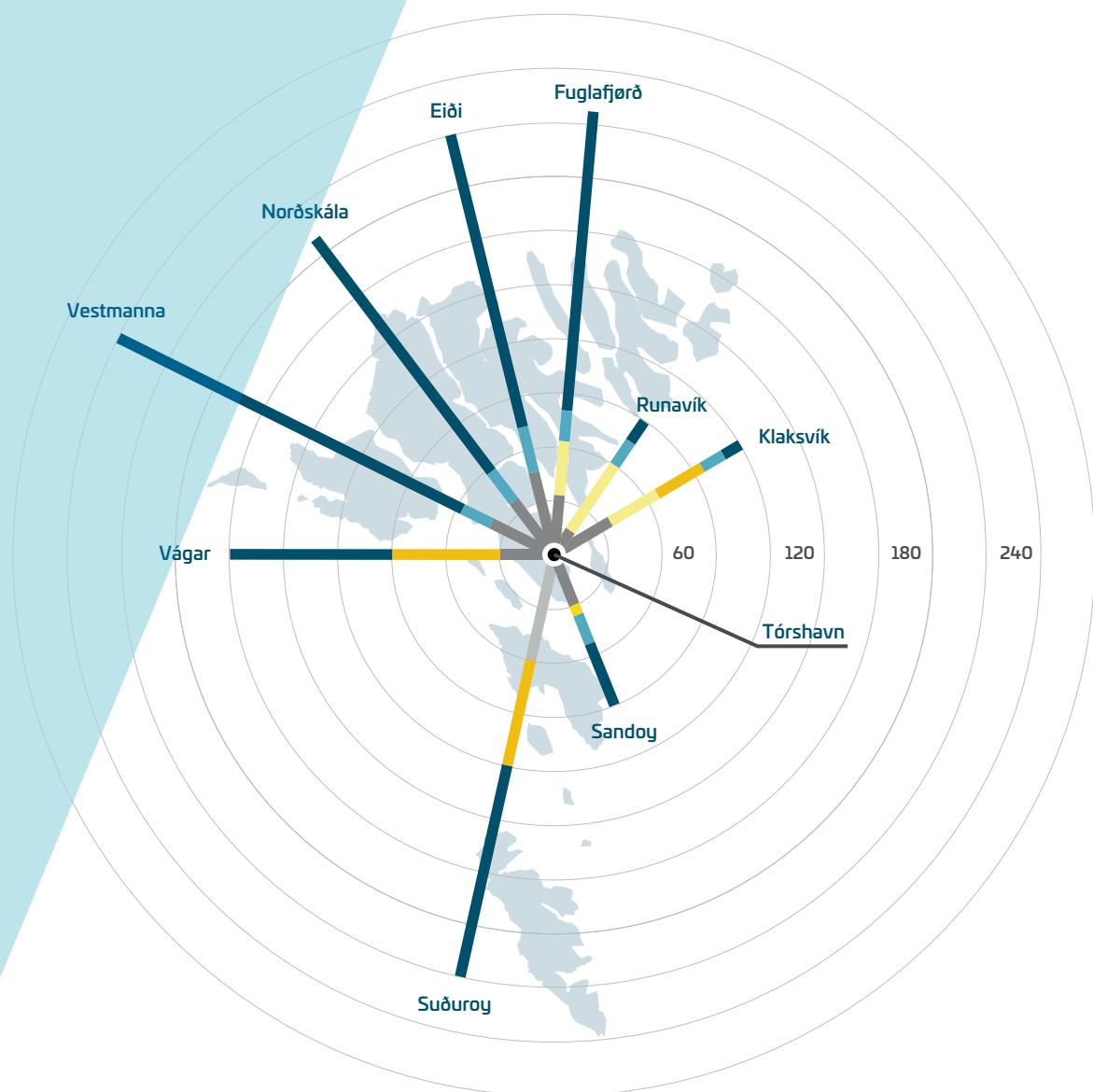
Eitt av høvuðsmálunum seinastu árini er at knýta oyggjarnar saman. Samfelagsbroytingar seinastu sjeyti árini hava stytt ferðatiðirnar í landinum munandi. Ferðatiðin til og úr Tórshavn skal ikki verða longri enn ein tíma. Nevnast kann, at Suðuroyar-tunninil fer at styttu ferðatiðina til umleið ein tíma.

Hesum málinum, nærkast vit nú. Tískil er neyðugt at hugsa frameftir og fremja nýgerð og neyðuga tillaging av vegum, tunnum, tyrluflutningi o.ø. Umráðandi er, at samferðslukervið

verður útbygt á ein so framskygðan hátt sum gjørligt og byggja á góða planlegging. Hetta soleiðis, at raksturin og viðlíkahaldið eftir nýgerð gerst ein natúrligur partur av íløgjáttanum.

Í sambandi við hvørjar íløgur skulu gerast, ynskja Landsverk og Strandferðslan áhaldandi at virka fyri, at yrkisføri, serfrøði og sannroyndir verða túðandi partur av grundarlagnum undir avgerðunum. Hetta er alneyðugt, tá politiska skipanin í ávísan mun nýtir samferðsluætlanina sum grundgeving fyri tiknar avgerðir, ið ávirka ferðslukervið og íbúgvær. Hetta tí tiknu avgerðirnar, sum ikki altið eru beinleiðis viðkomandi fyri samferðsluøkið, hava sjónligar avleiðingar fyri ferðsluna. Skúlar, stovnar ella virki við nógvum arbeiðsplássum á einum ávísum staði, elva til, at ferðslan í hesum øki veksur. Vit eru í góðum tiðum og upplíva eina samfélagsliga menning við fullari ferð.

Fleiri verkætlani, ið bæði land og kommunur hava sett í verk, hava ávirkan á samanlagt fleiri tíggju túsund fólk, og tað ávirkar yvirskipaða ferðslumynstrið. Við allari menning, nýgerðum og visjónum er umráðandi, at ferðandi í Føroyum ongantíð eru í váða, tá tey nýta føroyska ferðslukervið. Trygd í ferðsluni eיגur altið at vera raðfest fremst.



#### FERDATÍÐIRNAR MINKA

■ 1950 ■ 2000 ■ 2025  
■ 1976 ■ 2015 ■ 2035

# INNGANGUR

## HVAT ER EIN SAMFERÐSLUÆTLAN?

Ein samferðsluætlan skal helst lýsa stóðuna á feroyska undir-stóðukervinum á ein nútíðarhóskandi hátt. Ætlanin vísir á ítökilig mál, stevnumið og karmar fyrir fysisku planleggingini við at veita eitt neyvari yvirlit yvir, hvussu raðfestast skal, og hvørji fyrilit eru neyðug at taka.

Landsverk og Strandfaraskip Landsins eru tøkniligir vitanar- og serfrøðingastovnar undir Samferðslumálaráðnum við øllum teimum fórleikum, sum eru bygdir upp í gjøgnum tíðina. Við sínum tænastum eru stovnarnir til fyrir borgaran at umsita og menna samferðslukervið. Stovnarnir eru óheftir av lokal-politiskum og øðrum áhugamálum og raðfesta allar verkætlani hærefur. Sum ein liður í planleggingarárbeiðinum hjá Landsverki og Strandferðsluni verður galdandi samferðsluætlan, ið stingur út í kortið framtíðar samferðsluútbyggíngar 12 ár fram í tíðina, dagförd umleið fjórða hvørt ár. Nýggj vitan og nýggj rák kunnu gera, at neyðugt er at broyta ætlanirnar. Tiltök og verkætlani kunnu koma afturat, eins og möguleiki er at broyta verandi verkætlani. Í tíðarskeiðnum kann tilfar verða skoytt upp í ætlanina, so hvørt tørvur er á hesum.

Henda samferðsluætlan er ein hentleiki hjá borgarum, vinnulívi, áhugabólkum, ið hava möguleika at umrøða innihaldið. Áhugaði kunnu blaða seg fram til eitt nú, hvørji tiltök vera sett í verk, ið ávirka teirra nærumhvørvi, og politiska skipanin kann brúka fakliga arbeiðið sum vegleiðing og ráðgeving í sambandi við ílögjáttanir og politiskar avgerðir annars.

Fyrsta heildarætlanin fyrir feroysku samferðsluni var liðug í 2007 og kom út undir heitinum »Samferðsluætlan 2008-2020«. Næsta útgávan, »Samferðsluætlan 2012-2024«, var ein dagföring og víðari útbygging av fyrstu ætlanini. Hendar triðja útgávan hevur heitið »Samferðsluætlan 2018-2030«.

Dagfölda samferðsluætlanin er samansett av niðan fyrir nevndu høvuðsevnum. Enn fleiri evni eru undir viðgerð og ávegis. Evni sum alternativ orka, framtíðar krøv, pendling, og súkkluleiðir koma sum fráliður í samferðsluætlanina.

## HØVUÐSEVNINI ERU:

- » Størri ílögur komandi árin
- » Strandfaraskip Landsins – endurnýggjan av flotanum
- » Trygt ferðslukervi við skerdum viðlíkahaldi?
- » Føroyar sum ferðamannaland
- » Ferðslutrygd
- » Fíggign av samferðslukervinum

## - STØRRI ÍLÖGUR KOMANDI ÁRINI

Verkætlaniðar vera lýstar við eini stuttari lýsing av verandi umstøðum, síðani eini lýsing av viðgjörðum loysnum við kostnaðarmeting og at enda eitt tilmæli og tíðarætlan. Verkætlaniðar eru lýstar við skitsum av linjuföringum og ymsum øðrum kortum, har hetta er viðkomandi. Verkætlaniðar eru ikki settar upp í raðfestum raði, men eru skipaðar landafröðiliga frá norðast til sunnast í landinum.

- » Tilmæli um "rættar ílögur til rætta tíð" stendur í talvu á síðstu síðu í hesum inngangi.

## - ENDURNÝGGJAN AV FERJUFLOTANUM HJÁ STRANDFERÐSLUNI

Føroyiske ferjurnar lúka ikki krøvini, ið vera sett ferðamannaskipum í dag, og ferjurnar eru í veruleikanum samberiligar við ellisakfør.

- » Mælt verður til endurnýggjan av strandfárskipaflotanum við nýbygging.

## - TRYGT FERÐSLUKERVI VIÐ SKERDUM VIÐLÍKAHALDI?

Skilagott viðlíkahald og rakstur kann tryggja, at tær ílogur, gjørdar eru í samferðslukervi, ikki missa virðið ella fella í órókt. Fyrst er eitt ítökligt yvirlit yvir forfallið á undirstóðukervinum gjort og síðani ein ætlan fyri, hvussu hetta kann bøast aftur.

- » Sum heild er støðan ikki góð, og mælt verður til at hækka játtanina til rakstur og viðlíkahald, sum samsvarar við kannningar, ið staðfesta, at regluligt viðlíkahald í fíggjarligum høpi lønar seg betur, enn at lata verklagið (veg, tunnil, brúgv o.s.fr) fella í virði og krevja umfatandi umvælingar ella nýgerð.
- » Mælt verður til, at játtanin til at innheinta eftirsleipjó verður økt til 10-15 mió. kr. árliga.
- » Mælt verður harafturat til, at einki nýtt verður bygt, fyrr enn rakstrar- og viðlíkahaldsjáttanir eru partur av íloguætlanini.

## - FØROYAR SUM FERÐAMANNALAND

Eitt væl virkandi og væl hildið undirstóðukervi og skip, ið lúka neyðugar treytir fyri ferðafólkaflutningi, eru ein túðandi partur av grundarlagnum undir eini blómandi ferðavinnu. Við vaksandi

ferðavinnum verður tað alsamt meira neyðugt at taka atlít at føroyska vegakervinum, sum í verandi lótu ikki í nóg stóran mun verður viðlíkahildið ella dagfört.

- » Mælt verður til, at samstarv og samskifti verður sett í verk millum partar, ið varða av og ávirkast av ferðavinnuni á ein ella annan hátt.
- » Mælt verður til, at neyðugar ábøtur verða gjørdar á vegirnar við mest ferðafólkafærðslu.

## - FERÐSLUTRYGD

Viðvíkjandi ferðslutrygd á vegunum er yvirskipaða málið at arbeiða fram ímóti nullhugsjónini, meðan ítöklig mål eru t.d. at gera vegakervið ferðslutryggari við ymsum ferðslutrygdartiltökum á vegum og í tunlum.

- » Mælt verður til, at játtanin til ferðslutryggdartiltök verður hækkað til eini 8-10 mió. kr. árliga.
- » Mælt verður til, at serstok játtan verður latin størri ferðslutrygdartiltökum, tí tey liggja utan fyri fíggjarkarmarnar. Her kann talan vera um eitt nú ljós í tunlum, umbrygging av vegamótum og rundkoyringar.
- » Tað verður eisini mælt til at seta 200.000 kr. av til eina nýggja dagfördá útgávu av ferðslutryggdarætlanini fyri Føroyar.
- » Eisini verður mælt til at fáa eina felags ferðslutryggdarætlan gjørda saman við kommunum, og at samstarv um ferðslutrygd verður skipað við kommunur og aðrar viðkomandi partar.

# INNGANGUR

## - FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

Undirstöðukervið er alneyðugt fyrir eitt vælvirkandi samfélag, men tað kostar sjálvandi pening at útbyggja og reka. Nøkur lyklatöl vera borin fram, ið lýsa støðuna viðvíkjandi manglandi viðlíkahaldi. Játtanin til rakstur og viðlíkahald er minkað nóg seinni árin. Dagsins játtan verður samanborin við játtanina í 1996, og víst verður á, at um játtanin tá verður framroknað, og hædd tíkin fyrir inflasjón, var nóg mikið til viðlíkahald og innheiting av eftirsleipi.

- » Mælt verður til, at ein skilagóð og haldbar loysn verður funnin at figgja samferðslukervið.

## SKIPAN AV SAMFERÐSLUÆTLANINI

Í mun til bygnaðin í fyrru samferðsluætlanunum, sum voru deildar upp í tveir hóvuðspartar, verður henda dagførða ætlanin samansett av fleiri eindum ella hóvuðsevnum. So hvort tey eru liðugt viðgjörd, verða tey lögð á heimasiðu. Soleiðis fær ætlanin og viðkomandi arbeiðið meira gjøgnumskygni. Tað verður harafturat lættari hjá lesaranum at finna runt í samferðsluætlanini.

Verkætlanin at dagföra samferðsluætlanina er skipað við einum stýrisbólki og einum arbeiðsbólki. Í stýrisbólkinum eru umboð fyrir Samferðslumálaráðið, stjórin á Landsverki, stjórin á Strandferðsluni og deildarleiðarin á Deildini fyrir Infrakervi á Landsverki. Deildarleiðarin er skrvari í stýrisbólkinum og formaður í arbeiðsbólkinum. Í arbeiðsbólkinum sita starvsfólk á Landsverki og Strandferðsluni, meðan aðrir persónar luttaka eftir tørvi. Aðrir felagsskapir og stovnar, ið hava áhuga í verkætlanini, kunnu vera umboðaðir. Eitt nú við at tilfar kann verða latið teimum til hoyringar.

## MÁLBÓLKUR

Samferðsluætlanin er ikki bara gjord til tey, ið smiða lögir landsins og veita játtanir, men eisini teir borgarar, ið brúka tænasturnar, og merkja tey hvort inntriv, ið gjord vera í teirra nærumhvørvi. Tískil skal samferðsluætlanin eisini fastast sum eitt kunningaráramboð til lokalsamfelagið. Tað vil í stuttum siga, at samferðsluætlanin er skrivað til öll.

Vit vilja eggja öllum viðkomandi þörtum at geva teirra orð og íkast, við eini framferð, ið merkt er av vilja til samstarv. Allar viðmerkingar eru vælkomnar í sambandi við hesa útgávu av samferðsluætlanini.

## RAÐFESTINGARGRUNDARLAG

Landsverk hefur í undanfarnu samferðsluætlanum raðfest verkætlanir, sum ikki eru framdar enn, meðan aðrar, sum ikki hava verið raðfestar frammalaga hjá Landsverki, eru bygdar, til politisk semja hefur verið um tær. Í hesum uppriti er tikið við, at politiskt er gjört av at raðfesta Hvalbiartunninum fram um tunnarnar Norður um Fjall.

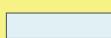
Somuleiðis hefur Landsverk mælt til, at Götudalstunnin og Innkomuvegin til Tórshavn eru lidnir, áðrenn Eysturoyar-tunninum letur upp fyrir ferðslu. Tað ber ikki til at rökka hesum nú, men teir eiga at vera gjöldir skjótast gjörligt, so full nyttá fæst av ílöguni, landið hefur gjört í Eysturoyatunninum.

Hægsta raðfesting á flutningskervinum í 2018-2030 er rakstur og viðlíkahaldið eיגur at fáa eina játtan, sum ger tað möguligt at byrgja upp fyri eftirsleipi. Kervið eигur at verða rikið á ein slíkan hátt, at tað hevur stórst möguligt gagn fyri brúkaran í mun til at veita eina góða tænastu. Fleiri ressursir mugu setast av til at innheinta eftirsleipið, sum longu er staðfest á flutningskervinum. Hetta snýr seg ikki bert um endurasfaltering, men eisini viðlíkahald av tunlum (t.d. skróting), havnum (t.d. brimgarðar og atlögubryggjur), eins og onnur verklög á undirstöðukervinum. Verður hetta ikki gjört, gerast avleiðingarnar, at enn meira peningur í framtíðini skal nýtast til at rætta eftirsleipið uppaftur. Í síðsta enda gongur hetta út yvir bæði trygd og tænastu.

Samferðsluætlanin er evnað til í góðum samstarvi millum Landsverk og Strandfaraskip Landsins og við onnur, ið virka á ella hava áhuga í samferðsluøkinum. Ætlanin verður dagförd við jøvnum millumbilum og tikin upp til endurskoðan umleið fjórða hvort ár, tí bæði umstöður og fortreytir eru undir støðugum broytingum.

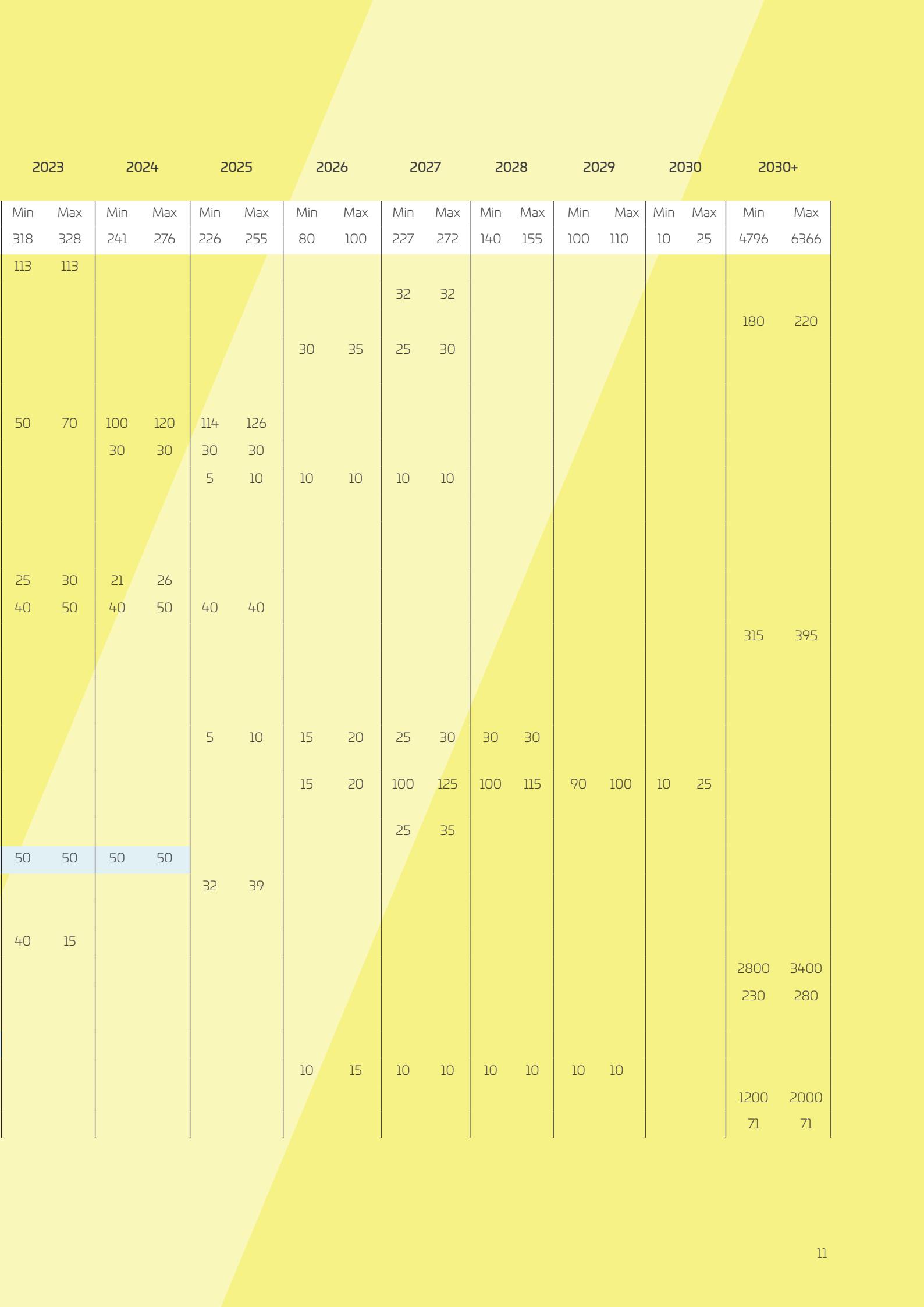
Góðan lesihug!

VERKÆTLANIR	Kostnaðarmeting til s.			2018 og áðrenn		2019		2020		2021		2022	
	Slag	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Summur, verkætlanir		7413	9264		113	119	334	391	385	390	314	348	
Tunlar Norður um Fjall	B	395	395		1,5	1,5	30	30	100	100	150	150	
Byrging um Haraldssund	B	32	32										
Samband til Svínoyar	C	180	220										
Umkoyringarvegur	C	55	65										
Undir Kjølinum í Klaksvík													
Dagföring av Leirvíkstunlinum	B	18	22				18	22					
Gøtudalstunnill	C	284	346								20	30	
Vegur um Skálabotn	A	60	60										
Farleið til Gjáar	C	25	30										
Dagföringar á Strondum	C	18	21		9	10	9	11					
Gjøgnumkoyringarvegur - Runavík-Saltangára	C	67	67		4	4	30	30	33	33			
Selatraðarvegurin		51	63								5	7	
Farleið til Tjørnuvíkar	C	125	150								5	10	
Farleið til Vestmanna	C	315	395										
Dagföring av Kollfjarðatunlinum	B	27	33				27	33					
Nýggjur innkomuvegur til Havnar (1. partur)	A	115	127	6	1	1	30	30	50	50	28	40	
Nýggjur innkomuvegur til Havnar (2. partur)	C	75	90										
Sandavágshálsur – Sandavágur – Miðvágur	C	315	385										
Gamlarætt	C	25	35										
Sandoyartunnillin	A	400	400	115	35	35	50	50	50	50	50	50	
Sandarlíð	C	32	39										
Farleið til Skarvanes	C	15	20				15	20					
Farleið til Dals	C	170	200		10	15	20	60	50	55	50	55	
(P/F Eystur- og Sandoyartunlar)	C	2.802	3.402	1	0,5	0,5							
Sandvíkartunnill og umkoyringarvegur um Hvalba	C	230	280										
Hvalbiartunnillin	B	272	272	7	52	52	105	105	102	102	6	6	
Farleið til Fámjin	A	40	45										
Flogvöllur á Glyvursnesi	C	1.200	2.000										
Flogvallir í Suðuroy	C	71	71										

 Bundin ílöga

Bundin ílöga

» Allar ílögurnar eru í 2018 prísum, undantíkið Hvalbiartunnillin, har verklagslög er samtykt. Hér eru prísirnir framroknaðir við 3 % um árið, tey árini verkætlánin verður bygd.



# INNGANGUR TIL ÍLØGUR KOMANDI ÁRINI

## FERÐSLUVIÐURSKIFTI

Endamálið við samferðsluni her á landi er at knýta býir og bygdir saman á ein slíkan hátt, at undirstóðukervið nøktar núverandi og framtíðar tørvin. Føroyska samfelagið er í støðugari menning, og ætlanin at binda oyggjarnar saman er ein avleiðing av einum vaksandi eftirspurningi um økt flytføri.

Høvuðsendamálið við Samferðsluætlanini er at virka fyrir menning av undirstóðukervinum og tryggja eina nøktandi atkomu til økir kring landið. Hetta er sambært endamálinum hjá landinum um at knýta økini saman við einum almennum undirstóðukervi, har landsins borgarar, vinnan og vitjandi trygt kunnu ferðast og flytast millum øki við minst möguligum forðingum.

Meðan Landsverk og Strandferðslan hava ábyrgd av at knýta bygd øki saman við farleiðum, eru áhugamálini hjá kommununum at menna og skipa undirstóðukervið samsvarandi innanhysis tørvinum; her kann talan vera um eftirspurningin eftir bústaði ella vinnuøki. Tá bústaðar- og vinnuøki verða staðsett ella víðkað, er ein avleiðing ofta økt ferðsla til og úr hesum økjum. Hesi økir eiga tí í storri mun at verða løgd afturat núverandi ella longu planløgd miðstaðarøki við høvuðsfarleiðum, soleiðis at tørvurin at tillaga ferðslukervið verður minni, hóast ferðslan økist. Hetta kann ein yvirskipað lendisætlan fyrir nýtslu av lendinum taka hond um.

Tí verður mælt til, at kommunal- og landsmyndugleikar menna samstarv fyrir nýtslu av lendinum.

Í Samferðsluætlanunum fyrir 2008-2020 og 2012-2024 hevur landið valt at nýta 12 ár sum hóskandi áramál fyrir flestu ætlanum fyrir útbygging av samferðslukervinum. Áramálið er

tó ov stutt fyrir einstakar verkætlanir, og tí eru eisini verkætlanir við longri tíðarsjónarringi tíknar við. Í Samferðsluætlanini fyrir 2018-2030 verður sami leistur fyrir tíðaráseting av raðfestum ætlanum fyrir útbygging av samferðslukervinum fylgdur.

Tey staðfrøðligu (topografisku) viðurskiftini í Føroyum gera, at staðsetningar av möguligum linjuføringum til bygging av framtíðar vegum eru avmarkaðar. Tað er tí serliga tújdandi, at lendi til framtíðar vegagerð verða sett av til endamálið. Hetta er serliga avbjóðandi kring býir og bygdir, har býarmenningin eisini krevur lendi. Um lendi ikki verður sett av til bygging av framtíðar vegum, kann uppgávan gerast ómögulig, ella í besta fóri verða vegaloysnirnar munandi dýrari.

## FRAMKOMULEIKI OG ATKOMULEIKI

Niðan fyrir er ein lýsing av hugtökunum framkomuleiki og atkomuleiki, ið eru grundleggjandi hugtök í øllum arbeiðinum at menna samferðslukervið.

Framkomuleiki sigur nakað um, hvussu góðar umstøðurnar hjá teimum ferðandi eru at ferðast ímillum býir og bygdir í landinum á ein skjótan, góðan og tryggan hátt.

Atkomuleiki sigur nakað um, hvussu lætt ferðandi kunnu ferðast millum vegir, bústaðir, arbeidi og ymiskt annað virksemi.

Tað ber ikki til bæði at raðfesta eitt høgt stig av framkomuleika, samstundis sum atkomuleikin eisini skal vera góður. Sostatt verður samferðslukervið ment, soleiðis at framkomuleikin í minst möguligan mun gongur út yvir ferðslutrygdina og umhvørvið, samstundis sum landið fær mest möguliga nyttu burtur úr teimum ílögum, sum verða gjørðar í samferðslukervið.

## FERÐSLUTRYGD

Ferðslutrygd er mest túðandi tátur, tá nýggir vegir verða bygdir, ella tá verandi vegir verða broyttir.

Tá økisferðsla og gjøgnumkoyrandi ferðsla vera vavd saman í bygdum øki, er tað mest sannlíkt, at hetta hevur neilig árin bæði fyrir ferðslutrygdina, framkomuleikan og fyrir nærumhvørvið. Ferðandi á landsvegnum í bygdum øki hava fleiri móstríðandi áhugamál. Meðan gjøgnumkoyrandi ferðslan er áhugað í at koma so skjótt og ómakaleyst sum gjörligt ígjøgnum bygt øki, hevur økisferðslan í stórra mun tørv á at kunna snara av, steðga ella parkera. Hetta økir um vandan fyrir ferðsluóhappum, og tað eru serliga tey til gongu og á súkklu, sum eru í stórst vanda undir slíkum umstøðum. Ein loysn á hesi avbjóðing er at leiða gjøgnumkoyrandi ferðslu kring bygd øki. Við hesum er betri möguleiki at fremja trygdartiltök í bygdum øki. Kanningar uttanlands vísa, at tá fjarferðslan verður leidd kring bygd øki, kann talið av persónsóhappum lækka við 25 %<sup>1</sup>.

## FERÐSLUMODELL

Landsverk hevur verið við til at menna eitt ferðslumodell fyrir vegakervið í Føroyum, ið ger tað möguligt at lýsa og rokna sęg fram til avleiðingar av vaksandi ferðslu og broytingar í vegakervinum, eitt nú tá nýggir tunlar verða bygdir ella vegir stongdir. Modellið byggir á tøl fyrir fólkatal, arbeiðspláss, pendlan og ferðslutøl. Ferðslumodellið kann tí veita túðandi upplýsingar, sum kunnu vera grundarlag fyrir stórra útbygginguum av undirstøðukervinum.

Grundarlagið undir ferðsluframrokningum er tørvurin hjá fólk á

at koma frá A til B. Talan kann vera um at koma til og frá arbeiði, keypa inn og koyra til ymisk frítiðarítriv. Til framrokningarnar verður verandi vegakervið nýtt, har ymsar fortreytir eru settar inn, t.d. loyvd ferð og kapasitetur. Oftani hevur tann ferðandi fleiri möguleikar at velja ímillum, um hann ynskir at koma frá A til B. Tann ferðandi kann velja stytstu tið at ferðast, men í veruleikanum velja fólk ikki altíð skjótastu loysn, men til dømis teinin, sum kann vera ein leið við vækruum útsýni og/ella gongur utan um bygd øki. Ella tey velja eina leið, har tað slepst undan at snara til vinstru, sum kann vera trupult í nógvari ferðslu.

Ferðslumodellið verður bygt upp av algoritmum, ið so neyvt sum til ber vísa, hvørja leið tey ferðandi í veruleikanum nýta. Tórshavn, Argir og Hoyvík eru bútt sundur í slakar 90 sonur, meðan restin av landinum er bútt upp í umleið 60 sonur. Fyri at lýsa framtíðarferðsluna verða framrokningar gjördar av folkatali og tali av arbeiðsplássum í ymsu økjunum (sonum).

Talið av bilum í økinum hevur eisini tújdning fyrir, hvussu nögv fólk velja at koyra. Ferðslumodellið tekur hædd fyrir, at ferðslan økist grundað á fólkavøkstur, sum merkir, at fleiri bilar koma á vegirnar.

Tá nýggir vegir ella tunlar verða gjördir, har ferðsluvøkstur er ein avleiðing, kann talan verða um eitt ferðslulop. Ferðslulopið kann lýsast sum ein nýggjur ferðslutørvur millum t.d. Runavík og Argir, tá frástøðan bæði í tið og longd er munandi minkað, og harvið eru betri möguleikar at ferðast ímillum til arbeiðis. Tað er ikki lætt at meta um, hvussu stórt ferðslulopið verður, men royndirnar úr Vágatunlinum og Norðoyatunlinum eru brúktar í ferðslumodellinum. Ferðslulopið er ein einstök hending, sum

<sup>1</sup> Trafiksíkerhetshåndboken, TØI, 2014

# INNGANGUR TIL ÍLØGUR KOMANDI ÁRINI

fer fram, tá ein nýggjur vegur letur upp. Í veruleikanum hendir ferðslulopið ikki í einum, men við tíðini, frá tá tunnilin er latin upp ella beint áðrenn og tey fyrstu árini, tunnilin hevur verið opin.

Ferðslutølini eru frá gerandisferðsluni um samdøgrið, har vikuskiftis- og frídagar ikki eru tikkir við. Ferðslan er størst gerandisdagar, frá mánadegi til friggjadag. Hetta merkir, at ferðslumongdin er talið av bilum í miðal gerandisdagar.

Ferðslutøl kunnu eisini brúkast til at siga nakað um árs-miðalferðsluna, sum er miðal ferðslan um samdøgrið fyri allar dagar í árinum.

## KRØV TIL VEGIR OG TUNLAR

Sum nevnt geva staðfrøðilig viðurskifti í føroysku náttúruni serligar avbjóðingar, tá farleiðir skulu tilraettisleggjast og byggjast. Eitt nú mugu fyrilit takast í mun til, hvussu brattir vegirnir kunnu gerast (longdarhall), soleiðis at tunga ferðslan ikki fær trupulleikar í háku. Somuleiðis vera nýggir vegir lagdir í láglendi, soleiðis at útreiðslur til vetrarhald ikki gerast óneyðuga stórar.

Landsverk byggir á normar frá grannalondum eins og egnar royndir. Í sambandi við tunnilsgerð fylgir Landsverk fyrst og fremst normum úr Noregi. Til dømis verður nýgerð av tunnum bygd a nýggjastu vitanina úr Noregi saman við egnum royndum her á landi. Orsøkin er uppløgd, tí norskar og føroyskar

umstøður líkjast bæði í veðurlagi, topografi og ferðslunøgd, og Noregi hevur eitt væl virkandi og framkomið vegakervi.

Tá farleiðir skulu dægførast, verða ymsar loysnir lýstar, og fyrimunir og vansar útgreinaðir. Í hesi tilgongdini verða betringar av verandi farleið lýstar og mettar - t.d. í mun til eina tunnilsloysn. Hesar metingar verða grundaðar á samfelagsnyttuna, og tilráðingin verður tí ymisk, um talan eitt nú er um ein høvuðsveg ella aðrar vegir.

## FÍGGJARLIG VIÐURSKIFTI

Kostnaðarmetingarnar í Samferðsluætlanini byggja á lyklatøl og royndir frá líknandi verkætlanum og royndir frá grannalondum.

Neyleikin í metingunum er treytaður av, hvussu langt er komið ávegis við planleggingini. Tá linjur verða lagdar, verður oftani ein meturprísur fyrir líknandi verkætlanir nýttur. Sum planleggingin gongur framá, verður prísurin neyvari ásettur fyrir verkætlanirnar; tó kunnu viðurskifti sum príslagsbroytingar ávirka kostnaðarmetingina. Teir endaligu prísrírnir vera ikki ásettir, fyrr enn útboðsúrslitini fyrilliggja.

Eindarpírisir, sum verða nýttir í sambandi við kostnaðarmetingar í hesi samferðsluætlan, og har ein verkætlan ikki er evnað til ella farin í útboð, eru settir inn í talvuna á næstu síðu.

	Verklags-útreiðslur	Rakstur og viðlíkahald
Vegur	16.000 kr./m	250-300 kr./m/ár
Vegur í brattlendi	20.000 kr./m	250-300 kr./m/ár
Dagföra veg	10.000 kr./m	250-300 kr./m/ár
Dagföra veg í brattlendi	14.000 kr./m	250-300 kr./m/ár
Tunnill (T8,5)	80.000 kr./m	700 kr./m/ár
Tunnill (T10,5)	95.000 kr./m	750 kr./m/ár
Tunnilslið Landsverk (T8,5)	30.000 kr./m	
Vanligur undirsjóvartunnill	100.000 kr./m	775 kr./m/ár
Langur undirsjóvartunnill	105.000 kr./m	875 kr./m/ár
Vegamót	1.500.000 kr./stk.	
Rundkoyring	4.000.000 kr./stk.	
Møtipláss pr. 250 m	2.700 kr./m	
Bilverja	1500 kr./m	
Tráðbilverja	500 kr./m	
Brúgv	300.000 kr./m	700 kr./m/ár
Long brúgv	400.000 kr./m	
Eftirgevandi vegprofilur <sup>2</sup>	3.500 kr./m	

Eindarprísirnir í talvuni eru hækkaðir munandi seinastu árin, serliga fyrir tunnilsgerðir, millum annað orsakað av, at trygdar-krövini eru herd. Harafturat hækkaði prísurin fyrir keyp av jørð munandi í 2007.

Tað eru nökur økisviðurskifti, ið skapa nakað av óvissu knýtt at nýtsluni av eindarprísum, ið antin kunnu dýrka eina verkætlann ella gera hana bíligari. Tað kunnu vera viðurskifti sum jarðfrøði, konjunkturur, staðseting (hógvur flutningur), lendi, ið landið ikki eיגur o.s.fr. Tí verða +/- 10 prosent løgd afturat/drigið frá metingunum.

Kostnaðarmetingarnar eru í prísum fyrir 2018 og skulu tí fram-roknast við prístalsbroytingum, soleiðis at kostnaðurin verður galldandi fyrir tað árið, farið verður undir verkætlánina. Vanliga er vöksturin 2,5-3,0 % pr. ár. Tá ein verkætlan kostar 100 mió. kr. í 2018 prísum, merkir tað, at um hon verður framd 10 ár seinni, skal kostnaðurin framroknast við 3 % um árið hesi 10 árin.

Broytingin í keypsorkuni er upphædd \*  $(1+inflasjónin)^{år}$ . Seta vit töl inn, sær formilin soleiðis út:  $100 * 1,03 * 10^{10} = 134$  mió. kr. Úrslitið vísir, at orsakað av inflasjónini er 100 mió. kr. tað sama sum 134 mió. kr. 10 ár seinni. Prísurin av einari verkætlan er tengdur at, hvussu skjótt verkætlánin kann gerast, tí veruligi prísurin fyrir eina verkætlan verður galldandi tað árið, hon er liðug.

<sup>2</sup> Ein vegur eигur at vera lagdur, soleiðis at neiligu fylgjurnar av einum óhappi eru so avmarkaðar sum möguligt.

# INNGANGUR TIL ÍLØGUR KOMANDI ÁRINI

Ein annar umráðandi partur av samlaða kostnaðinum er árligu útreiðslurnar til rakstur og viðlíkahald. Tað eru útreiðslur, sum mugu játtast hvort ár í lívitíðini hjá verklögnum, soleiðis at verklagið tænir endamálinum og fær longest möguligan líviáldur. Við manglandi viðlíkahaldi missur vegurin, tunnilin ella skipið, virði, sum hevur ta avleiðing, at góðskan í framkomuleikanum og ferðslutrygdini minkar.

Landsverk hevur ikki pening til rakstur og viðlíkahald í nóg stóran mun, soleiðis at útgerð og verklög verða rímiliga viðlíkahildin og dagförd. Í 2018 er játtanin góðar 45 mió. krónur til rakstur og viðlíkahald av landsvegunum, tunlum og havnum, sum bert er ein brotpartur av tí játtan, tørvur er á (sí nærrí lýsing í partinum Fíggung av samferðslukervinum). Um tørvurin til dagföring av verklögum og útgerð var nøktandi, átti árliga játtan til rakstur og viðlíkahald at verið 2-3 ferðir verandi játtan.

## ÚTREIÐSLUR TIL RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD AV VEGUM OG TUNLUM ERU FEVND AV FLEIRI TÆTTUM, SO SUM:

### VEGIR:

- » kavarudding
- » rakstur og viðlíkahald t.d. av vegljósum
- » arbeidið at tøma rennur og dren
- » vegamerking

- » viðlíkahald av vegøksl
- » útskifting av ferðsluskelnum 10. hvort ár
- » asfaltering 15.-20. hvort ár
- » útskifting av bilverju 25.-30. hvort ár

### TUNLAR:

- » elnýtsla til ljós, ventilatión og pumpur (undirsjóvartunlar)
- » El-útgerðin skal dagførast 10.-15. hvort ár
- » útreiðslur til SRO<sup>3</sup> og
- » mekaniskt viðlíkahald (skróting og bolting) skal vera 7. hvort ár.

## UMHVØRVI, MENTAN- OG NÁTTÚRUVIDURSKIFTI

Náttúra og mentanarumhvørvi eru virði, ið serlig atlít skulu takast at í menningini av samferðslukervinum. Útbyggingar og dagföringar av samferðslukervinum gerast ofta sera sjónligar í landslagnum, og tí er umráðandi, at hesi verklög eru soleiðis háttandi, at tey hóksa til landslagið. Somuleiðis skal hugsast um upplivingarnar hjá tí ferðandi.

Tá nýggir vegir, brýr ella tunlar verða gjördir, er tað neyðugt at taka fyrilit fyri økjunum, har verklögini verða staðsett. Økið kann hava eitt serligt ella viðbrekið plantulív, djóralív ella fornminni, ið skulu varðveitast. Tí skulu viðkomandi myndugleikar sum Umhvørvisstovan, Tjóðsavn Føroya ella aðrir friðingar-

<sup>3</sup> SRO stendur fyrir Styring, Regulering og Overvågning. Ávaringarskipan í tunlum, ið boðar frá, um eldur er i, ov nogv CO2 ella annað, og steingir tunnilin. Eisini hevur streymskipanin í tunlinum eitt battarí, ið heldur ljósinum koyrandi, um streymurin fer.

myndugleikar hoyrast, áðrenn verklög verða prosjekteraði, ella um komið verður fram á okkurt serstakt undir verklagsarbeiðinum, sum má kannast nærri.

Ferðsla kann órógva nærumhvørvið við larmi, ristingum, luftdálking o.ø. Tað ber til at minka um órógv frá bilferðsluni. Til dømis við at leggja vegir við minni longdarhalli longri burtur frá bygdum øki, ella á annan hátt doyva ljóð- og luftdálkingina frá ferðsluni.

## OGNARTØKA / KEYP AV LENDI TIL VEGABYGGING

Tá nýggir vegir skulu byggjast, ella verandi vegir skulu útbyggjast, er tað oftani neyðugt at útvega lendi til endamálið. Tí kann keyp av jørð vera ein partur av verkætlаниni. Oftani verða lendiskeyp avgreidd utan stóri trupulleikar, men í einstökum fórum er neyðugt við ognartøku. Í hesum fóri gongur almenni áhugin fram um ognarrættin hjá eigaránnum av lendinum.

Mett verður, at umleið eitt ár eigur at verða lagt afturat tíðarskeiðinum fyrir verkætlánir til tilíkt fyrireikingarárbeiði. Ein vanlig kostnaðarmeting av fyrireikingarárbeiði í mun til alla verkætlána er 10 %.

## RADFESTINGARGRUNDARLAG

Rekkufylgjan av verkætlánunum í samferðsluætlanini er landfræðilega sett upp og ikki eftir tørvi.

Gjört verður vart við, at politiski myndugleikin so hvort ger egnar raðfestingar, og at tað ikki neyður viliga er fult samsvar millum tær fakligu raðfestingarnar hjá Landsverki ella Strandferðsluni og politisku raðfestingarnar. Landsverk hevur í undanfarnu samferðsluætlanum raðfest verkætlánir, sum ikki eru framdar enn, meðan aðrar, sum ikki hava verið raðfestar frammalaga hjá Landsverki, eru framdar, tí politisk semja hevur verið um tað.

Eitt dömi er, at tað politiskt er gjört av at raðfesta Hvalbiartunninum fram um tunnlarnar Norður um Fjall.

Eysturoyatunninum verður gjördur við tí fyri eygað at knýta alt norður-eystur øki saman við Suðurstreymoy. Tí hevur Landsverk mælt til, at Götudalstunninum og Innkomuveginum til Havnar verða lídnir, áðrenn Eysturoyatunninum letur upp fyri ferðslu. Tað ber ikki til at rókka hesum nú, men Landsverk mælir til, at verkætlánirnar verða gjördar skjótast gjörligt, so full nytta fæst av ílöguni, sum landið ger í Eysturoyatunninum.

Í 2005, áðrenn endalig linjuföring varð gjörd fyri Eysturoyatunninum, og áðrenn tað var gjört av at gera tunnlinum, gjördi Landsverk eina frágreiðing um hesa farleið og tær avleiddu verkætlánirnar, sum tunnlinum kundi havt við sær.

Ymsar fortreytir eru broyttar sum eitt nú, at linjuföringin fyrir tunnil og íbinding til landsvegirnar eru gjördar og eru í gerð.

# INNGANGUR TIL ÍLØGUR KOMANDI ÁRINI

Umkoyringarvegur um Skála er gjördur og var tikan í nýtslu í 2007.

Vegurin um Skálabotn er prosjekteraður, men útboðið er strikað orsakað av kostnaði.

Í fyrverandi samferðsluætlanum var mett, at við at seta av umleið 150 mió. kr. árliga til ílögur í samferðslukervið, bar til at endurnýggja, útbyggja, og fremja núgerð, so tað altið hóskar til flutningstørvin í landinum.

Í dag er talið nærrí 200-250 mió. krónum. Burtursæð frá inflasjón, er orsókin til hesa hækking millum annað tann, at tær verkætlunar, sum Landsverk raðfesti í eldru samferðsluætlanunum, ikki eru raðfestar á sama hátt av politisku skipanini. Tískil eru komnar fleiri átrokandi verkætlunar í dag, sum eru neyðugar at fara undir sum skjótast.

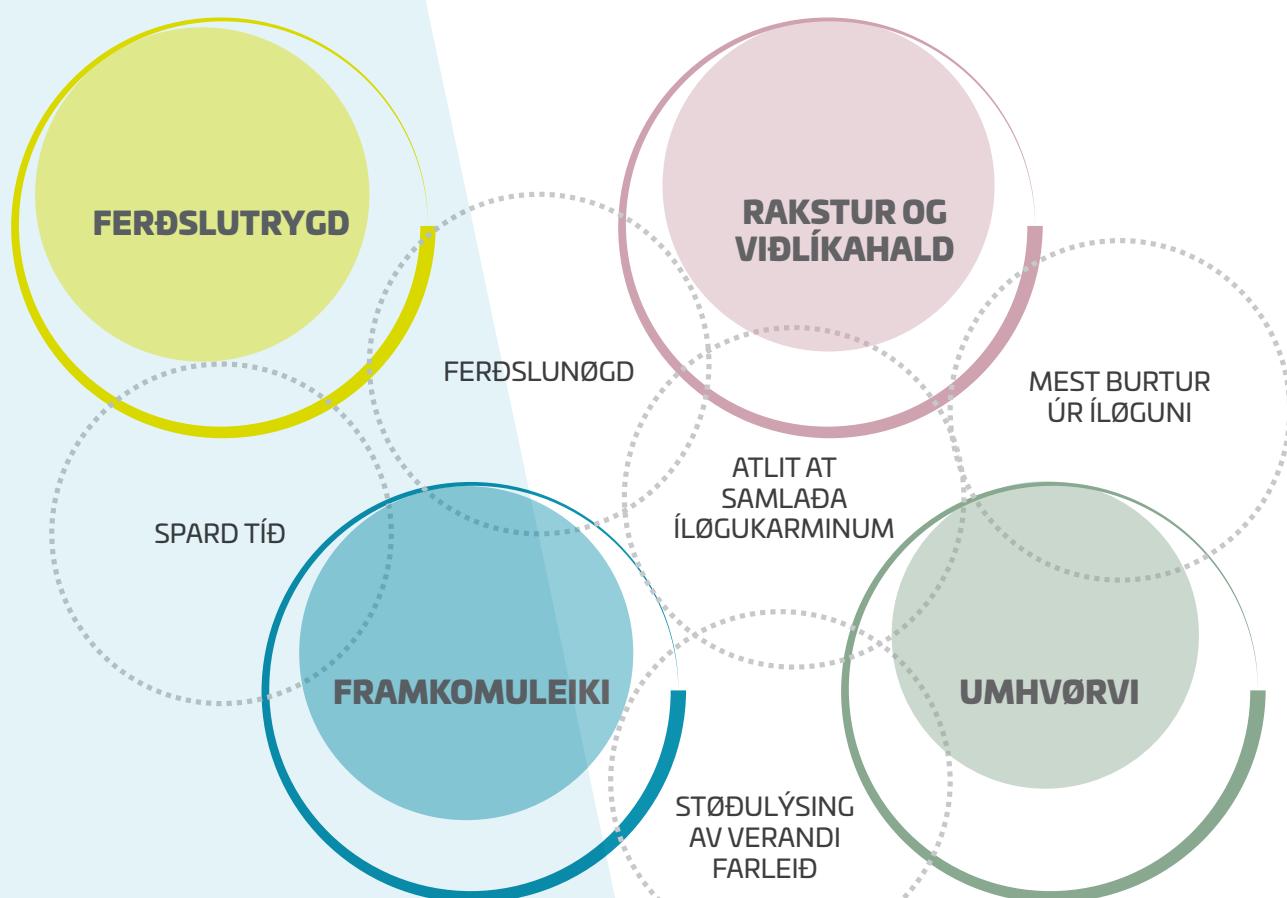
Í Samferðsluætlanini eru öll tilmælir um ílögur bygd á fakligar metingar og niðurstöður hjá Landsverki og Strandferðsluni um, hvørjar ílögur gera stórst mun fyrir samfelið. Ætlanirnar fyrir framtíðar samferðslu í Føroyum eru ikki viðgjørðar politiskt.

Til tess at fáa mest möguliga burtur úr ílöguni, er neyðugt at raðfesta, soleiðis at nyttuvirðið er so stórt, sum til ber.

Raðfestingarnar eru settar upp á næstu síðu, har týdningarmiklastu fyrilitini eru framkomuleiki, ferðslutrygd, umhvørvi og viðlikahald. Hesi høvuðsfyrilitini verða mett í mun til hvort annað. Farið verður í dýpdina við at kanna viðurskifti. Eitt nú støðuna á verandi farleið, ferðslunøgd, slag av ferðslu, gagnnýtslu og raðfestingar í mun til aðrar verkætlunar. Eitt dömi, ið kann lýsa hesa tilgongd, er metingin um, hvussu farleiðin til Dals kundi gerast ein trygg farleið.

Verandi Dalsvegur er smalur, liggur á eini hill, har tað er steyr-rætt í havið í niðara borði og eisini högt omanfyri. Tað ryður oman á vegin úr erva. Partar av Dalsvegnum eru í so ringum standi og vandamiklir, at vandi er fyri, at vegurin ikki kann nýtast innan rímiliga stutta tíð. Hóast ferðslutrygðin er tyngsta atlitið, vigar atkomuleikin samstundis nógv, tí um vegurin fer, er eingin farleið til Dals. Av oman fyri nevndu viðurskiftum hevur Landsverk mælt til, at farleiðin til Dals verður raðfest framman fyri dagføringina av farleiðunum til eitt nú Fámjins og Tjørnuvíkar.

RAÐFESTING





# LESIVEGLEIÐING

## LESIVEGLEIÐING

Hetta er ein stutt lesivegleiðing til partin um verkætlanir í Samferðsluætlanini 2018-2030. Á hesi síðu sæst yvirlit yvir ymsu verkætlanirnar, og hvussu tær eru raðfestar landafrøðiliga frá norðast til sunnast í landinum.

Verkætlanirnar eru settar upp soleiðis, at fyrst er ein stutt lýsing av verandi umstöðum, og síðani verður víst á möguligar loysnir til tær avbjóðingar, ið eru. Kostnaðarmeting í 2018 prísum av öllum loysnum verður sýnd á talvum, umframt möguligar sparingar av farleiðum. Tilmælda loysnin verður greinað, og lýst verður, um avleiddar verkætlanir eru, um samvirkan er við aðrar verkætlanir, byggitið og tilmæld tíðarætlan. Verkætlanirnar eru lýstar við tekningum og örðum viðkomandi myndum og kortum, ið síggjast niðast í tekstinum.

Verkætlanartalvan aftast í innanganginum til samferðsluætlanina visir, hvørjar verkætlanir eru viðgjördar, og nær tær eru raðfestar.

## VANLIG UPPSETING AV EINARI VERKÆTLAN:

- » Núverandi stöða
- » Möguligar loysnir
- » Loysn 1
- » Loysn 2
- » Loysn 3
- » Loysn 4
- » Kostnaðarmeting 2018
- » Rakstur og viðlíkahald
- » Tilmæld loysn
- » Avleiddar verkætlanir
- » Samvirkan við aðrar verkætlanir
- » Byggitið
- » Tilmæld tíðarætlan

Í teimum fyrru Samferðsluætlanunum fyrir 2008-2020 og 2012-2024 varð valt at nýta 12 ár sum hóskandi áramál fyrir flestu ætlanirnar fyrir útbygging av samferðslukervinum. Hetta áramálið er tó ov stutt fyrir einstakar verkætlanir, og tí eru eisini verkætlanir við longri tíðarsjónarrungi tiknar við. Í Samferðsluætlanini fyrir 2018-2030 verður líknandi leistur fyrir tíðarásetning av raðfestum ætlanum fyrir útbygging av samferðslukervinum fylgdur.



# 01

STØRRI ÍLØGUR  
KOMANDI ÁRINI





2020

## TUNLAR NORÐUR UM FJALL

### NÚVERANDI STÓÐA

Verandi farleið Norður um Fjall úr Klaksvík til Árnafjarðar og víðari til Norðdepils, varð tikin í nýtslu, tá tunlarnir voru latnir upp ávikavist í 1965 og 1967.

Tunlarnir hava bert eina koyribreyt og líka ikki nútíðarinnar krøv til hædd, breidd og trygdarútgerð. Fríhæddin er 3,1 m og breiddin 3,5 m, og kunnu stór akfør tí ikki fara gjøgnum tunlarnar. Tunlarnir eru ein flóskuhálsur til norðara partin av Norðuroyggjunum.

Í 2018 var gerandisferðslan um samdøgríð 1400 akfør, sum eru tald vestan fyrir Árnafjarðartunninum. Í januar 2018 búðu 355 fólk á Viðareiði, 245 í Hvannasundi, 166 í Norðdepli, 1 í Depli, 2 á Norðtoftum og 64 í Árnafirði.

### BYGGITÍÐ

3 ár

### ТИLMÆLD TÍÐARÆTLAN

Sambært dagfördru fløguætlanini hjá landsstýrinum verður verkætlanin sett í gongd í 2020, og er væntandi liðug í 2023

## TUNLAR NORDUR UM FJALL

### MØGULIGAR LOYSNIR

Fleiri kanningar eru gjørdar um ymsar möguligar linjuföringar. Í 2009 var loysn 1 liðugt prosjekterað, men varð ikki sett í gongd. Verkætlánin verður dagförd í 2019.

#### LOYSN 1

##### NÝGGIR TUNLAR Á LEIÐ HAR VERANDI TUNLAR ERU

Árnafjarðar- og Hvannasundstunlarnir eru prosjekteraðir til at vera ávikavist 1,9 km og 2,2 km. Harafturat skal gerast 1,9 km av vegi til at knýta tunlarnar saman við verandi vegir. Tunnilsvegirnir verða lagdir hægst á kotu 67 m<sup>1</sup>.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

##### NÝGGJUR TUNNIL ÚR KLAKSVÍKTIL ÁRNAFJARÐAR OG ÚR ÁRNAFIRÐI TIL NORÐTOFTIR

Ein tunnil frá Gerðabónum til Árnafjarðar fer at vera 3,0 km, og tunnilin víðari til Norðtoftir verður líka langur, sum Hvannasundstunnilin í loysn 1, t.e. 2,2 km. Harafturat skal gerast ein 1,5 km langur vegur í Árnafirði og 800 m langur vegur við Norðtoftir.

Sí linjuföringina á kortinum.

### LOYSN 3

##### DAGFÖRING AV VERANDI TUNLUM, HAR TUNLARNIR VÍÐKAST

Mett verður, at útreiðslurnar verða eitt vet minni enn til nýggjar tunlar, tí minni tilfar skal spreingjast. Gomlu tunlarnir eru styrtir, men arbeiðið fer at verða til ampa fyrir íbúgvarnar norðan fyrir tunnilin, tí tunnilin verður ikki opin alt sámdøgrið. Harumframt verða vegirnir utan fyrir tunlarnar ikki rættaðir upp, sum hevði loyvt eini ferð á 80 km/t. Longdarhallið er upp í 85 %. Hinar loysnirnar eru dimensjoneraðar til eina mest loyvda ferð á 80 km/t og eitt maksimalt longdarhall upp í 60 %.

Tunnilsvegurin liggur lutfalsliga högt, upp til kotu 94 m.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 4

##### NÝGGJUR TUNNIL AV STROND TIL DEPILS

Her er tunnilin 3,5 km langur við 200 m av nýggjum vegi. Ein dagföring av Árnafjarðartunlinum er mögulig at fremja utan stórvegis órógv fyrir íbúgvarnar í Árnafirði, tí koyrast kann tá eftir einum umvegi í gjögnum Hvannasundstunnilin og tí nýggja tunlinum í tíðarskeiðnum, meðan arbeitt verður.

Fyrimunurin við hesi loysn er, at vegurin norðan fyrir Klaksvík ikki fer upp um kotu 30 m. Hetta merkir færri útreiðslur til vetrarhaldið.

<sup>1</sup> Kotu 67 merkir 67 metrar yvir havyvirflatuni



Vegateinurin verður harafturat umleið 500 m stytti millum norðara partin av Klaksvík og Hvannasund, enn í loysn 1 og 3.

Sí linjuføringina á kortinum.

## KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Loysn 1 er liðugt prosjekterað, og tí er möguligt at gera eina rímliga neyva prísmetting. Talan er um ein T8,5 tunnil og kostnaðarmetingin er dagförd í 2015 við nýggjastu royndunum frá Viðareiðistunlinum. Tá var kostnaðarmetingin 360 mió. kr., framroknað við 3 % um árið, er kostnaðarmetingin 393 mió. kr í 2018.

Hinar loysnirnar í mun til ta tilmældu (Loysn 1) eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlanir. Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við +10 % í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018 prísum og pr. ár í mió. kr.

	Vegur og vegamót	Nýggjur tunnil	Dagföring av tunnli	Verkætlan tils.
Loysn 1	47	346		393
Loysn 2	39-48	378-462		417-510
Loysn 3	2	0	273-308	275-310
Loysn 4	3	252-308	109-133	364-444

## TUNLAR NORDUR UM FJALL

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu gerast, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnii. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingga, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum, ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íróknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, at asfaltera 15.-20. hvört ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	3,5	0,2	3,3
Loysn 2	4,3	0,2	4,1
Loysn 3	2,7	0,2	2,5
Loysn 4	3,7	0,3	3,4

### TILMÆLD LOYSN

#### LOYSN 1

Mælt verður til at arbeiða víðari við loysn 1, tí hon vissar um ferðslutryggari linjuföring enn loysn 3, og er bíligari enn loysn 2, hóast umkoyringarvegur skal gerast.

## KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

393 mió. kr. við einum árligum rakstri  
og viðlíkahaldi á 3,3 mió. kr.

Loysn 4 kann vera áhugaverd, tí hon hevur tann fyrimun, at arbeiðið kann gerast stig fyrir stig, og nýggi tunnilin er bíligari at gera enn hinan möguligu loysnirnar. Dagföring av tunlinum til Árnafjarðar kann útsetast.

Pendlarakanningar vísa, at hóvuðsferðslan úr økjunum norðan fyrir tunnlarnar er til og úr Klaksvík. Tí er eingin beinleiðis ferðsluorsók til at leggja tunnilin út í Gerðabøi. Ferðslumynstrið kann tó broytast við, at Eysturoyartunnin letur upp, har fráleikin til og úr Suðurstreymoy gerst munandi styttir.

## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Loysn 1, 3 og 4 hava ein umkoyringarveg undir Kjølinum norður um Klaksvíkina sum avleidda verkætlani. Vegateinurin er umleið 2,8 km og virkar fyrir betri sambandi til Árnafjarðartunninil, til Norðhavnina, til vinnuðkið við Strand og bygdirnar Haraldssund og Kunoy.

Hetta verður mett at kosta millum 48 og 58 mió. kr.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Tað hevur verið nevnt, at tilfar úr tunlunum kann brúkast til eina nýggja byrging um Haraldssund. Arbeiðið at gera byrgingina líndna vísir, at tað í hóvuðsheitum er dekkgrót, sum manglar. Tilfarið til kjarnuna í byrgingini fæst frá núverandi byrging. Dekkgrót eru stórir steinar, ið bert kunnu fáast til vega úr grót-broti.

Aðrar verkætlanir, sum kunnu fáa gagn av tilfari úr tunlunum, eru ein umkoyringarvegur oman fyrir Klaksvíkina og ein úr Hvannasundi til Bergið sunnast á Viðoynni, har Landsverk hevur gjört uppskot um rennistrong til Svínoyar.

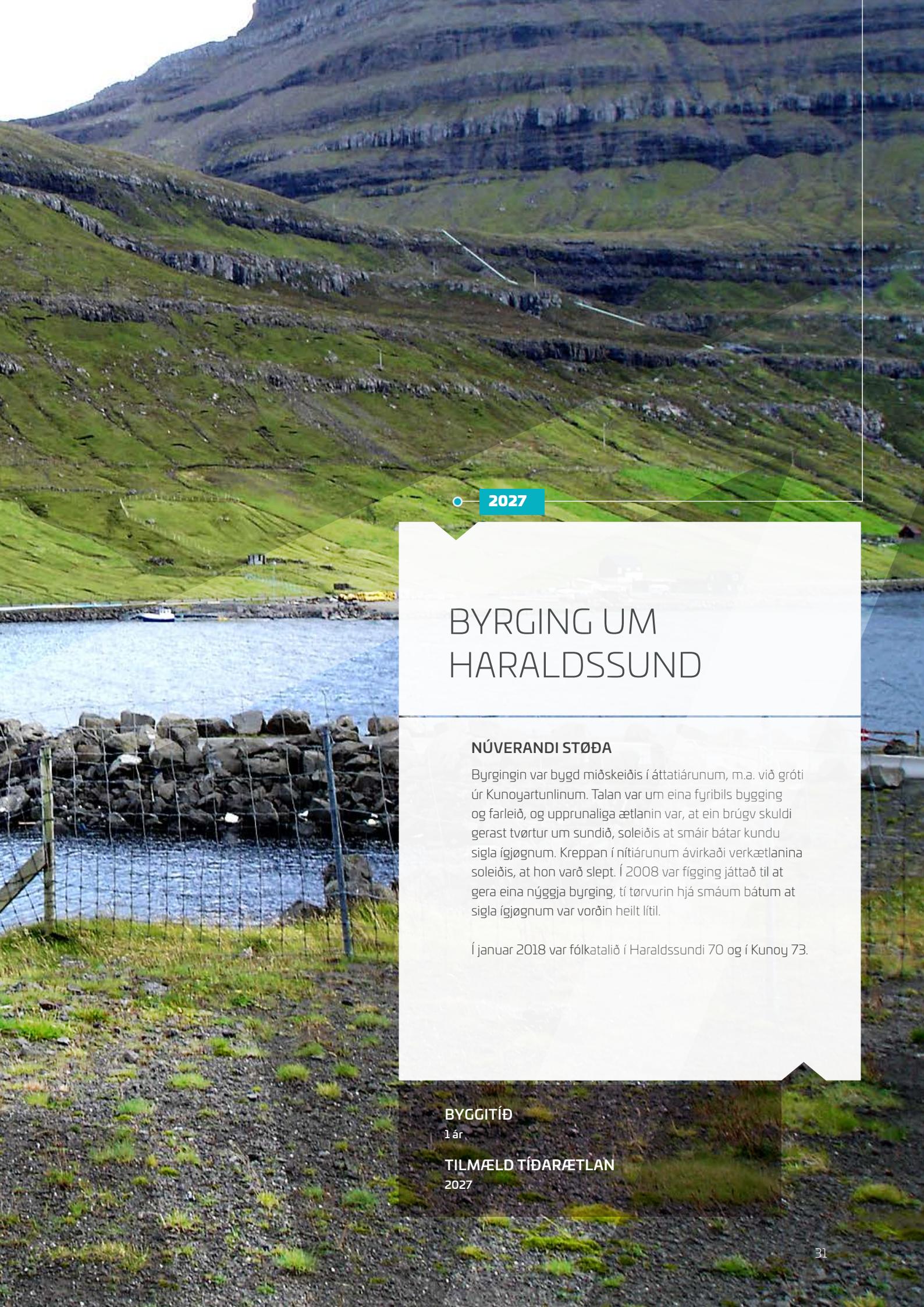
## BYGGITÍÐ

Væntast kann, at byggitiðin er 3 ár (tá eru prosjektering og útboð ikki tikan við).

## TIJMÆLD TÍÐARÆTLAN

Sambært dagfördru ílöguaðlanini hjá landsstýrinum verður verkætlanin sett í gongd í 2020, og er væntandi liðug í 2023.





2027

## BYRGING UM HARALDSSUND

### NÚVERANDI STØÐA

Byrgingin var bygd miðskeiðis í áttatiárunum, m.a. við gróti úr Kunoyartunlinum. Talan var um eina fyribils bygging og farleið, og upprunaliga ætlanin var, at ein brúgv skuldi gerast tvørtur um sundið, soleiðis at smáir bátar kundu sigla ígjönum. Kreppan í nítíárunum ávirkaði verkætlana í soleiðis, at hon varð slept. Í 2008 var fíggja byrging, tí tørvurin hjá smáum bátum at sigla ígjönum var vorðin heilt lítil.

Í januar 2018 var fólkatalið í Haraldssundi 70 og í Kunoy 73.

### BYGGITÍÐ

1 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2027

## MÖGULIGAR LOYSNIR

Ætlanin er at dagföra byrgingina, sum er 350 m til longdar. Prosjektið til byrgingina er dagfört, so tað lýkur dagsins kröv. Sí kortið.

## KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Möguliga loysnin varð prosjekterað í 2008, og kostnaðarmet-  
ingin er framroknað til 2018-prísir.

Upphæddirnar eru í 2018 prísum og pr. ár í mió. kr.

Byrging og vegamót		Verkætlan tils.
Loyxn	32	32

## RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósúbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju. Í hesari verkætlan er talan um viðlíkahald av dekkgróti.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklog	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	0,1	0	0,1

#### TILMÆLD LOYSN

Her verður mælt til oman fyrir nevndu loysn.

#### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

#### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

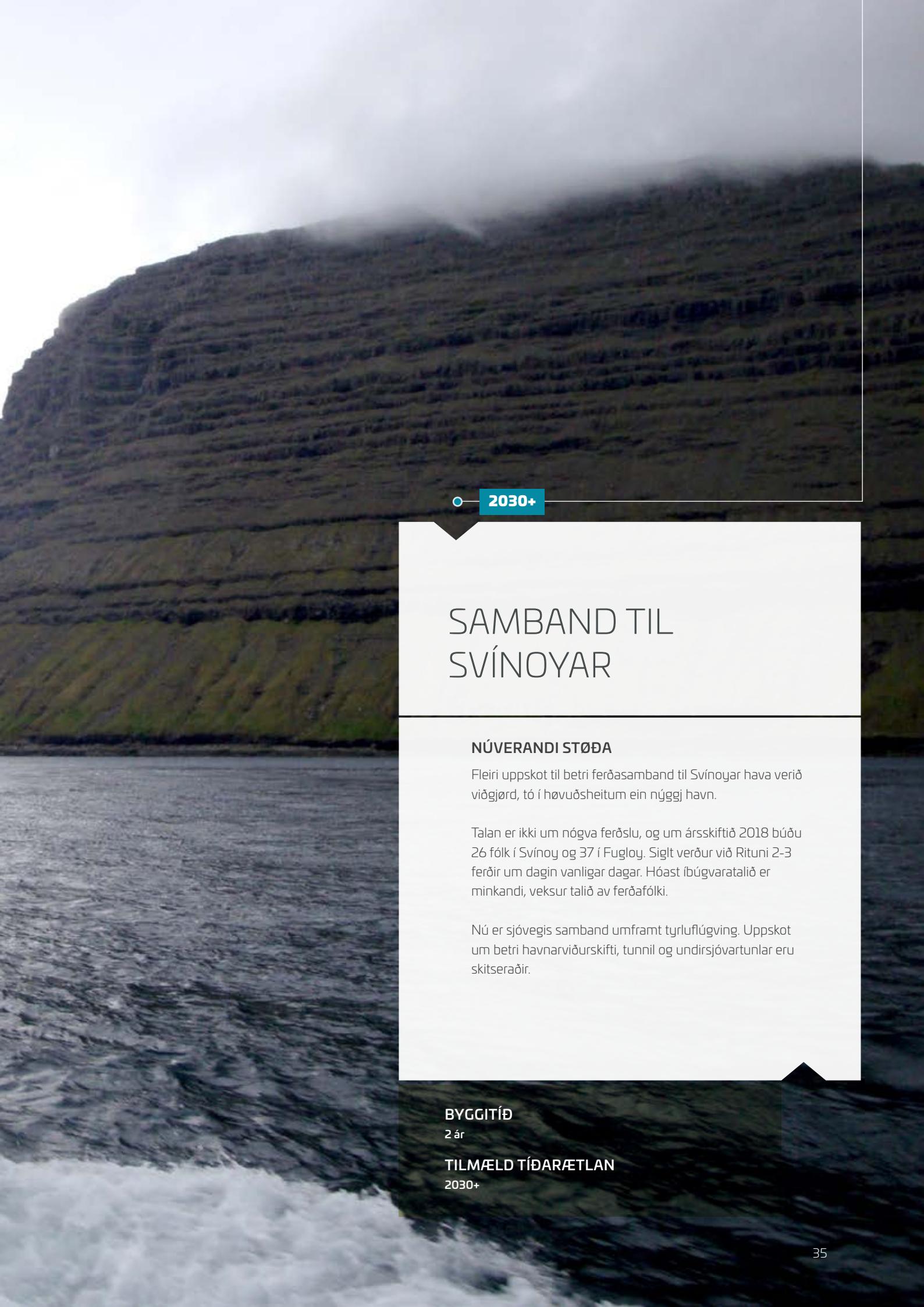
Í høvuðsheitum manglar stórt dekkgrót fyrir at verja kjarnuna í byrgingini. Av tí at stórt grót bert kann fáast úr grótbroti, er eingin beinleiðis samvirkan við aðrar verkætlanir, sum t.d. tunnilsverkætlánin Norður um Fjall.

Landsverk er biðið um at kanna, um ein alternativ loysn kann gerast, har tunnilsgrót verður nýtt til verkætlana.

#### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

32 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,1 mió. kr.





2030+

## SAMBAND TIL SVÍNOYAR

### NÚVERANDI STØÐA

Fleiri uppskot til betri ferðasamband til Svínoyar hava verið viðgjörd, tó í høvuðsheitum ein nýggj havn.

Talan er ikki um nógva ferðslu, og um ársskiftið 2018 búðu 26 fólk í Svíney og 37 í Fugloy. Sigt verður við Rituni 2-3 ferðir um dagin vanligar dagar. Hóast íbúgvatatalið er minkandi, veksur talið av ferðafólki.

Nú er sjóvegis samband umframtyrlugvning. Uppskot um betri havnarviðurskifti, tunnil og undirsjóvartunlar eru skitseraðir.

### BYGGITÍÐ

2 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

## SAMBAND TIL SVÍNOYAR

### MØGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN 1

##### RENNISTRONGUR TIL SVÍNOYAR

Verkætlánin fevnir um 3 ella 4 torn. Eitt syðst á Viðoynni (Bergið) og tvey á Svínoyndi; tað eina tornið á Havnatindi og hitt við bygdina. Verður hendar loysnin vald, er neyðugt við einum vegi millum tornið á Berginum og Hvannasund.

Ein annar möguleiki er at hava rennistrong víðari frá Berginum og yvir um Svínoyarfjørð til Borðoyndi. Möguleikarnir til ítökiliða staðsetning kunnu kannast nærrí, men eitt uppskot er í ein landsynning frá Norðoftum, sum víst á kortskjalínunum á næstu síðu. Sjálvur rennistrongurin er 4,3 km.

2 vognar verða, og teir taka í mesta lagi 60 fólk. Ferðatíðin er góðar 10 minuttir. Haraftur skulu gerast vegur úr Hvannasundi til Bergið og ein á Svínoyndi, sum tilsamans eru 6,5 km langir.

Lyftan megnar eina vindferð á 22 m/s; tó tá við niðursettari ferð. Í 2017 voru ongar vindmátingar á Viðareiði, sum hava mátað vindferðir oman fyr 22 m/s. Mátingarnar skulu takast við fyrivarni, tí tær kunnu vísa ymiskt. Eitt nú voru 9 dagar í 2015 og 3 dagar í 2016, har mátingarnar vístu eina vindferð oman fyr 22 m/s. Kavadagar órógvu ikki farleiðina, og viðlíkahald skal tilsamans gerast eina viku um árið.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

##### EIN UNDIRSJÓVARTUNNIL TIL SVÍNOYAR

Undirsjóvartunninlin er 5 km langur og er skitseraður, harum-framt ein vegur úr Hvannasundi, sum er 4 km.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 3

##### NÝGGJ HAVN YVIRI Í HAVN

Haraftur skulu vegur og tunnil gerast til bygdina. Tunnilin er 2 km. Nýggj ferja er ikki við í verkætlánini.

Alduviðurskiftini Yviri í Havn eru góð í öllum ættum, og kanningar vísa, at havnin verður nýtilig alt árið.

Siglingarroyndirnar vísa, at streymurin verður eingin forðing fyrir góðari og tryggari atløgu har. Einki er heldur til hindurs fyri, at eitt skip kann liggja í havnini í ringum líkindum. Hinvegin eru at-komuviðurskiftini frá landi sera trupul. Fyri at fá vegasamband við havnina krevst, at ein tunnil verður gjørdur.

Sí linjuföringina á kortinum.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlánir. Fyrillit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting

Upphæddirnar eru í 2018 prísum og pr. ár í mió. kr.

	Vegur	Tunnill	Renni-strong	Havn	Verkætlán til.
Loysn 1	90-110	0	90-110	0	180-220
Loysn 2	70-85	390-480	0	0	460-565
Loysn 3	15-20	145-175	0	135-165	295-360

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Tað er ein óvissa í metingini av kostnaðinum av rakstri og viðlíkahaldi fyrir loysn 1, av tí at føroyingar ikki hava royndir innan slíka farleið. Leysgla verður mett, at kostnaðurin er umleið 2 mió. kr. um árið, ið kemur undir vanligan rakstur og viðlíkahald, so sum reingerð, streymur og annars smærri ábøtur eftir tørví.



- Linjan visir vegagerð til Hvannasunds og rennistrong til Svínoyar, og linjan yvir um Svínoyarfjørð möguleikan at hava rennistrong har eisini (Loysn 1)
- Tunnilsloysn (Loysn 2)
- Nýggji havn og tunnil (Loysn 3)
- Vegagerð í loysn 1 kann sparast við at gera ein styrti veg av Norðoftum og rennistrong yvir um Svínoyarfjørð

Ein stórra enduríløga má gerast 30. hvort ár, har kaðalar og onnur útgerð verður skift út. Fleiri kanningar mugu gerast.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósúbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av R/V av ferju	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,0	0	2,0
Loysn 2	4,3	0	4,3
Loysn 3	2,2	0	2,2

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Mælt verður til Loysn 1, tí tað verður ein høgligari farleið og betri reglusemi fyrir ferðafólk og lættan farm.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

180-220 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,0 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

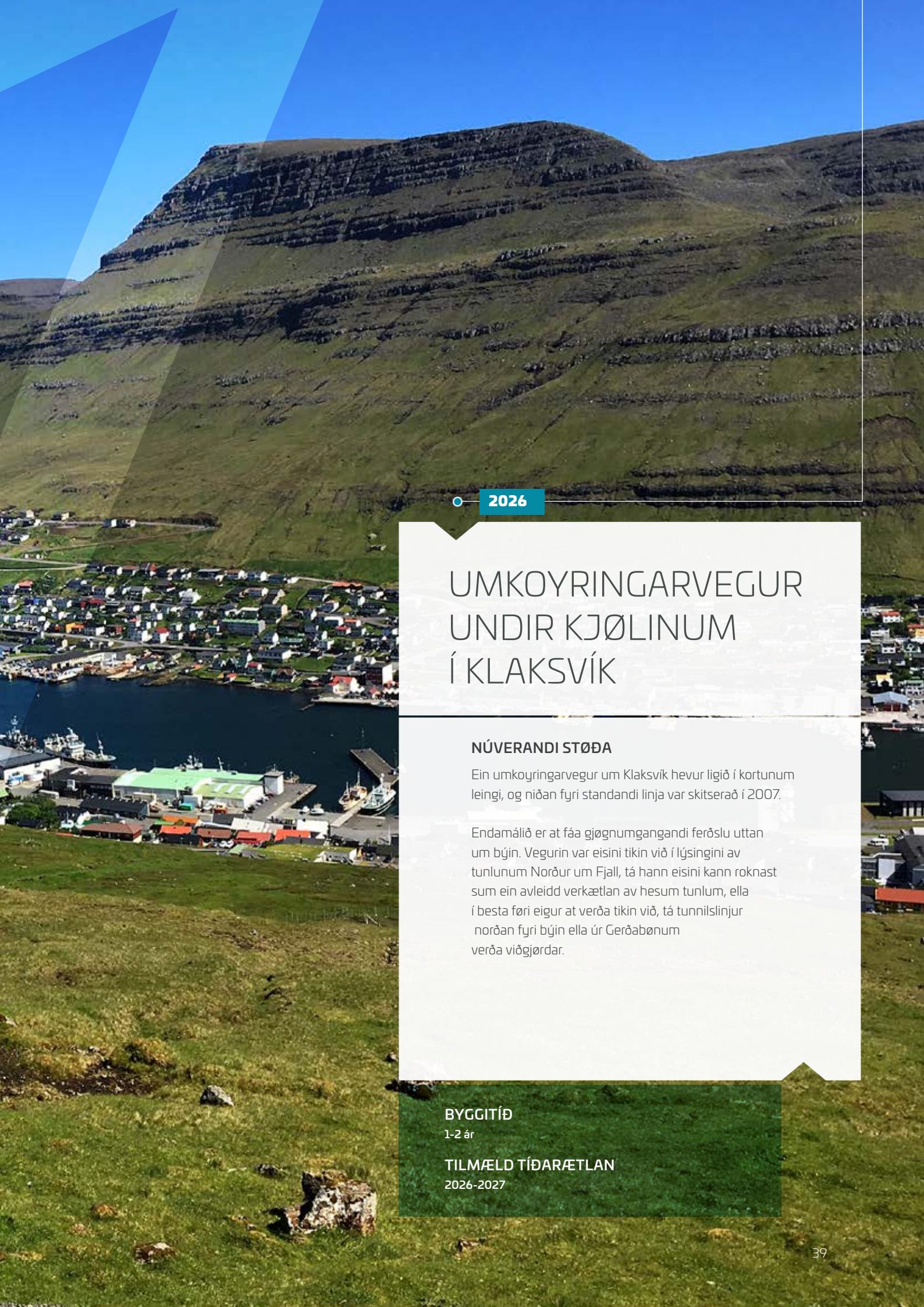
## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Tað eru ongær avleiddar verkætlanir, men tað gerst möguligt at halda áfram við rennistronginum til Fugloyar.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót frá tunlunum Norður um Fjall kann brúkast til gerð av vegi á Viðoynni úr Hvannasundi til tað fyrsta tornið.





2026

## UMKOYRINGARVEGUR UNDIR KJØLINUM Í KLAKSVÍK

### NÚVERANDI STØÐA

Ein umkoyringarvegur um Klaksvík hevur ligið í kortunum leingi, og niðan fyri standandi linja var skitserað í 2007.

Endamálið er at fáa gjøgnumgangandi ferðslu uttan um býin. Vegurin var eisini tikan við í lýsingini av tunlunum Norður um Fjall, tá hann eisini kann roknast sum ein avleidd verkætlan av hesum tunlum, ella í besta fóri eigur at verða tikan við, tá tunnilslinjur norðan fyri býin ella úr Gerðabønum verða viðgjørðar.

### BYGGITÍÐ

1-2 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2026-2027

## UMKOYRINGARVEGUR UNDIR KJØLINUM Í KLAKSVÍK

### MØGULIG LOYSN

Vegurin er umleið 2.800 m, og knýtt verður í eina rundkoyring, sum gerast skal á vegamótinum Oyrarvegur/Mækjuvegur. Rundkoyring er eisini miðskeiðis á teininum, tí bygt er báðumegin, hóast ferðslan ikki fer inn í bygt øki. Vegurin endar við Norðhavnina. Við hesum vegnum fæst samanhangan-di landsvegur utan um bygt øki um Klaksvíkina, umframt at ferðsla til og úr Norðhavnini ikki neyðturviliga skal koyra ígjøgnum býin. Hægstliggjandi punkt á vegnum er 68 m yvir havinum, og hallið er í mesta lagi 70 %.

Sí kortið.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V). Möguliga loysnin er ikki prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Loysnin er mett út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlani. Fyrilit er tikið fyrir óvíssum í slíkum verkætlanum við ± 10 % í sambandi við eindarprísin, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Verkætlan tils.
Loysn	55-65	55-65

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gómlu vegirnir ella tunlinnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvíngar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu. Tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtan til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.



**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

Nýggj verklog	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	0,8	0

#### TILMÆLD LOYSN

Um linjuföringin Norður um Fjall verður løgd í Gerðabøin, kann umkoyringarvegurin útsetast nøkur ár.

#### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

55-65 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,8 mió. kr.  
Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

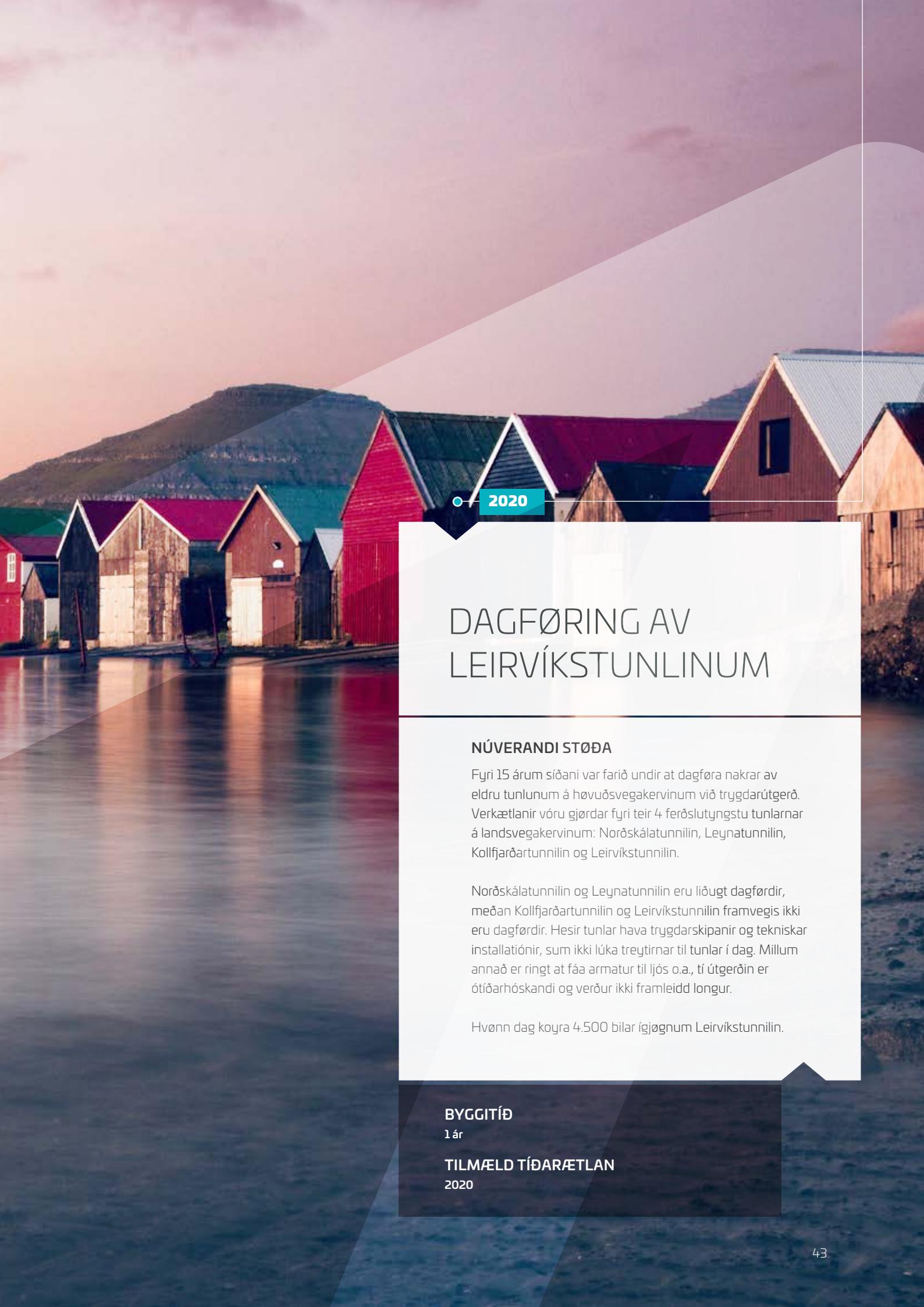
#### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

#### SAMVIRKAN VID AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót frá tunlunum Norður um Fjall kann brúkast til gerð av vedi.





2020

## DAGFØRING AV LEIRVÍKSTUNLINUM

### NÚVERANDI STÓÐA

Fyri 15 árum síðani var farið undir at dagföra nakrar av eldu tunlunum á hövuðsvegakervinum við trygdarútgerð. Verkætlanir voru gjörðar fyri teir 4 ferðslutyngstu tunlarnar á landsvegakervinum: Norðskálatunninil, Leynatunninil, Kollfjarðartunninil og Leirvíkstunninil.

Norðskálatunninil og Leynatunninil eru liðugt dagfördir, meðan Kollfjarðartunninil og Leirvíkstunninil framvegis ikki eru dagfördir. Hesir tunlar hava trygdarskipanir og tekniskar installationir, sum ikki lúka treytirnar til tunlar í dag. Millum annað er ringt at fáa armatur til ljós o.a., tí útgerðin er ótiðarhóskandi og verður ikki framleidd longur.

Hvønn dag koyra 4.500 bilar ígjøgnum Leirvíkstunninil.

### BYGGITÍÐ

1 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2020

## DAGFØRING AV LEIRVÍKSTUNLINUM

### MØGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN 1

##### TUNNILIN VERÐUR DAGFØRDUR VIÐ NÝGGJUM LED-LJÓSUM OG TRYGDARÚTGERÐ

Hetta verður gjört uttan at broyta verandi tunnilskonstruktión.

#### LOYSN 2

##### LEIRVÍKSTUNNILIN VERÐUR ENDURNÝGGJAÐUR

Um Leirvíkstunniliin verður endurnýggjaður, kunnu nútíðar krövni um trygd og ljós úr Noregi verða fylgd. Tað merkir, at víkipláss skulu spreingjast.

#### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlani. Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr

	Tunnill	Verkætlan til.
Loysn 1	18-22	18-22
Loysn 2	40-50	40-50

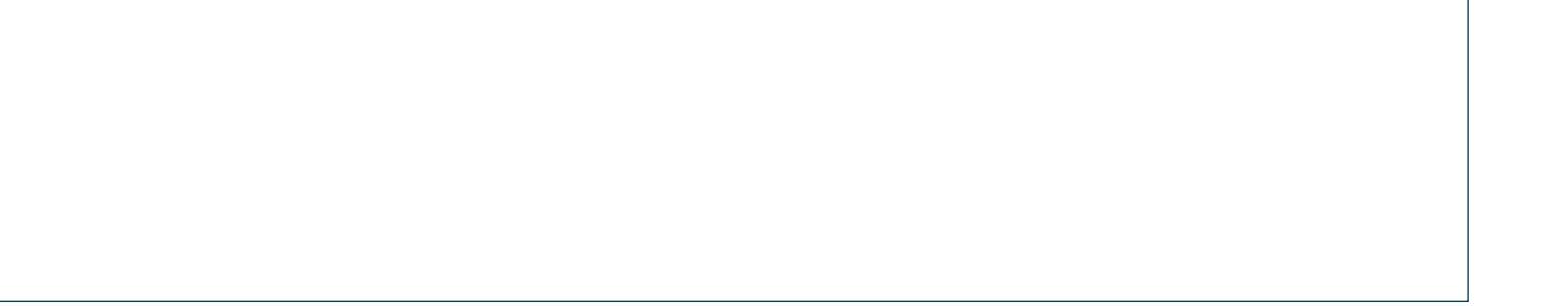
#### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnill, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósúbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	1,5	0	1,5
Loysn 2	1,8	0	1,8

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Landsverk mælir til, at tunlarnir vera dagfördir við neyðugari trygdarútgerð og nýggjum ljósum. Henda loysnin verður mett at geva "mest trygd" fyrir ílöguna.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

18-22 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 1,5 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Landsverk samstarvar við politi- og brandstøðina viðvíkjandi einari skipan til eftirlit av tekniskum installatiónum í teimum nýggjastu og mest dagfördu tunlunum (Viðareiðis-, Hovs-, Leynar-, og Norðskálatunninil). Her kunnu lögreglan og Landsverk fylgja við støðuni í tunlunum og siggja, um t.d. ein eldsløkkjari verður tики, ella um eldur er í.

Eftirlitið av Leirvíkstunlinum verður lagt í eftirlitsskipanina saman við hinum tunlunum.





2022

## GØTUDALSTUNNIL

### NÚVERANDI STØÐA

Á landsvegakervinum er ein tann ferðslutengsti teinurin millum Skálfjørð og Gøtudal. Ársmiðalferðslan í 2018 var 5.900 akfør um samdøgrið. Ein trupulleiki er, at ferðslan skal um Gøtueiði, sum liggur høgt (upp í 135 m úr havinum), og vegurin er brattur (upp til 100 %). Harumframt er nóg ferðsla ígjøgnum bygda økið við Gøtugjógv, sum eisini er skúlaleið.

Farleiðin úr Gøtudali til Strendur, har Eysturoyartunnlin fer upp, er 23 km. Teinurin millum Gøtudal og Rókina (Saltnes) er 13 km. Tí kann roknast við, at høvuðsparturin av teimum ferðandi úr Norðuroyggjum, Leirvík, Gøtu og Fuglafirði fara at nýta eystara arm av Skálfjørðinum til Eysturoyartunnlin. Tað er ígjøgnum Gøtugjógv, Søldarfjørð, Glyvrar, Saltangará og Runavík.

Ferðslumynstrið fer at broytast nógvið Skálfjørðin, tá Eysturoyartunnlin letur upp. Ferðslan, sum í dag koyrir inn eftir fjørðinum, til Tórshavnar umvegis Sundalagið, fer at koyra út eftir fjørðinum ígjøgnum Eysturoyartunnlin í framtíðini. Tað merkir, at ferðslan gjøgnum Søldarfjørð, Glyvrar og Saltangará ikki skal væntast at fara at hækka so nógvið í mun til dagsins ferðslu. Men í Runavík til tunnilsmunnan í Rókini fer ferðslan at vaksa munandi. Úr 3.500 upp í 7.000 bilar um samdøgrið.

### BYGGITÍÐ

3 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2022-2025

## GÖTUDALSTUNNIL

### MÖGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN 1

##### TUNNIL MILLUM GÖTUDAL OG SKÁLAFJØRÐIN

Verkætlanin fevnir um 3.200 m av tunli og 400 m av vegi. Loysnin fer at stytta verandi farleið millum økið norðanfyri og vestara armin av Skálfjørðinum við umleið 10 minutum. Úr 23 km niður á 17 km. Ferðatíðin gerst 2 min. s tyttri, enn um farið verður ígjönum Runavík, hóastteinurin umvegis Runavík er styttri, men loyvda ferðin er 80 km/t allan vegin. Tá slepst undan at koyra ígjönum bygt øki í Gøtu, á Skipanesi og Undir Gøtueiði. Tunninlin fer at liggja lágt, og sloppið verður undan trupulleikanum við stórum akfórum um Gøtueiði.

Henda loysnin kann væntast at lætta um trústið á vegnum á eystara armi við umleið 1.500 bilum um samdøgrið ella 20 %. Ferðslan ígjönum Gøtudalstunninlin væntast at liggja um 4.000 bilar um samdøgrið.

Hugleiðingar hava verið, um henda tunnilsloysnin ikki fær tey koyrandi at velja gamla vegin um Sundalagið í staðin fyri Eysturoyatunninlin, men tað velst um prísásetningina fyri Eysturoyatunninlin. Steinurin millum Gøtudal og Hvítanes ígjönum Gøtudalstunninlin, umvegis vestara arm av Skálfjørðinum og Eysturoyatunninlin, fer at verða umleið 27 km langur, og fer at taka umleið 21 minuttrí at koyra. Steinurin millum Gøtudal og Hvítanes ígjönum Gøtudalstunninlin og um Sundalagið er 51 km og tekur umleið 39 minuttrí at koyra.

Við at hava tvær farleiðir til norðurøkið verður tað eisini minni viðkvæmt, um vegir eru stongdir í styttri ella longri tíðarskeið.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

##### EIN 4,9 KM LANGUR UNDIRSJÓVARTUNNIL ÚR GÖTUDALI UNDIR SKÁLAFJØRÐINUM TIL YTRU HAVALDARÁ Á VESTARA ARMI AV SKÁLAFJØRÐINUM

Henda farleiðin fer at stytta steinin millum Gøtudal og Strendur við 4 km í mun til loysn 1. Loysnin er 500 m longri enn farleiðin gjögnum Runavík, um koyrt verður til Havnar gjögnum Eysturoyatunninlin. Ferðatíðin er styttri, tí tað ikki verður koyrt gjögnum bygt øki.

Vegurin ber tó ikki stórvegis ferðslu millum Norðuroyggjar/ Fuglafjørð og Runavík sum loysn 3. Umkoyringarvegur um Skálabotn nýtist ikki at verða gjördur sum avleidd verkætlan av Gøtudalstunlinum sum Loysn 1.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 3

##### EIN 2,8 KM LANGUR TUNNIL ÚR GÖTUDALI TIL SKÁLAFJØRÐIN (TJØRNUNES) OG EIN SAMANSETING AV EINARI BYRGING OG EINARI 1 KM (FLOT)BRÚGV TIL YTRU HAVALDARÁ Á VESTARA ARMÍ AV SKÁLAFJØRÐINUM

Hendan farleiðin fer at stytta steinin millum Gøtudal og Strendur við 5 km í mun til loysn 1.

Tá tunnlinin kemur út við Tjørnunes, sleppa tey, sum skulu til Norðoyggjar, Fuglafjørð og Runavík, undan at koyra ígjönum Gøtugjógv og yvir Gøtueiði. Harafturat er ikki neyðugt við einum umkoyringarvegi um Skálabotn. Sí loysn 2.

Flótibrýr verða nýttar bæði í útnyrðings USA og Nordhordlandsbrau i Noregi.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 4

##### UMKOYRINGARVEGUR UM GÖTUGJÓGV

Til tess at sleppa undan koyring um Gøtugjógv, er ein möguleiki at leggja veg niðan um bygdina úr rundkoyringini í Gøtudali til Gøtueiði, sum hevði verið 4 km. Farleiðin fer framvegis at ganga yvir Gøtueiði í koto 135 við einum longdarhalli upp í 85 %. Ferðsla til og úr Eysturoyatunlinum verður stýrd gjögnum Runavík og ikki eftir vestara armi av Skálfjørðinum.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlánir.

Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við ± 10 % í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og byrging	Verkætlán tils.
Loysn 1	10	275-335	0	284-346
Loysn 2	10	430-530	0	440-540
Loysn 3	15	240-295	210-260	465-570
Loysn 4	85-105	0	0	85-105

## RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnill.

Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvíngar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu. Tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítill.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósúbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,3	0	2,3
Loysn 2	3,7	0	3,7
Loysn 3	2,8	0	2,8
Loysn 4	1,3	0	1,3

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Úrslit av ferðsluútrokningum vísa, at ferðandi úr Norðoyggjum, Fuglafirði/Kambsdali vilja koyra eftir vestara arminum á Skálafjørðinum ígjönum Götudalstunnilin. Útrokningarnar vísa, at ferðandi koyra hendavegin heldur enn at koyra ígjögnum Runavík, tá ein ynskir at fara til Havnar ígjönum Eysturoytunnilin. Hóast teinurin er longri, tekur tað styrtti tíð at koma til Havnar eftir vestara armi.

Loysn 3 hefur teir fyrimunir, at øll ferðsla til og úr Norðoyggjum, Fuglafirði/Kambsdali, hefur möguleikan at koyra ígjönum tunnilin til Tjörnunes. Við hesum slepst undan at koyra yvir Götueiði.

## GØTUDALSTUNNIL

Tað fer bert at vera ferðslan til og úr Götugjógv og Syðrugøtu, sum fær ein munandi longri túr til rundkoyringina á Skipanesi (úr 3 til 8 km) um veturnin, um ikki koyrt verður um Götueiði.

**KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:**  
 284-346 mió. kr. við einum árligum rakstri  
 og viðlíkahaldi á 2,3 mió. kr.  
 Neyvari kostnaður fæst eftir  
 prosjektering og útbjóðing

### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Götudalstunnlin er ein avleidd verkætlan av Eysturoyartunlinum, og er serliga aktuellur, tá gjøgnumgangandi ferðslan skal leiðast eftir vestara armi á Skálfjørðinum, har vegakervið longu er fyrireikað til øktu ferðsluna. Rundkoyringin í Götudali er eisini fyrireikað til tunnilin.

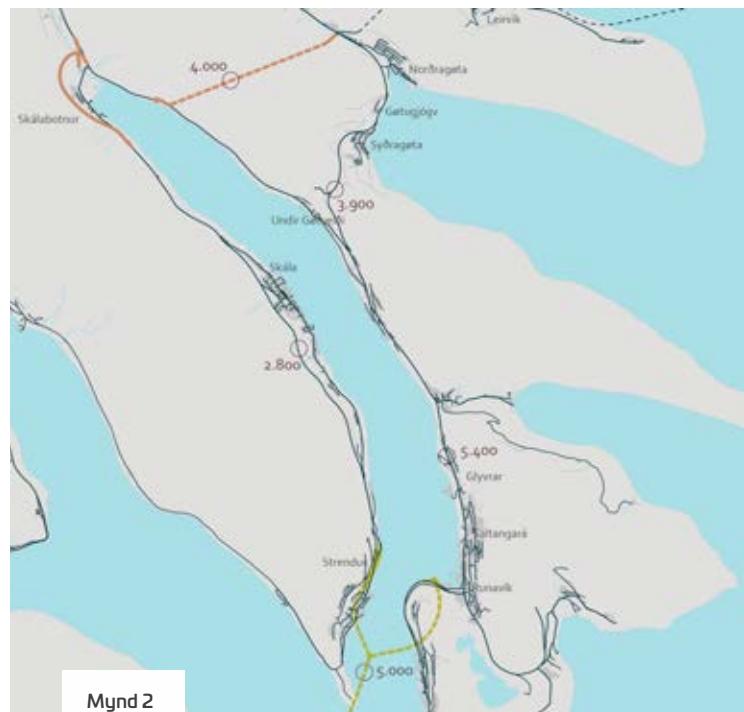
Um loysn 1 verður vald (tunnill millum Götudal og Skálfjørðin), má ein umkoyringarvegur gerast um Skálabotn, ið er mettur at kosta 60 mió. kr.

Um loysn 3 verður vald er vert at kanna, um umkoyringarvegur skal gerast undir Götueiði/Skipanes.

Verður vegaloysnin vald, ið er loysn 4, so má ein umkoyringarvegur gerast um Søldarfjørð og Glyvrar/Saltangará og Runavík.

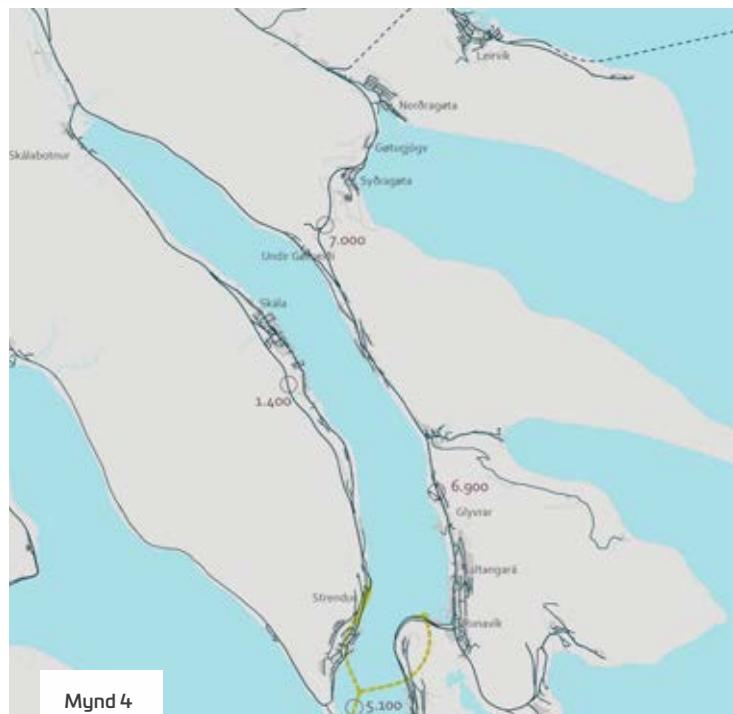
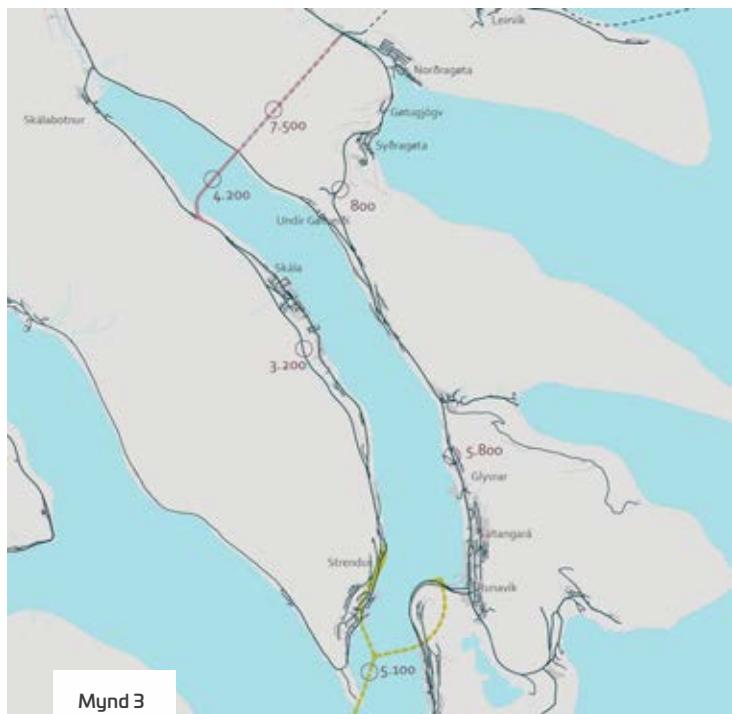
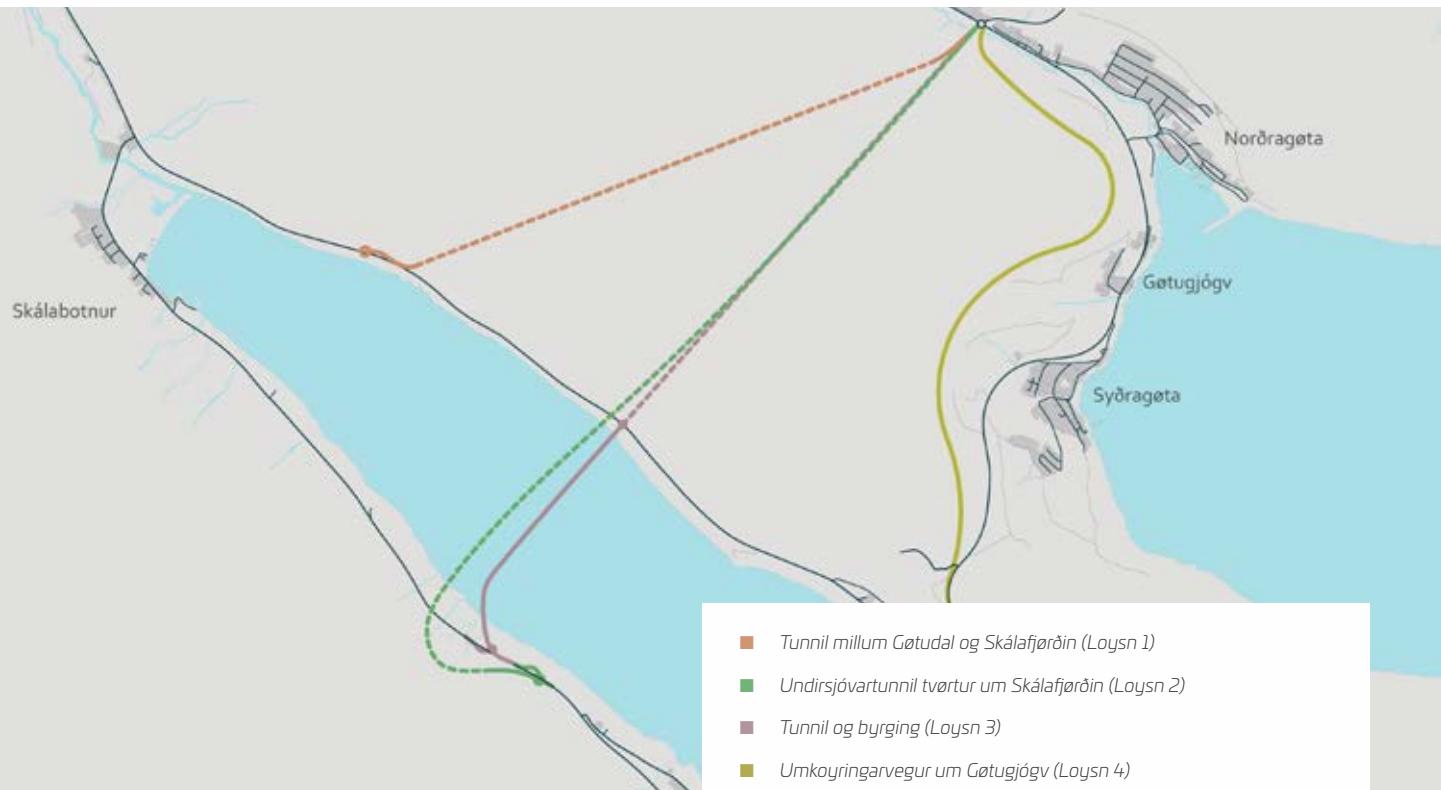
### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót úr tunlinum kann nýtast til ein umkoyringarveg um Skálabotn og víðkan av vegnum til Oyndarfjarðar/Hellurnar og Funningsfjørð.



Mynd 2

Ferðslumodellið vísir bæði Götudalstunnill og umkoyringarveg um Skálabotn (Loysn 1). Til samanberingar við myndina, har eingin tunnil er gjördur (mynd 4), sæst, at ferðslan á eystra armi minkar við umleið 1.500 bilum um samdögrið, meðan ferðslan veksur við 1.400 bilum á vestara armi av Skálfjørðinum. Ferðslan yvir Götueiði minkar við 3.000 bilum um samdögrið.



Ferðslumodellið visir Loysn 3, har ein mæguligur Gøtudalstunnill er gjördur og brúgv tværtur um Skálafjörðin. Tað sæst, at næstan öll ferðsla yvir Gøtueiði fer ígjönum tunnilin, tá ferðslan millum norðurókið og Runavíkarókið fer um Gøtudalstunnillinn. Ferðslan millum Runavíkarókið og Skála velir nýggju brúna fram um Eysturoyartunnillinn.

Ferðslumodellið hefur verið roknað fram til 2022, har eingin Gøtudals-tunnill er gjördur. Ferðslutölini er gerandisferðsla um samdøgríð. Til samanberingar koyra 6.400 bilar norðanfyri Glyvrar um samdøgríð, 5.900 bilar um Gøtueiði og 2.000 bilar við Skála.





2024

# VEGUR UM SKÁLABOTN

## NÚVERANDI STØÐA

Verandi landsvegur er smalur og fer í gjögnum bygt öki. Í 2012 var geranidisferðslan í gjögnum bygdina 1.700 akfør um samdøgrið. Í januar 2018 búðu 122 fólk í Skálabotni. Vestari armur á Skálafljörðinum verður ein hóvuðsatkoma til Eysturoyartunniliin, og bygdavegin gjögnum Skálabotn megnar ikki alla ta ferðsluna.

Vegurin er bert 4,5 m breiður, skúli liggur við vegin og samkoman Keldan, sum verður nögv vitjað.

## BYGGITÍÐ

2 ár

## TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2024-2025

## VEGUR UM SKÁLABOTN

### MÖGULIGAR LOYSNIR

Umkoyringarvegurin er 2,4 km langur. Har nýggji Skálfjarðarvegurin og Fjarðarvegurin mótað, verður rundkoyring gjørd. Frá rundkoyringini verður nýggji íbinding gjørd til Skálabotns. Sunnan fyri rundkoyringina verður pendlarpláss og nýtt busssteðgipláss gjørt. Verkætlanin er prosjekterað og klár at bjóða út.

Tá Eysturoyartunninlin verður tíkin í nýtslu, og høvuðsferðslan skal leiðast eftir vestara armi á Skálfjørðinum, verður tørvurin á umkoyringarvegi um Skálabotn störi. Tó Treytað av, at loysn 1 (tunnil millum Gøtudal og Skálfjørðin) í verkætlanini um Gøtudalstunninlin, verður vald. Hinvegin verður minni tørvur á umkoyringarvegi um Skálabotn um loysn 2 ella 3 í verkætlanini um Gøtudalstunninlin, verða framdar, tí økta ferðslan millum Eysturoyartunninlin og Gøtudalstunninlin ikki velur at koyra ígjøgnum Skálabotn.

Sí kortið.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V). Møguliga loysnin er prosjekterað og boðin út tvær ferðir áður, men kostnaðurin var mettur at vera ov høgur, og tí varð verkætlanin niðurløgd.

*Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.*

	Vegur	Verkætlan tils.
Loysn	60	60

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu røkjast ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til tilbúgvningar, aðra møguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar.



Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí verða ongar sparingar av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	0,7	0	0,7

## TILMÆLD LOYSN

Her verður mælt til oman fyrir nevndu loysn.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

60 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,7 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

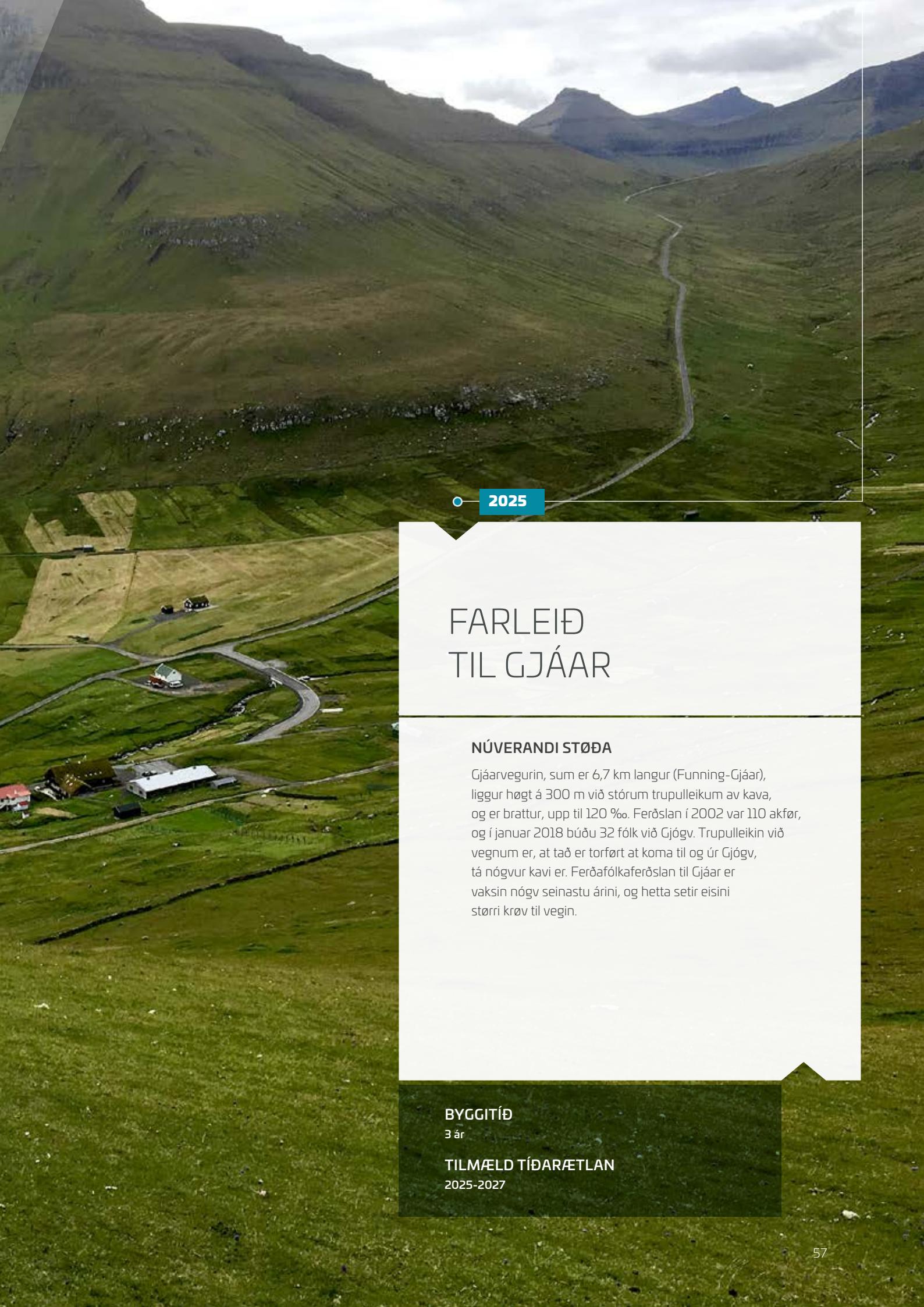
## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Vegurin kann við fyrimuni gerast samstundis sum Götudalstunninlin, tí tá er tunnilsgrót til verkætlanina tökt nærhendis.





2025

## FARLEIÐ TIL GJÁAR

### NÚVERANDI STØÐA

Gjáarvegurin, sum er 6,7 km langur (Funning-Gjáar), liggar høgt á 300 m við stórum trupulleikum av kava, og er brattur, upp til 120 %. Ferðslan í 2002 var 110 akfør, og í januar 2018 búðu 32 fólk við Gjógv. Trupulleikin við vegnum er, at tað er torført at koma til og úr Gjógv, tá nögvur kavi er. Ferðafólkaferðslan til Gjáar er vaksin nögv seinastu árinu, og hetta setir eisini størri krøv til vegin.

### BYGGITÍÐ

3 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2025-2027

## FARLEIÐ TIL GJÁAR

### MØGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN 1

##### DAGFÖRING AV VERANDI VEGI VIÐ AT BREIÐKA NAKRAR TEINAR

Umframt at gera fleiri víkipláss og seta nýggja bilverju upp, har hon manglar ella tørvar at verða skift út.

Ein fyrimunur við hesi loysn er, at tað ikki er neyðugt at játta alla upphæddina í senn, men ágóði fæst beinanvegin av játtaðu upphæddini.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

##### NÝGGJUR VEGUR Á 4,5 KM ÚR FUNNINGI TIL GJÁAR

Vegalínjan verður lögð soleiðis, at longdarhallið í mesta lagi verður 70 %.

Harafturat verður restin av vegnum til Gjáar víðkaður, sum er 3 km. Fjarstóðan millum Funnings og Gjáar styttist við 600 m.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 3

##### TUNNIL Á 700 M OG UMLEIÐ 1.200 M AV NÝGGJUM VEGI

Við hesum tunli sleppur ferðslan undan at fara um hægsta og mest veðurharða strekkið á Gjáarvegnum. Restin av vegnum til Gjáar verður ikki dagförd. Fjarstóðan millum Funning og Gjáar styttist við 2,6 km.

Um ein tunnilsloysn verður vald, mælir Landsverk til, at tunnilstöymið hjá Landsverki ger arbeiðið. Kostnaðarmetingin, um arbeiðið verður gjört av Landsverki, er 35-40 mió. kr.

Sí linjuföringina á kortinum.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og áligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmetting. Metingin er gjørd út frá, at arbeiðið verður boðið út og ikki at tunnilstöymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standard prísum fyrir líkandi verkætlunar. Fyrilít er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlunum við ± 10 % í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr. Kostnaðarmetingin í klombur er um tunnilstöymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

	Vegur	Tunnill	Verkætlán til.
Loysn 1	25-30	0	25-30
Loysn 2	100-125	0	100-125
Loysn 3	17-21	50-62	68-83 (35-40)

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gómlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnill. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarfutning, tilbúgvíngar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íróknaðar.



Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi rakstur, og tí er sparingin lítil.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósbúnaðinum, at asfaltera 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklog	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,2	0	2,2
Loysn 2	2,0	0,2	1,8
Loysn 3	1,8	0,2	1,6

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Landsverk mælir til at dagföra verandi veg við breiðkan av nøkrum teinum, gera fleiri víkipláss, seta nýggja bilverju upp, har hon manglar ella törvar at verða skift.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

25-30 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,2 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Um tunnilsloysnin verður vald, kann avlopið av grótinum frá tunlinum verða nýtt til víðkan av verandi vegi. Tað er tó Treytað av serligari játtan til tess.



# DAGFØRINGAR Á STRONDUM

## NÚVERANDI STÓÐA

Ferðslan, ið koyrir á landsvegnum í dag, er fyri tað mesta lokal ferðsla, men tá Eysturoyartunnin er liðugur og Gøtudalstunnin er gjördur, fer meginparturin av ferðsluni, sum skal til Gøtu og tað, sum er norðanfyri, væntandi at koyra eftir vestara armi á Skálfjørðinum.

## ÍBINDING TIL BÁTAHYL Á STRONDUM

Viðurskiftini við verandi íbinding eru vánalig. Íbindingin hevur vánaligt sýni og er brøtt.

Sí mynd 1.

## ÍBINDING VIÐ BENSIINSTØÐ Á STRONDUM

Íbindingin er til verandi bensinstøð og til kommunala vegin, sum er fram við landsvegnum.

Viðurskiftini við verandi íbinding eru óskipað. Tað er ikki greitt frámerkt, hvar koyrt verður inn ella út.

Sí mynd 2.

## ÍBINDING STRANDAVEGUR – HULKAVEGUR

Við verandi íbinding er sýnið vánaligt, og onnur viðurskifti eru eisini, sum gera íbindingina trupla. Av Hulkum kemur tung ferðsla, sum ger vandan fyri óhappum og vavið av óhappinum enn stórrí.

Ferðslan eftir landsvegnum fer væntandi ikki at vaksa nógvi, fyrr enn vegur verður gjördur oman fyri byggdina Skálfjørð, og Gøtudalstunnin er gjördur. Tá fer ferðslan til og úr Tórshavn til økini norðanfyri eftir vestara armi á Skálfjørðinum.

Sí mynd 3.

## BYGGITÍÐ

Íbinding til bátahyl á Strondum: 1 ár  
 Íbinding til bensinstøð á Strondum: 1 ár  
 Íbinding Strandavegur – Hulkavegur: 2 ár

## TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2019-2020

## DAGFÖRINGAR Á STRONDUM

### MÖGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN FYRI VERKÆTLAN: ÍBINDING TIL BÁTAHYL Á STRONDUM

#### BROYTA LINJUFÖRING OG LYFTA VEGIN UPP

Hendan dagföringin er neyðug í sambandi við trygd, tí tá koyrt verður út á landsvegin, er sýnið bæði til högru og vinstru vánaligt. Vegagerðin fer ikki at krevja meira viðlíkahald enn verandi vegur

#### LOYSN FYRI VERKÆTLAN: ÍBINDING VIÐ BENSIINSTØÐ Á STRONDUM

#### SKIPA VERANDI ÍBINDING

Umráðandi er at skipa íbindingina, soleiðis at greitt er, hvar koyrt verður inn og út við bensinstöðina. Verandi viðurskifti gera, at fleiri bilar kunnu koyra út á landsvegin samstundis og taka sýnið frá hvørjum øðrum.

Mest loyvda ferðin á Glyvursvegnum/á Byrgi er 80 km/t, og tí er hendan dagföringin eisini neyðug í sambandi við trygd.

Vegagerðin fer ikki at krevja meira viðlíkahald enn verandi vegur.

#### LOYSN FYRI VERKÆTLAN: ÍBINDING STRANDAVEGUR - HULKAVEGUR

#### BROYTA LINJUFÖRING AV STRANDAVEGNUM OG HULKAVEGNUM

Vegagerðin eigur at verða gjörd, áðrenn Götudalstunnlin er liðugur.

Hendan dagföringin er neyðug í sambandi við trygd, tí tá koyrt verður út á landsvegin, er sýnið til högru vánaligt. Vegagerðin fer ikki at krevja meira viðlíkahald enn verandi vegur.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standard prísum fyrir líknandi verkætlanir. Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting. Kostnaðarspennið fyrir íbinding við bátahyl er storri, grundað á, at möguliga verður neyðugt at fylla út á sjógv v.m. Kostnaðurin fyrir at gera Hulkavegin er storri enn meturprísur grundað á, at vegagerðin er millum verandi hús.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Vegamót	Verkætlan tils.
Bátahylur	0,7-2,5		0,7-2,5
Bensinstöð	0,6-0,7		0,6-0,7
Hulkavegur	15-16,5	1,5	16,5-18
Tilsamans			17,8-21,2

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki longur skulu rökjast ella viðlíkahaldast.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnill, og her vera ongar sparingar.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgjerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvört ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggi verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunnum	Meiri ella minni útreiðslur
Bátahylur	0,015	0	0,015
Bensinstöð	0,03	0	0,03
Hulkavegur	0,1	0	0,1



Mynd 1

Viðurskiftini við íbinding oman til bátahyl á Strondum eru ikki nóg trygg og eiga at verða dagförd, áðrenn ferðslutrystið økist.



Mynd 2

Viðurskiftini við íbinding til bensinstöð og lokalan veg eru óskipaði. Viðurskiftini skulu dagførast, men mugu kannast nærri.

## TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at fremja allar loysnirnar sum eina pakkaloysn, tí við einum Götudalstunli broytist ferðslumynstrið. Ferðslan økist sum ein avleiðing av Götudalstunlinum.

## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.



Mynd 3

Umlegging av Strandavegnum við íbinding oman móti Hulk. Viðurskiftini við íbinding oman á Hulk á Strondum eru ikki nög trygg og eiga at verða dagförd, áðrenn ferðslutrystið økist.

## KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

Íbinding til bátahyl: 0,7-2,5  
Íbinding til bensinstöð: 0,6-0,7  
Íbinding Hulkavegur: 16,5-18  
Tilsamans: 17,8-21,2

## ÁRLIGUR RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD:

Bátahylur: 0,015  
Bensinstöð: 0,03  
Hulkavegur: 0,1  
Tilsamans: 0,145

**Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing**



# GJØNUMKOYRINGAR- VEGUR - RUNAVÍK- SALTANGARÁ

## NÚVERANDI STÖÐA

Fjøruvegurin í Runavík hevur verið ávegis í fleiri ár. Kommunan hevur bygt nakað av vegnum fram við fjøruni, so hvort tørvur og játtan hevur verið til tað. Í 2018 játtáði landið 2,5 mió. kr. til at prosjekta Fjøruvegin. Landsverk metir ikki, at talan er um ein landsveg, og mælir heldur ikki til, at landið fíggjar vegin. Landsverk hevur luttíkið í arbeiðinum at planleggja vegin, tí hann knýtir í landsveg í báðum endum.

Ferðsluframrokningar vísa, at ferðslumynstrið við Skálaþjörðin broytist, soleiðis at ferðslan á landsvegnum á Glyvrum og Lambareiði ikki veksur stórvegis, tá Eysturoyartunninil letur upp, tí pendlaraferðsla fer til Eysturoyartunninilin. Tað vil siga, úteftir heldur enn inneftir fjørinum. Lesast kann um væntaða ferðslu sum avleiðing av Eysturoyartunlinum í partinum um Gøtudalstunninilin, mynd 2-4.

Inni í Runavíkinni og við Skúlan við Løkin (skúlin liggur við landsveg) veksur ferðslan úr 3.500 til 7.000 akfør um samdøgrið. Hetta er sjálvsagt ein stór øking, men umstøðurnar tola tað. Til ber tó at gera onkur trygdartiltök ella smáar umleggingar, so skúlabørnini fáa eina trygga farleið.

Lastbilaferðslan er í dag 7 % á Gøtueiði og 5 % á Lambareiði. Um hon verður 7 % eftir Fjøruvegnum, er talan um umleið 500 lastbilar um dagin, ella 250 lastbilar í hvønn rætning.

## BYGGITÍÐ

2-3 ár

## TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2019-2021

## GJØNUMKOYRINGARVEGUR - RUNAVÍK-SALTANGARÁ

### MÖGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN FYRI VERKÆTLAN:

Endamálið við verkætlánini er at avlasta vegin gjøgnum Glyvrar, Saltangará og Runavík. Serliga er tað tunga ferðslan, sum skal leiðast oman á havnarlagið.

Á Norðasta parti av vegnum (á Glyrvavegi) verður mælt til at gera eina ljósstyring, sum leiðir ferðsluna inn og út úr búnum.

Miðteinurin er nýggi Fjøruvegurin. Á norðasta parti av miðteininum verður mælt til at leggja verandi veg um og gera nýggja íbinding til virkið hjá Bakkafrost, Bakkavegin. Fyri at verja fjöruna eitt strekki, fer vegurin ikki beina leið oman, men á skák gjøgnum lendið, til komið er til tað, sum longu er fyrireikað til Fjøruvegin. Á syðra parti av miðteininum fer vegurin eftir havnarlagnum, har neyðugt verður at taka onkran bygning burtur fyri at fá ein góðan veg.

Loysnin í syðra endanum, sum er partur av ætlaðu búarmiðjuni hjá Runavíkar Kommunu, ynskir kommunan, at ein teinur á 3-400 metrar av Fjøruvegnum verður lagdur í eina lokarennu, sum er nakað dýrari, enn um vegurin varð gjørdur á eina

grótfulling, men hetta er umráðandi fyri at kunna gera miðstaðarokið í kommununi, millum gamla bátahylin í Runavík og Heiðaveg. Loysnin í syðra endanum fevnir eisini um at gera veg eftir havnarlagnum, leggja landsvegin (Rókavegin) um og knúta í nýggja tunnilsvegin.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlökahaldi (R/V).

Allar metingar og kostnaðir eru sambært notati frá Runavíkar Kommunu um Fjøruvegin (2018).

Um verkætlánin skal gerast við lokarennu, væntast verklagsútreiðslurnar at vera 126 mió. kr.

*Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.*

		Verkætlán til.
Mögulig loysn		60-120



## RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki longur skulu rökjast ella viðlíkahaldast.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil, og her vera ongar sparingar.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reining av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Raksturin av nýggju farleiðini er raksturin av lokarennuni og nýggja vegnum, umframt verandi landsvegi. Landsverk hevur ikki royndir við rakstri av lokarennum, men raksturin av samlaðu vegaloysnini liggar um 2,5 km á 250 kr./m/ár, og soleiðis umleið 0,6 mió. kr. um árið.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Vegur	0,6	0	0,6

## TILMÆLD LOYSN

Politisk avgerð er tikin um, at gjøgnumkoyringarvegurin skal gerast sum avleidd verkætlan af Eysturoyartunlinum. Semja verður gjørd millum land og kommunu um býtið av kostnaðinum.

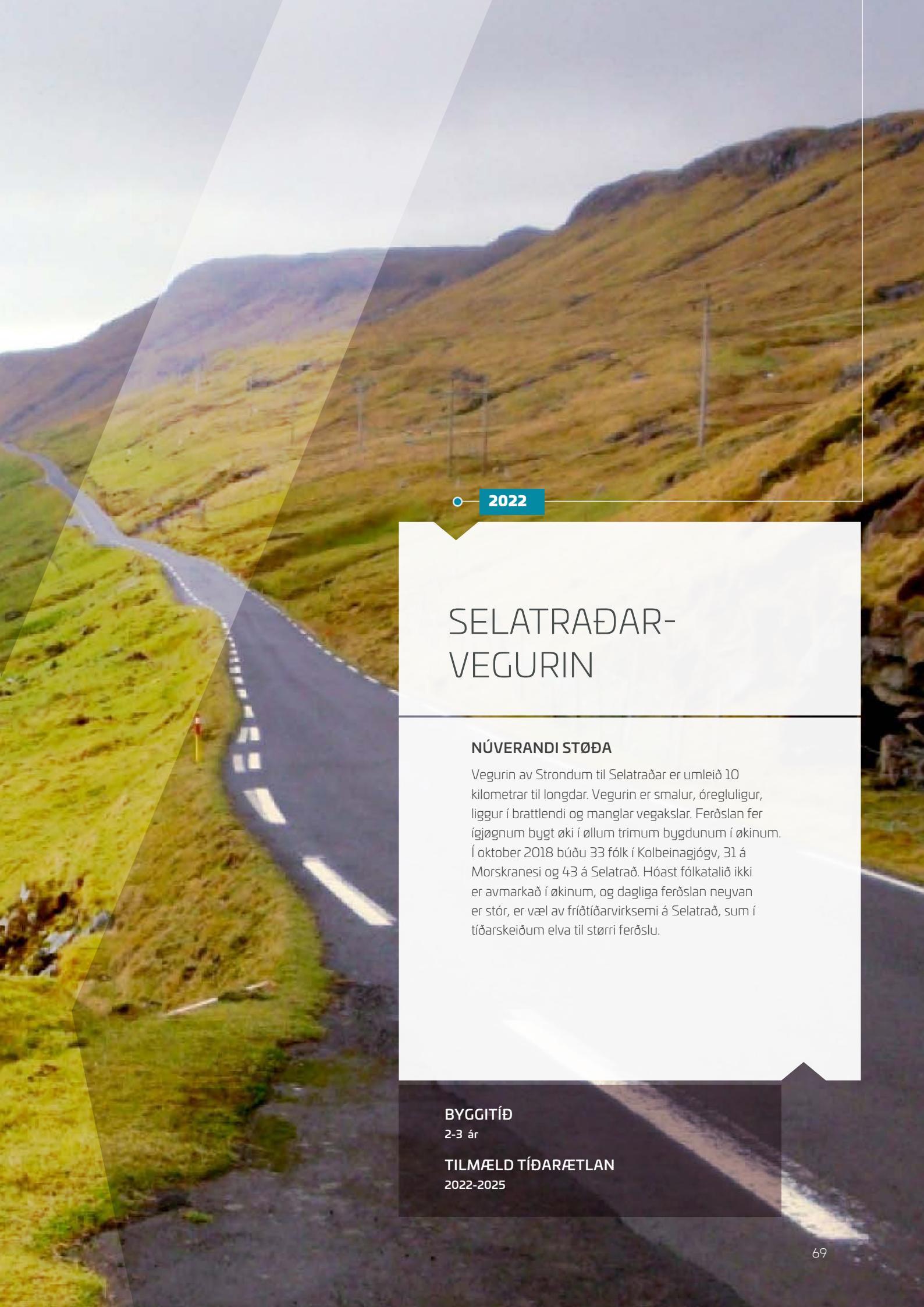
## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.





2022

## SELATRAÐAR- VEGURIN

### NÚVERANDI STØÐA

Vegurin av Strondum til Selatraðar er umleið 10 kilometrar til longdar. Vegurin er smalur, óregluligur, liggur í brattlendi og manglar vegakslar. Ferðslan fer ígjönum bygt öki í öllum trimum bygdunum í økinum. Í oktober 2018 búu 33 fólk í Kolbeinagjógv, 31 á Morskranesi og 43 á Selatrað. Hóast fólkatalið ikki er avmarkað í økinum, og dagliga ferðslan neyvan er stór, er væl av fríðtíðarvirksemi á Selatrað, sum í tíðarskeiðum elva til storri ferðslu.

### BYGGITÍÐ

2-3 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2022-2025

## SELATRAÐARVEGUR

### MÖGULIG LOYSN

#### LOYSN 1

##### DAGFÓRA VERANDI VEG

Byrjað er at dagfóra vegin, og onkur teinur er breiðkaður. So hvort játtan hevur verið til arbeiðið, er vegurin dagfördur. Miðað verður ímóti at dagfóra vegin í mun til ferðsluna. Hetta merkir fleiri víkipláss og at gera vegin tvíbreytaðan í stöðum.

#### LOYSN 2

##### TVÍBREYTAÐUR VEGUR ALLAN TEININ

Verkætlanin inniber at víðka vegin til tvær breytir allan teinin, og rætta vegin, soleiðis at veglinjan gerst beinari. Harafturat kann ein möguligur umkoyringarvegur um Morskranes gerast.

##### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torført at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur og vegamót	Verkætlan til.
Loysn 1	51-63	51-63
Loysn 2	103-125	103-125

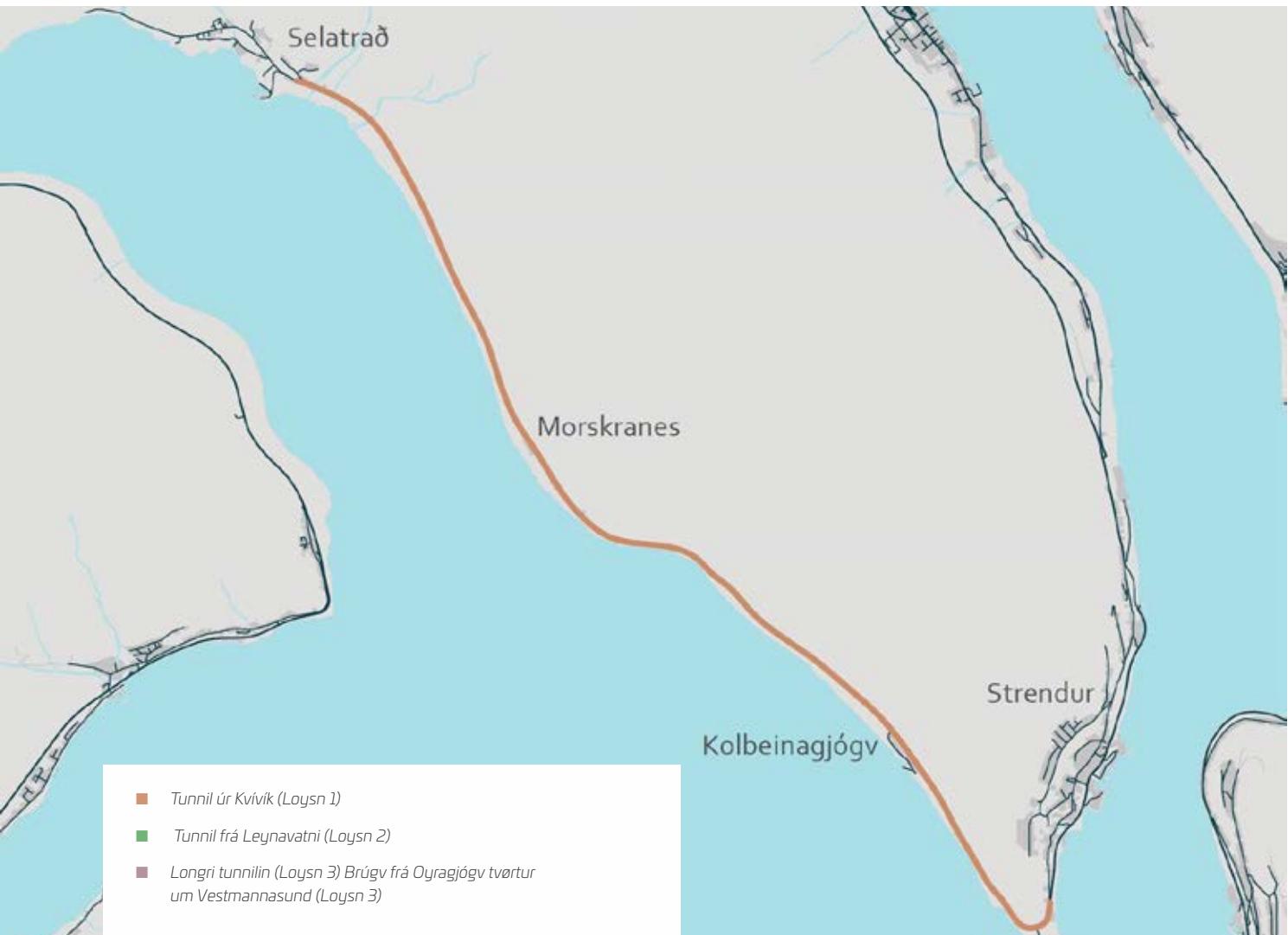
##### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verklög hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí verður einki spart av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútbúnaðinum, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklað	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,5	0	2,5
Loysn 2	2,5	0	2,5

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Mælt verður til at arbeiða víðari við loysn 1, soleiðis at vegurin til Selatraðar kann dagførast og gerast ein betri og tryggari farleið í samsvari við fíggjarraðfesting.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

51-63 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,5 mió. kr.

## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongin avleidd verkætlan.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Mælt verður til, at verkætlanin um Götudalstunnlinil verður gjord samstundis. Grót frá Götudalstunlinum kann nýtast til dagföring av Selatraðarvegnum.





2022

## FARLEIÐ TIL TJØRNUVÍKAR

### NÚVERANDI STØÐA

Verandi vegur er 4,3 km langur (Haldórvík -Tjørnuvík), einbreytaður og hevur fá víkipláss. Farleiðin hevur trupulleikar av gróti og skriðulopum. Arbeiðið at tryggja vegin er byrjað. Fyri at lofta lopum er 220 m av trygdarhegni sett upp nærhendis bygðini. Hegnið, sum var sett upp í 2007, liggar niðri, har tað hava verið stórir trupulleikar av lopum. Royndirnar við hegnum eru góðar. Vegurin millum Haldórvík og Tjørnuvík er 5 km langur, og maksimala longdarhallið er upp í 120‰. Í januar 2018 búðu 53 fólk í Tjørnuvík.

BYGGITÍÐ  
3 ár  
  
TILMÆLD TÍÐARÆTLAN  
2022-2025

## FARLEIÐ TIL TJØRNUVÍKAR

### MØGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN 1

##### STYTTRI TUNNIL

Ein tunnilsloysn er at gera ein 1.360 m langan tunnil millum Tjørnuvík og Fjøruglyvur, og at gera 200 m av nýggjum vegi í Tjørnuvík og dagföra vegin frá tunnilsmunnum við Fjøruglyvur, suðureftir til Haldórvíkar, í tann mun tað er neyðugt.

Fjarstøðan millum Haldórvík og Tjørnuvík styttilt við 200 m.

Mælt verður til, at tunnilstoymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

##### DAGFÖRINGAR KUNNU GERAST SUM EITT NÚ VEGØKSL OG FLEIRI VÍKIPLÁSS

Vegurin verður dagfördur við at bøta um eitt nú víkipláss og bilverju. Har vandin fyrir grótlöpi er stórur, verður veit gjörd fram við vegnum, ella trygdarhegn sett upp.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 3

##### LONGRI TUNNIL

Ein onnur tunnilsloysn er at gera ein longri tunnil millum Tjørnuvík og Haldórvík, sum víst á kortinum á næstu síðu. Fyrilit eigur at takast fyrir hesi loysn, tí við hesum tunli slepst undan omanlopi á vegnum úr Tjørnuvík til Haldórvíkar. Fjarstøðan millum Haldórvík og Tjørnuvík styttilt við 800 m.

Sí linjuföringina á kortinum.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting. Metingin er gjörd út frá, at arbeiðið verður boðið út, og ikki at tunnilsliðið hjá Landsverki ger arbeiðið.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlánir.

Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlánum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr. Kostnaðarmetingin í klombur er um tunnilstoymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

	Vegur	Tunnill	Brúgv og vegamót	Verkætlán til.
Loysn 1	25-30 (25-30)	100-120 (50-60)	0	125-150 (75-90)
Loysn 2	14-17	0	0	14-17
Loysn 3	25-30	140-175	0	165-200

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gómlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvningar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tó eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn mælt verður til, um tú ynskir best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesari verkætlán er eingin avlopsvegur ella –tunnill, og tí eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.



**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	1	0	1
Loysn 2	0,1-0,2	0	0,1-0,2
Loysn 3	1,6	0	1,6

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Landsverk mælir til at gera ein styrti tunnil við nýggjum vegi og dagföring av verandi.

Um handan loysnin verður vald, verður mælt til, at tunnilsliðið hjá Landsverki ger tunnilin, tí hann kann tá væntandi gerast yvir 2 ár til ein kostnað á 50-60 mió. kr. Harafturat koma vegir og trygdarútgerð, har kostnaðarmetingin er 25-30 mió. kr.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

125-150 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 1 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

Um Landsverk ger arbeidið, væntast kostnaðurin at vera 75-90 mió. kr.

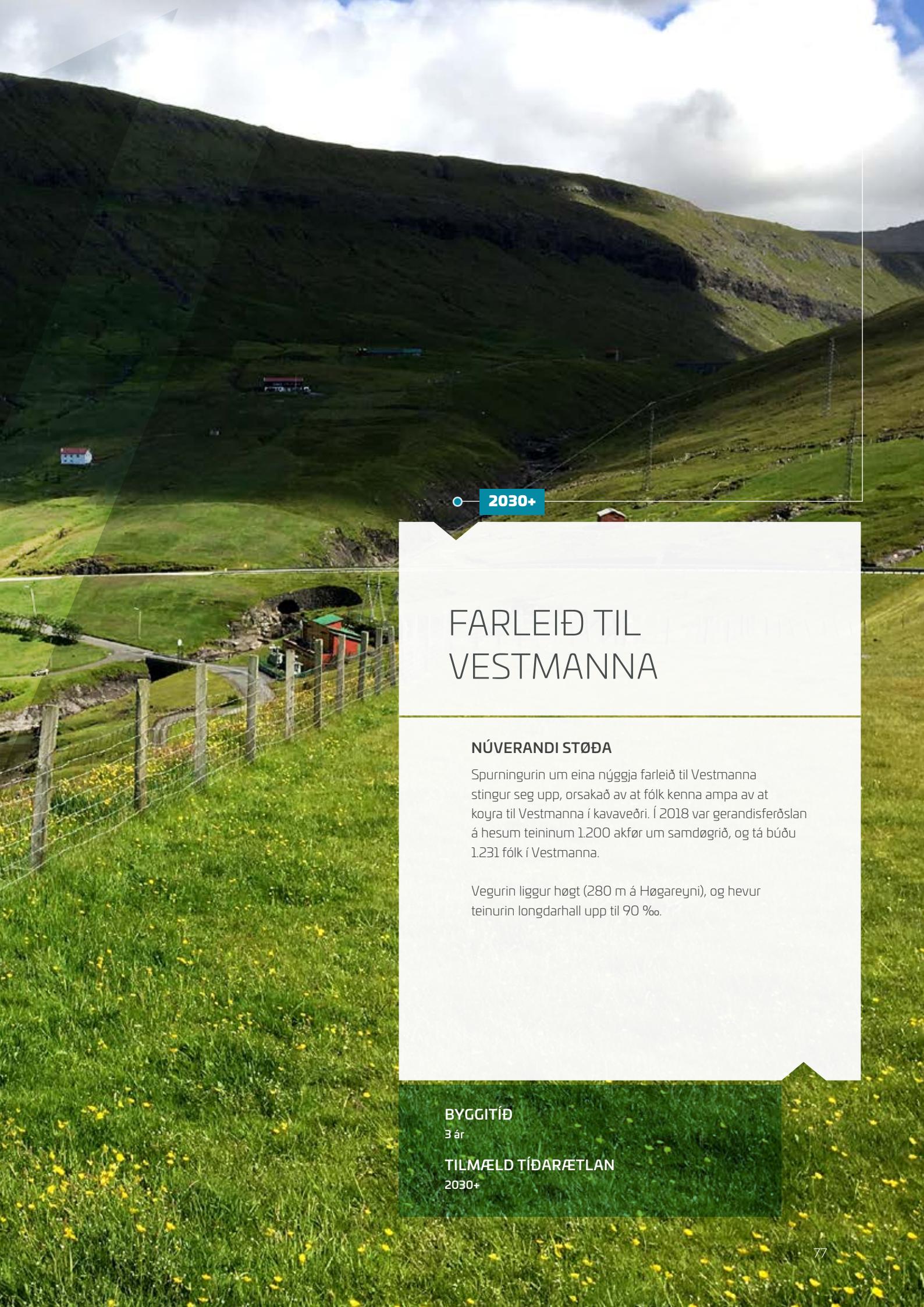
## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Möguleiki er at nýta tunnilsgrót til dagföring av Víkarvegnum.





2030+

## FARLEIÐ TIL VESTMANNA

### NÚVERANDI STØÐA

Spurningurin um eina nýggja farleið til Vestmanna stingur seg upp, orsakað av at fólk kenna ampa av at koyra til Vestmanna í kavaveðri. Í 2018 var gerandisferðslan á hesum teininum 1.200 akfør um samdøgrið, og tā búðu 1.231 fólk í Vestmanna.

Vegurin liggur høgt (280 m á Högareyni), og hevur teinurin longdarhall upp til 90 %.

### BYGGITÍÐ

3 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

## FARLEIÐ TIL VESTMANNA

### MÖGULIG LOYSN

#### LOYSN 1

##### TUNNIL ÚR KVÍVÍK Á 4,2 KM OG 500 M AV NÝGGJUM VEGI

Við hesari loysn slepst undan at koyra um Högareyn, sum er hægsta punkt á vegnum, og fjarstóðan millum rundkoyringinga á Leynum og Vestmanna verður 4,6 km styttri enn verandi vegur.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

##### TUNNIL FRÁ LEYNAVATNI Á 6,2 KM OG 600 M AV NÝGGJUM VEGI

Við hesum tunlinum slepst undan at koyra um Stykkið og Högareyn. Loysnin fer at minka um verandi fjarstóðu millum Kollfjarðardal og Vestmanna við 6,3 km og 5,9 km frá Vágunum til Vestmanna.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 3

##### BRÚGV FRÁ OYRARGJÓGV VIÐ EINARI HÁBRÚGV Á 1,4 KM OG 3,2 KM AV NÝGGJUM VEGI

Teinurin millum Kollfjarðardal og Vestmanna verður 2 km styttri, meðan teinurin millum Vágar og Vestmanna verður 10 km styttri.

Sí linjuföringina á kortinum á næstu síðu.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlökahaldi (R/V).

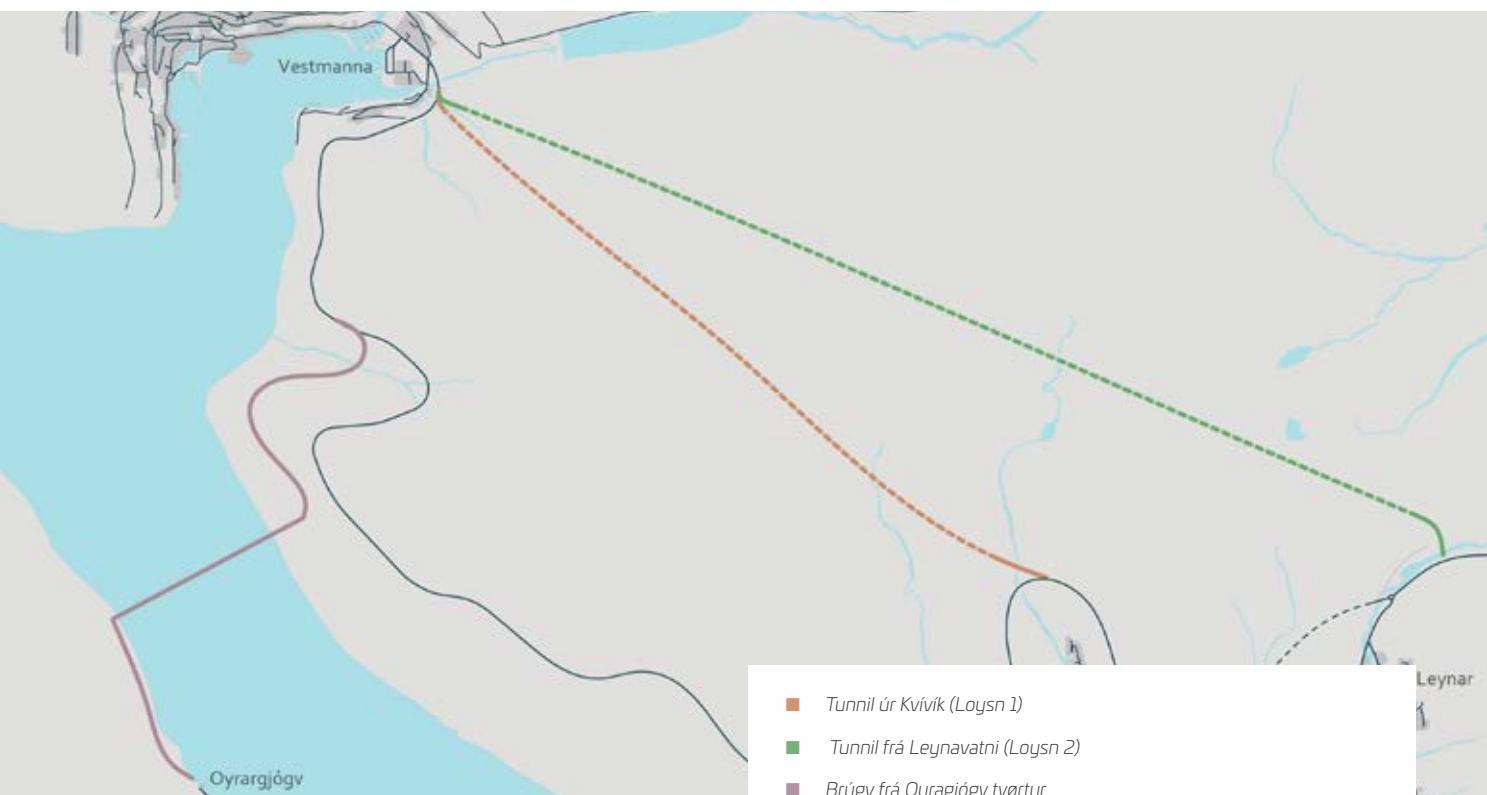
Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi verkætlani.

Fyrillit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnill	Brúgv og vegamót	Verkætlán til.
Loysn 1	10-15	300-375	5	315-395
Loysn 2	10-15	445-544	5	460-562
Loysn 3	55-65	0	380-460	435-525



## RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verkлог hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Haraftur er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnill, og tí verður einki spart av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklog	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	3,2	0	3,2
Loysn 2	5	0	5
Loysn 3	1,9	0	1,9

## ТИЛМÆLD LOYSN

Við verandi ferðslu og framkomuleika verður ikki mett neyðugt at broyta farleiðina.

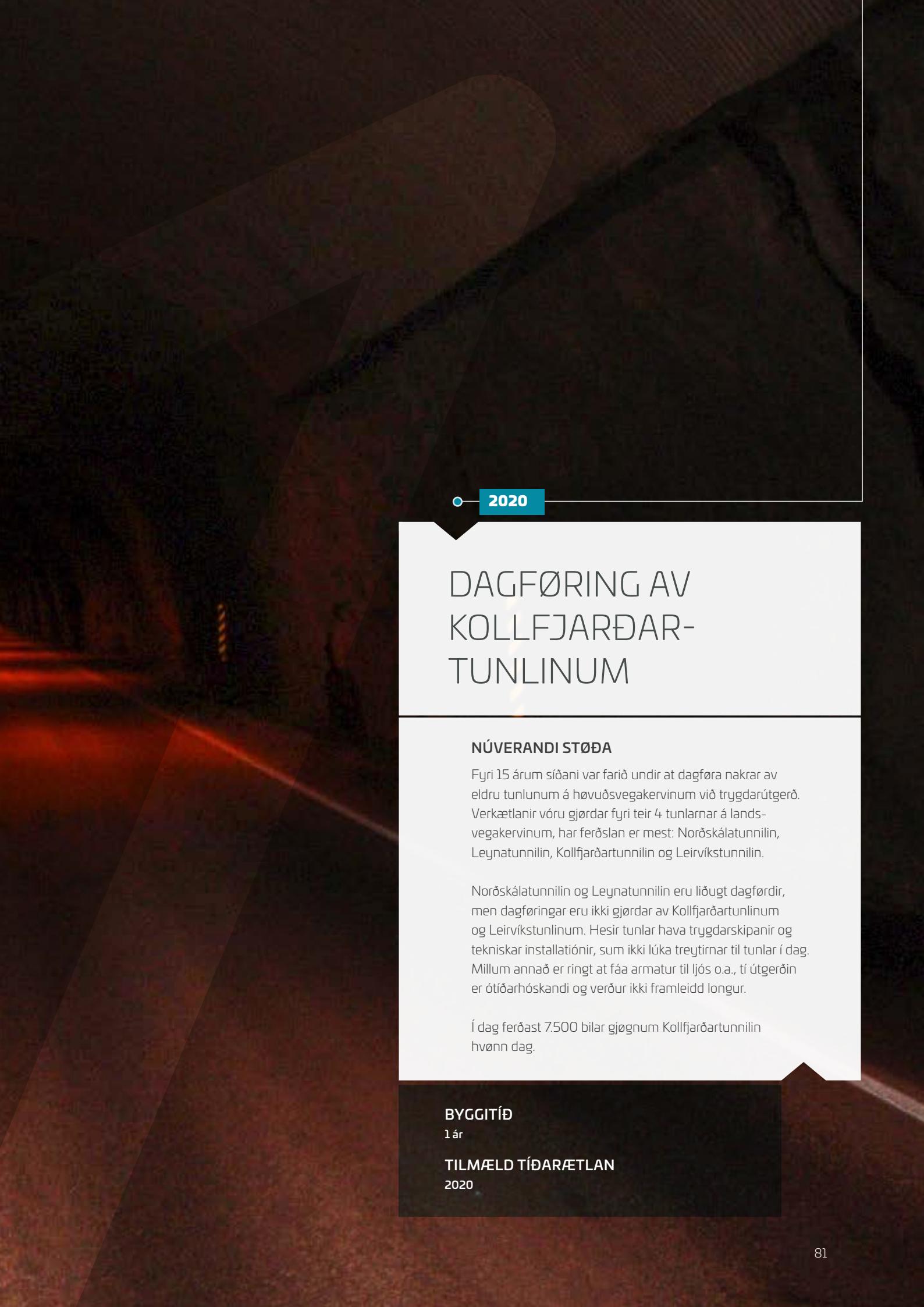
## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.





2020

## DAGFØRING AV KOLLFJARÐAR- TUNLINUM

### NÚVERANDI STÓÐA

Fyri 15 árum síðani var farið undir at dagföra nakrar av eldu tunlunum á hövuðsvegakervinum við trygdarútgerð. Verkætlanir voru gjørðar fyri teir 4 tunlarnar á landsvegakervinum, har ferðslan er mest: Norðskálatunninilin, Leynatunninilin, Kollfjarðartunninilin og Leirvíkstunninilin.

Norðskálatunninilin og Leynatunninilin eru liðugt dagfördir, men dagföringar eru ikki gjørðar av Kollfjarðartunlinum og Leirvíkstunlinum. Hesir tunlar hava trygdarskipanir og tekniskar installatiónir, sum ikki líuka treytirnar til tunlar í dag. Millum annað er ringt at fáa armatur til ljós o.a., tí útgerðin er ótíðarhóskandi og verður ikki framleidd longur.

Í dag ferðast 7.500 bilar gjøgnum Kollfjarðartunninilin hvønn dag.

### BYGGITÍÐ

1 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2020

## DAGFØRING AV KOLLFJARÐARTUNLINUM

### MØGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN 1

##### TUNNILIN VERÐUR DAGFØRDUR VIÐ NÝGGJUM LED-LJÓSUM OG TRYGDARÚTGERÐ

Hetta verður gjørt, utan at verandi konstruktíó verður broytt.

#### LOYSN 2

##### KOLLFJARÐARTUNNILIN VERÐUR DAGFØRDUR

Hetta er neyðugt, soleiðis at tunnilin lýkur nýggjastu norsku krövni um trygd og ljós. Tað merkir m.a., at víkipláss skulu gerast.

#### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlánir.

Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlánum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Tunnil	Verkætlán til.
Loysn 1	27-33	27-33
Loysn 2	60-70	60-70

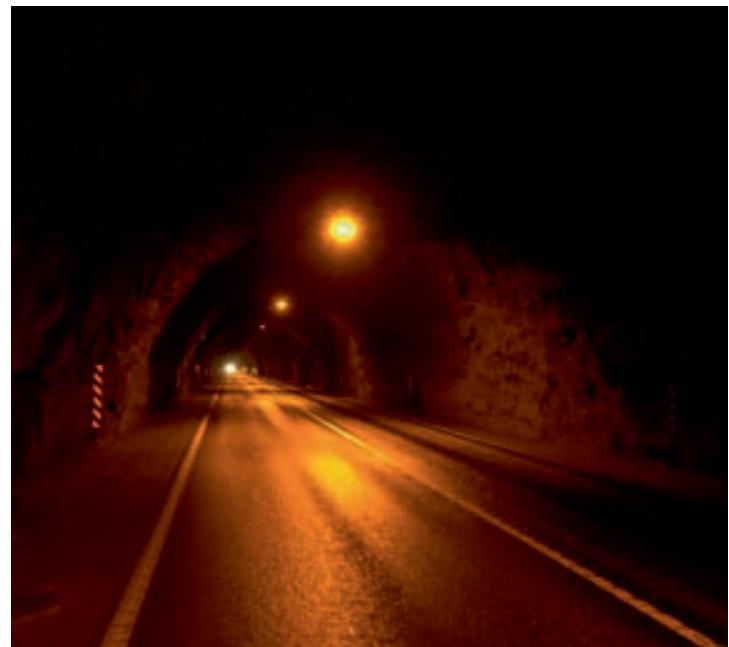
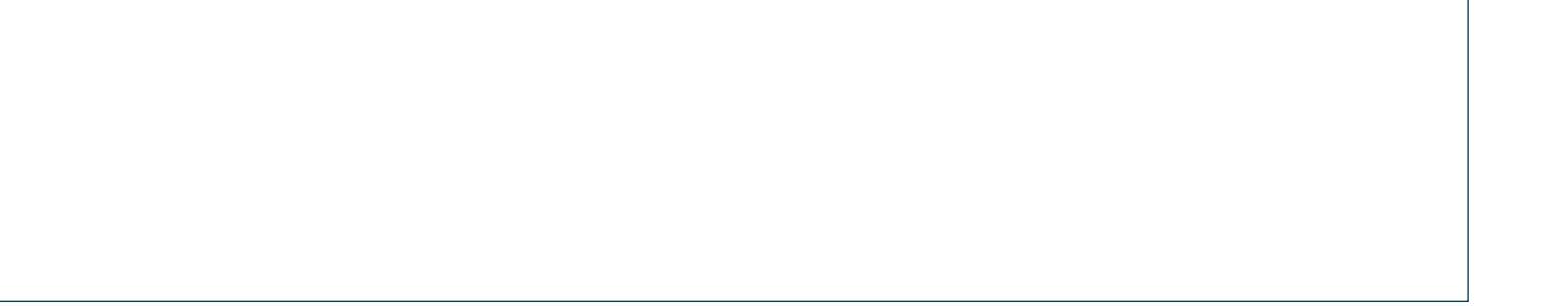
#### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gömlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlán er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí verður einki spart av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

	Nýggj verklog	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	2,0	0	2,0
Loysn 2	2,2	0	2,2

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Landsverk mælir til, at tunlnar verða dagfördir við neyðugari trygdarútgerð og nýggjum ljósum.

Henda loysnin verður mett at geva "mest trygd" fyrir ílöguna.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018-PRÍSUM:

27-33 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,0 mió. kr.

Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Landsverk samstarvar við politi- og brandstøðina viðvíkjandi einari skipan til eftirlit av tekniskum installaþónum í teimum nýggjastu og mest dagfördu tunlunum (Viðareiðis-, Hovs-, Leynar-, og Norðskálatunninum). Her kunnu lögreglan og Landsverk fylgja við støðuni í tunlunum, og tað sæst um t.d. ein eldsløkkjari verður tикиn ella um eldur er í.

Eftirlitið av Kollfjarðartunlinum verður lagt í eftirlitsskipanina saman við hinum tunlunum.



# INNkomuvegur til Havnar (1. partur)

## NÚVERANDI STÓÐA

Ætlanin er at gera veg frá Kaldbaksfjarðarvegnum utan um verandi bygd økir til Velbastaðvegin.

Nýggi Innkomuvegurin vil beina stóran part av ferðsluni utan um kommunalu vegirnar í Tórshavnar kommunu. Innkomuvegurin er býttur upp í tveir partar. Fyrsti partur fer úr Kaldbaksfjarðarvegnum til Oyggjarvegin, sum víst á mynd 1, og annar parturin úr Oyggjarvegnum til Velbastaðvegin í Havnardali.

Nógv ferðsla er eftir Kaldbaksfjarðarvegnum, og hetta elvir tíðum til ferðslutøppar á vegnum ímóti Tórshavn. Í 2018 var miðalferðslan eftir hesum vegi 8.900 akfør um samdøgrið (gerandisdagar). Frá 2012 til 2017 var vöksturin 24 %. Væntandi økist ferðslan nögv í syðra parti av hesum vegateini, tá Eysturoyartunninlin letur upp. Óll ferðsla kemur inn í Hoyvík, har nögv ferðsla longu er, og harafturat fer ferðslan úr Hoyvík væntandi eisini at vaksa nögv.

Landsverk hevur gjort eina framtíðarmynd av ferðslumynstrinum, tá Eysturoyartunninlin letur upp, utan at Innkomuvegurin verður gjördur. Ferðslan gjøgnum tunnilin væntast at verða 5.100 bilar um samdøgrið í 2022. Tað merkir, at trýstið lækkar eitt vet á Kaldbaksfjarðarvegnum. Mett verður, at 3.600 fleiri bilar koyra til høvuðsstaðin, eftir at tunnilin er tikan í bruk.

Høvuðsparturin av ferðsluni fer eftir Hvítanesveginum og eftir Eystara Ringvegi, har hon síðani fer sundur. Sí kort.

Í dag skapar ferðslutrýstið við Hvítanesvegin/Eystara Ringveg og við rundkoyringina Eystari Ringvegur/R.C. Effersøesgøta stórar avbjóðingar.

Økta ferðslan merkir enn longri bíðirøðir enn í verandi stóðu. Hóast fólk velja Vegin Langa við rundkoyringina í Hoyvík, er Sundsvegurin 'proppurin', eisini um Blómubrekka er longd til Villingardalsvegin.

Í dag eru morgnar, har bíðirøðir eru á Kaldbaksfjarðarvegnum ímóti Havnini fram við Sandvíkarhjalla. Hetta verður ikki frægari í framtíðini, tá hugsað verður um eitt vaksandi ferðslutrýst. Tað kann fáa avleiðingar fyri trygdina í tunlinum, eitt nú í sambandi við eld.

Landsverk mælir til, at Innkomuvegurin verður gjørdur í fullari longd frá Skarðshjalla og Eysturoyartunlinum til Krákugjógv, áðrenn Eysturoyartunninlin letur upp. Endamálið við Innkomuvegnum er júst at fyribygja ferðslutrupulleikum inn og úr Havnini. Um bert partur av Innkomuvegnum verður gjørdur, er neyðugt at leggja lendi av til viðari bygging í framtíðini.

## BYGGITÍÐ

Væntað byggitið 4 ár (tað eru prosjektéring og útboð ikki við).

**TILMÆLD TÍÐARÆTLAN**  
2019-2022

## INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (1. PARTUR)

### MØGULIGAR LOYSNIR

Samferðslumálaráðið og Tórshavnar Kommuna gjørdu í oktober 2016 semju um, hvussu fyrsta byggstig á Innkomuvegnum skuldi gerast. Avtalan fevndi um at gera Innkomuvegin frá Kaldbaksfjarðarvegnum við Skarðshjalla, umvegis nýggja rundkoyring við Hvítanesvegin, oman fyri munnan til Eysturoyar-tunnili, norður um Havnina og til Krákugjógv við Oyggjarvegin. Avtalað var, hvat ávikavist land og kommunu skuldu gera og nær. Seinasti teinurin skuldi vera ein tunnil frá Villingardalsvegnum og vestur eftir til Oyggjarvegin. Hesin nýtist ikki at verða liðugur, tá Eysturoyatunnili letur upp. Restin av avtaluni skuldi verða framd, tá Eysturoyatunnili verður tики í nýtslu.

Enn er ikki endaliga gjort av, hvussu vegur skal gerast frá Villingardalsvegnum til Oyggjarvegin (Krákugjógv, har Oyggjarvegurin byrjar).

Hugt hevur verið eftir ymiskum loysnum við at gera veg ella tunnil frá Kaldbaksfjarðarvegnum. Eitt nú tunnar frá rundkoyring við Hvítanes til Vatnaskarðar, til Krákugjógv, ella at tunnilin kemur út vestan fyrir Hotel Føroyar. Ferðsluútrokningar vísa, at hesar tunnilsgerðir ikki høvdu loyst ferðsluviðurskiftini í Tórshavn eins væl og ein vegaloysn. Við vegaloysnini er betri möguleiki hjá teimum, sum skulu til ella úr Hoyvík, at nýta vegin. Vegaloysnin er eisini bíligari enn tunnilsloysnirnar.

### LOYSN 1

#### **VEGAGERÐ FRÁ KALDBAKSFJARÐARVEGNUM TIL VILLINGARDALSVEGIN**

Semja er millum Samferðslumálaráðið og Tórshavnar kommunu um at gera veg frá Kaldbaksfjarðarvegnum til Villingardalsvegin. Sí kortið, ið vísir yvirskipað, hvussu Innkomuvegurin verður lagdur.

Sí eisini kort, ið vísir ferðslutøl fyrir hendar teinin.

### LOYSN 2

#### **VEGAGERÐ FRÁ VILLINGARDALSVEGNUM TIL KRÁKUGJÓGV**

Við ætlanini um at binda innkomuvegin til Krákugjógv, er ein mögulig loysn at gera veg.

Um vegur verður gjørdur, er vegurin 1,3 km langur.

Ferðsluútrokningar vísa, at ikki er neyðugt at gera vegin við 4 breytum í fyrstu atløgu, men at hava tökt lendi, soleiðis at vegurin kann breiðkast, um økt ferðslutrýstið krevur tað.

Sí kortið á síðu 89, ið vísir vega- og tunnilsloysn.

Sí eisini kort, ið vísir ferðslutøl (eisini galddandi fyrir Loysn 3).

### **LOYSN 3**

#### **TUNNILSGERÐ FRÁ VILLINGARDALSVEGNUM TIL KRÁKUGJÓGV**

Talan kann vera um eina tunnilsloysn, sum orsakað av ferðslunøgndini möguliga skal gerast við tveimur tunnilsrörum, orsakað av væntaðu ferðsluni á teininum.

Tunnilin verður 700 m langur og hevur tilhoyrandi vegagerð á 750 m. Alt eftir, hvussu stór ferðslan verður, er avgerandi, um tunnilin og vegur eiga at verða tvey- ella fýrabreytaði.

Áðrenn avgjört verður, hvort vegurin skal vera tví-, ella fýrabreytaður, ella at tunnil skal gerast ístaðin, skulu fleiri kanningar gerast av, hvussu ferðslumynstrið væntast at broytast.

Sí kortið, ið vísir vega- og tunnilsloysn.

### **LOYSN 4**

#### **VEGAMÓT VIÐ VESTARA RINGVEG/OYGGJARVEGIN**

Ferðslan eftir Ringvegnum og Innkomuvegnum verður væntandi nögv. Hvussu íbindingin í Oyggjarvegin og íbindingin í millum Oyggjarvegin og Ringvegin verða gjördar, er tengt at, hvussu nögv ferðsla verður, og hvussu ferðslan í Tórshavnar kommunu verður skipað. Landsverk ger ferðslumodell saman við Tórshavnar kommunu. Modellið er ein meting av, hvussu ferðslan verður í framtíðini. Sjálvt um Innkomuvegurin verður tvíbreytaður, verður möguliga neyðugt at gera fleiri breytir við sjálvar íbindingarnar, so ferðslan glíður betur.

### **KOSTNAÐARMETING 2018**

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Í kostnaðarmetingini er bara roknað við 2 breytum. Skal vegur ella tunnil gerast við 4 breytum, verður kostnaðurin munandi hægri.

*Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.*

	Vegur	Tunnill	Brúgv og vegamót	Verkætlæn til.
Loysn 1	115-127			115-127
Loysn 2	32-35			32-35
Loysn 3	18-19	67- 73		85-93
Loysn 4	21-27			21-27

Av tí at Innkomuvegurin er ein stór verkætlæn, ið verður gjörd í stigum, er neyðugt at leggja kostnaðarmetingarnar fyrir ymsu loysnirnar saman. Hetta er eisini neyðugt, til loysnirnar fyrir allan vegin eru ymiskar.

Fyri vegaloysnina verða loysnirnar 1, 2 og 4 lagdar saman, og fyri tunnilsloysnina verða 1, 3 og 4.



2019

## INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (1. PARTUR)

### Samlæð kostnaðarmetting

Vegalloysn 1+2+4	168- 189
Tunnilsloysn 1+3+4	221-247

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil. Í hesi verkætlæn verða allar verandi farleiðir nýttar eftir nýgerð, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, at asfaltera 15-20 hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Vegalloysn 1+2+4	1,8	0	1,8
Tunnilsloysn 1+3+4	2,0	0	2,0

### TILMÆLD LOYSN

#### LOYSN 1+2+4 (VEGALOYSN)

Tilmælt verður at gera vegalloysnina, tá hendan er bíligari, bæði í rakstri og at gera.



Mynd 1

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

115-127 mió. kr. við einum árligum rakstri  
og viðlíkahaldi á 1,8 mió. kr.

Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering  
og útbjóðing.

### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

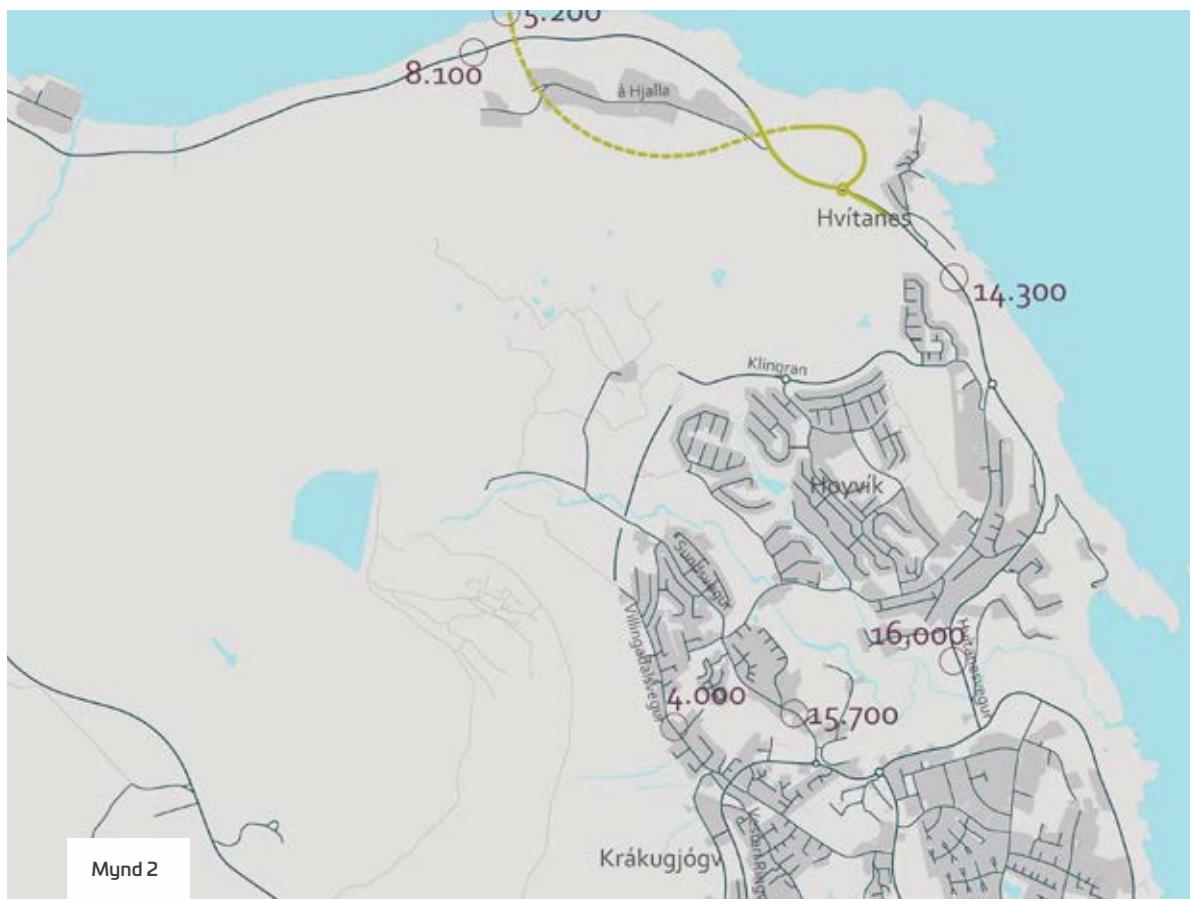
Ongar avleiddar verkætlanir.

### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.

● 2019

## INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (1. PARTUR)



Framrokningar til 2022, har Eysturoyartunnlin er gjördur,  
men ikki Innkomuvegurin. Til samanberingar koyra 8.900 bilar  
um samdøgrið á Kalbaksvegnum og 12.000 bilar um samdøgrið  
á Hvítanesvegnum fram við Hoydølum.



Framrokningar til 2022. Myndin vísir Loysn 1, har Eysturoyar-tunnlin er gjördur og Innkomuvegin til Villingardalsvegin, sum avtalað millum Samferðslumálaráðið og Tórshavnar kommunu.

Tað sæst í mun til mynd 2, at ferðslan á Hvítanesvegnum minkar við uml. 6.300 bilum um samdøgrið. Henda ferðslan verður flutt til Villingardalsvegin, har ferðslan økist til 11.900 bilar um samdøgrið. Tað sæst eisini, at fólk í norðara parti av Hoyvík fara at nýta Innkomuvegin umvegis Klingruna.

2019

## INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (1. PARTUR)



Framrokningar fram til 2022, Loysn 2+3, har Eysturoyartunninilin er gjørdur og Innkomuvegurin til Vestara Ringveg við Kráku- gjógv. Tað sæst, at ferðslan á Hvítanesvegnum minkar og ferðslan á Villingardalsvegnum minkar niður í eina helvt í mun til, um vegurin, javnfjarur við Villingardalsvegin, ikki var gjørdur.

Tað hevur ikki so stóran týdning fyrir ferðslubýtið, um stuttur tunnil til Krákugjógv ella javnfjarur vegur við Villingardalsvegin verður valdur.







2025

## INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (2. PARTUR)

### NÚVERANDI STØÐA

Vegurin verður íbundin við 1. parti av Innkomuvegnum oman fyrir vegin undir Krákugjógv, fer eftir verandi Oyggjarvegi til á leið við Hotel Føroyar og síðani vestur til Velbastaðvegin vestan fyrir fjósið í Havnardali.

BYGGITÍÐ

3 ár

TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2025-2028

## INNKOMUVEGUR TIL HAVNAR (2. PARTUR)

### MÖGULIG LOYSN

Nágrenilig verkætlan er ikki gjörd, eins og eingin avgerð er tikin um, hvar og hvussu möguligar íbindingar skulu gerast.

Verkætlanin er undir viðgerð, og fleiri kannningar mugu gerast í samstarvi við Tórshavnar kommunu fyrir at staðseta vegin.

Íbindingarnar frá Oyggjarvegnum í Marknagilsvegin eru kommunalir vegir. Sí uppskotid hjá ávikavist Landsverki og Tórshavnar kommunu á kortinum. Vegirnir eru ikki nærrí viðgjördir, og skal staðsetingin kannast nærrí.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin mögulig loysn er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Vegaloysnin er mett út frá standard-prísum fyrir líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og vegamót	Verkætlan til.
Loysn	75-90	0	0	75-90

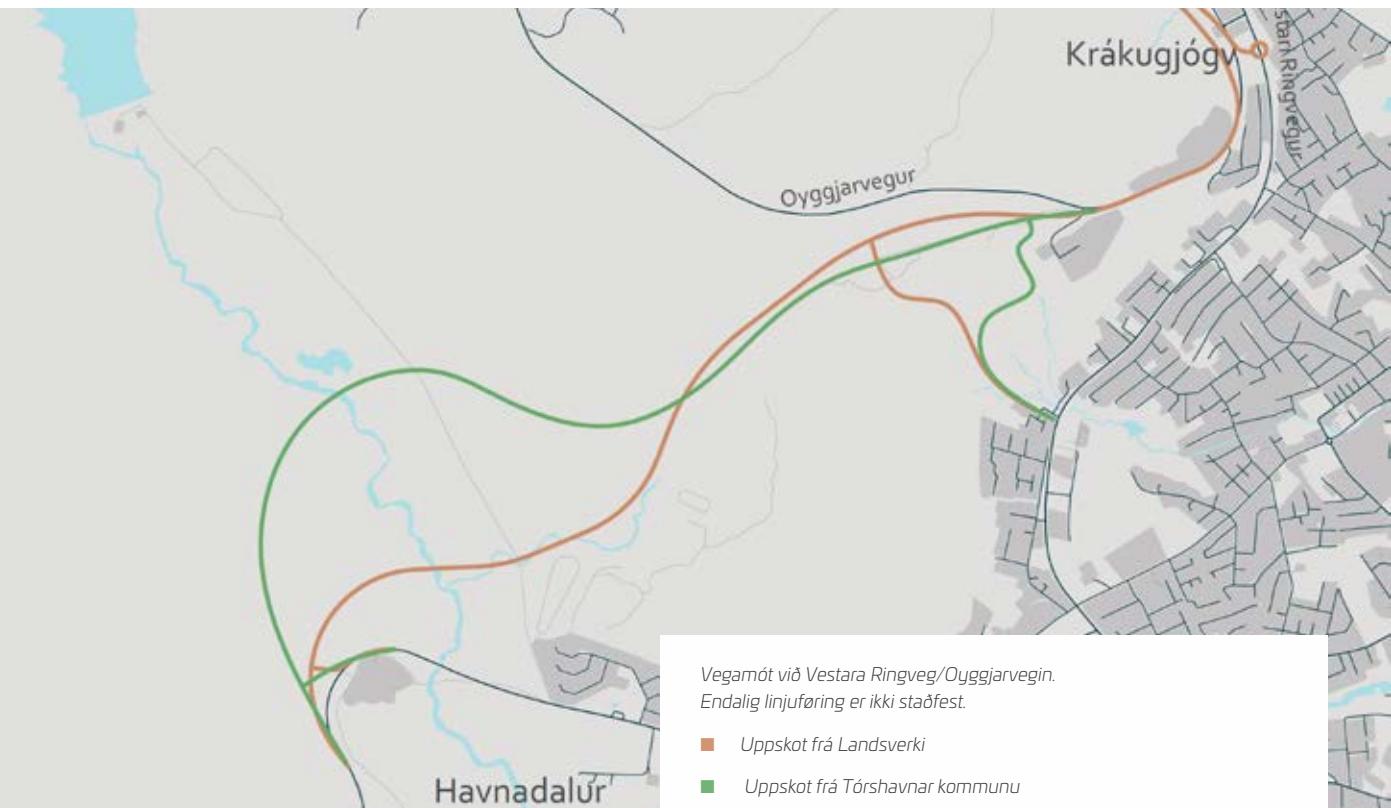
### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnil, men sparing er eingen. Í hesi verkætlan verða allar verandi farleiðir nýttar eftir nýgerð, og tí er eingen sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	1,3	0	1,3

## TILMÆLD LOYSN

Fleiri kanningar skulu gerast, áðrenn mælt verður til eina ítökiliga loysn.

## KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

75-90 mió. kr. við einum árligum rakstri  
og viðlikahaldi á 1,3 mió. kr.

Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering  
og útbjóðing.

## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

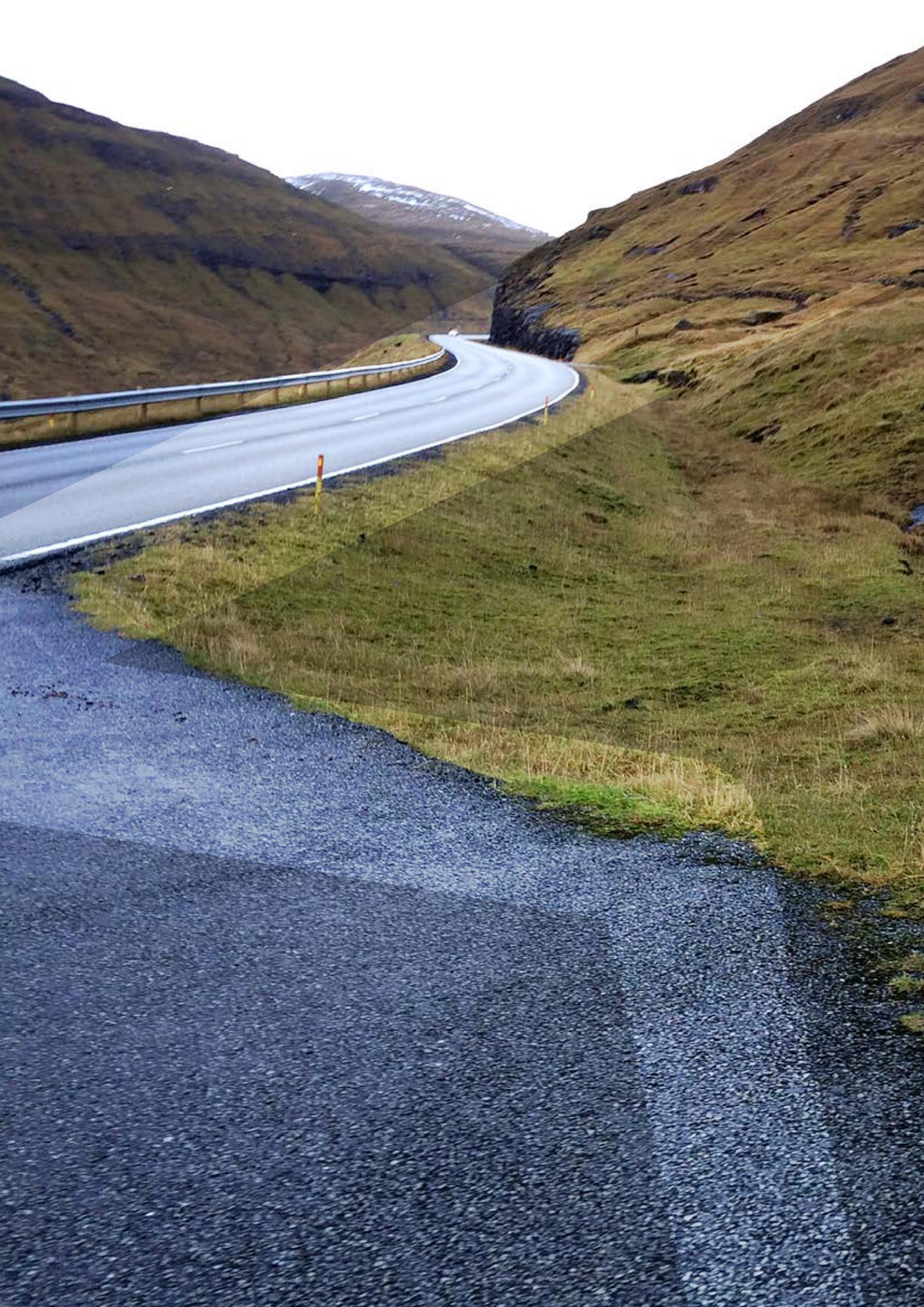
Ongar avleiddar verkætlanir eru.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Við Innkomuvegnum er möguligt at koyra uttan um bygt øki, tá farið verður ígjøgnum Havnina. Eisini fer vegurin at binda syðra partin av Havnini við norðara partin.

Ein avleiðing av möguligum flogvølli á Glyvursnesi er økt ferðslutrýst. Innkomuvegurin hevði lætt um ferðsluna, sum fór ígjøgnum Havnina.

Í sambandi við Sandoyar- og Suðuroyatunnlinin kann verkætlannin við Innkomuvegnum eisini fáa túdning. Tey, sum búgva norðan fyrir Havnina, høvdu koyrt eftir Innkomuvegnum, um tey skuldu suðureftir.





2026

# SANDAVÁGSHÁLSUR SANDAVÁGUR MIÐVÁGUR

## NÚVERANDI STØÐA

Verandi vegur frá landsvegnum oman fyrir Fútaklett til Vatnsøyra er 14,2 km langur, meðan vegurin frá Fútakletti til Sandavágs er 6,3 km langur.

Á teininum frá Vágatunlinum til flogvöllin eru tveir hóvuðstrupulleikar hjá ferðsluni. Tann fyrri er um Sandavágháls, har vegurin liggar høgt (220m) og er brattur, og tann seinni er trupulleikin at koyra ígjønum bygt øki í Sandavági og Miðvági.

Í 2017 var ársmiðalferðslan í Vágatunlinum 1.625 akfør um samdøgrið. Millum Sandavág og Miðvág var gerandisferðslan 4.000 bilar, og millum Miðvág og Vatnsøyra var gerandisferðslan um samdøgrið 3.100 bilar. Um árskiftið 2018 búðu 2.015 fólk í Sandavági og Miðvági, og 1.202 í bygdunum vestan fyrir Miðvág; t.e. til samans 3.217 í oynni. Øll ferðsla til og av flogvöllinum fer eisini hendavegin, sum er ein hóvuðsferðsluæðr.

## BYGGITÍÐ

4 ár

## ТИЛМÆЛД ТІДАРАЕТЛАН

2026-2030

## SANDAVÁGSHÁLSUR SANDAVÁGUR, MIÐVÁGUR

### MÓGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN 1

##### SANDAVÁGSTUNNIL

Tunnill frá landsvegnum við Fútaklett til Sandavágs, har syðri tunnilsmunnin er í 100 metra hædd. Tunnilin er 3 km langur, og tað er ikki stórvegis vegagerð, ið skal gerast. Ferðslan er væntandi tann sama sum í Vágatunlinum, 2.300 akfør um samdögrið. Fjarstóðan millum Fútaklett og Sandavág styttist við 1,4 km.

Umkoyringarvegur um Sandavág og Miðvág er eisini verdur at hyggja eftir. Hann er 5,5 km langur og kostar 110 mió. kr. Tá fer gjøgnumgangandi ferðslan utan um bygt öki. Fjarstóðan millum Fútaklett og Vatnsoyrar við umkoyringarvegnum styttist við 2,3 km.

Ein annar möguleiki enn ein umkoyringarvegur er at gera ein tunnil norðan fyrir Sandavág til vestan fyrir Miðvág. Teinurin er 4 km og fer at kosta 320 mió. kr.

Ein tunnil norðan fyrir Miðvág væntast ikki at lætta um ferðsluna gjøgnum bygdina so mikið sum ein umkoyringarvegur vildi gjört. Tí verður ikki mælt til at gera tunnil um Miðvág.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

##### VATNSOYRARTUNNIL

Tunnill frá landsvegnum við Fútaklett til Vatnsoyrar. Báðir munnar eru undir 100 metra hædd, og tunnilslongdin 6 km.

Tunnilin væntast at hækka um ferðsluna eitt vet, tí teinurin úr Vágatunlinum til Sørvág styttist. Tað væntast at koyra 3.200 bilar um samdögrið gjøgnum ein Vatnsoyartunnill.

Fjarstóðan millum Fútaklett og Vatnsoyrar styttist við 6,9 km.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 3

##### DAGFÖRING AV VERANDI VEGI

Vegurinn kann dagførast við eini eyka koyribreyt til tunga ferðslu

um Sandavágsháls og ferðslutrygdartiltök gjøgnum Sandavág og Miðvág.

Sí linjuföringina á kortinum.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlanir.

Fyrilí er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindaprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

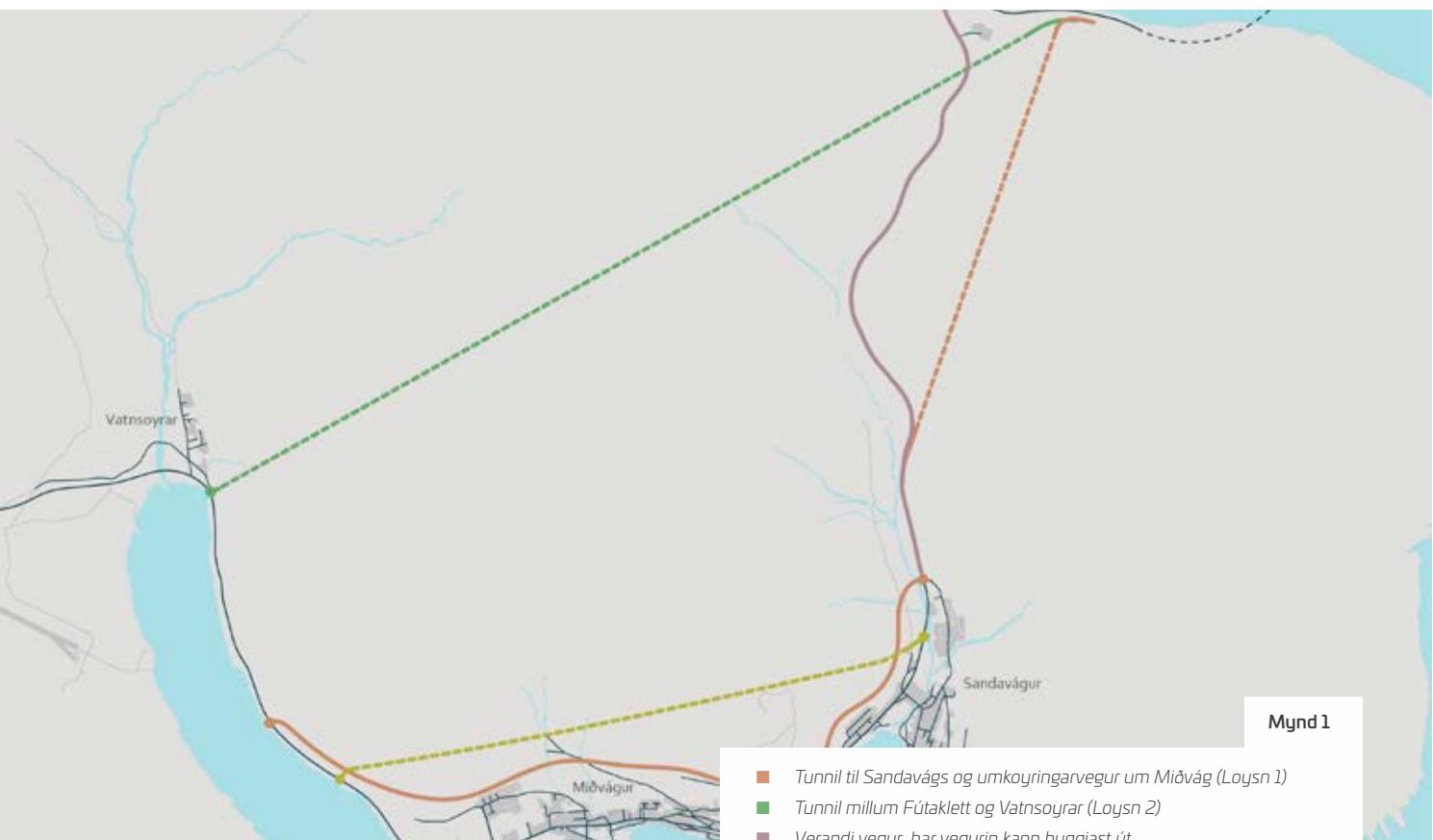
Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnill	Verkætlan til.
Loysn 1	100-120	215-265	315-385
Loysn 2	10	430-530	440-540
Loysn 3	60-70	0	60-70

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnill. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvningar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.



Mynd 1

- Tunnill til Sandavágs og umkoyringarvegur um Miðvág (Loysn 1)
- Tunnill millum Fúataklett og Vatnsøyar (Loysn 2)
- Verandi vegur, har vegurinn kann byggjast út við krúpisporum (Loysn 3)
- Tunnill norður um Miðvág

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	3,9	0,2	3,7
Loysn 2	4,3	0,2	4,1
Loysn 3	0,9	0	0,9

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Landsverk mælir til loysn 1, sum er tunnil til Sandavágs og umkoyringarvegur um Miðvág.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

315-385 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 3,7 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

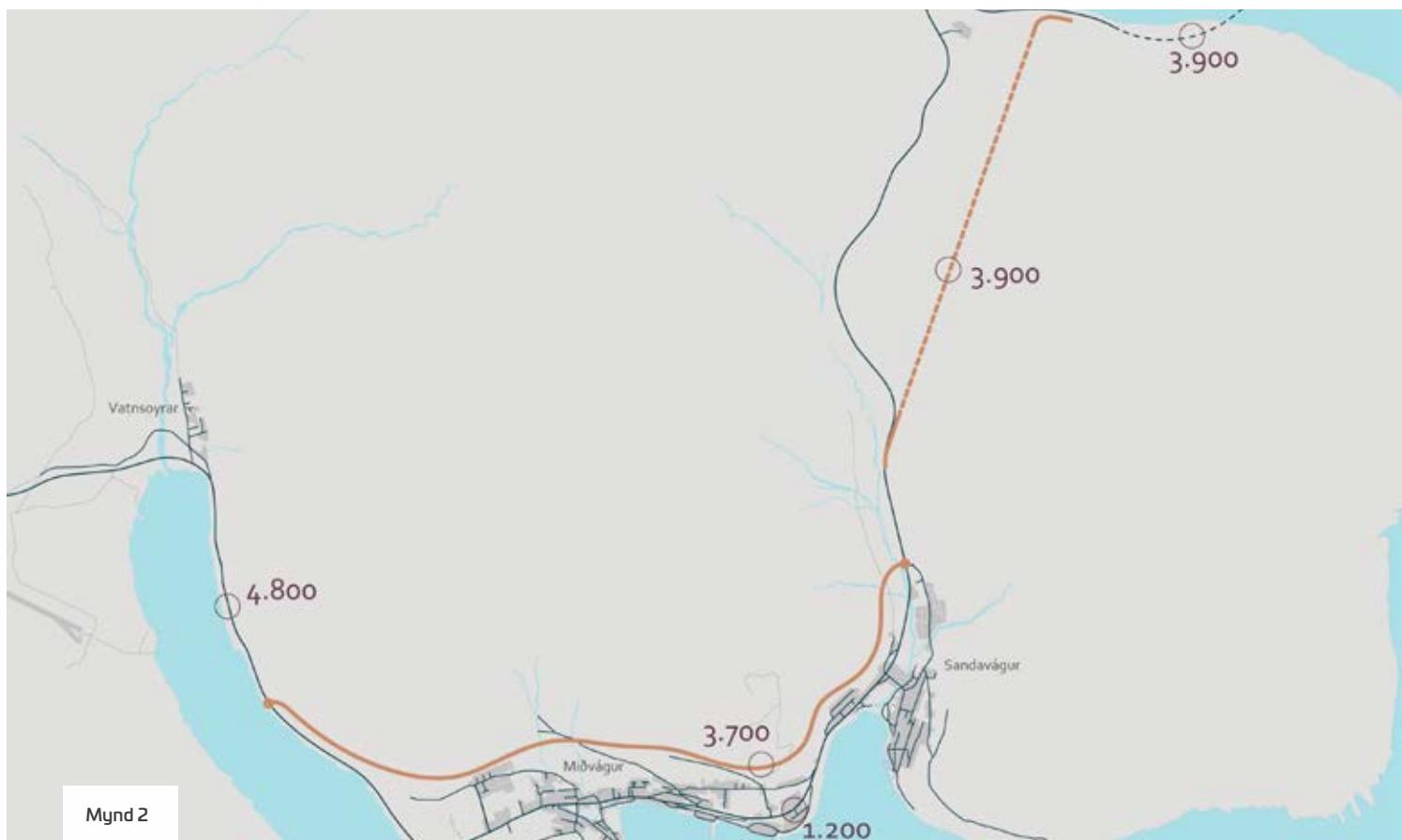
Tað eru ongar avleiddar verkætlanir, men verður loysn 1 vald, má vegurin á Sandavágshálsi dagførast.

### SAMVIRKAN AV ØÐRUM VERKÆTLANUM

Ongar verkætlanir.

2026

## SANDAVÁGSHÁLSUR SANDAVÁGUR, MIÐVÁGUR

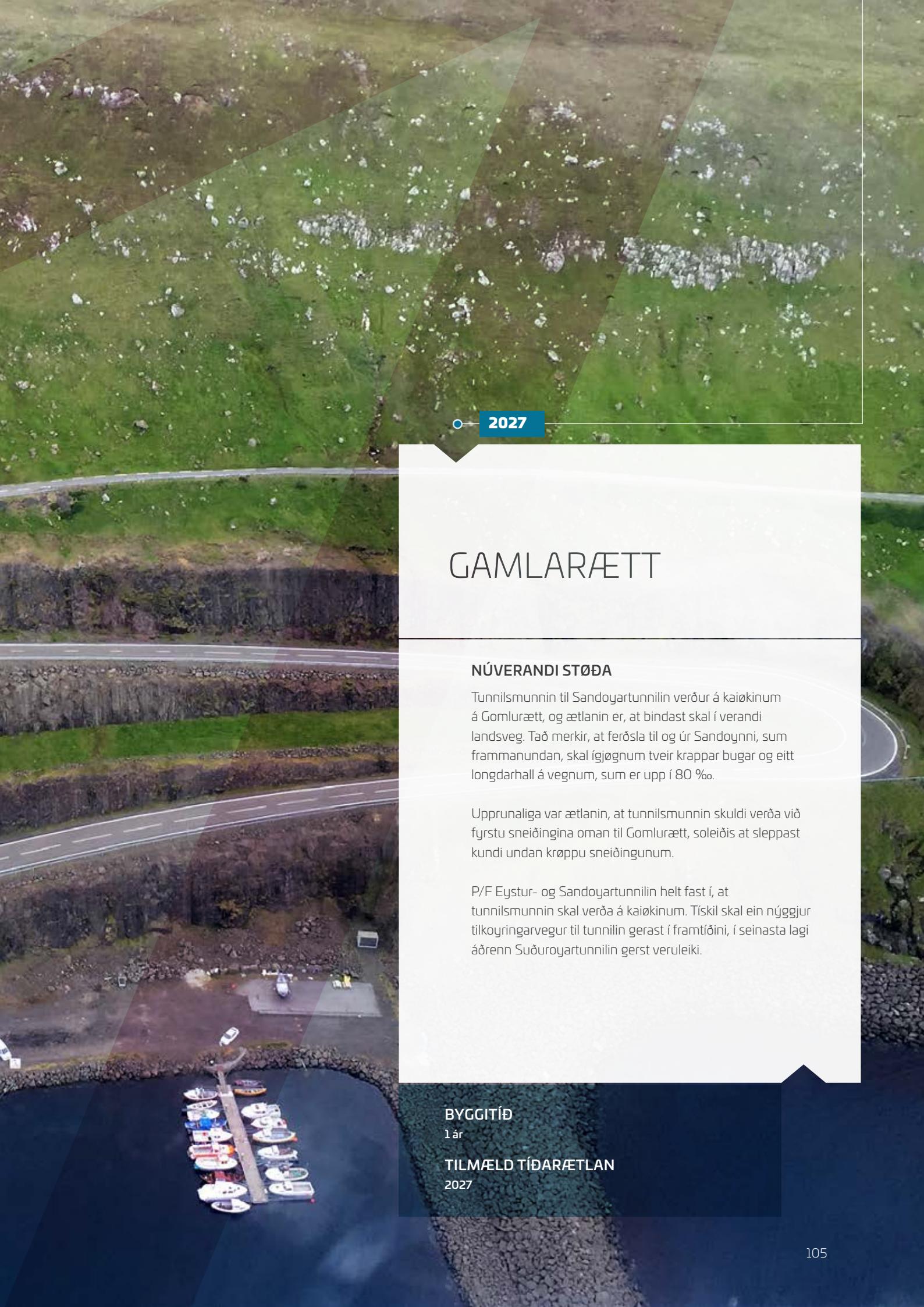


Framrokningar til 2022, har tunnil millum Fútaklett og Sandavág (Loysn 1) og umkoyringarvegur um Miðvág er gjördur. Tað sæst, at serliga ferðslan ígjögnum Miðvág og Sandavág minkar úr 4.000 bilum um samdøgrið, sum er talið í dag, niður á 1.200 bilar. Eitt minni ferðslulop væntast, tí bæði tíð og fjarstóða minkar.



Framrokningar fram til 2022, har tunnil millum Fútaklett og Vatnsøyar er gjördur. Afturat ferðslu úr floghavnini og Sørvági, dregur tunnilin eisini ferðslu frá vestara partinum av Miðvági. Ferðslulopið er nakað stórrí enn við einum Sandavágstunli, tí spart verður meira í tíð og fjarstøðu. Tunnilin hevði minka um ferðsluna ígjøgnum Sandavág/Miðvág við uml. 1.800 bilum.





2027

## GAMLARÆTT

### NÚVERANDI STØÐA

Tunnilsmunnin til Sandoyartunnlin verður á kaiøkinum á Gomlurætt, og ætlanin er, at bindast skal í verandi landsveg. Tað merkir, at ferðsla til og úr Sandoynni, sum framanundan, skal ígjöngnum tveir krappar bugar og eitt longdarhall á vegnum, sum er upp í 80 %.

Upprunaliga var ætlanin, at tunnilsmunnin skuldi verða við fyrstu sneiðingina oman til Gomlurætt, soleiðis at sleppast kundi undan krøppu sneiðingunum.

P/F Eystur- og Sandoyartunnlin helt fast í, at tunnilsmunnin skal verða á kaiøkinum. Tískil skal ein nýggjur tilkoyringarvegur til tunnlin gerast í framtíðini, í seinasta lagi áðrenn Suðuroyartunnlin gerst veruleiki.

### BYGGITÍÐ

1 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2027

## MØGULIGAR LOYSNIR

### LOYSN 1

#### LINJUFÖRING ER GJÖRD TIL NÝGGJAN TILKOYRINGARVEG TIL GOMLURÆTT

Vegurin er 1,5 km og hevur eitt longdarhall á 70 %. Tað er tó ikki utan avbjóðingar at leggja veg á lendið, sum har er, og tí kunnu væntast hægri útreiðslur.

Sí linjuföringina á kortinum.

### LOYSN 2

#### TUNNIL TIL HAVNARDAL

Fyri at sleppa undan stóru avbjóðingunum, sum eru á Velbastaðhálsi um veturin, kann ein tunnil gerast av Gomlurætt til Havnardal. Tunnilin verður 3,3 km langur við 700 m av vegagerð. Teinurin millum Gomlurætt og Havnina verður tå styttur við 3 km.

Sí linjuföringina á kortinum.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlani.

Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við ± 10 % í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnill	Verkætlan til.
Loysn 1	25-35	0	25-35
Loysn 2	10-12	280-345	290-357

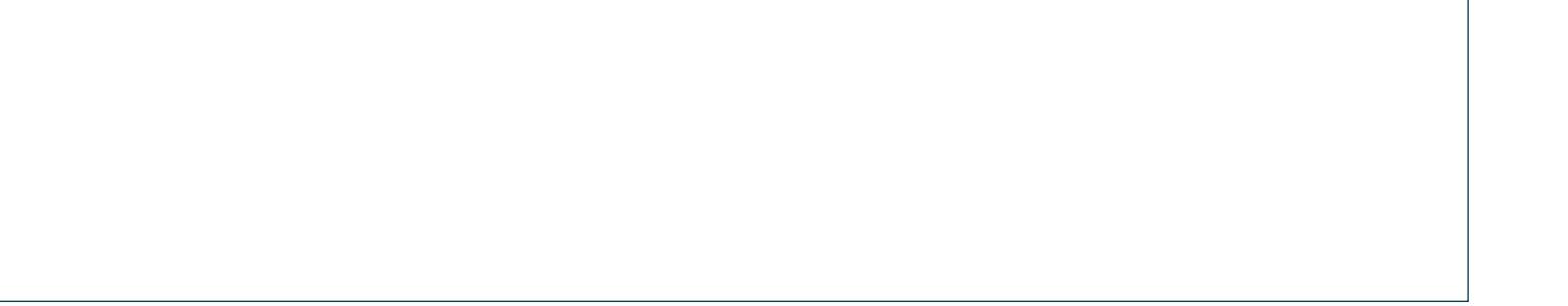
### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Játtanin til rakstur og viðlíkahald er sum heild minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnill, og tí verður einki spart av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.



**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklog	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	0,4	0	0,4
Loysn 2	2,5	0	2,5

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

25-35 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,4 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing.

### TILMÆLD LOYSN

#### LOYSN 1

Mælt verður til at gera nýggja tilkoyringarvegin, tá ferðslan fer upp um 1.200 bilar um samdøgrið.

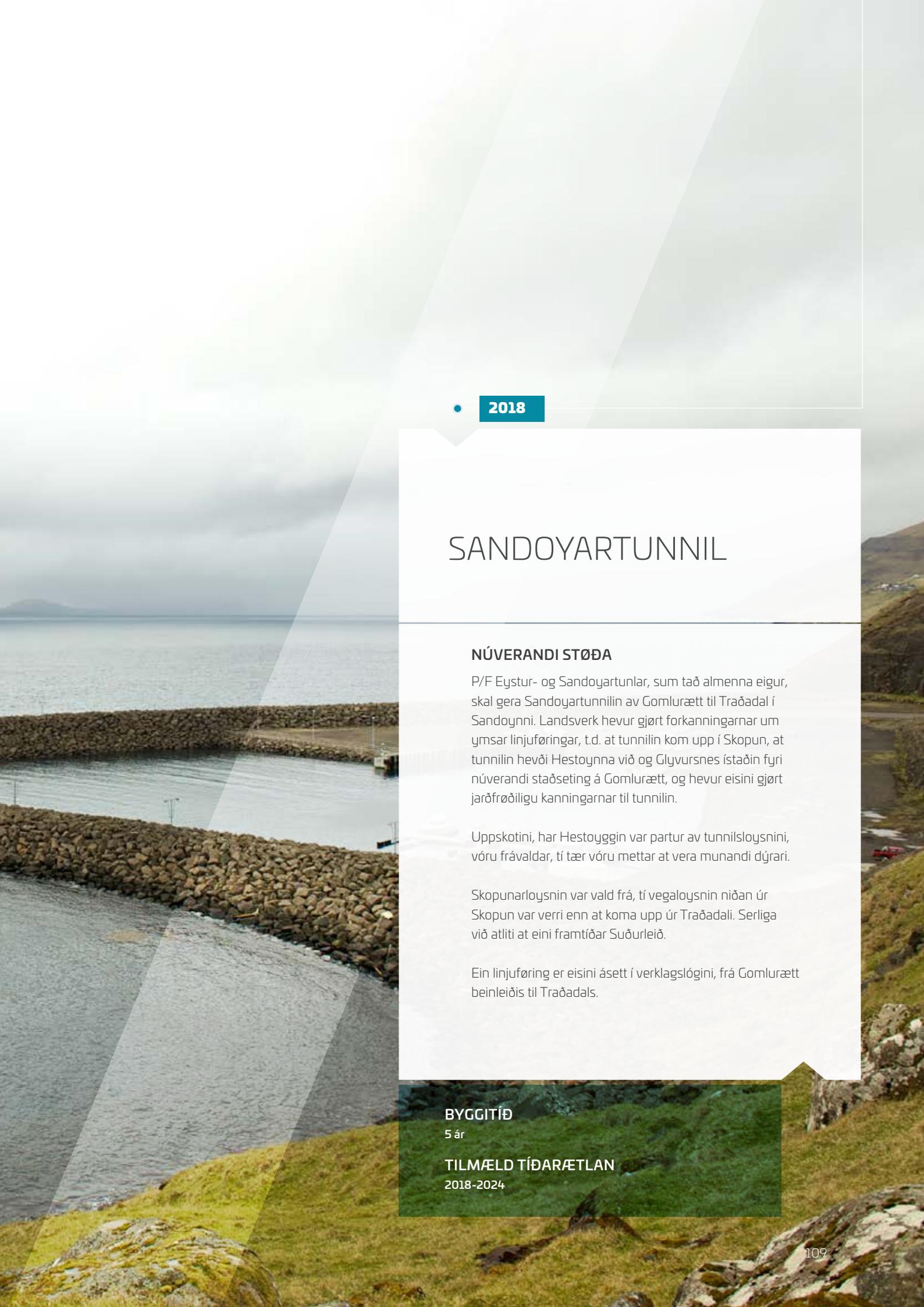
### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

### SAMVIRKAN AV ØÐRUM VERKÆTLANUM

Ein möguleiki er at gera tilkoyringarvegin samstundis sum Sandoyartunninlin verður gjördur, tí tá er grót/tilfar tökt. Tað gevur samstundis byggiplássinum meira pláss á havnarökinum.





• 2018

## SANDOYARTUNNIL

### NÚVERANDI STØÐA

P/F Eystur- og Sandoyartunlar, sum tað almenna eigur, skal gera Sandoyartunnlinum av Gomlurætt til Traðadal í Sandoynni. Landsverk hevur gjört forkanningarnar um ymsar linjuföringar, t.d. at tunnlinum kom upp í Skopun, at tunnlinum hevði Hestoyynna við og Glyvursnes ístaðin fyrir núverandi staðsetning á Gomluraði, og hevur eisini gjort jarðfrøðiligu kanningarnar til tunnlinum.

Uppskotini, har Hestoyggini var partur av tunnilsloysnini, voru frávaldar, tí tær voru mettar at vera munandi dýrarí.

Skopunarloysnin var vald frá, tí vegaloysnin niðan úr Skopun var verri enn at koma upp úr Traðadali. Serliga við atliti at eini framtíðar Suðurleiðið.

Ein linjuföring er eisini ásett í verklagslögini, frá Gomlurætt beinleiðis til Traðadals.

### BYGGITÍÐ

5 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2018-2024

## SANDOYARTUNNIL

### MØGULIG LOYSN

#### LOYSN 1

##### 10,9 KM LANGUR TUNNIL AV GOMLURÆTT Á STREYMOYNNI TIL TRAÐADALS Á SANDOYNNI

Hetta uppskotið hevur Løgtingið samtykt, og verkætlanin er prosjekterað.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

##### UML. 12 KM LANGUR TUNNIL FRÁ DALINUM Á GLYVURSNESI TIL TRAÐADALS Á SANDOYNNI UMFRAMT EIN UML. 4 KM LANGUR VEGUR FRÁ TUNNILSMUNNANUM Á GLYVURSNESI TIL RUNDKOYRINGINA VIÐ HAMARIN Á ARGJUM

Fyrimumurin við hesari loysn er, at tað slepst undan at koyra eftir Velbastaðhálsinum, sum kann vera avbjóðandi um veturin. Haraftrurat er teinurin 2 km styrti av Sandoynni til vegamótið Velbastaðvegur/Marknagilsvegur. Tó skulu uml. 4 km koyrast í búyaröki, har mest loyvda ferðin er 50 km/t.

Ein möguligur flogvöllur á Glyvursnesi er viðkomandi í staðsetingini av tunlinum frá Dalinum á Glyvursnesi til Traðadals á Sandoynni umframt 4 km langi vegurin. Skuldi Loysn 2 verðið vald, so vildi verið neyðugt at tillaga vegin eftir staðsetingini av flogvöllinum, skuldi hann blivið veruleiki.

3. Byggstig á "Innkomuvegnum" gongur eisini út til flogvöllin, og kann knýtast til hesa verkætlanina, um flogvöllurin verður aktuellur.

Landsverk hevur í mong ár gjort flogvallakanningar, m.a. vind- og turbulensskanningar, ið hava staðfest, at störsti og tryggasti flogvöllurin við besta reglusemi og veðurlíkindum, hevði ligið á Glyvursnesi á Streymoynni.

Hóast flogvöllurin valla verður veruleiki innan 20 ár, so hevur orðaskiftið um nýggjjan flogvöll fleiri ár á baki og ger seg tískil viðkomandi fyrir öllum lands- og lokalpolitiskum ætlanum á Glyvursnesi.

Sí linjuföringina á kortinum.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

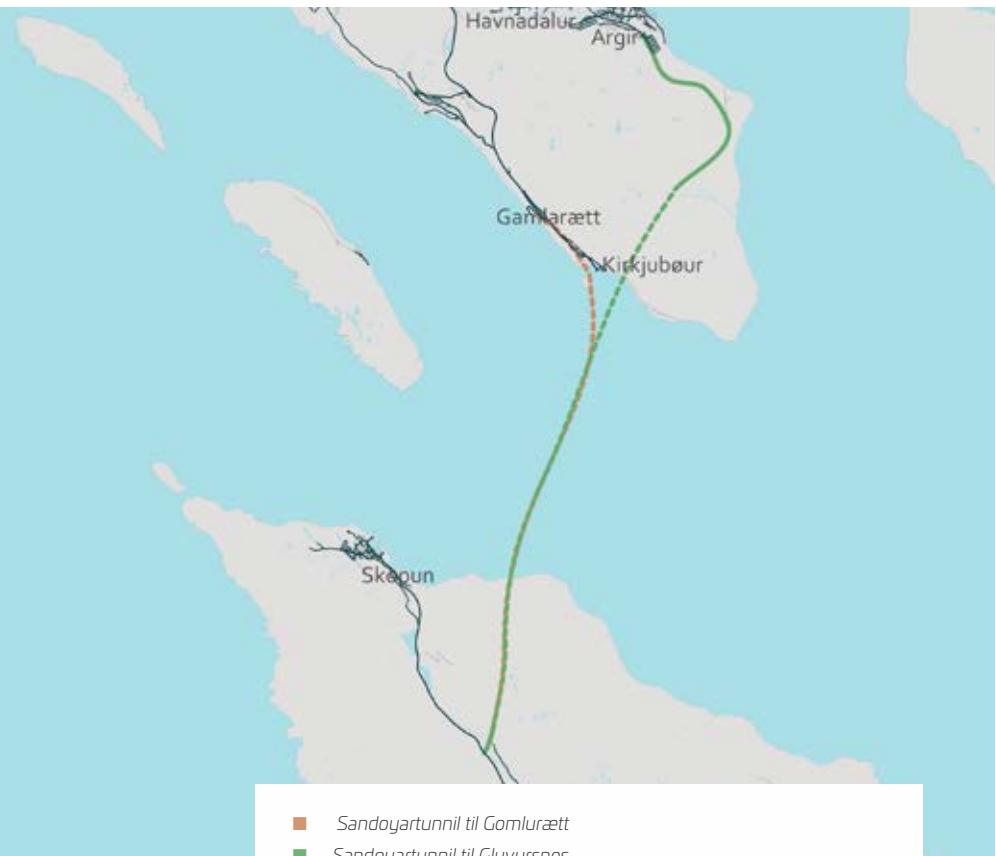
	Vegur	Tunnill	Verkætlan tilsl.
Loysn 1			Uml. 1.000
Loysn 2	1	2-1	3

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kannu vera, um gómlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Játtanin til rakstur og viðlíkahald er minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Verður ferjan Teistin niðurløgd, kann raksturin og viðlíkahaldið av henni sparast. Tey fyrstu 25-30 árinu liggur ábyrgdin av rakstri og viðlíkahaldi hjá P/F Eysturoyar- og Sandoyartunlinum.



**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsan av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, at asfaltera 15-20 hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

1 mia. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Löysn 1	8,4	14	-5,6
Löysn 2	10,4	14	-3,6

### TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at halda fram við tilmældu loysnini. Fíggung er funnin til verkætlana.

### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

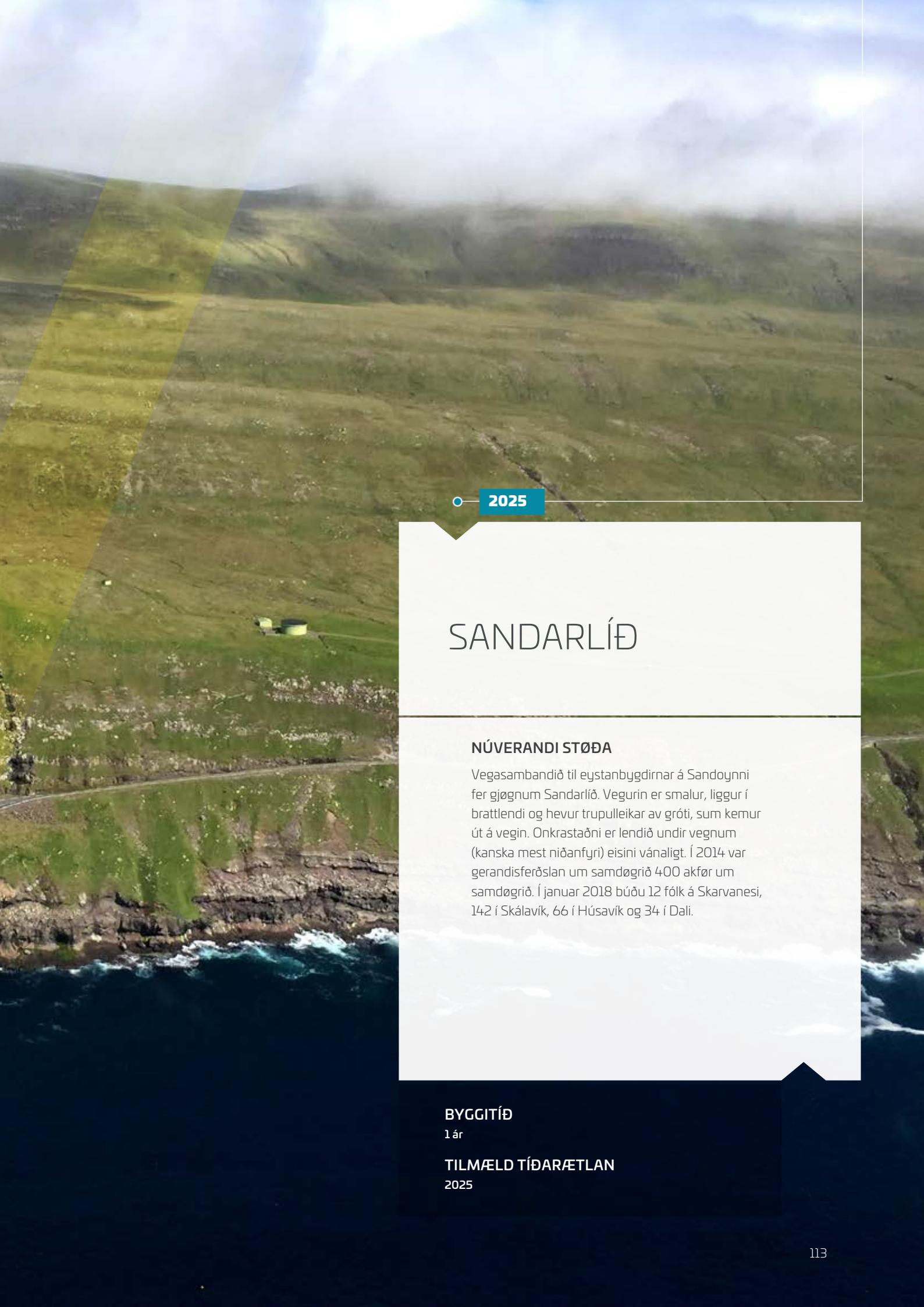
Við tíðini skal ein nýggjur tilkoyringarvegur gerast við Gomlurætt, so báðir bugarnir har ikki tarna ferðsluni.

### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlani.

<sup>1</sup> Havast skal í huga, at farleiðin út í Hest má varðveitast við aðrar og minni ferju enn Teistin, tí er óvissa í útreiðslum og sparingum av rakstri og viðlíkahaldi





2025

## SANDARLÍÐ

### NÚVERANDI STØÐA

Vegasambandið til eystanbyggdirnar á Sandoynni fer gjøgnum Sandarlíð. Vegurin er smalur, liggur í brattlendi og hevur trupulleikar av gróti, sum kemur út á vegin. Onkrastaðni er lendið undir vegnum (kanska mest niðanfyrri) eisini vánaligt. Í 2014 var gerandisferðslan um samdøgrið 400 akfør um samdøgrið. Í januar 2018 búðu 12 fólk á Skarvanesi, 142 í Skálavík, 66 í Húsavík og 34 í Dalí.

### BYGGITÍÐ

1 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2025

## SANDARLÍÐ

## MØGULIGAR LOYSNIR

## LOYSN 1

Dagföra verandi veg, víðka hann til tvær farbreytir og tryggja teinin móti omanlopum

Sí linjuföringina á kortinum:

## LOYSN 2

**DAGFÖRA VERANDI VEG OG GERA EIN STUTTAN TUNNIL Á LÍÐARENDÁ Á 380 M, HAR VEGURIN ER SERLIGA TRUPUL AT BREIÐKA**

Sí linjuföringina á kortinum:

## KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlanir.

Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnill	Brúgv og vegamót	Verkætlan til.
Loysn 1	32-39	0	0	32-39
Loysn 2	20-25	27-33	0	47-58

## RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög hava rakstur og viðlíkahald sum avleiðing. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnill. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvningar, aðra möguliga færleid, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnum, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknadoðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.



**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósþúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklog	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	0,1	0	0,1
Loysn 2	0,6	0,1	0,5

## TILMÆLD LOYSN LOYSN 1

Landsverk mælir til at dagföra vegin, víðka hann til tvær farbreytir og tryggja teinin móti omanlopum.

## KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

32-39 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,1 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

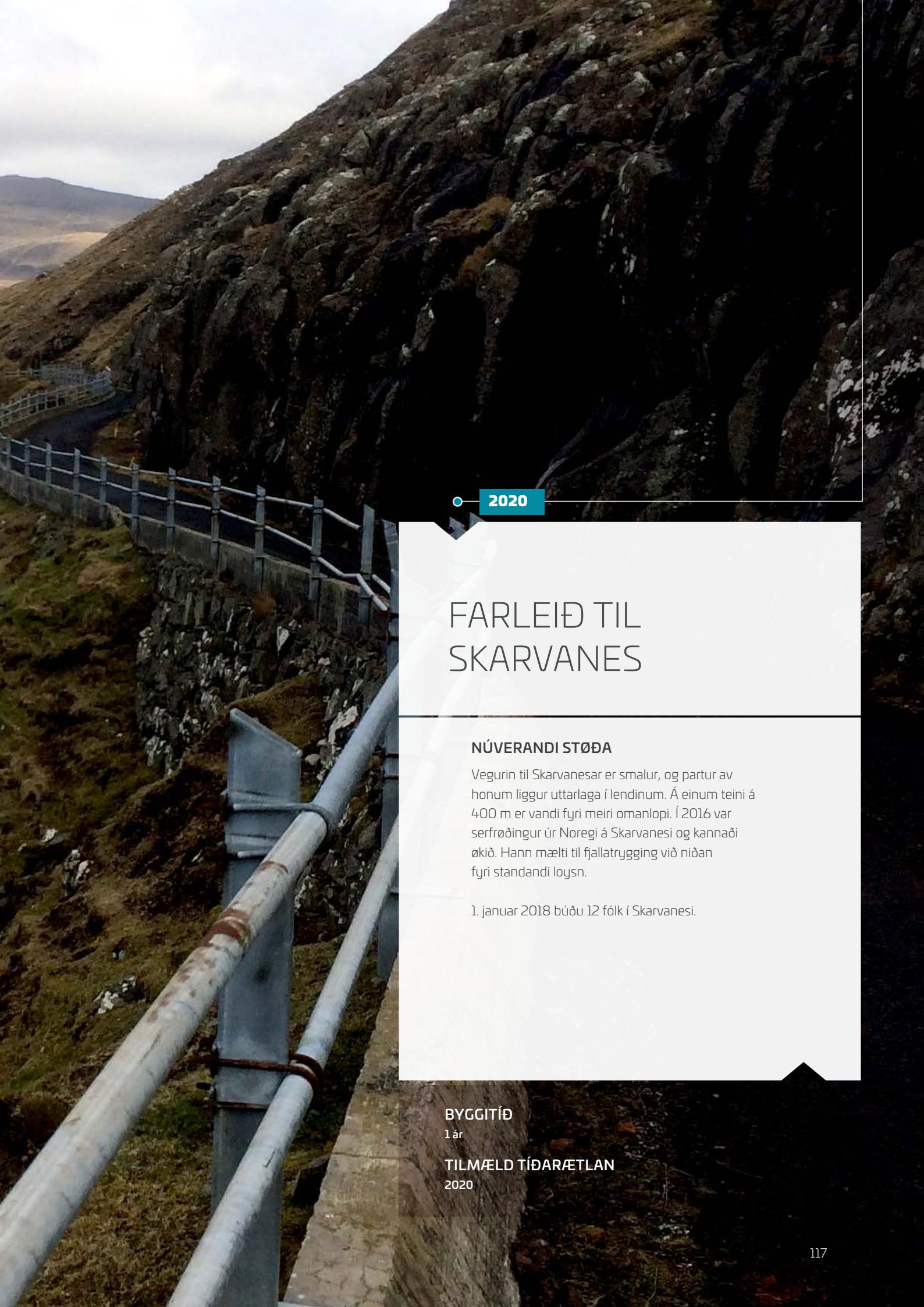
## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Tað kann vera ein fyrimunur at nýta grót frá Sandoyartunlinum.





2020

## FARLEIÐ TIL SKARVANES

### NÚVERANDI STØÐA

Vegurin til Skarvanesar er smalur, og partur av honum liggur uttarlaga í lendinum. Á einum teini á 400 m er vandi fyri meiri omanlopi. Í 2016 var serfrøðingur úr Noregi á Skarvanesi og kannadaði ökið. Hann mælti til fjallatrygging við niðan fyri standandi loysn.

1. januar 2018 búðu 12 fólk í Skarvanesi.

### BYGGITÍÐ

1 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2020

## FARLEIÐ TIL SKARVANES

### MÖGULIGAR LOYSNIR

#### FJALLATRYGGING

Út frá metingum frá norskum serfrøðingi, verður mælt til at fjallatryggja 400 m við neti og boltum. Stöðið undir vegnum sær trygt út, men eiger at verða kannað nærrí. Á hesum teinum tykist tað vera torfört at víðka vegin ella hækka talið av víkiplássum utan hægri útreiðslur. Ein kostnaðarmeting er bert gjörd fyrir fjallatryggingina.

Sí kortið.

#### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V). Möguliga loysnin er ikki prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Loysnin er mett út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlunar.

Fyrilit er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

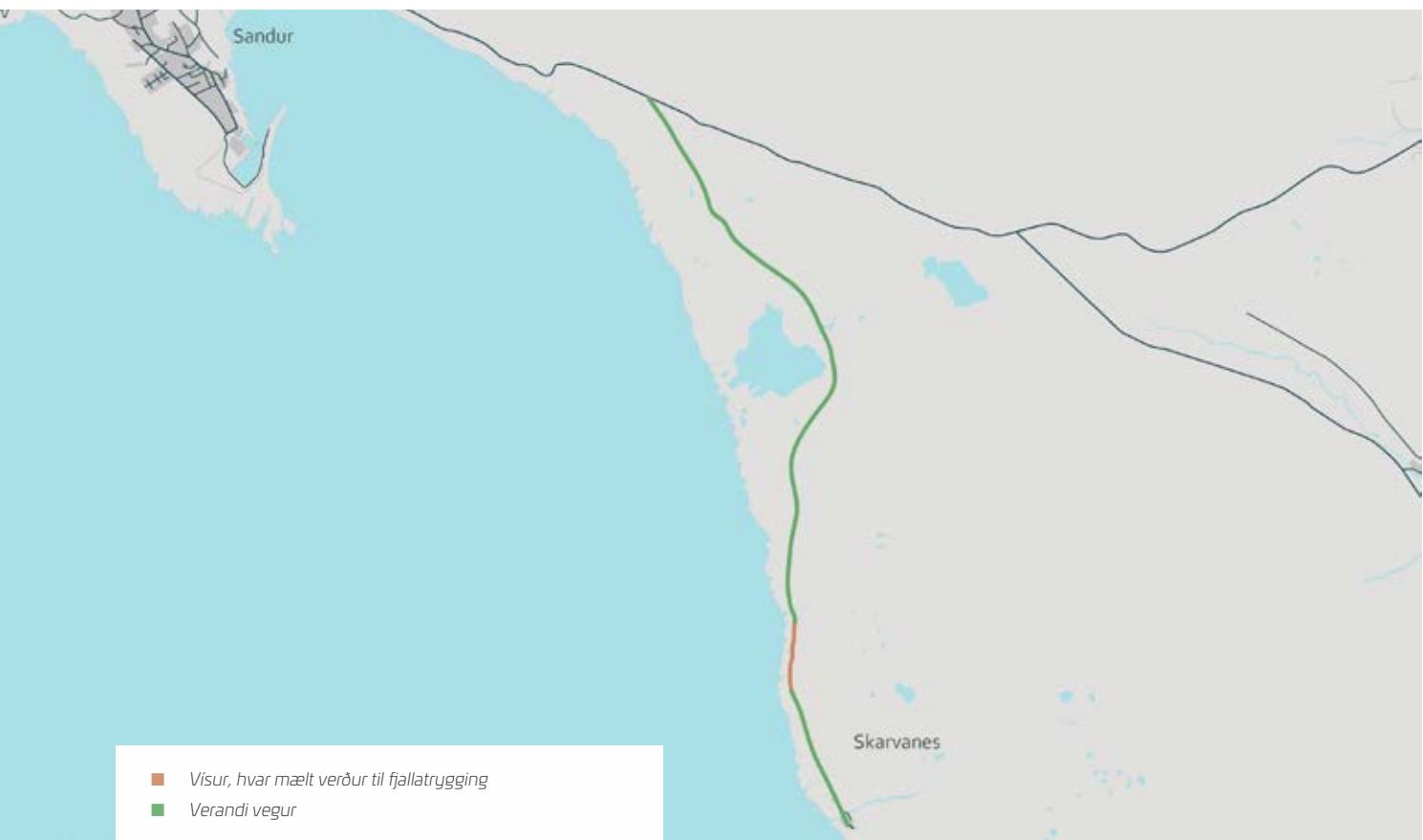
*Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.*

	Vegur	Verkætlan tils.
Loysn	15-20	15-20

#### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira. Haraftur er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil. Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnil, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútggerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.



**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, at asfaltera 15-20 hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri eðla minni útreiðslur
Löysn	0,1	0	0,1

## TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at fjallatryggja 400 m. Um eitt størri omanlop verður fyrir, kann vegasambandið til Skarvanes verða stongt í longri tíð, og eingin onnur mögulig farleið er.

## KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

15-20 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,1 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Verður ein byrging gjørd til Skúgvoyar, kann dekkgrót möguliga spreingjast á hesum teininum. Tá kann t.d. ein 25 m breið hill verða gjørd í lendenum. Hesin möguleiki má tó viðgerast nærri, táteinurinn liggar sera høgt.



## FARLEIÐ TIL DALS

### NÚVERANDI STØÐA

Vegurin til Dals er smalur, og liggur hann ein langantein á eini hill, har tað er steyrrætt í havið í niðara borði og eisini högt uppfyri í ovara borði. Trupulleikar eru av, at tað ryður undan vegnum, og at grót ryður oman á vegin úr erva. Í januar 2018 búðu 34 fólk í Dali.

Verkætlanin at gera tunnil til Dals hevur verið ávegis leingi. Tá Suðuroyartunninum ikki er ætlaður at koma upp í Dali, skal Dalstunninum ikki gerast til háferðslu, tí eru fleiri möguleikar upp á loysnir, tá treytirnar eru øðrvísi til tunlar við lágar ferðslu. Ætlanin er, at tunnilstoymið hjá Landsverki skal gera tunnilin. Væntandi kunnu kanningar og prosjektering gerast í 2018, og maskinur fáast til vega.

Landsverk hevur samanborið hesa farleiðina við farleiðina til Fámjins. Um raðfestast skal vegatøknliga og av trygdarávum, hevur Dalstunninum hægri raðfesting enn Fámjinstunninum. Partar av Dalsvegnum eru í so vánaligum standi, at vandi er fyri bæði, at tað ryður undan vegnum, men eisini at grót ryður á vegin. Avleiðingar av hesum eru, at vegurin tí ikki verður farandi eftir í longri tíð.

Frá politiskari síðu er lagt upp til, at tunnilstoymið hjá Landsverki skal gera fýra smærri tunlar, ein Dalstunn, Tjørnuvíkstunn, Gjártunn og ein Fámjinstunn.

Grundgevingin er, at tað er torfört at fáa tær smærru verkætlanirnar raðfestar í Løgtinginum. Tískil verður ein játtan latin tunnilstoyminum hjá Landsverki, og síðani kann landsstýriskaðurin raðfesta smærru tunlarnar.

### BYGGITÍÐ

4 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2019-2023

## FARLEIÐ TIL DALS

### MØGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN 1

##### STYTTRI TUNNIL

Ein Dalstunnill á 2,2 km er teknaður, og ætlanin er, at tunnils-toymið hjá Landsverki skal gera tunnilin. Kostnaðarmettingin er 75-85 mió. kr. Arbeit hevur verið við eini loysn at fáa tunnilin út oman fyri bygdina. Fjarstøðan millum Húsavík og Dal styttist tá við 1,5 km.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

##### BETRA OG TRYGGJA VERANDI VEG

Av tí at vegurin, sum er 5,4 km langur (Húsavík-Dalur), liggur í brattlendi meginpartin av teininum, kann tað verða umfatandi og dýrt at tryggja og breiðka vegin.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 3

##### LONGRI TUNNIL

Tað er gjört eitt fyribils uppskot til ein longri Dalstunnill, sum tekur hædd fyri, at ein möguligur Suðuroyatunnill kann fara úr Sandvík og fram við Dali. Hendan linjuföringin er 5-600 m styttir enn loysn 2, og fjarstøðan millum Húsavík og Dal styttist við 2,1 km.

Sí linjuföringina á kortinum.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Eingin av loysnum er prosjeskterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Metingin er gjørd út frá, at arbeiðið verður boðið út og ikki, at tunnilsliðið hjá Landsverki ger arbeiðið.

Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyri líknandi verkætlunar. Fyrilít er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlananum við ± 10 % í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr. Kostnaðarmettingin í klombur er um tunnilstoymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

	Vegur	Tunnill	Brúgv og vegamót	Verkætlantils.
Loysn 1	10	170-200	0	170-200 (75-85)
Loysn 2	45-55	0	0	45-55
Loysn 3	10	210-255	0	220-265

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi.. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil. Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnill, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútbgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.



Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri eðla minni útreiðslur
Loysn 1	1,6	0,1	1,5
Loysn 2	2,0	0,1	1,9
Loysn 3	0,8	0	0,8

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Landsverk viðmælir ein tunnil, tí mett verður ikki, at ein bøting av verandi farleið er nóg framtíðartryggjað.

Um Landsverk ger arbeiðið til tunnilin, verður mett, at Dals-tunnillin við tilhoyrandi vegum kostar 75-85 mió. kr. og ikki 170-200 mió. kr., sum víst í talvuni, ið er ásett, grundað á möguligt útboð.

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

170-200 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 1,5 mió. kr.

Neyvari kostnaður fæst eftir

prosjektering og útbjóðing.

Um Landsverk ger arbeiðið, er kostnaðarmetingin 75-85 mió. kr.

### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongar verkætlanir.





2030+

## SUÐUROYARTUNNILIN

### NÚVERANDI STØÐA

Fyri at knýta Suðuroynna í meginøkið við fóstum sambandi, kann undirsjóvartunnil gerast úr Sandoynni til Suðuroynna. Tá eru 99 % av öllum fóroyingum knúttir saman við fóstum vegasambandi.

### BYGGITÍÐ

Ikkí ásett

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

## SUÐUROYARTUNNILIN

### MØGULIGAR LOYSNIR

Fleiri möguligar tunnilslinjur eru teknaðar millum Sandoynna og Suðuroynna. Ein beinleiðis tunnil millum oyggjarnar fer at vera umleið 23 km langur, og tað er ein langur tunnil, har trygdin er ein stór avbjóðing. Landsverk mælir tískil til, at ein loysn verður vald, har farið verður upp í Skúgvoynni, tí so ber til at styttu tann longra tunnilin nögv, so hann fer niður á 17 km. Samlaða longdin av tunlunum verður tó eitt sindur longri, tí við hesi loysn skulu 26 km av tunli gerast. Annar tunnilin byrjar, áðrenn komið er inn í bygt øki á Sandi og fer upp í Skúgvoynni, og hann verður 9 km langur. Í Skúgvoy verða 400 m av vegi gjördir, áðrenn farið verður í næsta tunnilin, sum gongur til Sandvíkar. Hesin tunnilin er 17 km til longdar.

Ein annar möguleiki enn ein tunnil úr Sandoy til Skúgvoy er byrging ella brúgv frá Skarvanesi til Skúgvoy. Tá hevði eisini verið möguligt at nýtt grót frá syðra tunlinum. Hóast tað "einans" er 30 m djúpt í sundinum millum Skarvanes og Skúgvoy, fara 2/3 av tilfari at mangla til byrgingarkjarnuna. Dekkgrót, sum skal vera stórt grót, tí tað liggur í opnum havi, má sprengast út aðrastaðni.

Ein brúgv á 4 km millum Skarvanes og Skúgvoy er mett at kosta 1,6 mia. kr.

Í sambandi við jarðfrøðina, har tunnilin væntandi fer at liggja, eru ymsar kanningar neyðugar fyrir at kenna jarðfrøðina væl á leiðini, og síðani endaliga staðseta tunnilin. Mælt verður til, at kanningarnar kunnu spjaðast yvir 3 ár, har noktandi játtan verður givin hvort ár. Hesar játtanir skulu verða 0,55 mió. kr. fyrsta árið, 1,2 mió. kr. annað árið og 2,0 mió. kr. triðja árið. Alt eftir, hvat hesar kanningar vísa, kann tó verða neyðugt við fleiri kanningum.

Landsverk mælir til, at peningur verður játtáður til tær jarðfrøðiligu kanningarnar. Við hesari vitan fer at vera lættari at meta um bestu linjuføringina av tunlinum, og harvið eina neyvari kostnaðarmeting.

Landsverk mælir eisini til, at trygdarstøðið verður lýst betur, har ein játtan verður givin at kanna, hvat kann gerast fyrir at betra trygdina í tunlinum.

Ein Suðuroyartunnill – eftir at Sandoyartunnillin er gjördur – fer at broya sambandið til Suðuroyar nögv og fer at merkja, at tað verður fast samband millum 99 % av íbúgvunum í Føroyum. Tað verður tó eins skjótt at koyra millum Havnina og Tvøroyri, sum tað í dag er millum Havnina og Klaksvík.

Sí kortini.

Útrocningar, sum eru gjördar í ferðslumodellinum, vísa, at tað kunnu væntast 1.000 bilar um samdøgríð í 2030.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Möguliga loysnir er ikki prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Loysnin er mett út frá standard prísum fyrir líknandi verkætlani.

Fyrilt er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlenum við ± 10 % í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Kostnaðarmetingin er á sama støði sum t.d. Eysturoyar- og Sandoyartunlarnir. Metingin er roknað í dagsrísum, har roknað verður við, at tunlarnir verða gjördir beinanvegin.

Um nøkur ár, tá farið verður undir at gera tunlarnar, er kostnaðarstøðið hækkað og trygdarkrøvini helst herd, so veruligi kostnaðurin eru nakað hægri tá.

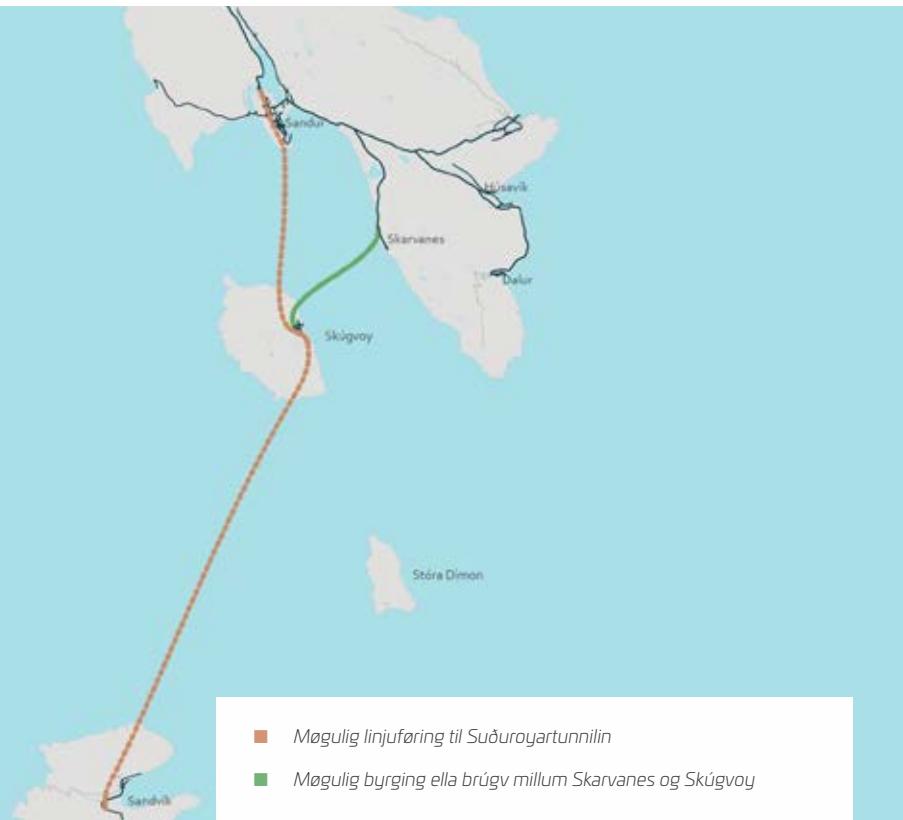
Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

Vegur	Tunnill	Brúgv og vegamót	Verkætlán til.
Loysn	0	2.800-3.400	0

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira.

Talvan á næstu síðu lýsir hetta sum avlopsveg og –tunnill.



Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra möguliga farleið, tā arbeidi er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tā eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av ferju	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	23	52	29

### TILMÆLD LOYSN

Ein Suðuroyartunnil er ein ovurhonds stór verkætlán, sum eיגur at verða ríkin av einum almennum stovni, sum hevur ábyrgd af fíggung og gerð av tunlinum.

- Mögulig linjuføring til Suðuroyartunnin
- Mögulig byrging ella brúgv millum Skarvanes og Skúgvoy

### KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

2.800-3.400 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 23 mió. kr. Landið sparir 29 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

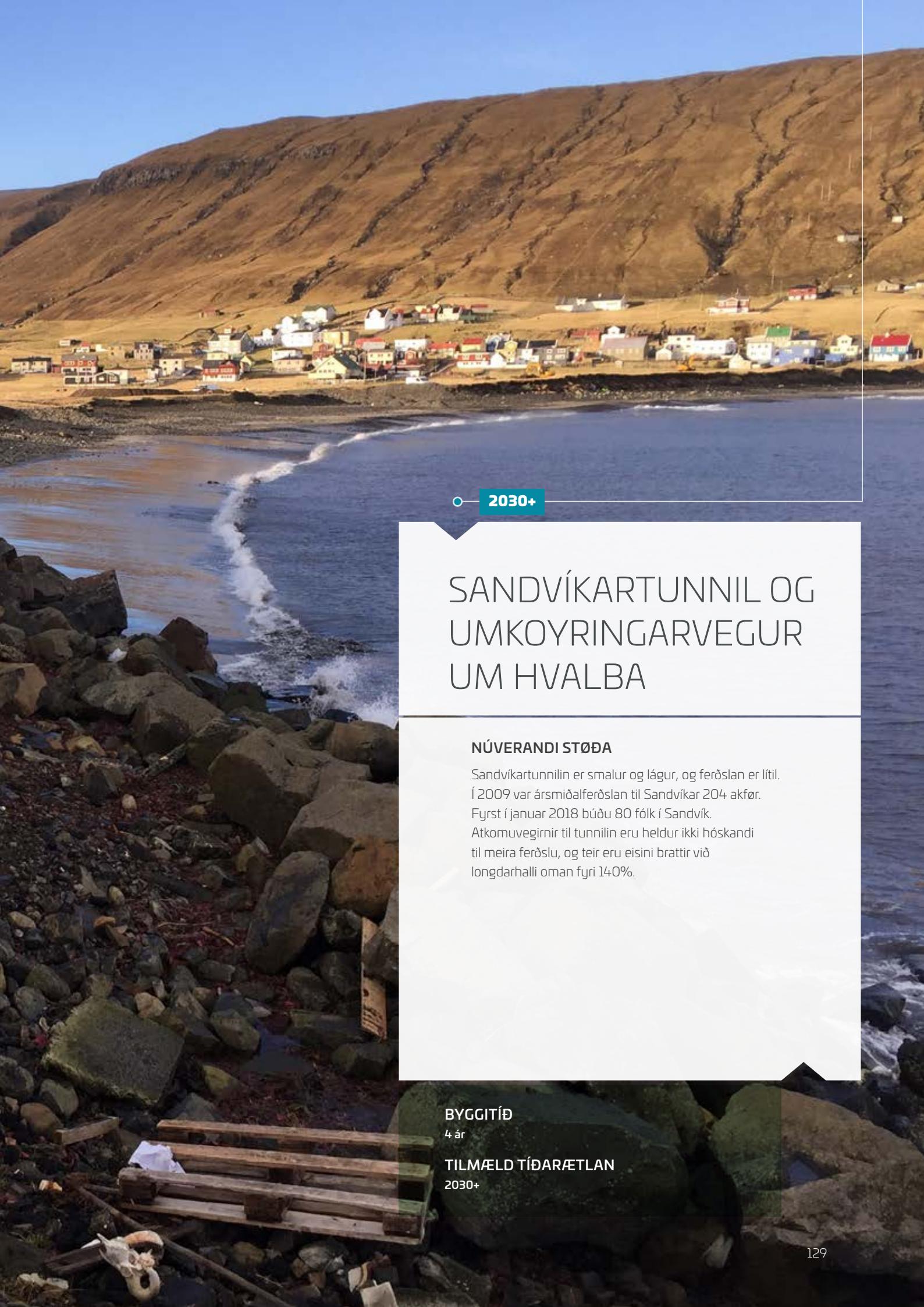
### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ein nýggjur Sandvíkartunnill og umkoyringarvegur um Hvalba má gerast í sambandi við ein Suðuroyartunnill. Harafturat er neyðugt, at vegirnir á Gomlurætt verða dagfördir, soleiðis at ferðslan ikki nýtist at koyra við krøppum sneiðingum á tveimum støðum við tunnilsmunnan á Sandoyartunlinum. Möguliga má ein umkoyringarvegur um Trongisvág eisini gerast.

### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Millum 1,5 – 2,0 mió. kr. m3 gróti kemur frá tunlinum, sum kann nýtast til ifylling, har tað er tørvur á tí.





2030+

## SANDVÍKARTUNNIL OG UMKOYRINGARVEGUR UM HVALBA

### NÚVERANDI STØÐA

Sandvíkartunnlin er smalur og lágur, og ferðslan er lítil. Í 2009 var ársmiðalferðslan til Sandvíkar 204 akfør. Fyrst í januar 2018 búðu 80 fólk í Sandvík. Atkomuvegirnir til tunnilin eru heldur ikki hóskandi til meira ferðslu, og teir eru eisini brattir við longdarhalli oman fyri 140%.

### BYGGITÍÐ

4 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

## SANDVÍKARTUNNIL OG UMKOYRINGARVEGUR UM HVALBA

### MØGULIGAR LOYSNIR

Nýggjur Sandvíkartunnill er tí ein avleidd verkætlan av Suður-oyartunlinum, sum er ætlaður at koma upp í Sandvík. Nýggi Sandvíkartunnillin liggur í 30 m hædd sandvíkarmegin og 45 m hædd hvalbiarmegin. Longdin verður 2,5 km, og tískil verður hallið á tunlinum 6 %. Tunnilsmunnin fer út í ein nýggjan umkoyringarveg um Hvalba, sum fær samband við bygdina í eini rundkoyring sunnan fyri bygdina. Í somu rundkoyring eru eisini vegir til nýggja og gamla Hvalbiartunnillin.

Sí kortið.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V). Møguliga loysni er ikki prosjekterað, og tí er ikki møguligt at gera eina neyvari prísmeting.

Loysnin er mett út frá standardprísum fyri líknandi verkætlanir. Fyrilit er tikið fyri óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindaprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Vegur	Tunnil	Brúgv og vegamót	Verkætlan til.
Loysn	50-60	180-220	0	230-280

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi.. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgviningar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil.

Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur og –tunnil, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.



**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklög	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	2,5	0	2,5

## TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at tunnilin verður gjørdur áðrenn Suðuroyar-tunnilin.

## KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

230-280 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 2,5 mió. kr.  
Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing

## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir eru, men ein umkoyringarvegur um Trongisvág er avleiddur av hesari verkætlan og einum Suðuroyartunli.

## SAMVIRKAN AV AÐRARÍ VERKÆTLAN

Einki beinleiðis samvirki er við aðrar verkætlanir, men tunnil og umkoyringarvegur hóska væl saman.



2017

## HVALBIARTUNNILIN

### NÚVERANDI STØÐA

Hvalbiartunnlin, sum var tikan í nýtslu í 1963, er elsti tunnilin í Føroyum. Nakrar dagföringar eru gjórdar, men tunnilin er lágur og einbreytaður. Farleiðin liggur høgt, vegurin er smalur og í brattara lagi. Hvalbiartunnlin líkur ikki dagsins krøv til trygd, dygd og ferøslu. Verandi farleið er ein forðing fyri vinnumenning og útbygginguum norðan fyri tunnilin.

### BYGGITÍÐ

4 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2017-2022

## HVALBIARTUNNILIN

### MØGULIGAR LOYSNIR

Nýggjur Hvalbiartunnill er ætlaður, og verklagslög samtykt.

Tunnillin, sum er 2,5 km, verður eftir ætlan gjördur frá Gjánhamri í Trongisvági til Niðastabotn í Hvalba. Harumframt er vegagerð báðum megin tunnilin. Landsvegur verður gjördur frá tunnilsmunnum numtrongisvágsmegin til verandi landsveg í Trongisvági, umleið 1 km. Harumframt verður landsvegur gjördur frá tunnilsmunnum hvalbiarmegin til Nesveg, tætt við brúnna um Kjógvavatn, 2,3 km. Tunnillin liggur lágt, á 70 m hædd hvalbiarmegin og 100 m hædd trongisvágsmegin, og hallið á vegunum verður í mesta lagi 60 %.

Sí kortið.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av loysnini og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

	Tunnil og vegur	Verkætlan til.
Loysn	272	272

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Öll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi.. Sparingar kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íroknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil. Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnill, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.



**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútgerð, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvørt ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verkloeg	Sparing av avlopsvegi og -tunlum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn	2,4	0	2,4

## TILMÆLD LOYSN

Verkætlanin samtykt.

## KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:

272 mió. kr. við einum árligum rakstri  
og viðlíkahaldi á 2,4 mió. kr.  
Neyvari kostnaður fæst eftir  
prosjektering og útbjóðing

## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Verkætlanin verður framtíðartryggjað soleiðis, at hædd verður tикиn fyrir eini framtíðar Suðuroyarfarleið. Loysnin er eisini lagað til ein möguligan umkoyringarveg um Hvalba við atliti at einum möguligum nýggjum Sandvíkartunli.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan er við aðrar verkætlanir. Grótið frá tunlinum kann nýtast til gerð av vegjaðarum í Suðuroynni sum heild.



2026

## FARLEIÐ TIL FÁMJINS

### NÚVERANDI STØÐA

Fámjinsvegurin er 9 km langur (Øravík-Fámjín), liggur högt (274 m), er brattur (upp til 110 %), og trupulleikar eru av kava og vindi.

Vegurin er einbreytaður, smalur ymsastaðni, og ringt sýni er á summum økjum.

Gerandisferðslan um samdøgrið fyrir 2014 var 200 akfør. Við ársbyrjan 2018 búðu 79 fólk í Fámjín.

Frá politiskari síðu hevur verið lagt upp til, at tunnilstoyymið hjá Landsverki skal gera fýra smærri tunlar, ein Dalstunnill, Tjørnuvíkstunnill, Gjáartunnill og ein Fámjinstunnill. Hetta eru farleiðir til smærri bygdir, sum sambært tåverandi landsstýrismanni eru torførar at fáa raðfestar í Lögtinginum. Um tunnilsliðið hjá landinum fekk játtáð pening, metti landsstýriskaðurin, at smærri verkætlani fingu meira uppmerksemi.

### BYGGITÍÐ

2 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2026-2029

## FARLEIÐ TIL FÁMJINS

### MØGULIGAR LOYSNIR

#### LOYSN 1

##### BETRA OG TRYGGJA VERANDI VEG YVIR 100 M HÆDD

Gerast mugu fleiri víkipláss, og bilverja eigur at verða sett upp.

Sí linjuföringina á kortinum.

#### LOYSN 2

### FÁMJINSTUNNIL

Talan verður um ein 1.200 metrar langan tunnil, 400 m av vegr òravíkarmegin og um 500 m av vegr fámjinsmegin. Við hesi loysn slepst undan ringasta strekkinum á Fámjinsvegnum, og fjarstóðan millum Ørvík-Fámjin styttilt við 2,3 km. Prísurin, um Landsverk ger arbeiðið, er 55-65 mió. kr.

Sí linjuföringina á kortinum.

### KOSTNAÐARMETING 2018

Í talvunum er ein kostnaðarmeting sett upp av hvørjari loysn og árligum útreiðslum av rakstri og viðlíkahaldi (R/V).

Kostnaðarmetingin er gjord út frá, at arbeiðið verður boðið út.

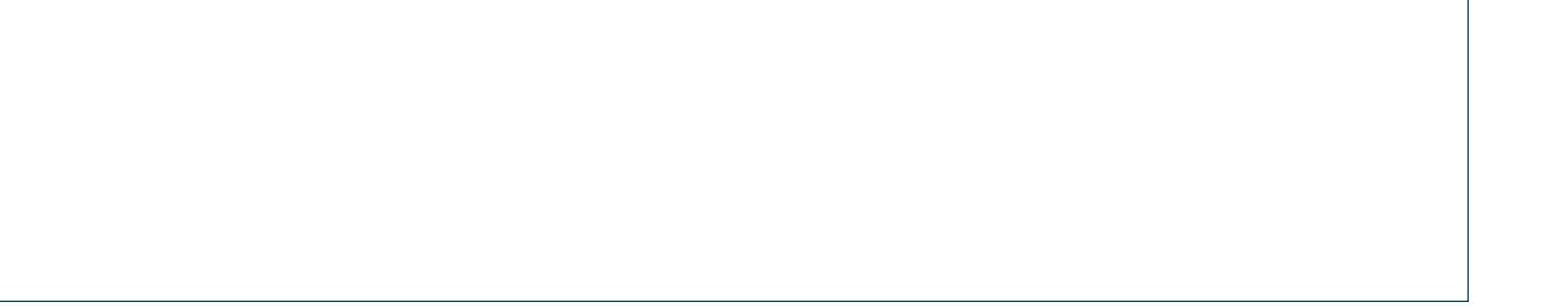
Eingin av loysnunum er prosjekterað, og tí er ikki möguligt at gera eina neyvari prísmetting. Allar loysnirnar eru mettar út frá standardprísum fyrir líknandi verkætlunar. Fyrilít er tikið fyrir óvissum í slíkum verkætlanum við  $\pm 10\%$  í sambandi við eindarprísin, og tí er torfört at gera neyvari kostnaðarmeting.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr. Kostnaðarmetingin í klombur er um tunnilstöymið hjá Landsverki ger arbeiðið.

	Vegur	Tunnill og nýggjur vegur	Verkætlán til.
Loysn 1	40-45	0	40-45
Loysn 2	0	103-125	103-125 (55-65)

### RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD (R/V)

Øll verklög eru tengd at rakstri og viðlíkahaldi.. Sparinger kunnu vera, um gomlu vegirnir ella tunnlarnir ikki skulu rökjast



ella viðlíkahaldast meira. Tó kunnu verandi vegir verða nýttir til neyðsynjarflutning, tilbúgvingar, aðra möguliga farleið, tá arbeiði er í tunlinum ella í sambandi við ferðavinnu, og tá eru eisini útreiðslur til rakstur og viðlíkahald íróknaðar. Harafturat er játtanin til rakstur og viðlíkahald minni enn tað, sum mælt verður til, í mun til best hóskandi raksturin, og tí er sparingin lítil. Í hesi verkætlan er eingin avlopsvegur ella –tunnill, og tí er eingin sparing av rakstri og viðlíkahaldi.

**Rakstur:** Rakstraruppgávur eru av at veita streym til ljósútbúnaðinum, vanligt reinhald, reinsing av dreni og veitum, vetrarhald og vegamerking.

**Viðlíkahald:** Útskifting av perum í ljósútbúnaðinum, asfaltering 15.-20. hvort ár og útskifting av bilverju.

Upphæddirnar eru í 2018-prísum og pr. ár í mió. kr.

R/V	Nýggj verklog	Sparing av avlopsvegi og -tunnum	Meiri ella minni útreiðslur
Loysn 1	0,2	0	0,2
Loysn 2	0,9	0	0,9

## TILMÆLD LOYSN

### LOYSN 1

Landsverk mælir til at dagföra verandi veg. Tað eru fáir dagar í árinum, har vegurin verður stongdur vegna vind ella kava, og at tað ikki er farandi eftir honum.

**KOSTNAÐARMETING Í 2018 PRÍSUM:**  
40-45 mió. kr. við einum árligum rakstri og viðlíkahaldi á 0,2 mió. kr. Neyvari kostnaður fæst eftir prosjektering og útbjóðing. Um tunnilstoymið hjá Landsverki ger tunnilin, er kostnaðarmetingin: 55-65 mió. kr. og útbjóðing

### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Tað er möguligt at nýta grót frá tunlinum til at gera vegjaðara ella víðka partar av Fámjinsveginum.



2030+

## ALTJÓÐA FLOGVØLLUR

### NÚVERANDI STØÐA

Orðaskiftið um flogvallaviðurskifti og harvið nýggjan flogvøll er fleiri áratíggju gamalt. Kanningar av vind- og turbolensviðurskiftum eru gjørðar á tveimur støðum, har tað er möguligt at leggja ein nýggjan flogvøll. Viðurskiftini í Søltuvík á Sandoynni og á Glyvursnesi eru kannaði. Eisini er líknandi kanning gjord við verandi flogvøll í Vágum. Í 2018 fóru 377.813 ferðafolk um flogvøllin í Vágum, sum er ein vøkstur á 85 % síðani 2011.

Farið var undir at leingja flogvøllin í Vágum í 2010, og lat hetta upp fyri fleiri nýggjum möguleikum hjá feroyska flogfelagnum. Bert fýra mánaðir eftir, at flogvøllurin stóð liðugur, lendi fyrsta Airbus A319 flogfarið í Vágum í mars mánað 2012. Nýggji flogfør komu til og bøttu tey munandi um bæði rutunetið og reglusemið til og úr Føroyum. Atlantic Airways var fyrsta flogfølag í Evropa at brúka nýggju og framkomnu navigationstøknina, RNP AR 0.1.

### BYGGITÍÐ

4 ár

### TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

Serstök verkætlán. Ikki partur av vanligari íløguætlán. 2030+

## ALTJÓÐA FLOGVØLLUR

### MØGULIGAR LOYSNIR

Vind- og turbulensmátingarnar vísa, at fyrir hesi viðurskifti fer reglusemið fyri flogferðslu at verða best á Glyvursnesi. Reglusemi merkír, at færri avlýsingar og seinkingar eru í flogferðsluni. Kanningarnar vísa, at tað er lítil og eingin turbulensur á Glyvursnesi. Innflúgvingarviðurskiftini og möguleikin at gera longri völl, gera, at mett verður, at besta plássið at leggja ein nýggjjan flogvöll er á Glyvursnesi. Har er möguleiki at gera flogvöll, sum er longri enn 2.700 m.

Verandi flogvöllur í Vágum er 1.799 metrar. Ein longri flogvöllur við betri innflúgvingarviðurskiftum ber í sær, at stórrí og tyngri flogfør kunnu nýta völlin. Vegurin til flogvölliin verður bundin í landsvegin í Havnardali, har 2. partur av Innkomuvegnum

endar. Tá verður möguligt at koyra frá Kaldbaksvegnum/Eysturoyartunlinum, eftir Innkomuvegnum og út á flogvöllin á Glyvursnesi við 80 km/t.

### KOSTNAÐARMETING 2018

At gera ein 1.799 metrar langan flogvöll á Glyvursnesi við terminali og hangari fer at kosta um 1,2 mia. kr. Kostnaðurin fyrir at gera ein 2.700 metrar langan flogvöll á Glyvursnesi við terminali og hangari verður umleið 2 mia. kr. Fyri at gera veg (um 6,4 km) út til flogvöllin er kostnaðurin 130 mió. kr. við einum árligum rakstri á 1,7 mió. kr.

*Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.*



## TILMÆLD LOYSN

Halda økið tökt til möguliga framtíðar útbygging.

## AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongin avleidd verkætlan.

## SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongin samvirkan við aðrar verkætlanir. Kann hava samvirkan við Sandoyartunninil í sambandi við gróti.



# FLOGVALLIR Í SUÐUROY

## NÚVERANDI STØÐA

Fyrst í sjeytiárunum teknaði Landsverk eini 15 flogvallir í Føroyum, ið vóru ætlaðir at vera 600 metrar til longdar og kundu taka flogfør við veingjaspenni á umleið 20 metrar, og sum kundu flyta umleið 20 ferðafólki.

Ongin av hesum vallum voru bygdir, hóast royndir voru gjørdar við flúgving millum Tórshavn og Suðuroynna við vatnflugfari í sjeytiárunum. Í áttatiárunum varð tyrluflutningstænanan stovnað, og loftflutningur millum oyggjarnar verður enn røktur við tyrlu. Fyri nøkrum árum síðani var spurningurin um flogvøll í Suðuroy tíkin upp aftur.

Smá flogfør eru bíligarí at keypa og reka enn tyrlur, og kann tí möguleiki vera fyri meira og möguliga fleksiblari ferðslu loftvegis.

Innanlands flúgwing er mest neyðug til Suðuroyar, tí har er ikki fast samband enn, og roknast kann við eini ávísari ferðslu. Hinár stóru oyggjarnar í landinum hava fast samband ella fáa tað innan stutta tið. Í hesi frágreiðing verða tí bert möguleikarnir at gera flogvøll við Trongsvágsfjørð viðgjördir víðari.

Fyri eina möguliga komandi frálandavinnu kann ein flogvøllur í Suðuroynni eisini hava týdning í sambandi við flutning av starvsfólk í vinnuni, tí Suðuroyggin allarhelst liggar nærri möguligum oljuleiðum. Her verður hugsað um at flyta fólk víðari við flogfari til Vágur ella möguliga til Bretlands, eftir at tey eru flutt við tyrlu ella skipi av oljupallinum í land í Suðuroynni.

Eisini kann hugsast, at grundárlag er fyri eini möguligari leiguflúgwing millum Tvøroyri og Vágur í sambandi við utanlandsferðing, har fólk búgvá í Suðuroynni og arbeiða utanlands.

Í londunum kring Føroyar er innanlandsflúgwing nýgt.

Í Hetlandi eru tríggir flogvallir, har av tann eini er høvuðsvøllur við flutningi til fyrst og fremst Skotlands, men eisini til Danmarkar og Noregs. Eisini eru fráferðir til Orknøyggjar. Annar av hinum flogvallunum verður nýttur til m.a. frálandavinnu. Á völlinum verður skift frá flogfari til tyrlu fyri at koma út á oljuökini.

Í Orknøyggjum verður bæði flogið innanlands millum oyggjarnar og til/úr fastlandinum (Skotlandi). Har eru fleiri flogvallir, ið minna um hendan, ið verður umrøddur her, bæði viðvíkjandi longd og umstøðum annars.

Í Íslandi er eisini innanlands flúgwing, serliga tí frástøðurnar eru so stórar. Eisini er privatflúgwing við smáum flogfórum.

Í Grønlandi fer stórir partur av flutningi millum bygdir og býir fram loftvegis, antin við flogfari ella tyrlu. Eisini har er spurningurin nú frammi, um enn meira flutningur kann vera við flogfari heldur enn tyrlu. Í Grønlandi eru umframta sera stórar frástøður eisini tað, at sjóvegis flutningur er einasta alternativ til loftflutning.

Um ein flogvøllur verður gjørdur í Froðba/Punthavn, verður möguligt at leggja raksturin av tyrlupallinum í Froðba saman við rakstrinum av flogvøllinum og fáa sparingar av hesum.

Breytalongdin er 650 m, -breiddin er 18 m, og trygðarókið er 21 m breitt hvørjumegin völlin og 30 m við endarnar.

## BYGGITÍÐ

1-2 ár

## TILMÆLD TÍÐARÆTLAN

2030+

## FLOGVALLIR Í SUÐUROY

### KOSTNAÐARMETING 2018

Kostnaðarmeting av at byggja annan flogvøllin er:

Vøllur, verklagsarbeiðið: 59 mió. kr.

**Tekniskar installatiónir, hegning, ljós og veðurstøð: 4 mió. kr.**

**Vegur (150-200 m): 3 mió. kr.**

**Bygningur (100 m<sup>2</sup>): 2 mió. kr.**

**Parkeringsøki (1 mió. kr.)**

**Útgerð: 2 mió. kr.**

**Íalt: 71 mió. kr.**

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

### TILMÆLD LOYSN

Um farið verður víðari við flogvallaverkætlani, mugu neyvar veður- og turbulenskanningar gerast. Tyr lupallurin í Froðba hevur eina veðurstøð, og hesar dátur kunnu siga nakað um,

hvør ætt er mest sannlík, og hvussu ofta sannlíkindi eru fyri at nýta flogvøllin. Tað ber ikki til at snara flogvøllinum ella á annan hátt taka hædd fyri dátunum, tí flogvøllurin fyllir alt økið, har hann liggar. Við Punthavn eru ongar veðurdátur.

Sambært tyrluflogskiparum, sum vanliga flúgva til tyrlupallin í Froðba, eru umstøðurnar har góðar til tyrluflúgving. Sum heild er lítil turbulensur, tó kann eitt sindur av turbulensi vera á høgætt (millum landnýrðing og útnýrðing). Tað er væl komandi til tyrlupallin bæði eystani- og vestani frá. Tað er serliga gott at flúgva til Froðbiar, tå vesturætt er, men fer ættin í útsynning við nakað av vind, kunnu meldurhvirflur verða í harðari lagi frá Øravík. Her verður serliga hugsað um, tå tyrlan fer avstað aftur av pallinum, tå má hon yvir ímóti Øravík t.v.s. suður á fjørðin.

Um tað tå glaðar á fjørðinum, kann fráferðin gerast nakað turbulent. Serliga í Øravíkarlíð (har hitt uppskotið til flogvøll er við Punthavn), kann verða nógur turbulensur av útsynningi.

Sum heild verður mett at vera gott av flúgva til- og úr Froðba.



Sigast skal, at flúgvandi er til Froðbiar næstan allar dagar í árinum við undantaki av nokrum heilt fáum mjórkadögum.

Sambært oman fyrir standandi veðurmetingum, er flogvøllurin í Froðba betri eagnaður enn tann við Punthavn. Tyrluflogskipar meta, at tað er sera nógur turbulensur á ökinum yviri í Øravíkarlið, tá útsynningur er, og henda ættin er tann mest vanliga partar av árinum.

Ein annar fyrimunur í Froðba er, at frástøðan til fjöllini er stórra enn við Punthavn.

#### AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongin avleidd verkætlan.

#### SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Ongin samvirkan við aðrar verkætlanir. Gerst Suðuroyartunninlin veruleiki, eru flogvallirnir ikki aktuellir longur.



# 02

## STRANDFARASKIP LANDSINS, -ENDURNÝGGJAN AV FLOTANUM

## FERJUFLOTIN MÁ ENDURNÝGGJAST

### FERJUFLOTIN MÁ ENDURNÝGGJAST

Føroystu ferjurnar lúka ikki krøvini, ið vera sett til ferðamanna-skip í dag, og eru ferjurnar í veruleikanum sambæriligar við ellisakfør. Nøkur krøv, sum hava stóran týdning fyrir ferðafólk, so sum komfortur og tøkniligir hentleikar, verða ikki gingin á møti í dag. Umleið helvtin av føroyksa ferjuflotanum er smíðaður í sjeytiárunum og er tí gamal. Harafturat er ferðafólkatalið og bilferðslan økt munandi, utan at ferjuflotin hevur kunnað fylgt við og tillagað seg, millum annað við at lastievnini á helvtini á flotanum eru minkaði niður í ein triðing (Ritan, Sam og Ternan). Sum samfelagið mennist, gerst tørvurin eisini storri at halda ferjurnar við líka. Í verandi stóðu er ikki möguligt at dagføra ferjurnar samsvarandi við vaksandi krøvini til kapasitet, ferðafólkatal, bilferðslu og farm. Tískil eru sjónlig ellisbrek og

tæringar á ferjunum, og eykalutir, sum ikki vera framleiddir í dag til hesi skipini, mugu serframleiðast og eru tí dýrari.

Flotin er, sum sagt, merktur av eili og túðilig brek síggjast, og tí er neyðugt við eini endurnýggjan av verandi ferjuflota. Allur trupulleikin verður ikki loystur við einum avloysaraskipi. Eitt avloysaraskip er í høvuðsheitum ein “symptomviðgerð”, meðan sjúkan stendur við og bara versnar. Hevur tú gamlan bil, sum skal ofta á verkstað og onkrar morgnar ikki startar, er besta loysnin ikki at keypa tær eitt prutl at avloysa bilin. Tá er rættast at keypa nýggjan bil. Veruliga og einasta loysnin er at endurnýggja flotan. Avloysaraskip er tó enn viðkomandi eftir endurnýggjan.

Tað kann bara gerast við nýbygging, tí tað er nærum ómöguligt at finna eksisterandi ferjur, sum hóska til føroyskan sjógv og lúka galddandi krøv. Skip sum Ritan, Sam og Ternan høvdur als ikki sloppið inn í flotan, um so skuldi verið.

Í eini kanning hjá Knud E. Hansen<sup>1</sup>, fekk Strandfaraskip Landsins váttað tað, sum hon hevði varhugan av frammundan. Fleiri skip í flotanum hava tørv á at verða endurnýggjað, so tey kunnu nøkta ferðafólk- og farmaflutningin, sum Strandferðslan sambært lög hevur skyldu til at rökja. Summi skip eru so gomul, at ábøtur eru neyðugar her og nú. Ein onnur avbjóðing er, at í háárstíð er kapasiteturin ov lítill. Skal tørvurin verða nøktaður um summaríð, krevjast eitt ella fleiri skip afturat teimum, sum longu eru í flotanum. Skipini, sum verða umrødd í støðulýsingini hjá Knud. E. Hansen, eru Smyril, Teistin, Ternan, Sam, Ritan og Sildberin.

### DANSKI HANDILSFLOTIN:

55% av lastarúmdini (tonnage)  
yngri enn 10 ár.

### DANSKAR FERJUR:

25% av lastarúmdini yngri enn 10 ár.

### STRANDFARASKIPINI:

0% av lastarúmdini yngri enn 10 ár.

Helvtin av flotanum, 3 av 6,  
(Ritan, Sam og Ternan) er smíðaður í sjeytiárunum.

<sup>1</sup> Dansk fyrirtøka, ið veitir ráðgeving um skip til skipaeigarrar og skipasmíðjur

## VEÐRIÐ

Í dag krevja fólk, at skip og bussar skulu sigla og koyra so ofta sum gjørligt. Men stundum má fasta ferðaætlánin hjá Strandferðsluni víkja, tí veðrið argar. Størstu avbjóðingarnar eru á útøyggj. Kortini eru tær oyggjarnar millum best umtóku ferðamál, tí tær bjóða upprunaligt bygdalív. Strandferðslan ynskir at varðveita tær upprunaligu Føroyar.

Vanliga hoyrist ikki so nógv um virksemið hjá Strandferðsluni, tí reglan heldur enn undantakið er, at skip og bussar sigla og koyra, sum tey skulu. Eru avbjóðingar, ið elva til seinkingar ella avlýsingar, verður hetta gjølla umrøtt í fjølmiðlunum. Tað vísir bara, at tað, sum Strandferðslan ger, hevur alstóran týdning og viðkemur mongum fólkum í Føroyum.

Við teirri tænastu, Strandferðslan veitir, hevur hon uppbygt ein tørv á flutningi, sum fólk vænta verður nøktaður hvønn einasta dag. Men er veðrið ikki til vildar, mugu sigling og koiring viðhvørt avlýsast, tí atlit mugu altið takast at trygldini. Hesar eru treytirnar í einum oyggjalandi, har veðrið ræður sær sjálvum.

Fyr gatótu fólk uttan stórvegis mótmælir, at var veðrið ikki til vildar, bar ikki til at sigla ella koyra. Í dagsins samfelag eru fólk meira krevjandi, og eru von við nú, at alt skal ganga skjótt, og at alt er stundisliga. Móta fólk knappliga forðingum, uppliva tey flestu hetta sum óneyðugar seinkingar, og tí gera fólk vart við sína ónøgd, bæði í fjølmiðlum og á sosialum miðlum. Í einum

samfelagi, sum vil vera effektivt, er hetta væl skiljandi. Sjálvandi skal ferðslan innanoyggja glíða væl, so dagliga lívið á stórum sum smáum plássum kann halda fram. Men avmarkingar eru viðhvørt. Bussarnir kunnu ikki koyra, um teir eru í vanda fyrir at coppa. Skipini kunnu ikki sigla, um tey ikki sleppa at kai. So má bíðast eftir betri veðri.

## FERÐAFÓLK

Ónøgdin tykist ikki at vera so stór í sambandi við ferðafólk, um seinkingar og avlýsingar koma fyrir. Útlendsku ferðafólkini koma til landið at uppliva vakurleikan, friðin og náttúruna, og óvænt-aðar støður uppliva tey ofta sum sjærmerandi. Ein andsøgn kann sigast at vera í, hvussu effektivt ein í Føroyum væntar, at samfelagið verður rikið, og hvussu landið verður marknaðarført utanlands. Visit Faroe Islands marknaðarførir Føroyar sum eitt óforútsigiligt og ótampt ferðamál. Óll tann óvissan og øll tey brádigu skiftini, sum náttúran hevur við sær, er sterkasta amboð í marknaðarføringini. Á ein hátt ber til at siga, at tær modernaðu og effektivu Føroyar verða ikki marknaðarfördar, men heldur tær upprunaligu Føroyar. Føroyar verða lýstrar sum ein útjaðari. Tær eru tann lítla bygdin á tí líttl oyndi, sum hevur avbjóðingar við ferðasambandinum, og sum striðist við minkandi fólkatali. Tær upprunaligu Føroyar síggjast í Svínøy, har seyður gongur á vegnum og undrandi hyggur at tí fremm- anda ferðafólkini, sum tekur myndir av teirri sjáldsomu sjónini. Tær upprunaligu Føroyar eru lendingarnar á Kirkju og í Hattarvík, har manningin heysar vøruna í land, meðan Ritan

## FERJUFLOTIN MÁ ENDURNÝGGJAST

vaggar í sjónum. Tær eru eisini gongutúrarnir í Hestoynni, har ferðafólkini hoyra fuglarnar láta fjart uppi á oynni ella njóta trøllsliga vakurleikan inni í Klæmintsgjógv. Tær ótamdu Føroyar eru ein grundleggjandi tjóðskaparligur samleiki. Alt tað, sum eyðkennir Føroyar, er tað, sum ferðafólk vilja síggja.

Strandferðslan flytir flestu útlendsku ferðafólkini til stóru upplivingarnar kring landið. Í veruleikanum kann sigast, at virksemið er við til at varðveita tær upprunaligu Føroyar. Strandferðslan ger atkomuna og búsetingina möguliga. At summi sambond kundu verið betri, verður oftani hoyrt. Hesi viðurskifti roynir Strandferðslan at betra.

Ein viðkomandi spurningur er, hvørjár Føroyar, føroyingar ynskja sær. Einar miðsavnaðar Føroyar, har smáplássini falla, ella varðveislu av lívinum á smærru plássunum, hóast umstøðurnar har eru truplar, tí upprunaligu Føroyar skulu varðveitast? Eingin ivi er um, at upprunaligu Føroyar ikki skulu hvørva, hóast samfelagið er í støðugari menning.

### ÚTOYGGJARNAR BLØÐA

Hagtolini yvir gongdina í fólkatalinum kring Føroyar vísa eina dapra mynd á útoyggj.

Í 1950 búðu tilsamans 1.077 fólk í Fugloy, Svínoy, Kalsoy, Hesti, Koltri, Mykinesi, Skúgvoy og Stóru Dímun.

Í 2018 var talið komið niður á 228 fólk á hesum oyggjum.

Okkurt bendir á, at sama hvussu gott ferðasamband er til smæstu plássini í Føroyum, so minkar fólkatalið. Hetta vísa í hvussu er hagtolini, sum Hans Pauli Strøm, sosiologur, legði fram á 100 ára haldinum hjá Strandferðsluni í mai 2017. Í 70 ár er talið á íbúgvum á útoyggj minkað niður í ein fimting av tí, tað var. Í 1950 búðu 200 fólk í Fugloy. Har er talið nú 37.

Í Svínoy búðu 174 fólk. Nú eru tey 26. Soleiðis er gongdin á øllum útoyggjum. Á Kalsoynni vóru 312 fólk í 1950 samanborið við 81 nú. Í Mykinesi vóru 141 samanborið við 16 í dag. Í Skúvoy búgva nú 32 fólk. Tey vóru 144 beint eftir kríggið. Vael kent er, at fólkatalið í mongum byggdum fór at minka, ti fólk fluttu burtur í stórum tali. Menn fóru at sigla ella tóku upp lønt arbeiði á stóru plássunum, og fleiri fóru eisini undir lestur. Stundum fluttu heilar familjur, um ein í familjuni skuldi avstað, og í flestu fórum kom eingin aftur. Hetta sæst dyggiliga aftur á útoyggj.

## STØÐULÝSING AV FERJUNUM

Verður hugt at teimum stóru oyggjunum, stingur ein seg burtur úr sum tann fólkariðstaðnum. Heili 23.792 fólk búgvá á Streymoyrni nú, samanborið við 9.313 í 1950. Nógv tey flestu búgvá í høvuðsstaðnum. Bara frá 1. apríl 2016 til 1. apríl 2017 vaks fólkatalið í Tórshavnar kommunu við 400. Tær av störstu oyggjunum, sum hava störstu avbjóðingarnar, eru Suðuroyggjin og Sandoyggjin. Fólkatalið í Suðuroy var 6.268 í 1950. Í dag er tað 4.612. Í Sandoyrni búðu 1.561 fólk í 1950 og í dag 1.243. Vøkstur er annars í Vágum, á Borðoyrni og serliga í Eysturoynni, har 6.988 fólk búðu í 1950. Í dag búgvá 11.267 har.

Greitt er, at tað er serliga eftir seinna heimsbardaga, at Havnin veksur, og hon heldur bara fram at vaksa. Vøksturin er so stórvær, at tá um útbyggingar av samferðslukervinum ræður, hevur fremsta málið verið at binda restina av Føroyum saman við miðstaðarøkinum, og hetta arbeidið gongur skjótt. Í 2002 varð Vágatunnlinin tikin í nýtslu, og í 2005 kom Norðoyatunnlinin. Arbeiðið upp á Eysturoyartunnlinin er í gongd, og tá hann er avgreiddur, skal Sandoyartunnlinin gerast. Áðrenn hetta arbeidið er byrjað, hevur Landsverk skotið upp, at ein tunnil til Suðuroyar skal gerast í tveimur – umvegis Skúgvoyenna. Tá tað er gjört, eru 99 % av Føroya fólk bundin saman.

Eru avbjóðingar í verandi flota at síggja nú, so verða tað enn fleiri í framtíðini. Tað er tí alneyðugt, at verandi floti verður dagsfördur, soleiðis at hann hóska til samtíðina og er bryndaður til komandi broytingar í samferðslukervinum.

### STØÐULÝSING AV FERJUNUM

Strandfaraskip Landsins hava finguð skipaverkfrøðingar frá Knud E. Hansen at gera eina støðumeting av skipaflotanum hjá Strandferðsluni. Kanningin var gjørd í 2017. Ætlanin var at lýsa støðuna hjá hvørjum einstakum skipi í flotanum hjá Strandferðsluni við greiðum og ikki ov tekniskum orðavalí.

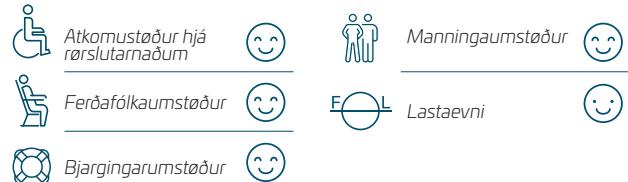
Frágreiðingin var fyrst og fremst ætlað leiðsluni á Strandfaraskipum Landsins, men kann eisini nýtast sum kunning til viðkomandi aðalráð, og til politiska umrøðu. Knud E. Hansen hevur valt at nýta ein einfaldan leist, sum er galldandi fyri öll skipini, ið eru Smyril, Teistin, Ternan, Sam, Ritan og Sildberin.

Hóast skipini eru ymisk í stødd, innrætting og hvat maskinaríð viðvíkur, er leisturin snikkaður soleiðis til, at almenna støðan hjá skipunum kann samanberast. Tað vil siga, at tey fáa eina støðumeting fyri sín førleika í mun til almennu krövini á hvørjum øki sær.

Niðurstøðan í kanningini var, at flotin hjá Strandfaraskip Landsins er gamal við einum miðalaldri, ið liggar um 30 ár.

Samstundis økist ferðafólkatalið, og altjóða krövini gerast strangari.

## STØÐULÝSING AV FERJUNUM



Avleiðingarnar av at flotin hevur ein miðalaldur á 30 ár síggjast serliga á tveimum ökjum. Annað er, at deyðvektin og lastaevnini eru minkaði munandi, og hitt er, at tæringar í skrokkinum fara at gera um seg.

Harafturat eru umstøðurnar til ferðafólk og manning sjáldan tíðarhóskandi á skipum, sum eru farin upp um ein mansaldur, ella 25 ár.

Á næstu síðunum sæst, hvussu Strandferðslan metir flotan uppfylla ymisk viðkomandi kröv. Skoytast skal uppí, at truplu umstøðurnar við lendingarnar í Svíney, Fugloy og Skúvoy viðvirka í stóran mun til lágu próvtöluni hjá Rituni og Sildberanum.

Um vit síggja burtur frá Smyri og Teistanum, sum skora rættiliða högt, so fer miðalaldurin av eftirverandi skipum at tátta væl í 40 ár, og tað er ikki nokkandi hjá Strandferðsluni at bjóða teimum ferðandi.

- SERA GOTT**
- GOTT**
- MIÐAL**
- UNDIR MIÐAL**
- VÁNALIGT ELLA IKKI TIL STAÐAR**

### SMYRIL (2005)

#### STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Smyril, sum er nýggjasta skipið, stendur seg best í støðulýsingini. Skipið verður lýst sum eitt skip, ið er sera væl egnað til vanlig ferðafólk, rørslutarnað, persónbilar og tungan flutning.

Skipið verður mett at vera sera tíðarhóskandi fyrir manning og ferðafólk, og manøvrering og maskinari rigga væl.

Mett verður ikki, at trupulleikar verða við kapasitetinum í mong ár, hóast ferðafólk- og bilaflutningurin ókist ár undan ári.

Strandferðslan hevur tó avbjóðingar við nýggjasta skipinum.

Eitt nú er sáttmáli nýliga komin í gildi, ið setir stórra krøv til eitt nú hvíld hjá manningini. Hetta hevur við sær, at meiri manning krevst fyrir at halda hvílitíðina, og tí vanta nú kómur til manningina. Nokkur vórðu tikin burtur av hotellinum umborð, og har eru færri kómur nú. Størsta avbjóðingin við Smyri er, at eingin dokk er í Føroyum, sum tekur hann. Tí má hann av landinum í dokk. Ein onnur avbjóðing er, at skuldi okkurt hent við skipinum, er einki sjóvegis samband til Suðuroyar. Í áttatiárnum hevði Strandferðslan bæði Smyril (1975-2005) og Teistan (1980-1996), sum kundu avloysa hvønnannan, men Teistin er nú burtur. Tá Smyril skal í dokk, má avloysaraskip finnast. Torfört er at finna eitt hóskandi avloysaraskip, serliga tí talan er um so stutt leigumál, at reiðarí hava lítlan áhuga í at leiga skip út til endamálið.



## TEISTIN (2001)

### STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Teistin er næstnýggjasta skipið í flotanum, og hann fær góð skoðsmál frá Knud E. Hansen. Hann verður mettur at vera væl egnaður til ferðafólk, persónbilar og tungar bilar. Hann er góður at manøvrera við, og maskinarið er nýtt og framtíðartryggið. Alment kann góða skoðsmálið kansa undra, tí mangan hevur verið kjakast um, at bildekkid er ov lítið, og at bíðtíðin at sleppa yvirum er ov long. Hóast eingir trupulleikar eru við ferðafólkakapasitetinum, er veruleikin, at bildekkid er ov lítið til øktu ferðsluna. Fyri at loysa hesa avbjóðing hevur Strandferðslan saman við Alpha Travel ment eina nýggja bókingarskipan, ið verður robyn í lötuni. Kommunalpolitiskt hevur ikki verið undirtøka fyri at brúka skipanina úr Skopun, so har er gamla skipanin við vanligum röðum í gildi. Manningarrúmini á Teistanum eru ov lítil, og eisini eru tey ov fá. Eins og á Smyrli er meira manning komin umborð orsakað av nýggjum krøvum.

Strandferðslan hevur loyst hetta við at leiga hús í Skopun til manningina, og er tað ein eyka útreiðsla. Teistin verður eisini brúktur til at sigla út í Hest, men fólk í Hesti vilja hava fleiri túrar, samstundis sum sandoyingar helst ikki vilja út í Hest á veg í Sandoynna. Trupult er eisini hjá einum so stórum skipi sum Teistanum at manøvrera í Hesti.



## TERNAN (1980)

### STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Í fleiri ár lá Ternan sum tiltaksskip við bryggju. Tá Másin legði árarnar inn av elli, varð Ritan flutt til svínoyar- og fugloyarleiðina av nólsoyarleiðini, og tá vantaði eitt skip har. Avgerð varð so tikin um, at Ternan skuldi rökja leiðina. Skoðsmálini, ið Ternan fær frá Knud E. Hansen, eru alt annað enn góð.

Staðfest verður, at hon allarhelst hevur sæð sínar bestu dagar.

Vist verður á, at orsakað av herdum krøvum og umbyggingum er skipið vorðið tyngri og tyngri. Frívektin er nú so lítil, at til ber ikki at flyta fleiri enn tveir tungar bilar. Tæringar eru eisini farnar at gera um seg. Knud E. Hansen víssir eisini á, at salongin er ótíðarhóskandi til ferðafólk. Hóast manningarrúm eru umbygd, eru tey enn undir dekki og myrk – og tí eisini ótíðarhóskandi. Ein annar trupulleiki við gomlum skipum er, at tá okkurt ferst, er trupult og kostnaðarmikið at skaffa eykalutir, tí talan er um so gamlar eykalutir, at teir verða ikki framleiddir meira. Hetta var ein trupulleiki herfyri, tá eykalutir kravdust til Ternuna. Umvælingin tók alt ov langa tíð. Ternan siglir hóast alt hetta trúliga aftur og fram millum Havnina og Nólsoy, og nú er ferðafólkatalið vaksið so nóg, at um sumrarnar sleppa bólkar ikki við ella mugu velja annan túr. Um veturin er trupulleikin, at skipið er heldur stórt at føra so lítið av ferðafólk.

Nýggja nólsoyarleiðin kann lutvíst fíggjast av niðurlagda Teistanum, tá Sandoyartunninlin er tikin í nýtslu. Teistin er sera væl fyrir og hevur væl dagfördar skipanir.

## STØÐULÝSING AV FERJUNUM

	Atkomustøður hjá rørlutarnaðum	
	Ferðafólkauムstøður	
	Bjargingarumstøður	

	Manningaumstøður	
	Lastaevn	



**SAM (1976)**

### STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Sam gongur á 43. ári og roynist enn væl sum farmaskip, men fær vånalig ummæli sum ferðamannaskip. Hann verður skírdur ótiðarhóskandi til ferðafólk, og funnist verður at, at rørlutarnað ongur möguleikar hava at brúka skipið. Trupult er m.a. hjá rørlutarnaðum at brúka Sam, tí gáttin til og úr salongini er ov høg. Eisini er myrk og ov nógvur gangur í salongini frá maskinrúminum. Manningarrúmini eru eisini myrk og ótiðarhóskandi orsakað av gangi. Ferðafólkatalið í Kalsoynni er nóg økt av Kópakonuni. Trongligt kann tí vera á bildekknum, tí har eru ofta tríggjar røðir. Tá er trongligt bæði at fáa bilar og folk í land. Ferðafólkatalið minkar ógvusliga, tá háárstíð ikki er. Tá er yvirkapasitetur á Sam, og hann megnar sera væl at nokta tørvin á öllum flutningi í og úr Kalsoynni.

	Atkomustøður hjá rørlutarnaðum	
	Ferðafólkauムstøður	
	Bjargingarumstøður	



**RITAN (1971)**

### STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Ritan verður 50 ár í 2020, og hóast hon frá ferðafólk fær sera góð skoðsmál á svínøyar- og fugloyarleiðini, sæst aldurin væl aftur í støðumetingini. Tæringar eru farnar at gera um seg. Ritan fær tó góð skoðsmál, tá um manøvrering ræður, og umstøðurnar hjá ferðafólk eru á heilt góðari leið. Knud E. Hansen heldur, at skipið als ikki er egað at flyta rørlutarnað, bæði tí salongin er óegað til tess, og tí sera trupult er at koma umborð. Eitt er, at skipið kann fáa skaða av at brestast við bryggju. Eitt annað er, at folk mugu ansa sær, tá tey loypa umborð. Vandin er, at tú loypur í skeivari løtu og dettur niðurímillum. Knud E. Hansen leggur afturat, at soleiðis hefur verið í mong ár á útoyggj.

Strandfaraskip Landsins veit fullvæl, at umstøðurnar eru truplar á ávísum útoyggjum, og hefur tí umbygt dekkini og atkomumöguleikar á skipunum. Eisini hefur hon heitt á avvarðandi myndugleikar at bøta um umstøðurnar á ymsu plássunum.



## SILDBERIN (1994)

### STØÐA- OG TØRVSLÝSING

Sildberin er frá 1994, men er nýliga keyptur og umbygdur til skúgvoyerleiðina. Hóast hetta fær hann góð skoðsmál og verður kallaður avmarkaður. Nevnt verður tó, at skipið manøvrerar væl. Eisini verður nevnt, at umstöðurnar hjá ferðafólk eru góðar, men atkoman í Skúgvoy er líka trupul sum í t.d. Fugloy. Ferðafólkkatalið stendur ikki í vökstri, so Knud E. Hansen metir, at Sildberin hevur nøktandi kapasitet at tæna Skúgvoynni. Hinvegin verður funnist at, at Sildberin lastar ikki meira enn eitt tons, og at manningin hevur sera vánaligar umstöður umborð. Strandferðslan hevur royst at bött um manningarárviðurskiftini við at seta skúr upp at nýta sum skrivstovu á Sandi.



# 03

TRYGT  
FERÐSLUKERVI  
VIÐ SKERDUM  
VIÐLÍKAHALDI?

# TRYGT FERDSLURKERVÍ VIÐ SKERDUM VIÐLÍKAHALDI?

## MINNI VIÐLÍKAHALD – VERRI VEGIR

LANDSVERK ER TØKNILIGUR STOVNUR UNDIR  
SAMFERDSLUMÁLARÁÐNUM OG TEKUR SÆR MILLUM  
ANNAÐ AV:

- » At byggja og halda landsvegir, tunlar og brýr
- » Málum viðvíkjandi havnum og at rökja sund og firðir
- » Flogvallar- og tyrlupallamálum
- » Málum viðvíkjandi kommunalum vegum, har landið luttekur

Landsverk er sett á stovn fyrí yvirskipað at tryggja eina nøktandi samferðslu, ið er trygg og samanhangandi. Tað er ein ávísábyrgd, ið fylgir við umsitingini av samferðsluni, har høvuðs-uppgávan hjá Landsverki snýr seg um dagliga at rökja vegir, tunlar, brýr, landshavnir, tyrlupallar, vegakslar, vegristir og onnur øki, ið mynda samferðslukervið.

TEY MEST TÝÐANDI ØKINI INNAN RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD Í SAMBANDI VID FERDSLURU ERU:

- » Landsvegakervið
- » Tunlar
- » Brúgvær
- » Síðuøki
- » Landshavnir
- » Tyrlupallar

Í næstu pörtunum vera hugtökini *rakstur og viðlíkahald og eftirsleip* gjølla allýst. Hugtökini verða mangan nýtt í ymsum samanhangum, meðan týdningurin kann vera fleirtáttáður. Við hesum verður roynt at gera hugtökini skiljandi í sambandi við tað, ið liggar í at reka vegir, tunlar og brúgvær og aðrar upp-gávar, sum Landsverk rökir. Eftirsleip verður lýst, tí tað er ein beinleiðis avleiðing av manglandi viðlíkahaldi. Eftirsleipið verður í stuttum sett í ein söguligan samanhang, har tað sæst, at manglandi viðlíkahald ikki er eitt nýtt fóroyskt fyribrigdi. Harða kreppan, ið so smátt byrjaði at gera um seg seinast í áttatiárunum, og seinni hæsaði av, er tó enn galddandi fyrí undirstóðuvervið, sum hevur verið hangandi í versnandi kreppustóðu líka síðani.

Viðkvom síðuøki<sup>1</sup> á landsvegunum, tunlar og brúgvær vera eisini lýst í pörtum fyrí seg.

Útreiðslurnar til rakstur og viðlíkahald av oman fyrí nevndu pörtum av vegakervinum eru vaksnar nógv seinastu árinu.

Rakstrarútreiðslur vaksu natúrliga við hvørjari nýgerð í vegakervinum, tó veksur játtanin ikki samsvarandi. Samstundis mennist tøknin og fleiri samansett verklög - eitt nú tunlar, verða gjørd, har krøv og treytir gerast strangari. Samstundis spælir söguliga höga tilflytingin til Fóroya ein týðandi leiklut.

Við regluligum viðlíkahaldi kann framkomuleikin og trygdin varðveitast, men um viðlíkahald ikki verður raðfest, gerst eftirsleip ein avleiðing. Eftirsleip minkar um virðið og funktiónina av verklagnum<sup>2</sup>. Hetta merkir, at samfélagsílogen í vegakervið ikki er skilagóð, tí verklagið fær ikki tænt sínum endamáli, sum upprunaliga ætlað. Eitt nú kann ferðin vera minkað á einum vegateini ella forboð sett fyrí tungari ferðslu yvir um eina brúgv.

Samstundis sum vegakervið í ávísum økjum er sera illa farið, er tað enn neyðugt við nýgerð av vegum og tunlum, sum liður í samfélagsmenningini.

Ætlanin við einum og hvørjum nýggjum verklagi er, at vegurin, tunnilin, brúgvær ella vegaluturin skal tæna sínum endamáli fleiri ár fram í tíðina. Fóroyska vegakervið er bygt yvir langt tíðarskeið, og tiskil eru fleiri vegateinar og verklög lutfalsliga gomul. Hetta økir útreiðslurnar til viðlíkahald og tørvin á dagføringum.

Sum avleiðing av manglandi viðlíkahaldi - í summu fórum yvir fleiri áratíggju - eru fleiri vegateinar slitnir og sum heild illa farnir. Tí er tað avgerandi í sambandi við nýgerð innan vegakervið, at funktiónin og virðið á verklagnum við jøvnum millumbilum verður raðfest og viðlíkahildið. Á henda hátt fær ílogen mest nyttu.

<sup>1</sup> Síðuøki eru smærri lutir á vegunum sum bilverja, prestar, vegrist, vegøksl o.a.

<sup>2</sup> Stórt bygningsverk (vegur, bryggja, brúgv o.s.fr.)

Neyðugt viðlíkahald, ið verður gjort í undirstóðukervinum, er ikki eins sjónligt, sum tá ílögur í nýggjar verkætlanir verða gjördar.

Tað er neyðugt, at virðið á verklagnum verður hildið á einum støði, soleiðis at tað ikki ferst so illa, at tað má gerast av nýggjum. Verklagið hefur eina avmarkaða livitið, men kann leingjast við nøktandi viðlíkahaldi. Landsverk mælir til, at játtan til rakstur og viðlíkahald verður ein sjálvsagdur partur av samlaðu ílöguni, tá nýggjar verkætlanir verða samtyktar. Í sambandi við verklagslögir verður hædd tики fyrir avleiddum útreiðslum til rakstur og viðlíkahald, men hesar meirútreiðslur eru ongantið sæddar aftur sum hækkingar á játtanum á fíggjarlóginu, har ílögum til sjálva nýgerðina bert verður tiki til eftirtektar. Neyðugt er at finna eina skipan - möguliga við lóg - har neyðugar upphæddir verða settar av til viðlíkahald, tá játtan til nýgerð verður latin. Játtan til rakstur eigur at fylgja samfelagsmenningini, har ferðslan á føroysku landsvegunum er støðugt vaksandi.

Mælt verður til at einki nýtt verður bygt, fyrr enn rakstrar- og viðlíkahaldsjáttanir eru partur av íløguætlanini.

## ENDAMÁL

**LANDSVERK HEVUR SUM MÁL, AT UNDIRSTÓÐUKERVIÐ SKAL VERÐA RIKIÐ OG VIÐLÍKAHILDIÐ, SOLEIÐIS AT TÆNA-STUSTØÐIÐ VERÐUR HILDIÐ Á EINUM NØKTANDI STØÐI, Í MUN TIL TRYGD OG FRAMKOMULEIKA BÆÐI FYRI BORGARAN OG VINNULÍVIÐ.**

Fyri at tæna endamálinum, hevur Landsverk sett í gongd arbeiði, har alt vegakervið og allar vegaeindir og -lutir verða skrásett. Ætlanin er at gera virkisætlanir fyri neyðugar viðlíkahaldsuppgávur, gera støðu- og kostnaðarmetingar og skipa viðlíkahaldið samsvarandi politisku játtanini, sum í verandi løtu er avmarkað. Yvirlitid yvir støðið á vegakervinum fer at liggja tøkt alment á alnótini, soleiðis at bæði politiski myndugleikin, borgarar og onnur lættari kunnu veita sær upplýsingar um viðkomandi viðurskifti. Hetta skal skiljast sum eitt fet fram

í arbeiðinum at varpa ljós á avbjóðingarnar, sum føroyska samfagið hefur í sambandi við viðlíkahald av vegakervinum.

**Seinastu fýra árini er bert endurasfalterað upp til 5 km av veki (undantikið nýgerð).**  
**Við hesari gongd tekur tað umleið 100 ár at koma runt at asfaltera alt vegakervið.**

Trygdin á einum ferðslukervi kann ikki varðveitast yvir eitt tíðarskeið, ið er longri enn livitið á sjálvum verklagnum. Við regluligum viðlíkahaldi kann livitið tó varðveitast og trygdin við. Verklagið, ein vegur, brúgv ella tunnil, tænir sínum endamáli, so leingi akfør kunnu nýta tað. Ein vegur við slitnum asfalti, ein tunnil við tvørrandi ljósútbúnaði ella manglandi skrótting, ella ein brúgv við sjónligari armering og sundurmolnáðum betongi, tænir enn sínum endamáli á tann hátt, at ferðslan sleppur frá A til B. Tó er spurningurin, um hetta ikki er fullkomiliga óráðiligt, at samfelagið bíðar við at fremja neyðugu ábøturnar á undirstóðukervinum, til óhapp henda? Í august 2018 rapaði ein brúgv í Italia, har 43 fólk lótu lív. Slíkar hendingar kunnu koma fyrir, men kunnu fyribrygjast við regluligum eftirliti og viðlíkahaldi, soleiðis at virðis- og trygdargrundarlagið á farleiðunum verður lyft upp. Viðlíkahaldsuppgávur eiga at gerast sum fyribryging av vanlukkum, ikki orsakað av hesum.

**Fyri at vinna á verandi eftirsleipi yvir eitt tíðarskeið á t.d. 10 ár, skal í minsta lagi asfaltest 50 km um árið, sum svarar til eina játtan á uml. 50 mió. kr. um árið**



## HVAT ER RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD?

### **HVAT ER RAKSTUR OG VIÐLÍKAHALD?**

**RAKSTRAR- OG VIÐLÍKAHALDSUPPGÁVUR FEVNA UM ÁTØK, ID ERU NEYÐUG FYRI AT HALDA VEGAKERVINUM Á EINUM TRYGGUM OG ÁLÍTANDI STØÐI TIL TAÐ VIRKSEMIÐ, SUM TÆNIR ENDAMÁLINUM VIÐ VEGAKERVINUM.**

Hugtökini rakstur og viðlíkahald fevna víða og kunnu vera tor-greið at skilja hjá fólk, bæði við fakligum kunnleika og ikki.

Hugtökini verða ofta nýtt hvort um annað, og tískil kann týdningurin gerast flökjasligur.

### **RAKSTUR**

**RAKSTRARUPPGÁVUR FEVNA UM TAÐ DAGLIGA VIRKSEMIÐ Á INFRAKERVINUM, SUM ER NEYÐUGT FYRI AT TRYGGJA FRAM-KOMULEIKA OG TRYGD.**

Tær störstu rakstraravbjóðingarnar eru um veturin, tá kavin skal ruddast, og vegurin saltast. Rakstraruppgávurnar fevna tó víða, og raksturin skal eisini røkka til útreiðslur fyrir streym til götuljós, ljós- og trygðdarútbúnað í tunlum, veðurstöðir, ferjurampur, bilar, maskinur og lónir til starvsfólk.

### **VIÐLÍKAHALD**

**VIÐLÍKAHALDSUPPGÁVUR FEVNA UM ÚTSKIFTING OG ÁBØTUR, SUM ERU NEYÐUGAR FYRI AT HALDA STØÐINUM Á UNDIRSTØÐUKERVINUM UPPI OG TRYGGJA FRAMKOMULEIKA OG TRYGD FRAMEFTIR.**

Livialdurin á verklagnum er tengdur at, hvussu væl tað verður viðlíkahildið. Viðlíkahald kann lýsast sum útskifting ella dagföring av vegi ella øðrum útbúnaði, ið ikki virkar ella er merkt av sliti. Afaltering 15.-30. hvort ár, ifylling av holum í vegunum, útskifting av ljósútbúnaði og illa farnum bilverjum eru eisini viðlíkahaldsuppgávur.



## NIÐURSTÓÐA

Hóast munur er á rakstri og viðlíkahaldi í orðsins týdningi, eru hugtökini tengd at hvørjum øðrum í fakligum høpi.

Samsvarið millum hugtökini kann lýsast soleiðis, at rakstur er knýttur at eini støðugari funktión av sjálvum verklagnum<sup>3</sup>, meðan viðlíkahald av størri og smærri ábótum verður gjort eftir tørvi.

Viðlíkahald varðveitir standardin og virðið á verklagnum, meðan raksturin heldur verklagnum koyrandi.

<sup>3</sup> Stórt bygningsverk (vegur, bryggja, brúgv o.s.fr.)

# HVAT ER EFTIRSLEIP?

## HVAT ER EFTIRSLEIP?

EFTIRSLEIP ER EIN STØDA, IÐ ER ÍKOMIN ORSAKAÐ AV VANTANDI VIÐLÍKAHALDI.

TÁ LANDSVERK ÁSETIR UPPHÆDDINA FYRI EFTIRSLEIP Á LANDSVEGAKERVINU, VERÐUR ÚTROKNINGIN GRUNDAÐ Á EINA METING UM, HVAT SKAL TIL FYRI AT FÁA VERKLÓGINI AFTUR TIL TAÐ, IÐ LÍKIST UPPRUNASTANDINUM.

Ynskiligt er til eina og hvørja tíð, at landsvegirnir skulu hava eitt viðlíkahaldsstöði utan eftirsleip, har ílogen í viðlíkahald fíggjarnliga loysir seg best.

Um ein vegur ikki verður viðlíkahildin, fer hann við tíðini at verða merktur við holum. Virðið og standurin á vegnum fellur orsakað av hesum. Verður holið fylt upp í góðari tíð, hækkar virðið og standurin á vegnum aftur til tað sama sum frammanundan. Verður holið ikki fylt upp, og fleiri hol síggjast við tíðini, verður úrslitið eitt eftirsleip, har virðið og standurin á vegnum kann fella so mikið, at tað ikki er nøktandi bert at fylla í holini, men neyðugt verður at asfaltera allan vegin av nýggjum. Um vegurin er í ringum standi, men tó ikki krevur at verða asfalteraður av nýggjum, er tað enn möguligt at fáa eftirsleipið aftur.

Eitt dömi um, hvat eftirsleip er, kann lýsast við einum húseigara, ið klæðir síni hús við timburklædningi. Mælt verður til, at hann málar húsini eitt ár aftaná, at húsini eru klødd, og at tey verða endurmálaði 3. hvort ár. Eftir trimum árum letur hann standa til og útsetir at málá húsini. Við tíðini gerst klædningurin ótættur, tað gerst kaldari inni og tí fleiri oljuútreiðslur, fjalir kunnu byrja at rotna, og samanlagt kann öll konstruktiónin vera í vanda. Eftir at einki er málð yvir eitt longri tíðarskeið, skulu fleiri inntrív gerast í húsini, soleiðis at tað aftur fær uppruna-virðið.

Á næstu síðu sæst ein grundskitsa av best möguligum viðlíkahaldi í mun til einki viðlíkahald av til dómis einari nýgjordari brúgv.

Hesar tilgongdirnar eru í hóvuðsheitum galdandi fyri öll slög av verklögum, hóast lívstíðin og virðini eru ymisk.

Í tilgongd 1 sæst, at við regluligum viðlíkahaldi (bláir pílar) kann virðið og standardurin á brúnni haldast støðugt uppi. Her kann talan vera um smærri ábøtur við smærri ella störri tiltökum.

**Samlaða eftisleipið á landsvegakervinum  
er 375 mió. kr.**

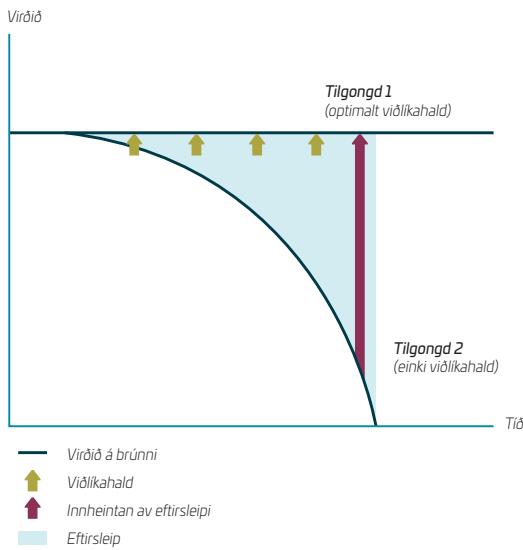
Hinvegin sæst í tilgongd 2, at við at leypa regluliga viðlíkahaldið um, fellur virðið á brúnni, og tað gerst sum frá lídur dýrarí og dýrarí at lyfta virðið uppaftur. Eftir eina ávísa tíð kann brúgvinni bjargast, og einasti háttur at heinta inn eftirsleipið er at gera eina nýggja brúgv. Tá er brúgvinn komin til eitt stöði, har hon eigur at verða stongd, um hon ikki longu er rapað.

Eftirsleipið byrjar longu eftir, at fyrsta tilmælda viðlíkahaldsgerðin verður lopin um, men versnar og dýrkar sera skjótt tann skeiva vegin, tá einki viðlíkahald verður framt.

Grøna linjan á myndini víssir, hvar avgjört er at heinta inn eftirsleipið og lyfta virðið á brúnni til upprunaliga virðið aftur.

Kanningar vísa, at við at fremja neyðugar ábøtur í góðari tíð, sum er tilgongd 1, gerst brúgvinn væl bíligari at halda, enn brúgvinn í tilgongd 2. Hetta samsvarar við royndirnar hjá Vejdirektoratet<sup>4</sup> í Danmark, ið veitti sær ráðgeving frá altjóða grannskoðanarfyrítökuni McKinsey. Fyritókan varð biðin um at gera eina meting um, hvat fyri viðlíkahaldsstöði er hóskandi at halda seg til í mun til lívalldurin á einum verklagi. Niðurstöðan hjá teimum var, at væl viðlíkahildin verklög voru mest optimal í sambandi við rakstrar- og viðlíkahaldsútreiðslurnar í mun til teirra lívitíð.

<sup>4</sup> Vejdirektoratet í Danmark hevur ábyrgdina av statsvegakervinum, sum eru motorvegir, hóvuðsvegir, brúgvær, o.a. Tilsamans er talan um 3.800 km av vegi.



## HVÍ HAVA VIT EITT EFTIRSLEIP?

Í dag er eftirsleipið á undirstóðukervinum umleið 9 ferðir árligu rakstrar- og viðlíkahaldsjáttina, ið er munandi hægri enn eftirsleipið í hinum norðurlensku londunum, sum liggar millum 1-6 ferðir árligu rakstrarjáttanina. Av tí at eftirsleipið her á landi er vorðið so stórt, er tað ikki möguligt at fáa tað burtur eftir fáum árum. Eitt realistiskt mál kundi verið, at ein ætlan varð gjörd fyri at fáa aftur eftirsleipið yvir eitt tígguára tíðarskeið, har 15 mió. kr. vórðu játtáðar fyrsta árið, og síðani umleið 40 mió. kr. árliga næstu árin.

**SAMSTUNDIS EIGUR JÁTTANIN TIL LANDSVEGAHALDIÐ AT ØKJAST FRÁ 42 MIÓ. KR. TIL 70 MIÓ. KR. UM ÁRID, SO VIÐLÍKAHALDSSTØÐIÐ KANN HALDAST. FYRI AT FÁA EFTIRSLEIÐIÐ AFTUR, EIGA AÐRAR 20 MIÓ. KR. AT VERÐA JÁTTAÐAR.**

Síðani byrjanina av nítiárunum, tá játtanin til viðlíkahald av undirstóðukervinum varð nóg skerd orsakað av kreppuni, er hon ikki hækkað aftur. Arbeiðið við asfaltering og vetrarhaldi var hildið á umleið sama støði sum áðrenn kreppuna, meðan minni sjónlig øki, ið eisini krevja viðlíkahald, ikki vóru raðfest í tíðarskeiðinum eftir kreppuna. So líðandi sum játtanin er lækkað tey seinastu árin, hevur verið neyðugt at asfaltera minni enn áður.

## EFTIRSLEIPIÐ BÝTT Í ØKI:

Tunlar: 150 mió. kr

Brýr: 25 mió. kr.,

Asfalt: 100 mió. kr.

Bilverja, vegjaðrarar, veitir, dren,  
skeltir o.a.: 100 mió. kr.

Játtanin til landsvegahaldið er minkað so mikið nógv síðani kreppuna, at spurningur kann setast við, um vegakervið í dag verður hildið á ráðiligungum støði, grundað á ferðslutrygdar- og búskaparlig sjónarmið. Álvarsami spurningurin hevur í fleiri fórum verið havdur á lofti fyri politisku myndugleikunum. Tí hóast høvuðsendamálið hjá Landsverki er at reka ferðslukervið skilagott, má játtan til fyri at rökka hesum endamáli. Í skrivi til Vinnumálaráðið, dagfest 25. apríl 2000, har Vegaumsitingardeildin var biðin um at lýsa støðuna á vegakervinum, var nevnt, at :

**» Endamálið við deildini er, innan rímiligar fíggjarkarmar, at halda vegakervið í so góðum standi, at tað ikki fellur í virði, og at reka tað so skynsamt og effektivt sum gjörligt og soleiðis, at tað tærir brúkaranum best möguliga «.**

- Finnleif Durhuus, fyrrverandi deildarleiðari á Landsverki

Í dag er støðan á vegakervinum tann, at so at siga öll øki hava ein átrokandi tørv á ábótum. Hóast tað í lötuni stendur væl til í fóroyksa samfelagnum sum heild, har samfelagið í fleiri ár hevur merkt búskaparliga framgongd, sæst "góða" støðan tíverri ikki aftur í játtanini til landsvegirnar. Hóast tað eru nógv ár síðani álvarsama kreppan í nítiárunum er hæsað av, hevur vegakervið ligið eftir sum eitt órókt øki orsakað av ov lágarí játtan til viðlíkahald. Úrsliðið er, at hóast jaligu samfelagsligu gongdina, er landsvegakervið nú í kreppustøðu.

# LANDSVEGAKERVIÐ

## LANDSVEGAKERVIÐ

Undirstóðukervið skal altíð vera tøkt hjá brúkaranum, og sum ein fortreyt fyrí samfélagsligari menning, mugu neyðugar ábøtur gerast, tá tørvur er á tí. Ein avleiðing av vantandi viðlíkahaldi av vegakervinum og tilhoyrandi eindum kann vera, at farleiðirnar gerast ótryggar at ferðast eftir.

Regluligt eftirlit og viðlíkahald kann fyri byrgja hesum.

Bæði tunlar og brúgvar eru sjálvsagt eindir, ið hoyra til landsvegakervið. Tó vera tær lýstar fyrí seg, bæði tí talan er um nógvar kilometrar av bæði tunlum og brúgvum, samstundis sum at báðar eindir í ávísunum fórum eru falnar í órøkt og krevja neyðuga játtan, soleiðis at í hvussu er bráðfeingisábøtur kunnu gerast. Hesin parturin av samferðsluætlanini tekur saman um nakrar av smærru vegalutunum, ið, tó at teir eru smáir, eisini eru umráðandi eindir av vegakervinum, sum heldur ikki fáa nóg nögv uppmerksemi. Avleiðingar av órøkt av hesum vegalutum kunnu vera sera stórar og vanlukkuligar.

Landsverk er farið undir at gera støðumetingar av öllum landsvegum eftir líknandi leisti sum fyrí brúgvar. Ætlanin er, at úrslitið verður ein talgild skráseting av, hvørjum støði einstóku eindirnar eru á, hvør tørvurin er á at umvæla og kostnaðarmetingar av hesum tiltökum. Hetta arbeiðið er komið væl áleiðis. Við slíkum tilfari fæst eitt skipað yvirlit, ið týðiliga lýsir støðuna á landsvegunum kring landið. Út frá hesum ber til at raðfesta tiltök, ið kunnu bøta um hesi viðurskifti, og tað ber til at meta um, hvat hetta kostar.

Støðumetingin frá kanningum av brúgvunum verður eisini nýtt til støðumeting av eitt nú landsvegunum.

## STØÐUMETING:

- 0 Eingir ella lítilsmettir skaðar
- 1 Lítill tekin um niðurbrötting. Støðan næstan sum nýggi
- 2 Skaðar á lágum menningarstøði. Dagföringar bert neyðugar av og á
- 3 Skaðar á högum menningarstøði. Dagföringar innan fá ár er neyðug
- 4 Ógvuslig niðurbrötting. Verður skjótt óvirkin. Dagföringar neyðugar innan stutta tíð.
- 5 Fullkomiliga niðurbrotin. Ikki virkin longur. Dagföringar neyðugar alt fyrí eitt

Á næstu síðunum verða fysisku partarnir ella vegalutirnir viðgjördir, ið landsveginir kunnu sundurlutast í. Vegirnir eru ymiskir, og tískil eru samansetingarnar av fysisku pörtunum ikki eins allastaðni. Tær fíggjarligu tungu eindirnar eru tiknar við og eru ítökiliga hesar:

- » Asfalt
- » Vegøksl/vegjaðari
- » Bilverja
- » Vegrist/rørportur
- » Skeltir
- » Stríping
- » Vegaljósútbúnaður
- » Veitir/Tvørrennur/Frárensl

Umframt fysisku partarnar av vegunum, eru eisini onnur viðurskifti umráðandi fyri trygdina á landsvegnum. Er vegurin ein- ella tvíbreytaður, er talan um lág- ella háferðsluvegir, eru dvalarvikar, víkipláss og parkeringspláss, ið vanliga lætta um hjá teimum koyrandi. Hetta hevur týdning í mun til, um vegurin ikki nøktar verandi ferðslutørv. Eitt, sum vanliga stendur fólkí nær er, um landsvegirnir verða ruddaðir fyri kava og saltaðir um veturin.

Vetrarhaldið eigur altið at vera á einum nøktandi støði, soleiðis at samfelagsvirksemið ótarnað kann halda fram, hóast veðrið viðhvørt gevur avbjóðingar.

## ASFALT

Myndaliga talað, er asfaltið takið á vegabygnaðinum<sup>5</sup>. Asfaltið skal verða tætt og leiða vatn burtur frá koyribreytini. Harumframt skal tað vera javnt og slætt at koyra á og hava góða friksjón bæði í turrum og vátum veðri. Er vegabygnaðurin, frá hellu til tak, sterkur og viðlíkahaldið gott, er vanliga lívitíðin á asfaltinum 20-30 ár, har tað ikki er nögv ferðsla, og 15-20 ár, har tað er meiri ferðsla. Fyri vegirnar við störstu ferðsluni er lívitíðin 10-15 ár.

Mátingar vísa, at ársmiðalferðslan<sup>6</sup> á landsvegnum liggur frá fáum bilum til yvir 10.000 bilar um samdøgrið. Krøv til styrki á asfaltinum verða í høvuðsheitum grundað á ársmiðalferðslu, og tí vera ymisk krøv sett til asfaltløgini og viðlíkahald av vegi. Slitið er lágt, har ársmiðalferðslan er lág. Hetta merkir, at ein vegur, ið er 15-20 ár, har ferðslan er lág, er lutfalsliga lítið slitin, men steinar í asfaltinum byrja at loysna, tí bindievnið harðnar og byrjar at sprekka. Verða slíkir vegateinar viðgjørdir omaná, ber til at leingja lívitíðina eini 5 ár, og Landsverk hevur góðar royndir við hesum.

**Ein fimtapartur av landsvegunum**  
– uml. 100 km – hevur bráðfeingis  
tørv á nýggjum slitlagi.

Fleiri teinar á landsvegnum mugu asfalterast av nýggjum orsakað av sporslti. Sporslti eru vandamikil fyri ferðsluna, tá tað regnar, og tað kann vera truplari at halda vegirnar í sambandi við gler- og kavarudding. Orsókirnar til, at spor koma í asfaltið, eru sum oftast samansettar av sliti frá píkadekkum, forskjöttingum í lögnum undir asfaltinum av tungari ferðslu og vátum veðri.

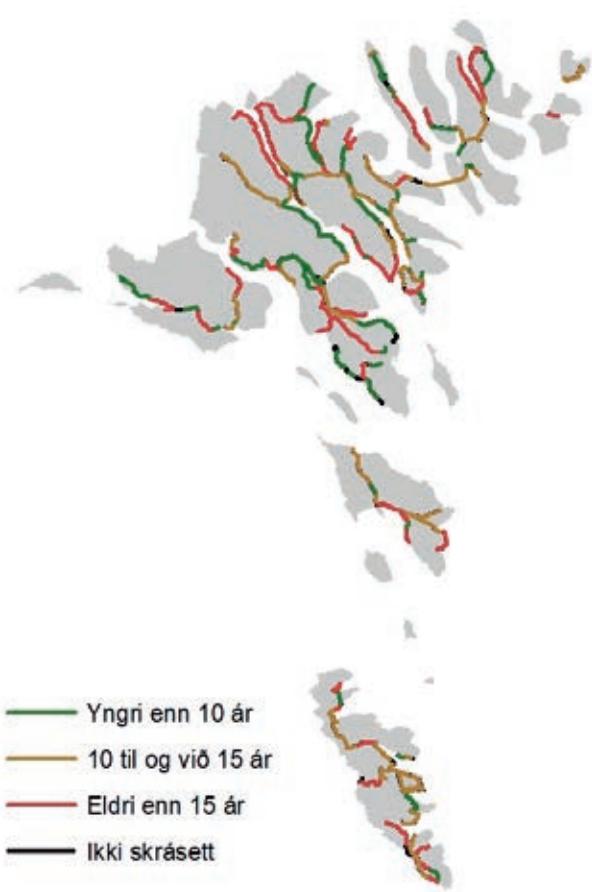


Mynd 1: Á myndini sæst, hvussu sporsltit hevur gjørt um seg.

<sup>5</sup> Vegabygnaður er støðið undir vegnum, øll lögini í vegnum frá hellu upp til ovasta asfaltlagið.

<sup>6</sup> Ársmiðalferðsla um samdøgrið er øll ferðsla, sum í eitt ár fara um teljistaðið, býtt við dagatalinum í árinum (365)

## LANDSVEGAKERVIÐ



Mynd 2: Aldur á asfaltinum

### VEGJAÐARI

Um gróður er í skiftinum frá asfalti til vegjaðara, verður vatn ikki leitt nóg skjótt burtur frá koyribreytini, tá avfall er. Vatnið ger, at asfaltið syndrast og tað gongur út yvir ferðslutrygdina á vegunum.

Árligt viðlíkahald at beina burtur gróður fram við vegjaðaranum, reinsa veitir og tvørrennur, so vatnið verður leitt burtur, er ein fyrirtreyt fyri, at vegurin varðveitir berievnið. Eitt vátt vegalikam er veikt og tolir ikki tunga ferðslu av eitt nú bussum og lastbilum.



Mynd 3: Ringasta økið á einum teini á 250 m í Kollafirði. Seinastu 7-10 árinu hefur einki skípað viðlíkahald verið av vegjaðaranum.

At reinsa gróður o.l. frá asfalti/vegøksl, halda veitir og tvørrennur opnar, so vatn setur frá og verður leitt burtur, eigur at verða gjört á hvørjum ári sum ein fóst mannagongd í sambandi við rakstur av vegakervinum. Hetta er ein bíligur háttur at leingja um lívitíðina á asfaltinum.



Mynd 4: Dömi í Saltnesi, har vatnið samlast í vegjaðaranum.



Mynd 5: Dömi um avleiðingar, tá viðlíkahaldið fram við vegnum ikki er á einum nøktandi stöði. Ein vátur vegabygnaður tolir ikki tunga ferðslu.

## BILVERJA

Tey mest vanligu brekini, sum eru við bilverjum, eru rotnir ella kloyvdir pelar. Í nögvum fórum stendur bilverjan eisini ov lágt orsakað av, at vegirnir eru hækkaðir hvørja ferð, vegurin er endurasfalteraður. Hesin trupulleiki minkar, um vegurin verður fresaður áðrenn asfaltering.

Hetta var ikki vanlig mannagongd fyrir 20 árum síðani. Livitíðin fyrir træbilverju er 15-30 ár, og fyrir stálbilverju er hon 50+ ár. Óll bilverja við stöðulýsing 4 og 5, sum sæst á mynd 7, er farin um livitíðina. Bilverjan í stöðulýsing 3 nærkast at vera ov gomul.

Ein trupulleiki er eisini, at tilfarið kann ryða undan bilverjuni, sum serliga er ein trupulleiki á teimum gómlu og einbreytaðu vegunum. Tí minkar haldförið á bilverjuni.

Mannagongdin at seta bilverju upp er broytt nögv tey seinnu árin, og arbeitt verður við at tryggja bilverjuendarnar, sum í nögvum fórum ikki lúka dagsins krøv. Landsverk hevur í sambandi við stöðumetingina av bilverjum ikki tikið bilverjuendarnar við, men mett um haldföri á bilverjum sum heild.

Miðað eigur at vera ímóti, at stálpelar verða settir upp allastaðni, tí gjøgnumgangandi er stöðan góð, har hesir hava verið brúktir. Stálpelar eru dýrari at keypa inn, men bíligari í viðlíkahaldi og hava longri livitíð. Tí er hetta ein góð framtíðar ílöga.

192 km av 213 km av bilverjum eru skrásettar í 2018. Stöðumetingarnar verða gjördar fyrir samanhangandi teinar, so ein eind kann vera úr nøkrum fáum metrum til fleiri kilometrar. Stöðumetingin er gjörd á líknandi hátt sum við brúgvunum. Besta metingin er 0, har eindin er sum nýggi, og ringasta metingin er 5, har eindin ikki fær tænt sínum endamáli longur. Stöðumeting 4 skal skiljast sum ein sera hættislig stöða. Ætlainn er at stöðumeta allar bilverjur fram við landsvegunum sum skjótast.

Sum sæst á mynd 6, hevur Landsverk gjört kanningar av bilverjum kring alt landið. Enn mangla ávíð øki, sum myrkagráu linjurnar vísa. Av skrásettu bilverjunum er mongdin av

## LANDSVEGAKERVIÐ

støðumeting 5 umleið 3 km (3%) og støðumeting 4 umleið 17 km (19%). Í avísum ökjum er bilverjan í lutfalsliga góðum standi sum sæst í Suðuroynni, men tey 19%, sum er støðumeting 4, eru meira sjónlig í restini av landinum, hóast bilverjueindir í Suðuroynni eisini eru í hesum bólinum. Miðað verður ímóti, at eingin bilverja endar í støðumeting 4, ella í minsta lagi verður bøtt beinanvegin. Yvirhövur eigur eingin bilverja at hava støðumeting 5.

### PROSENTTALIÐ Í STØÐUMETING 5 OG 4 EIGUR ALTÍÐ AT VERA 0.

	0	1	2	3	4	5	Støðumett	av tils.
Longd (m)	30.228	34.576	45.310	48.604	29.842	3.562	192.122	213.554
Eindir (stk)	162	161	133	112	59	9	636	768
% av støðumett	15,73%	18,00%	23,58%	25,30%	15,53%	1,85%		

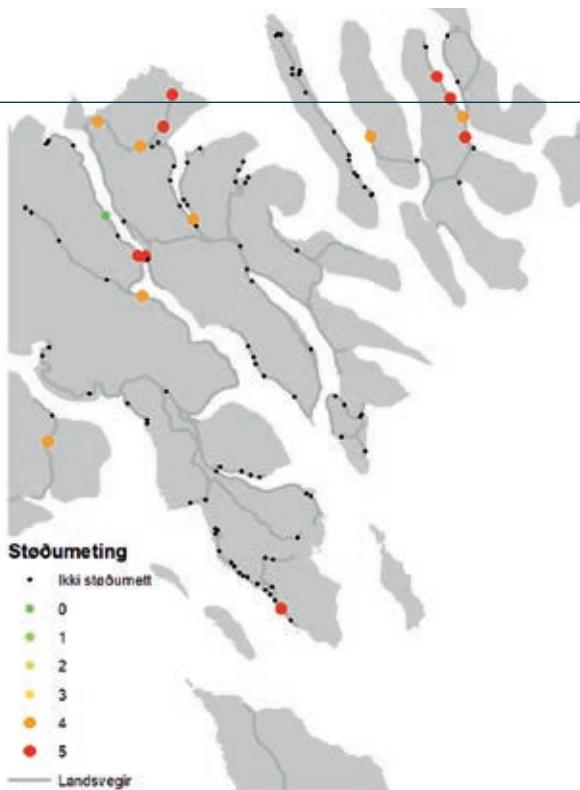
### Støðumeting

- Ikki skrásett
- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Mynd 7: Kortið visir skráseting av bilverju.



Mynd 6: Dömir um illa farna bilverju.



Mynd 8: Vegrístir, ið eru undir skrásetning.

Av teimum umleið 180 vegristunum, sum eru á landsvegunum, eru 10 í sera vánaligum standi, har fleiri als ikki tæna endamálinum at halda seyði inni á sínum öki. Fleiri av vegristunum eru fyltar upp við sandi, soleiðis at tær ikki gera skaða á bilar.

Tá verður tráður við streymni lagdur um ristina, so hon framvegis heldur seyðinum burtur. Stöðan er serliga ring í Norðureysturoy, sum sæst á mynd 8, men tær ringu vegristirnar finnast eisini aðrastaðni í landinum.

Tær vánaligastu vegristirnar eru tíknar við og skrásettir í hesari samferðsluætlani, meðan ein stórur partur enn ikki er skrásettir. Í skrivandi lótu verða allar vegaeindirnar skrásettir og stöðulýsingar gjørdar.



Mynd 9: Dömi um illa farnar vegrístir.

## SKELTIR

### SKELTINI KUNNU BÓLKAST Í TVEIR HÖVUDSBÓLKAR:

- » vegvísingarskeltir
- » ferðsluskeltir

Vegamerking hefur stóran týdning serliga í sambandi við ferðslutrygd. Fleiri slög av skeltum eru, eitt nú ávaringarskelti, forboðsskelti, boðsskelti, vegvísarar og kunningarskelti.

Endurskinið á skeltum heldur í 10-15 ár, og hetta er avmarkandi fyri livistíðina á skeltunum. Við serligari útgerð ber til at máta, um skeltini hava nøktandi afturskin av ljósi. Stöðulýsing av skeltunum eיגur at gerast, tí fleiri skelti standa uppi, ið fyri langari tíð síðani eru farin um ásettu livistíðina. Tí eru fleiri skelti, ið hava heldur veikt afturskin.

Fleiri slitin ferðsluskelti í tíðarskeiðinum 2009-2011 voru skift út, og vit nærkast aftur tíðini, har tey skulu skiftast út av nýggjum. Arbeitt hefur verið við at skifta gulu vegvísingarskeltini seinastu árinu. Verandi skeltir kunnu vera upp til 40 ára gömul, og trongja til at verða skift út. Skeltini í Sandoynni eru liðugt dagförd umfram í Suðurstreymoy sunnan fyri Tórshavn. Umleið helvtin av dagföru skeltunum í Suðuroy og Vágoy eru komin upp, og arbeidið at dagföra skeltini í Norðuroyggjum er nærum liðugt, tó undantikið í Kallsøy.

## VEGURIN FRAM

Mælt verður til, at nýttar verða 20 mió. kr. til at halda verandi stöði á asfaltinum og fyri at fáa eftirsleipið aftur, eiga aðrar 10 mió. kr. at verða nýttar. Samanlagt er talan um 30 mió. kr., sum er 71 % av samlaðu núverandi játtanini til landsvegahaldið. Har-afturat verður mælt til, at 10 mió. kr. verða nýttar til at fáa eftirsleipið á síðuokjunum aftur. Nevnast kann, at hetta tilsamans er áleið sama upphædd, sum öll játtanin til landsvegahaldið er í dag.



Mynd 10: Dömi um skelti.

## BRÚGVAR

### BRÚGVAR

Um sæð verður burtur frá stóru útbyggingini av føroyska samfelagnum, ið fer fram í dag, er størsta útbyggingin av føroyska samfelagnum framd í tíðarskeiðnum seksti- til nítiárini, har eisini stórur partur av høvuðsvegakervinum var bygdur.

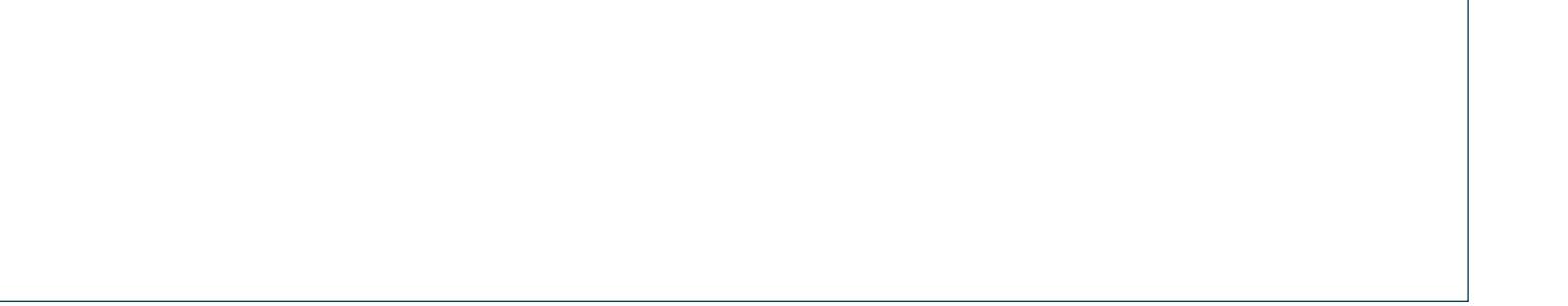
Tað merkir, at störsti parturin av undirstøðukervinum er vorðið slitið og ótíðarhósandi, tí tað ikki er viðlíkahildið regluliga. Hetta sæst týðiliga aftur á brúgvunum, har bæði betong, armering<sup>1</sup>, kantbjálkar og annað er illa farið, og flestu brúgvar treingja til ábøtur sum skjótast.

Í 2017 gjordi Landsbyggifelagið eina yvirskipaða eftirmeting av öllum 340 brúgvunum í landinum. Ætlanin er, at hetta skal verða eitt afturvendandi eftirlit, sum skal gerast fimta hvørt ár. Ymsar kanningar hava áður verið framdar av føroysku brúgvunum. Nýggjasta eftirmetingen av brúgvunum byggir á sama leist, sum Rambøll nýtti í eini útgreinaðari kanning, ið varð gjord í 2007, og sum Landsbyggifelagið dagførði í 2012. Kanningin frá 2007 vísti, at støðan á brúgvum kring landið

ikki var góð. Tískil er umráðandi, at slíkar heildarmetingar vera framdar javnan. Í sambandi við brúgvarnar verður mælt til, at ein heildarmeting verður gjørd fimta hvørt ár.

Bygging av brúgvum krevur stórar almennar ílögur, og fyri brúkaran kunnu tær tykjest tryggar og væl hildnar, so leingi einki sjónligt brek sæst á teimum. Flestu brúgvar eru gamlar, bygdar í tíðarskeiðinum frá seksti- til nítiárini. Brúgvarnar hava frá stóru útbyggingini í sekstiárunum til degin í dag fingið litið og einki uppmerksemi, og tí síggjast í dag avleiðingarnar av hesum. Tó vísa kanningar, at fleiri av føroysku brúgvunum eru merktar av álvarsamari niðurbróting av ymsum slagi. Tilik brek kunnu elva til stórar útreiðslur fyri landið, tí umvælingararbeiðið er víðevnt og tekur drúgva tíð, og ber í sær stóran ampa fyri ferðsluna. Á heysti 2018 róptu fakfólk á Landsverki varsکó í Degi og Viku, har støðan hjá brúgvunum varð viðgjørd. Vist var á, at álvarsama støðan við vantandi viðlíkahaldi er ein beinleiðis avleiðing av manglandi fíggjing til viðlíkahald av brúgvum. Tíggju ár frammanundan, í 2008, var eisini eitt stórt tema í Degi og Viku um viðlíkahald av landsvegakervinum – herundir brúgvar – men heldur ikki tá raknaðu játtandi myndugleikarnir við.

<sup>1</sup> Styrking av brúgvuni við stáli



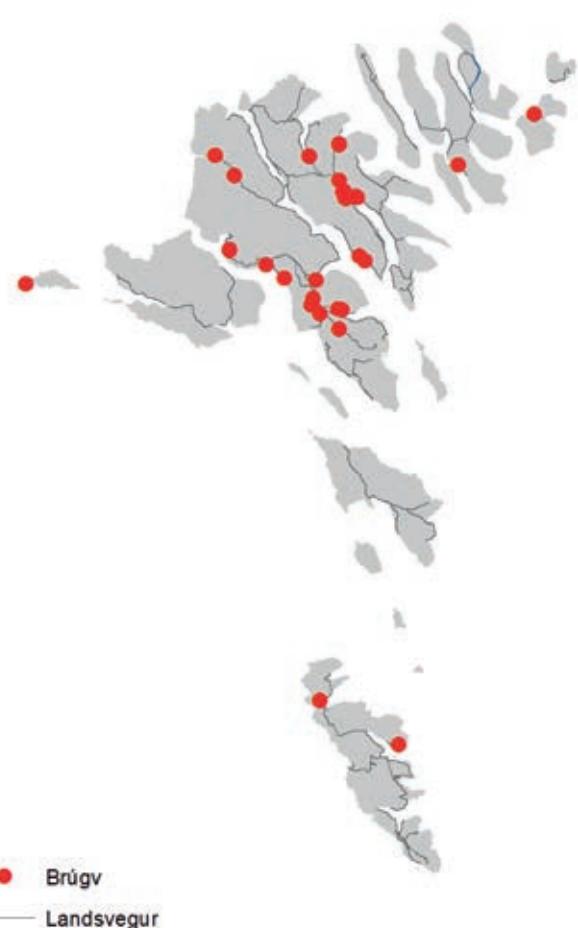
Ymsar brúgvar kunnu vera bygdar á ymsan hátt, men vanlig árin av manglandi viðlíkahaldi av brúgvunum er, sum nevnt oman fyri, sundurmolnað betong, sjónlig armering, illa farin brúgvapláta, brúgvín er sjunkað á miðjuni o.a. Ikki allir vandar eru sjónligir heldur, og tí verður mælt til, at fleiri og gjöllari kanningar vera gjördar í framtíðini, har stóðan undir yvirflatuni eisini verður kannað. Betong og stál verður niðurbrotið av færøyska veðurlagnum, og saltið í luftini hevur øðrvísi og möguliga stórra ávirkan á tilfarið, enn í øðrum londum. Hetta eru teknisk og evnafrøðilig viðurskifti, men fleiri brúgvar kunnu vera í enn verri standi enn seinasta kanning, sum er gjörd av sjónligum brekum á brúgvunum, víðir.

Tað liggur ein stór viðlíkahaldsuppgáva fyri framman, og arbætið at bøta um allar brúgvarnar í landinum fer vantandi at taka fleiri ár. Tað er tó átrokandi neyðugt at tryggja brúgvarnar, soleiðis, at tær ikki rapa við teimum álvarsomu fylgjum, ið tilíkar stóður kunnu elva til. Tí mælir Landsverk til, at peningur verður játtaður til at lyfta stóðið á brúgvunum upp sum skjótast, so Landsverk eisini kann gera skipaða dagföring av brúgvunum saman við øðrum neyðugum dagföringum.

Tað er somuleiðis neyðugt at seta pening av, soleiðis at javnt eftirlit kann fremjast kring landið, og kostnaðarmetingar og raðfestingar av viðlíkahaldinum kunnu gerast.

Mælt verður til, skjótast til ber at fara undir arbeidið at umvæla brúgvar.

## BRÚGVAR



Mynd 11: 32 brúgvær í Føroyum hava hættisligu støðumetingina 4

### STUTT LÝSING AV ÁVÍSUM BRÚGVUM

32 brúgvær við støðumeting 4 er ein túðiligur vøkstur í hesum bólki í mun til seinastu kanningi í 2012, har 17 brúgvær fingu hesa støðumeting. Eisini eru ábendingar um, at fleiri av brúgvunum, sum fyrr hava havt støðumeting 3, nærkast støðumeting 4. Hetta merkir, at komandi tíðina verða tað alsamt fleiri brúgvær, ið fara at fáa støðumeting 4, um ikki farið verður undir eina skipaða dagføring av teimum. Í løtuni eru tað umleið 220 brúgvær, ið hava støðumeting 3.

Fyri at lýsa tørvin á viðlíkahaldi nærri fyri brúgvær í støðumeting 4, eru nakrar valdar út og lýstar nærri. Tær útvaldu bera í dag nögva ferðslu og fara væntandi at bera enn meiri í framtíðini. Lýsing av brúnni út í Mykineshólm er vald, tí hon verður nýtt sera nögv um summarið. Síðani eru aðrar brúgvær lýstar, ið liggja tætt saman á Skálafjørðinum. Hesar brúgvær eru sera viðkvæmar, serliga tí at við einum komandi Gøtudalstunli væntast ferðslan á hesum vegateini at hækka nögv. Brúgvín á Saksunarvegnum er í ringum standi í mun til ferðafólkferðsluna um summarið, serliga í bussum.

### BRÚGVIN ÚT Í MYKINESHÓLM

**STØÐULÝSING:** ÁVÍSAR STENGUR HAVA SERA NÓGVAN RUST OG RUSTPLETTIR, OG Í BERANDI YVIRBYGNINGINUM ERU MÁLINGIN VIÐ AT FORFARAST, TÍ HON ER FULL AV BLØÐRUM. Í FLEIRI STØÐUM ER MÁLINGIN FLUSNAÐ.



Gongdin yvir brúnna



Gljóilegur treingja til reinhald undir plátuni



Nógvur rustur er á loddrøttu stongini her



Fleiri haldarar til hondlistan eru illa rustaðir

## BRÚGV Á SKÁLAFJØRÐINUM - SKAÐAGIL

**STØÐULÝSING:** YVIRBYGNINGURIN ERILLA FARIN Í STØÐUM, HAR NÓGV BETONG ER BROTNAD Í BÁÐUM SÍDUM.



Yvir brúnni



Undir brúnni



## BRÚGVAR

### BRÚGV Á SKÁLAFJØRÐINUM – Í ÁNUNUM

**STØÐULÝSING:** TANN UPPRUNALIGI PARTURIN EYSTAN FYRI YVIRBYGNINGIN ER Í RINGUM STANDI, OG ER TÝÐILIGA MERKT AV NIÐURBROTNUM BETONGI VIÐ SJÓNLIGARI OGILLA RUSTAÐARI ARMERING. HARAFTURAT HEVUR EYSTURSÍÐAN ONGA BILVERJU.



Betong flusnað av armeringini.



Yvir brúnni



Betongið er sera illa farið.



Sjónlig armering



Undir brúnni



Yvir brúnni



Sundurmolnað betong



Undir brúnni

## BRÚGV Á SAKSUNARVEGNUM – STÓRÁ/HELJARDALSÁ

**STØÐULÝSING:** YVIRBYGNINGURIN ER Í RINGUM STANDI, HAR NÓGV BETONG ER FLUSNAÐ FRÁ LONGDAR- OG KANTBJÁKUNUM. BILVERJA MANGLAR Í BÁÐUM SÍÐUM. HVÍTAR ÚRSKILJINGAR UNDIR BRÚGVAPLÁTUNI. BRÚGVABJÁLKARNIR ERU Í SERA RINGUM STANDI.

»



Kantbjálkar



## BRÚGVAR

### BRÚGV Í KLAKSVÍK - UM GRAVARÁ

**STØÐULÝSING:** UPPRUNALIGI PARTURIN AV YVIRBYGNINGUM ER Í VÁNALIGUM STANDI HAR NØGDIN AV SUNDUR-MOLNAÐUM BETONGI ER STÓR. SJÓNLIG ARMERING SÆST Á BRÚGVAPLÁTUNI OG Á LONGDARBJÁLKUM.

HARAFTURAT MANGLAR BILVERJA Í BÁÐUM SÍÐUM.

»



*Yvir brúnni*



*Undir brúnni*



*Sjónlig armering og illa farið betong*

## TUNLAR

### TUNLAR

Vantandi viðlíkahald yvir eitt longri tíðarskeið hevur sett týðiligr spor í slitnu tunlunum í Føroyum. Undantikið ábøtur, ið eru gjørðar í ávísum tunlum, er støðan helst enn verri í dag, grundað á, at long tíð er gingin. Manglandi játtan til viðlíkahahald ber í sær, at Landsverk við rímiligari vissu kann siga, at teir tunlar, ið enn ikki eru dagföldir, eru í sera ringum standi. Í tunlunum eru ávisar skipanir, ið kunnu væntast at ganga fyrir um stutta tíð. Hetta er tí, at tað tekur drúgva tíð at fremja tað alsamt vaksandi rakstrar- og viðlíkahaldsarbærið, umframta at fleiri lutir/töl í eldri tunnilsútgerð eru farin úr framleiðslu og fáast ikki utan serbileggings, sum er ein dýr loysn.

Í Føroyum eru samanlagt 19 tunlar. Tunlarnir eru sonevndir "low-cost" tunlar, sum vit eisini kenna frá Noregi og Íslandi. Teir eru munandi bíligari at byggja, enn háferðslutunlar í øðrum londum, ið ofta eru klæddir við betongi og flísum innan. "Low-cost" merkir ikki, at tað er minni trygd. Ein háferðslutunnill krevur eitt javnt viðlíkahald og støðugt reingerðarhald. Í slíkum tunlum er meira gagnligt at gera eitt nú flísaveggir, soleiðis at reingerðarhaldið gongur skjótt og ómakaleyst fyrir seg. Eisini innan ljósútbúnað, ventilatión og støði á tryggarútgerð vera undantøk gjørd, tá "low-cost"-tunlar verða bygdir, tí útgerðin nýtist ikki at vera eins umfatandi sum til háferðslutunlar.

Seinastu árini hevur játtanin til umvæling av brúgvum og tunlum verið 3-4 mió. kr., og hevur hon nærum öll árini verið brúkt til eftirsleip í tunlum. Í sambandi við fíggjarlóginu fyrir 2018 varð sagt, at játtanin til dagföringar av brúgvum og tunlum átti at verið munandi hægri, og í fíggjarlóginu fyrir 2019 er henda játtanin hækkað úr 3 mió. kr. til 5,5 mió. kr.



Mynd 12: Tunlar í Føroyum.

## TUNLAR



Samlaða eftirsleipið í tunlunum er 150 mió. kr. Verandi játtan, sum er eyðumerkt til dagföringar í tunlunum, nøktar ikki törvin á viðlíkahaldi, og harvið versnar eftirsleipið í tunlunum ár undan ári.

### STØÐUMETINGAR

Yvirlitið á næstu síðu yvir tunlarnar hjá Landsverki vísir heildarsýn, ið eru framd í 2007-2008. Kanningin lýsir stutt, hvussu tåverandi støðan á teimum ymsu tunlunum var. Eftir hetta er eingin líknandi kanning ella heildarmeting sett í verk, tó at ávísis tunlar leysliga eru kannaðir hvør sær síðani.

Kanningin fevnir um allar tunlarnar í Føroyum, undantikið undirsjóvartunlarnar og Viðareiðistunninilin, sum er nýggjur.

Talan er um 32,6 km av tunlum. Heildarstøðan í 2019 er tí lutfalsliga ókend, og kanningin frá 2007 verður brúkt sum ein eftirkanningslisti.

Nýggi heildarmeting og støðulýsing eigur at verða gjord, tí støðan kann vera enn verri í tunlum, har lítið ella einki er gjort síðani kanningina frá 2007. Við eini nýggjari kanning, har allar ábøtur vera skrásett, ber til javnan at dagføra yvirlitið og alla tíðina hava eitt yvirlit, ið samsvarar við veruleikan. Mælt verður til, at heildarkannningar fyri tunlar verða gjørðar 7. hvørt ár. Tað verður mett, at ein slík kanning kostar uml. 300.000 kr. Somuleiðis eigur tunnilin at skrotast og tryggjast um neyðugt 7. hvørt ár.

Tunlar, sum eru merktir við bláum í talvuni, hava finguð ábøtur í tíðarskeiðnum frá kanningini í 2007. Her hevur Landsverk framt ymsar ábøtur, sum eitt nú skróting, bolting ella við sproyti-betongi. Tunlarnir í talvuni eru settir upp landafrøðiliga, norðuri frá og suðureftir.

Bara 240 m út av 2.120 m vóru kannaðir av Hvannasundstunlinum, og 160 m út av 1.500 m vóru kannaðir av Sandvíkartunlinum. Tískil er støðan fyri hesar tunlar ókend í dag, og teir

Landsverk hevur í fleiri fórum víst á, at ein avmarkað játtan til viðlíkahald av vegakervinum yvir eitt longri tíðarskeið fórir til eitt stórt eftirsleip. Higartil hevur játtanin til rakstur og viðlíkahald bert rokkið til, at gjørdar eru yvirskipaðar støðumetingar í tunlum og minni viðlíkahald av teimum. Játtanin røkkur tó ikki til høvuðsumvælingar av tunlunum. Í verandi loutu verður játtanin til brúgvar og tunlar í høvuðsheitum nýtt til fjallatrygging/skróting í tunlum, har leyst grót verður tryggjað við upsetting av boltum og betongi, men játtanin røkkur vanliga ikki til annað enn til smávegis ábøtur. Um steðgað verður við at viðlíkahalda tunlar, gongur tað út yvir trygdina. Landsverk metir, at vantandi viðlíkahald við vissu fer at føra til, at ymsar trygdkarskipanir innan stutta tíð ikki fara at virka longur, tí í longri tíð hava so nógvir lutir ikki verið skiftir út, tá tørvur hevur verið á tí. Í tunlum eigur øll trygdarútgerð altið at virka og verða dagförd eftir tørv.

Tunnilstoymið hjá Landsverki arbeiðir/skrótar í 1-3 tunlum um árið. Arbeitt verður samsvarandi játtanini, sum hevur verið 3-4 mió. kr. tey seinastu árini. Grundað á lágu játtanina, fer tað at taka nógv ár at koma runt. Higartil hevur tunnilstoymið arbeitt í somu tunlum í 3-5 ár, tí tørvurin at gera ábøtur, hevur verið ovurhonds stórur í hesum tunlum.

Mælt verður til, at játtan verður latin til umvæling av tunlum á 10 mió. kr. árliga, til komið er undir land. Tá tekur tað 15 ár at koma runt allar 32,6 km.

standa í eini serstöðu. Tunlarnir eiga at verða raðfestir fremst í sambandi við arbeiði, ið verður gjort í tunlum. Tað er ikki nøktandi, at støðan á nøkrum tunli als ikki er skrásett.

## STØÐUMETINGARNAR ERU FRÁ 0-3 OG MERKJA Í HÖVUÐSHEITUM FYLGJANDI:

- 0 Einki arbeiði neyðugt næstu 10 árin**
- 1 Arbeiði neyðugt at gera innan 10 ár**
- 2 Arbeiði neyðugt at gera innan 3 ár**
- 3 Arbeiði neyðugt at gera beinanvegin**

### SEINAST KANNING GJØRD

(Ár)	Navn	Longd (m)	0	1	2	3	Samlað
	Viðareiðistunnin	1940 m					0
2008	Hvannasundstunnin	2120 m	20	80	100	40	240 m
2008	Árnafjarðartunnin	1680 m	600	840	160	80	1680 m
2007	Kunoyartunnin	3040 m					0
2007	Villingardalstunnin	1200 m	0	0	0	1160	1160 m
2007	Ritudalstunnin	680 m					0
2007	Mikladalstunnin	1100 m	0	0	960	140	1100 m
2007	Teymur í Djúpagili	220 m					0
2007	Trøllanestunnin	2260 m					0
2008	Leirvikstunnin	2240 m	0	780	1060	400	2240 m
2015	Norðskálatunnin	2520 m	1820	200	340	160	2520 m
2007	Gásadalstunnin	1460 m					0
2013	Kollfjarðartunnin	2820 m	1720	0	760	340	2820 m
2007	Leynatunnin	760 m	720	0	0	0	720 m
2007	Sandvíkartunnin	1500 m	0	0	0	160	160 m
2007	Hvalbiartunnin	1460 m					0
2008	Hovstunnin	2440 m	0	0	1800	640	2440 m
2013	Sumbiartunnin	3240 m	2160	600	280		3040 m
	Samlað tunnilslongd (m)	32680	7040	2500	5460	3120	18120
			22%	8%	17%	10%	55%

Tunlar, sum eru merktir við bláum í talvuni, hava fingið ábøtur í tíðarskeiðnum frá kanningini í 2007. Her hevur Landsverk framt ymsar ábøtur, sum eitt nú skróting, bolting ella við sproytibetongi

## TUNLAR



Mynd 13: Venjing í Norðskálatunlinum.

### TILBÚGVING Í TUNLUNUM

Tunlar eru ein sera viðkvæmur partur av landsvegakervinum. Ferðsluóhapp í tunlum kunnu eisini fáa álvarsligari avleiðingar enn aðrastaðni á vegakervinum. Eitt nú tí fólk kunnu verða forðaði í at sleppa út úr tunlinum, um grót ryður niður, ella um eldur kemur í akfør inni í tunlunum.

Tunlar eiga altið at vera fullt tryggjaðir og eru trú hóvuðstrygdaratlit, ið altið skulu fylgjast:

#### 1. AT BYGGJA OG INNRÆTTA NÝGGJAR TUNLAR RÆTT ELLA DAGFÓRA VERANDI TUNLAR VIÐ NEYÐUGARI TRYGDARÚTGERÐ

Her er talan um, at tunlar skulu hava rættan bygnað og rætta trygdarútgerð. Hetta verður fastlagt út frá m.a. teimum leiðreglum, ið eru gjördar til tunlar í Noregi av norska vegaverkinum.

#### 2. AT GERA TILBÚGVINGARÆTLANIR

At gera tilbúgviningarætlanir er ein annar týðandi partur av samlaðu trygdini í tunlum. Endmálið við einari tilbúgviningarætlan er at áseta best möguliga mannagongd, um eitt óhapp skundi hent í tunlinum ella við tunnilsmunnarnar. Landsverk hevur ábyrgdina av at hava eina dagførda tilbúgviningarætlan og somuleiðis ábyrgdina av, at felagsvenjing er við jövnum millumbilum.

#### 3. AT UPPLÝSA OG KUNNA TEY FERÐANDI

Tað triðja, ið eisini er sera túdningarmikið at gera í sambandi við tunnilstrygd, er at upplýsa og kunna tey ferðandi um rættan atburð, tá koyr verður í tunlum og serliga í sambandi við tunnilsóhapp. Kanningar av tunnilsvanlukkum hava víst, at rættur atburður er eitt tað mest umráðandi í sambandi við trygdina. Tí hevur Landsverk í fleiri ár arbeitt við hesi upplýsing til tey ferðandi. Bæði við at gera faldarar og stuttfilmar, sum millum annað hava verið vístir í Gevið Gætur í sjónvarpinum.

### TØKNI OG STREYMUR

Arbeiðið við útskifting av el-útgerð í tunlum er í fleiri ár niðurraðfest við tí úrsliði, at verandi tøkni nú er heilt dragnað afturut. Í 2011 voru sett í verk viðfevnandi sparitiltök, har ljósstyrkin í tunlunum varð minkað, og slíkar sparingar eru enn galdandi.

Mett verður, at um normurin fyrir ljósföri skal haldast í tunlum, ið eru dagfördir, fer streymnútslan at tvifaldast. Royndir í Noregi vísa, at kostnaðurin av at reka og viðlíkahalda tunlar og tilhöyrandi útgerð áhaldandi veksur, so hvort sum krövini til trygd og útbúnað vaksa.

**Sambært tilmæli frá veitarunum av útgerðini, eiga t.d. gass og vindfølarar at verða skiftir út uml. 3-5 hvort ár.**

**Í tunlunum ganga tað vanliga upp móti 10 árum, áðrenn skift verður út.**

Eitt dömi um álvarsomu støðuna í tunlunum er battarískipanin í tunlunum, ið skal tryggja, at trygdarskipanin koyrir eina tið upp á neyðstreym. Skipanin hevur vanliga verið roydarkoyrd eina ferð um árið, har streymurin til battaríini verður kvettur. Tað verður ikki gjört longur, tí vissa er ikki fyri, at battarískipanin fæst at koyra aftur. Hetta kemst av, at lítivíðin á battarískipanum er um at vera av í öllum tunlunum.

Í sambandi við at LED ljós eru við at vinna fram, eru verandi ljósskipanir ótíðarhóskandi. Tað er tí sera torfört at viðlíkahalda ljósini, eitt nú í Kollfjarðartunlinum, tí eykalutirnir eru gamlir og verða ikki framleiddir longur. Higartil er hetta loyst við at taka burtur av tí ljósútgerðini, sum er sløkt í Gásadalstunlinum, men hetta er ikki ein haldbar langtíðarloysn. Um avgerð verður tíkin um at dagföra einstakar tunlar sum Kollfjarðartunninum, eigur játtanin til landsvegahaldið at økjast samsvarandi.

Um árliga játtanin ikki samsvarar við neyðugu ílögurnar til raks-tur og viðlíkahald, fer niðurlaðingin av tunnilsútgerðini at halda fram. Vánaliga støðan í Kollfjarðartunlinum er ikki eindømi, men galldandi fyri allar tunlar. Jú stórra minking í viðlíkahaldinum, jú skjótari fer niðurlaggingin fram av tunlinum, og tess stórra gerst eftirsleipið.

Mælt verður til, at játtanin verða 30 mió. kr. til tökniliga útgerð í tunlunum í einum tíðarskeiði á 2-3 ár, soleiðis at neyðugar umvælingar kunnu gerast.

## LANDSHAVNIR OG TYRLUPALLAR

### HAVNIR OG FERJULEGUR

Játtanin til havnir er ætlað til at halda ferjulegurnar/lands-havnirnar, sum landið eigur, á Gomlurætt, á Krambatanga, og á Syðradali (Kalsoy) og ferjulemmarnar á tveimum kommunalum ferjulegum (í Skopun og Klaksvík).

Fram til fimmtí-árinu vórðu havnirnar bygdar til ferða- og farmaflutnings. Í dag eru tað fleiri av hesum havnum, ið eru fullt útbygdar til eisini at taka ímóti enn stórra ferðamanna- og farmaflutningsskipum, sum kunnu vera meira enn 100 metrar long og stíngar sjey metrar.

### LANDSVERK REKUR LANDSHAVNIRNAR Á:

- » Krambatanga
- » á Gomlurætt
- » á Syðradali
- » og ferjulegur, sum landið eigur í kommunalu havnunum, í Skopun og í Klaksvík.

Kommunurnar eiga og reka allar hinar havnirnar í landinum.



Mynd 14: Gamlarætt

Arbeiðið at reka havnirnar fevnir um regluligt eftirlit og viðlíka-hald av eitt nú hydrauliskipanum, rampum, fendarum, streymi o.ø. Árligt eftirlit er, og annars verða ábøtur framdar eftir tørv. Ávísar ábøtur vera gjørdar av undirveitarum, og aðrar uppgávur taka arbeiðsfólk hjá Landsverki sær av. Tað kann vera alt frá trupulleikum við rampum til útskifting av gummi í fendarum.

Asfaltið í havnunum er í høvuðsheitum í góðum standi.

Vanligi raksturin av havnum fevnir um fastar útreiðslur til umsiting, streym og regluligt eftirlit við ljósstýringum, sum skulu virka optimalt.

Árliga játtanin til havnir er 5 mió. kr. Nevnast kann, at seinastu árini eru allar hydraulisku skipanirnar á ferjulegum skiftar.

Eisini eru stórar ílogur gjørdar á Krambatanga, har eitt nú tann eini bryggjukanturin er longdur, og fendarar settir upp fram við kantinum. Umframt at ein eyka fendi er settur upp á høvuðs-atløgsusíðuni.

Arbeiðið at gera eina støðulýsing av öllum landshavnunum er farið í gongd. Ætlanin er at nýta sama leist sum í kanningum av brúgvum, har støðumeting er millum 0 til 5. Á henda hátt fæst eitt skipað yvirlit yvir, hvussu støðan á havnunum er, og tað fer at gera tað lættari at skipa arbeiðið at reka havnirnar.

## TYRLUPALLAR

Síðani 1981 hefur Landsverk gjort flest allar tyrlupallar í landinum og havt raksturin um hendi. Samanlagt 11 tyrlupallar eru, og av teimum rekur Landsverk 10. Landssjúkrahúsíð hefur ábyrgdina av tyrlupallinum har. Landsverk hefur umsjónarfólk úti um landið, sum eru knýtt at hvørjum tyrlupalli sær. Umframt uppgávur fyrir Landsverk, taka hesi fólk sær av avgreiðsluni av ferðaseðlum, farmi og líknandi fyrir Atlantic Airways, sum rókir sjálva tyrluflugvingina.



Mynd 2: Tyrlupallur á Stóru Dímun

Við tí endamáli at varðveita bústaðar- og vinnuþagini á útoyggjum, er reglugilur tyrluflutningur alt árið til tær oyggjar, har torfört kann vera at leggja at við skipi ella báti. Reglugil rutuflugving er 3 dagar um vikuna - tó 4 dagar um summarið. Tyrlurnar flyta eisini neyðugan farm til og úr útoyggjunum, eins og tær kunnu veita skjóta hjálp í sambandi við sjúku ella vanlukku.

Tyrla er eisini sera hent í sambandi við flutning av rørslutarnaðum. Tyrluleiðirnar kunnu brúkast av öllum, men tey fastbúgvandi á oyggjunum hava framihjáraett til plássini.

## ENDAMÁLIÐ VIÐ TYRLUFLUTNINGS-TÆNASTUNI ER:

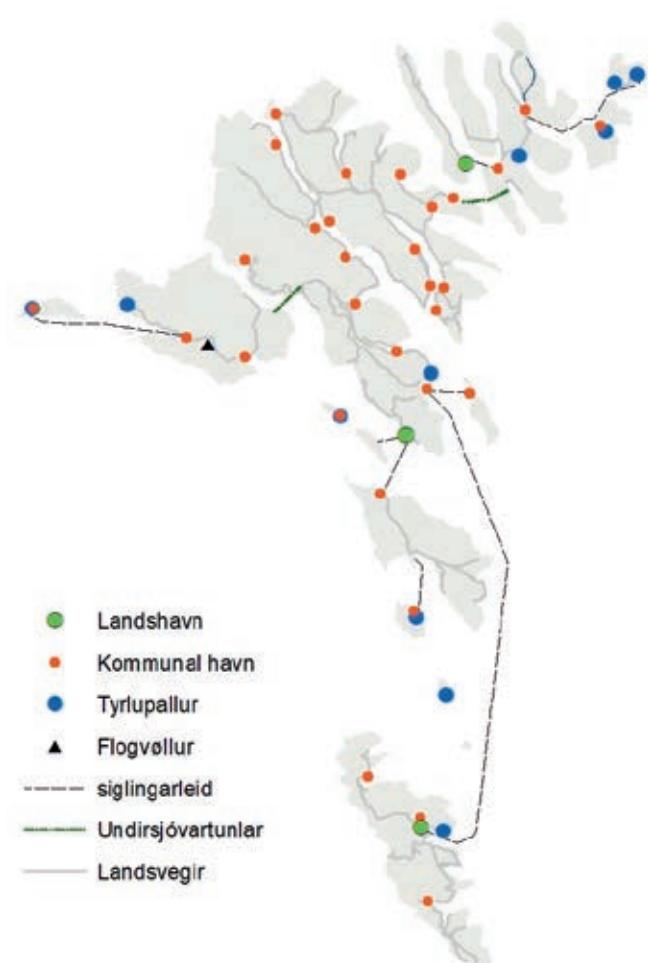
- » Flyta ferðafólk og farm til og úr útoyggjum
- » Flutningur ísv. tilbúgvning
- » Sjúkraflutningur annars
- » Frálandavinna
- » Onnur tilbúgvning, t.d. í smb. við olju-basing

## HENTLEIKAR Á TYRLUPALLUNUM TIL AT RÓKJA HESAR UPPGÁVUR:

- » Fráfareingarhöllir
- » Veðrið / veðurstöðir
- » Útvarp, telduútggerð o.a.
- » Hald
- » Egintilbúgvning fyrir pallin
- » Tangaanlegg
- » Umsjónarfólk

Játtanin til flogferðsluna verður nýtt til at reka tyrlupallarnar kring oyggjarnar. Arbeiðið at gera eina heildarkanning ella støðulýsing, júst sum við havnunum, av öllum tyrlupallunum, er byrjað. Ætlanin er at nýta sama leist sum í kanningum av brúgvum, har støðumeting er millum 0 og 5. Á henda hátt fæst eitt skipað yvirlit yvir, hvussu støðan á tyrlupallunum er, og soleiðis verður tað lættari at skipa arbeiðið frameftir.

## VETRARHALD Á LANDSVEGNUM



Mynd 14: Flutningskervið

### FLOGVÖLLURIN

Flogferðslan er eisini ein partur av samferðsluni. P/F Vága Flughavn stendur fyrir rakstrinum av Vága Flughavn og virkar fyrir, at tað skal vera trygt at ferðast um flogvöllin. Í desember 2011 varð flogbreytin longd úr 1.250 til 1.799 metrar. Longda flogbreytin merkir, at flogvöllurin nú kann taka ímóti nögv stórra flogfórum enn áður.

Landsverk gjørdi kanningar av, hvar altjóða flogvöllur kundi staðsetast, umframta at stovnurin eisini gjørdi kanningar um möguligar staðsetningar til smærri flogvallir kring landið. Þeirnar um teir smærru flogvallirnar voru sleptar, tí tyrluflugvingin var vald at vera besta loysnin. Leikluterin hjá Landsverki var teknisk ráðgeving.

### VETRARHALD Á LANDSVEGNUM

EIN KJARNUUPGÁVA HJÁ LANDSVERKI ER AT SYRGJA FYRI, AT FERÐSLAN UM VETURIN VERÐUR TRYGG FYRI ÖLL FERÐANDI Á LANDSVEGNUM.

Vetrartænastan hjá Landsverki er gerandisdagar frá kl. 05-21, og kl. 06-21 í vikuskiftum og halgidagar.

**ENDAMÁLIÐ VIÐ VETRARHALDINUM ER AT HAVA EITT TRYGT OG ÁLÍTANDI FLUTNINGSKERVI.**

Vinnan mennist, og fleiri akfør verða skrásett á hvørjum ári. Harafturat hefur vinnan og almenningurin í alsamt stórru mun tørv á, at vegakervið er farbart alt samdøgrið. Eitt nú í sambandi



við at fólk arbeiða uttan fyri vanliga arbeiðstíð og í sambandi við vinnuflutning, ið fer fram alt samdøgrið.

Sum dömi kann nevnast, at ein hósdag við nógvum kava og hálku í apríl mánaði 2018 koyrdu heili 737 persónbilar og 20 stórra akfør á Sundi millum kl. 21 um kvöldið og kl. 5 um morgunin. Hetta er uttan fyri tíðina at grivið ella saltað verður. Tað er umleið 8 % av samlaðu ferðsluni tað samdøgrið.

Til samanberingar kann nevnast ökið við Norðskálatunnin, har tað sama dag koyrdu 362 persónbilar og 24 stórra akfør í tíðarskeiðnum kl. 21 um kvöldið til kl. 5 um morgunin. Tað er umleið 7 % av samlaðu ferðsluni tað samdøgrið.

Lansverk metir, at tvey neyðug stig mugu takast í sambandi við øktu ferðsluna.

*Fyrra stigið er at rudda og salta vegirnar eftir verandi ætlan. Största avbjóðingin í vetrarhaldinum er verandi maskinpark..*

*Í næsta stigi verður arbeitt fyri at tæna flutningstörvinum hjá vaksandi ferðsluni. Tá verður miðað ímóti at halda høvuðsvegirnar farbarar alt samdøgrið. Fyri at rökka hesum máli, er tørvur á dupultmannig á hesum vegum og stórra maskinpark.*

# VETRARHALD Á LANDSVEGUNUM

## AVBJÓÐINGAR

Við verandi stöði á vetrarhaldinum sæst, at útreiðslurnar fyrir ein miðal vetur eru um 10 mió. kr. árliga. Tó kunnu sveiggi vera millum vetrarnar.

Seinastu fimm árin eru útreiðslurnar av at halda maskinparkina hjá Landsverki viðlíka stöðugt hækkaðar. Hetta kemst m.a. av væntandi endurnýggjjan av maskinunum.

Vísandi til vaksandi ferðsluna á vegakervinum, og at vinnan setir hægri krøv til flutning uttan fyrir tey tíðarskeið, har grivið ella saltað verður, er neyðugt at endurskoða vetrarhaldið. Tá landið verður bundið meira saman við Eysturoyartunlinum, setir tað samstundis storri krøv til vetrarhaldið, tí ferðslan fer at vaksa enn meira. Við verandi maskinum og amboðum verður tað torfört at ganga hesum avbjóðingum á móti. Landsverk hefur longu nú avbjóðingar við at varðveita stöðið á verandi vetrarhaldi.

**Við somu játtan sum undanfarin ár gerst maskinparkin stöðugt eldri og av somu orsök í verri standi. Fylgjurnar av hesum eru millum annað, at tænastan til borgaran gerst alsamt verri og óstøðugari.**



Í sambandi við ferðaætlana hjá Smyri og vetrarhaldið í Suðuroyinni, eru ymsar avbjóðingar. Við verandi ferðaætlan eru tað fýra kvöld um vikuna, har Smyril ikki er á Krambatanga fyrr enn kl. 23.30. Tað merkir, at ferðslan frá Smyri koyrir til á midnatt. Hetta er tríggir tímar eftir, at seinasti bilur ella maskina hjá Landsverki hefur verið á vegnum, og tað kann ávíasar tíðir vera ein stórur trupulleiki. Við verandi manning í vetrarhaldinum ber ikki til at arbeiða fleiri tímar. Líknandi avbjóðingar eru eisini um morgunin. Tílkar avbjóðingar kunnu eisini væntast í sambandi við Teistan og Sam, tí ferðaætlanin hjá hesum báðum ferjum er uttan fyrir vaktartíðarskeiðið hjá vetrarhaldinum.

## TÓKNI

Landsverk hefur kring landið samanlagt 27 veðurstöðir, sum veita upplýsingar um millum annað hita, vind, ætt og hvirlur hvørt 10. minutt alt samdøgrið. Áðrenn veðurstöðirnar sjálv-virkandi boðaðu frá veðurlíkindum, fóru fólk í vetrarhaldinum sjálvi út at kanna veðurlíkindini upp til tvær ella tríggjar ferðir um dagin, alt eftir hvussu vánaligt veðrið var.

Nú hava fleiri veðurstöðir eisini vevmyndatól, soleiðis at til ber

at síggja stóðuna á vegnum á heimasíðuni ella umvegis appina hjá Landsverki, ið eisini hevur fleiri aðrar tænastur. Landsverk hevur eina app, ið veitir upplýsingar um veðrið og koyrilíkindi á landsvegnum, umframt at tað kann hoyrast í útvarkinum og síggjast á heimasíðuni. Arbeit verður við at menna eina tænastu, sum skal upplýsa fólk, hvar maskinurnar eru, ið grava og salta, og um teirra farleið er tók at koyra eftir.

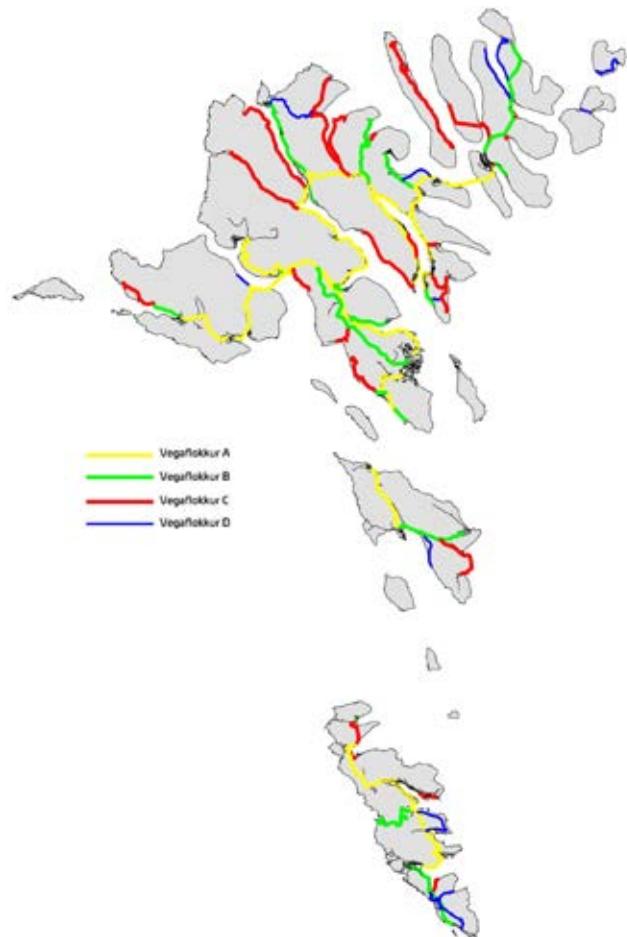
## SALTING

Tá veðurstöðirnar boða frá hálkulíkindum, verða teir vegirnir saltaðir fyrst, har mest ferðsla er. Játtan og útgerð er ikki til at rudda kava og salta allar landsvegir 24 tímar um samdögrið. Landsverk hevur tí bólkað landsvegirnar í fýra ymiskar vega-flokkar: A, B, C og D.

A og B vegir eru teir við mestu ferðsluni. Undir vanligum umstöðum eru allir vegir í flokki A farbarir frá klokkan 6 á morgni, tó leygardagar frá klokkan 7 og sunnudagar frá klokkan 8.

C eru vegir við minni ferðslu, og D eru vegir við næstan ongari ferðslu. Málið fyri C vegir er, at tað skal bera til at ferðast við lagaligheit eftir hesum vegum. D vegirnir verða bara ruddaðir eftir áheitan í vanligari arbeiðstíð, eftir at A, B og C vegirnir eru ruddaðir.

Útgangsstöðið fyri, hvat verður saltað, er, at í hóvuðsheitum verður saltað í brekkum og vegasneiðingum, men økta ferðslan setir eisini storri krøv til saltingina, so afturat hesum verður mest sum alt hóvuðsvegakervið saltað.



Mynd 1: Raðfesting av, hvørjir landsvegir skulu ruddast fyrst.

# VETRARHALD Á LANDSVEGNUM

## MASKINPARKIN

Maskinurnar, ið rudda kava, eru gamlar. Miðalaldurin er høgur, og hetta hevur við sær stórar avbjóðingar í vetrarhaldinum og í at veita tænastuna, sum fólk væntað.

## HÁLKA

Tey seinastu árin er meiri peningur settur av til at endurskapa maskinparkina. Nýggjar maskinur eru keyptar, og hetta merkist væl í vetrarhaldinum. Enn er tó ikki komið á mál við hesum.

Tríggir gummihjólslessarir voru keyptir í 2016 og tríggir smærri lastbilar í 2017. Um hugt verður eftir salting og kavagrevstri fyri seg, er ein stórur trupulleiki við saltingini, at 4 av 7 stóru lastbilum, sum koyra á høvuðsrutunum, eru umleið 15 ára gamlir. Aldurin merkist á teimum. Longu nú kemur tað javnan fyri, at hesir lastbilar standa, og minni saltbilar mugu taka yvir frá øðrum rutum. Hetta elvir til verri tænastu á báðum rutunum.



## KAVI

Fyri kavagrevstur er støðan enn verri. Somu maskinur, sum eru ein trupulleiki í saltingini, ganga aftur í kavagrevstrinum, tí tær kunnu grava og salta samstundis. Tað er tíverri sannlikindi fyri, at vegirnir ikki kunnu haldast farbarir,

næstu ferð stórkavi verður, grundað á at maskinurnar ganga fyri. Seinastu fimm árini eru útreiðslurnar av at halda maskinparkina hjá Deildini fyri Infrakervi við líka hækkaðar stöðugt, tí eldri og slitnu maskinurnar krevja meira viðlíkahald.

## MASKINUR TIL KAVAGREVSTUR

Gummihjólslessarir	13	miðal 9,4 ár	maks 15 ár
Hjóltraktorar	6	miðal 16 ár	maks 17 ár
Blásarar	1	miðal 31 ár	maks 31 ár
Veghøvlar	5	miðal 31,2 ár	maks 42 ár

## VEGURIN FRAM

Sum nevnt, hava útreiðslurnar til vetrarhaldið verið 10 mió. kr. árliga tey seinastu árini. Hetta er 5 mió. kr. ov lítið í mun til veruliga tørvin. Tað vil siga, at verða 15 mió. kr. settar av til vetrarhaldið, er möguligt at tryggja eitt meira álitandi vetrarhald í mun til verandi. Fyri at halda høvuðsvegirnar farandi eftir alt samdøgrið, er neyðugt, at 20-25 mió. kr. verða settar av til vetrarhaldið. Hesir kostnaðir eru tó Treytaðir av, at eftirsleipið av maskinunum, sum í verandi lótu er 20-30 mió. kr., verður vunnið innaftur.



# 04

## FØROYAR SUM FERDAFÓLKALAND

## FERÐAVINNA OG SAMFERÐSLA

### FERÐAVINNA OG SAMFERÐSLA

Eitt væl virkandi og vælhildið undirstøðukervi og skip, ið lúka neyðugar treytir fyri ferðafólkflutning, eru ein týðandi partur av grundarlagnum undir eini blómmandi ferðavinnu. Eins og aðrir stovnar og virkir, ynskja Landsverk og Strandferðslan at veita tænastur á høgum stöði, ið kunnu nøkta tann tørv, ið brúkarin eftirspryr. Við vaksandi ferðavinnuni verður tað alsamt meiri neyðugt at taka atlit at færøysku samferðsluni, sum í verandi lótu ikki í nóg stóran mun verður viðlíkahildin ella dagförd.

Nýggjastu ferðsluteljingarnar hjá Landsverki staðfesta eina munandi hækking í talinum av akførum, sum nú koyra á færøysku vegunum, og er vaksandi talið av ferðafólkum ein orsók til hetta. Serliga í summarhálvuni. Landsverk hevur seinastu árini arbeitt miðvist við at fyrireika og útbyggja undirstøðukervið við eitt nú sóljuleiðum og dvalarvikum. Hetta fyri betri at nøkta tørin í sambandi við vaksandi ferðavinnuna. Visit Faroe Islands hevur sum mál, at ferðavinnan skal umseta fyri eina milliard krónur í 2020. Væl gongst at skapa vökkstur, men avbjóðingar fylgja við vökkstrinum. Smæstu bygdírnar eru ikki fórar fyri at taka ímóti alt ov mongum ferðafólkum.

Ferðavinnan skal gerast nýggj grundleggjandi vinna í landsbúskapinum, og hon skal mennast á burðardyggan hátt – við

fyriliti fyri færøyska fólkinum, umhvørvinum og búskapinum. Hetta er høvuðsmálið hjá Visit Faroe Islands, sum við tvifaldaðari játtan á løgtingsfíggjarlógin legði til brots at marknaðarføra Føroyar í 2013. Málið var at tvífalda umsetningin í vinnuni úr 384 mió. kr. í 2011 upp í eina milliard í 2020.

Átökini hjá Visit Faroe Islands hava riggað væl. Alsamt fleiri útlendskir fjølmiðlar vísa á Føroyar sum ferðamál, fleiri ferðafólk koma higar, og umsetningurin er øktur upp í 665 mió. kr. í 2016. Ferðavinnan stendur nú fyri 7,3 prosentum av útflutninginum, og í vinnuni eru 607 ársverk, sambært tølum frá Hagstovuni.

Neyv samskipan krevst innlendis, tá ferðafólkatalið veksur, og neyðugt er, at bæði land, kommunur og vinnan samstarva.

Eisini er neyðugt at verja náttúruna, økja talið á seingjarplássum og menna fleiri tilboð til ferðafólkini. Harافتur er ein avbjóðing, at smæstu plássini, sum eru tey mest spennandi at vitja, ikki eru før fyri at taka ímóti alt ov mongum ferðafólkum.

Ferðavinnan er á mangan hátt ein sólskinssøga, har uppruna-ligu málini fyri vökkstur higartil hava hildið. Áhugin fyri Føroyum økist í hvørjum, men skal málið um at tvífalda umsetningin í ferðavinnuni í 2020 røkkast, krevst at land, kommunu og vinna fremja átök, ið tryggja, at menningin verður burðardygg.



Ferðavinnan er enn ikki nøkur stórvinna samanborið við fiskivinnuna og alivinnuna, tí hon stendur bara fyri 1,7 prosentum av BTÚ. Men stigvist skapar hon búskaparvökstur, øktar skattainntokur, fjøltáttar arbejðsmarknaðin, skapar fleiri arbejðspláss kring landið og styrkir samleikan, stoltleikan og framtíðarvónirnar í Føroyum. Ein stór avbjóðing er, at flestu ferðafólk vilja koma til Føroya í háárstíðini, sum er um summarið. Visit Faroe Islands arbejðir miðvist fyri, at ferðafólk eisini skulu koma til Føroya utan fyri háárstíðina, tá trýstið á hotellini og náttúruna er minni. Kanningar hjá Visit Faroe Islands vísa, at útlendsku ferðafólkini, sum vitja í Føroyum, eru sera væl nøgd við upphaldið. Talan er yvirhovur um væl upplýst fólk við hægri útbúgving og eini ársinntøku, sum liggar yvir miðal. Hesi fólkini leita eftir ferðamálum, sum eru ðörvísi.

Útlendsku ferðafólkini hava tó onkur hjartasuff, tá tey hava ferðast í Føroyum. Eitt teirra er, at bátar og bussar taka ikki kort, at tað mangla súkkubreytir, at ferðaætlanir kunnu vera truplur at skilja, og eitt triðja er, at trupult er stundum at fåa kunning, tá seinkingar og avlýsingar eru. Veksur ferðavinnan nóg og skjótt, fer tað at krevja nóg av føroyingum, serliga fólkia á smáplássum.

## SÓLJULEIÐIR

Ein Sóljuleið er ein náttúruvakur vegateinur ella alternativ farleið, ið leiðir ferðafólk til merkisstøð í Føroyum, har eitthvørt

áhugavert er at vitja, og har ein kann koyra seint uttan at vera til ampa fyri ferðsluna annars.

Sóljuleiðir og ferðafólkferðsla var longu viðgjort í fyrstu samferðsluætlani frá 2007. Orsókin til at Sóljuleiðinrar og aðrar smærri leiðir hava stóran túdning og vera raðfestar frammaliga í hesi samferðsluætlani er tí, at ferðslutrýstið er fleirfaldað á hesum leiðum seinastu fáu árini. Sóljuleiðir og aðrar minni farleiðir, ið áður hava verið nøktandi fyri ta ferðslu, sum tær upprunalaiga vóru bygdar til, eru knappliga vorðnar ov smalar til stóru ferðafólkabussarnar, ferjurnar eru ov lítlar og proppar koma í ferðsluna orsakað av vaksandi ferðavinnustreyminum til hesi støð.

Hesir bygdavegirnar og farleiðir nøkta sostatt ikki longur tørvin, og tískil mælir Landsverk til, at leiðir, ið ikki longur kunnu bera ferðsluna, verða raðfestar hægri, og at peningur verður játtaður til at lyfta støði á vegum og farleiðum komandi árini.

## AVBJÓÐINGAR

Tað eru nógvir virkandi almennir og privatir partar, ið skulu til verka fyri at nøkta eftirspurningin og tørvin, ið ferðavinnan setir til undirstøðukervið, tænastuveitingar og annað.

## FERÐAVINNA OG SAMFERÐSLA

Í Føroyum er ein vaksandi eftirspurningur eftir tænastum knýttar at gisting, matstovuvirksemi, skipaðum ferðafólkatúrum og flutningi til sögulig øki og til serstaka náttúru. Hetta eru øki, sum tað privata vanliga tekur sær av. Tað letur seg ikki gera at vaksa um hesar tænasturnar, um ikki útbygging av skipanum til streym, vatn, kloakk, heilsumiðstøðir og fjarskifti til útheimin fylgir við menningini, sum stendst av vaksandi eftirspurningi eftir tænastuveitingum. Harafturat hevur ferðavinnan tørv á einum góðum flogvølli og einum góðum yvirskipaðum flutningskervi, ið vissar fyri lættari atgongd til tænastur, bygdir og støð, ið ferðafólk eru áhugað í at vitja og gagnnýta. Hetta eru almennar skipanir og tænastur, sum í ein ávísan mun verða fíggjaðar av kommunu og landi, og fyri Landsverk og Strandferðsluna verður alt viðlíkahald fíggja av almennum peningi. Vit vita longu nú, at økta ferðafólkatalið til Føroya setir síni spor á farleiðir og gevur avbjóðingar bæði á sjógví og landi. Tí er neyðugt, at landið setir størrí játtan til viðlíkahald, um ferðavinnubúskapurin skal vera lívførur og gagnligur. Eingin ivi er um, at vánaligt ella heilt manglandi undirstøðukervi avmarkar vökstur á ferðavinnuokinum og í samfelagnum sum heild.

Landsverk arbeiðir miðvist við at fyrireika og útbyggja undirstøðukervið til høgu krøvini, ið ferðavinnan setir. Enn er langt á mál, og er tað neyðugt at evna til eitt greitt yvirlit yvir, hvar ferðafólk ferðast í Føroyum, hvørjar avleiðingar og avbjóðingar koma av ferðavinnu, og hvørji tiltøk mugu setast í verk til tess at fyribryrgja neilig árin.

Landsverk hevur fylgt við, hvussu tann stóri ferðafólkavöksturin hevur ávískað undirstøðukervið í Íslandi. Í Íslandi er vanligt, at ferðafólk sjálvi ferðast kring landið, umframta at nögv eisini koyra í bussum. Har hevur verið neyðugt at kunna neyvt um, hvussu koyrast skal, bæði tá ið talan er um, hvussu koyrt verður á einbreytaðum vegum, á vegum sum ikki eru asfalteraðir, um seyð á vegnum og týdningin av at nýta trygdarbæti. Ferðafólk vitja bæði summar og vetur, og tí verður koyrt undir øllum umstøðum, og avbjóðingarnar, ið standast av ferðafólkavitjánnum, eru sostatt alt árið. Í Íslandi hava fleiri ferðsluóhapp verið, har ferðafólk hava latið lív, eitt nú orsakað av, at fleiri koyra uttan trygdarbæti. Eisini hava fleiri óhapp verið, har bussar og bilar eru farnir av vegnum, tí vegurin manglar vegøksl, ella tí vegøkslin er ov veik, orsakað av manglandi bilverju, ella tí at bilverjan ikki hevur verið nøktandi. Tibetur hava vit ikki enn havt nøkur álvarslig ferðsluóhapp í Føroyum, har ferðafólk hava verið innblandaði.

Yvirskipaða málid hjá Landsverki og Strandferðsluni er at tryggja, at karmarnir fyri ferðslu á farleiðunum eru nøktandi, tryggir og samanhængandi. Tó er avmarkað, hvat gjørt verður hvørt ár, tí játtanin røkkur ikki til at loysa trupulleikarnir, ið standast av ferðavinnuni. Um bíðað verður við at gera nakað við verandi avbjóðingar á farleiðunum, ið standast av eini vaksandi ferðavinnu, verða hesir væntandi nögv verri sum fráliður. Um ferðavinnan framhaldandi fer at fylla so nögv í Føroyum sum nú, er alneyðugt, at vegirnir verða gjørdir til at megna trústið. Javnvág má vera millum íløgor í ferðavinnuna og øktu ferðsluna og slitið, ið harav fylgir. Longu nú síggja vit vegir, har neyðugt

verður at skelta við forboði um, at tung ferðsla ikki kann koyra eftir vegnum. Sum til dømis um Hestin í Suðuroy og um Agnið í Eysturoy.

Fleiri gjöllari kanningar mugu gerast, har avbjóðingarnar á farleiðum við vaksandi ferðafólkatali verða lýstar nærrí, soleiðis at greitt verður, hvørji tiltøk mugu setast í verk fyri at betra um tænasturnar. Ferðsluteljingar og støðulýsingar mugu gerast á farleiðum, har ferðavinnutrýstið økist, við uppskotum um neyðug tiltøk. Dømi um mögulig tiltøk kunnu verða at gera vegin tryggari við at seta bilverju upp, gera vegøksl fram við einbreymtaðu vegunum og hava fleiri og storri víkipláss. Fyri at koma við góðum tilráðingum, má verandi stóða lýsast, t.d. hvussu nógv ferðsla er í nærumhvørvinum, hvussu nøktar vegurin tann lokala tørvin, og hvørji árin eru av ferðavinnuni, soleiðis at hædd kann takast fyri bæði tí lokala tørvinum og ferðafólkatørvinum, tá tiltøk skulu setast í verk.

Enn eru avbjóðingarnar av ferðavinnuni störstar í summarhálvuni, har ferðafólkini eru flest, tó at tað kann væntast, at fóroyiska ferðavinnan einaferð fer at fevna um alt árið.

Tað er eyðsæð, at neyðugt er støðugt at útbyggja og viðlíka-halda flutningskervið, so tað tolir vaksandi trýstið av ferðafólkunum. Vegateinar, har flest ferðafólk ferðast, skulu mennast, eitt nú Sóljuleiðirnar, og umstøðurnar fram við vegnum skulu eisini betrast. Fleiri dvalarvikar og útsýnisstøð skulu byggjast, og fleiri kunningarskeltir eiga at verða sett upp.

## KUNNING TIL FERÐAFÓLK

Føroyar eru eitt land við høgum fjøllum, avbjóðandi veðurlagi, smølum vegum og kanska øðrvísi náttúru enn fremmand vitjandi eru von við. Tískil mugu útlendsk ferðafólk kunnast um fóroyisku umstøðurnar.

Vit síggja fleiri av teimum somu avbjóðingum á ferðslukervinum her heima sum í Íslandi, tó er trupulleikin ikki enn vorðin eins stórur. Føroyar og Ísland hava skiftandi veðurlagið sum felags eyðkenni og eitt serstakt undirstøðukervi, har "ein má koyra eftir umstøðunum". Tað eru føroyingar vanir við, men útlendsk ferðafólk eru ikki í sama mun von við at koyra eftir fóroyisku umstøðunum.

Gerast tað fleiri ferðafólk í Føroyum um veturin, eigur eisini at verða kunnað um veðurviðurskiftini, og hvussu koyrast skal, um hálka og kavi er. Ferðafólkini skulu hava möguleikan sjálvi at leita sær kunning, og skulu upplýsingarnar vera tökar á enskum og vera ítökligar og lættar at finna. Á fleiri av vegunum, sum ferðafólk kunnu væntast at koyra á, er í verandi løtu eingin kavarudding ella salting um veturin.

---

## FERÐAVINNA OG SAMFERÐSLA

### LESIVEGLEIÐING

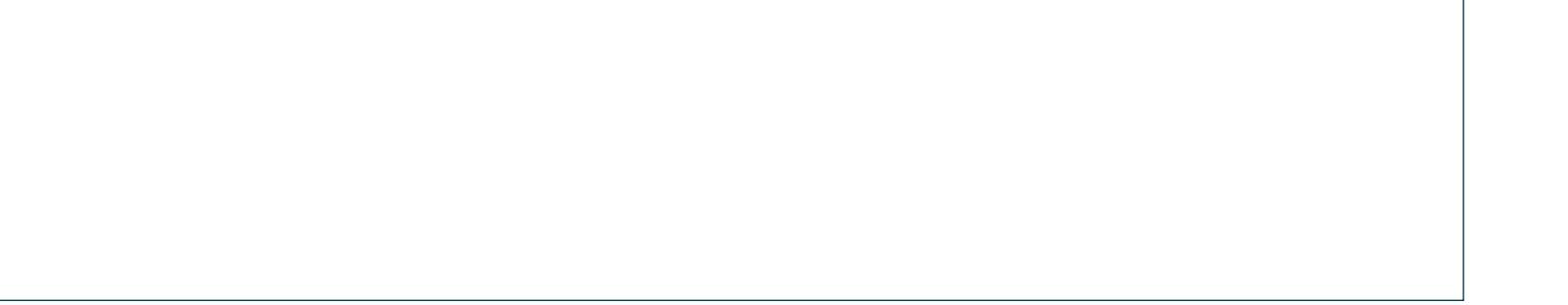
Í teimum næstu kapitlunum vera evnini, sum eru nevnd her í innleiðingini, viðgjørd nærri.

Í partinum um *Sóljuleiðir*, eru nakrar leiðir settar upp á øðrvísi hátt, har farið verður í smálutir. Hetta er grundað á, at fleiri kanningar skulu gerast av farleiðum, ið nógv ferðafólk ferðast eftir. Til dømis er Saksunarvegurin tики við sum ein “case”, tí har vita vit, at eitt stórt trýst er á vegnum í summarhálvuni. Landsverk hevur samskipt við Visit Faroe Islands og Sunda kommunu um avbjóðingarnar á Saksunarvegnum. Tað er týðiligt, at har er ein tørvur á at bøta um umstøðurnar, og ongantíð ov skjótt. Saksunarvegurin hevur nøktað ferðslutørvin til bygdina, áðrenn ferðslutrýstið vaks, hóast vegurin er smalur og onga vegøksl hefur. Koyrt var eftir umstøðunum og fólk flest vóru staðkend. Seinastu árini eru staðfest nøkur ferðsluóhapp á vegnum, og verður ferðafólkakatrýstið á sama støði næsta ár ella hægri, so kunnu væntast fleiri óhapp. Tí er neyðugt at kanna

vegirnar, ið hava økt trýst orsakað av ferðafólkavitjanum, og vísa á loysnir, har avbjóðingar eru.

Tilmæli frá Landsverki er, at einbreytaðir vegir verða útbygdir við vegøksl á báðum síðum, at fleiri víkipláss verða gjørd fram við mest vitjaðu vegunum, so bussar, bilar og fólk á súkklu ella til gongu kunnu mótað og víkja uttan trupulleikar. Tað er ein sjálvsøgd treyt, at Saksunarvegurin skal nøkta lokala tørvin og vera tryggur at koyra á. Um vegurin skal nøkta økta ferðslutrýstið í sambandi við ferðavinnu, skal vegurin dagførast, helst áðrenn komandi summar, har trýstið væntandi verður enn hægri.

Í teimum dømum av *Sóljuleiðum*, ið vera lýst í hesari samferðsluætlán, er gjørd ein leistur fyrir støðulýsingar av *Sóljuleiðunum*. Saksunarvegurin er eitt nú ein leið, har vit hava tøk ferðslutøl.



Neyðugt er at kenna töl og umstöður fyrir Sóljuleiðum og ðórum viðkomandi stöðum, har ferðafólk ferðast. Sum grundarlag fyrir tilmælum um neyðugar ábøtur á undirstöðukervið, mugu öll viðurskifti gjølla umrøðast, soleiðis at ein kostnaðarmeting kann vera so ítökilig og álítandi sum möguligt.

#### MONGD AV FERÐAFÓLKI BÝTT ÚT Á BYGDIR OG ÓKI Í SUNDA KOMMUNU



Mynd 1: Kelda: Sunda kommunu

## FERÐAVINNAN Í TØLUM

### FERÐAVINNAN Í TØLUM

Í 2015, tá sólarmyrkingin var, komu heilt nógv ferðafólk til Føroya. Umsetningurin frá útlendsku ferðafólkunum var tá 665 mió. kr. sum var ein vökstur á 89 mió. kr., samanborið við árið fyri. Tað er ein vökstur á 13,4 %. Fyrsta ársfjórðing 2017 vorú 21.395 gistingar í Føroyum, sum er 930 fleiri enn sama tíðarskeið í 2015, hóast tað var sólarmyrking. Síðani hevur ferðavinnan blómað.

Sum dømi kunnu tøl samanberast í tíðarskeiðnum 2013-2018. Í 1. ársfjórðingi 2013 var talið av gistingum í gistingarhúsi í Føroyum 13.187, og í 2018 var talið 20.543. Tað er ein vökstur á 7.356 gistingar ella 55,9 %. Í tíðarskeiðnum er talið av gistingum farið frá 132.265 gistingum í 2013 til 174.809 í 2017. Tað er ein vökstur á 32 %. Talið av gistingum fyri 2018 er ikki tökt enn.

Tíverri eru eingi tøl tökk fyri gistingum í Airbnb íbúðum. Visit Faroe Islands metir, at fleiri enn 300 føroyingar leiga út

gjøgnum Airbnb, og at talið av Airbnb gistingum er millum 15.000 og 20.000 gistingar um árið.

Tískil kann samlaða talið av gistingum liggja um 200.000<sup>1</sup>.

Eingi hagtøl eru tökk fyri summaríð 2018 enn, men Visit Faroe Islands metir, at talið av ferðafólk í 2018 er hægri enn í 2017, og at talan er um ein áhaldandi vökstur í ferðavinnuni. Metingin sigur, at gott og væl 100.000 ferðafólk eru í Føroyum um árið.

Stórur partur av teimum, ið búðu í Airbnb íbúðum, valdu hesa loysn, tí eingi kómur voru tökk á nøkrum hotelli<sup>2</sup>. Í verandi løtu eru Atlantic Airways og Smyril Line í ferð við at byggja tvey stór hotell, sum helst fara at nøkta nakað av gistingartørvinum í Føroyum, serliga í høvuðsstaðnum. Hotel Føroyar byggir eisini út. Hotellið hjá Atlantic Airways hevur fингið heitið Hilton Garden Inn, og er partur av Hilton ketuni.

<sup>1</sup> Visit Faroe Islands: Ársfrágreiðing 2017: [https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi\\_arsfragreiding\\_2017\\_singlepages\\_resized.pdf](https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi_arsfragreiding_2017_singlepages_resized.pdf)

<sup>2</sup> Visit Faroe Islands: Ársfrágreiðing 2017: [https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi\\_arsfragreiding\\_2017\\_singlepages\\_resized.pdf](https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi_arsfragreiding_2017_singlepages_resized.pdf)



Tað kann draga enn fleiri ferðafólk hendaveg, tí Hilton hotell-ketan er sera kend og kann draga ein øðrvísi málbólk av ferðafólkum higar.

Í 2016 keyptu ferðafólkini vørur og tænastur fyri uml. 606 mió. kr., sum er ein vökstur á 6,7 % í mun til 2015, har talið var 568 mió. kr. Töl eru í skrivandi lótu ikki tók fyri 2017<sup>3</sup>.

Umsetningurin frá útlendskum ferðafólkum væntast at vera komin upp á 700 mió. kr. fyri 2017 og 2018, sum er 10 % av samlaða føroysksa útflutningsvirðinum<sup>4</sup>. Samanumtikið hevur 2018 verið eitt gott ár fyri ferðavinnuna í Føroyum, har fleiri ferðafólk hava vitjað og nøgdsemi er högt. Sambært Gallup kanning hjá Visit Faroe Islands, ið verður almannakunngjörd í næstum, sige 97,5 %, at tey eru væl nøgd. Ferðafólkatalið er vaksandi, og er tað í samljóði við viljan hjá politiska mynduleikanum, ið vil menna ferðavinnuna í Føroyum. Visit Faroe Islands hevur eina visjón um, at ferðavinnan skal gerast ein

støðisvinna og skal tvífalda umsetningin, so hon gevur av sær eina milliard krónur í 2020<sup>5</sup>.

Um ferðavinnan skal gerast búskaparliga burðardyggi og kasta nóg nýgv av sær, skal tíðarskeiðið, ið ferðafólk vitja í, víðkast, soleiðis at talið av vitjanum um várið, heystið og veturin hækkar.

Afturat neyðugu búskaparligu burðardygldini, skulu atliti verða tíkin at umhvørvi, náttúru og mentan, samstundis sum ferðafólkatalið veksur. Almennir stovnar, ið varða av, ella á ein ella annan hátt hava ábyrgd av at tillaga umstøðurnar til vaksandi ferðavinnuna, mugu sámstarva, soleiðis at ferðavinna, mentan, náttúra og umhvørvið kunnu spæla saman og eisini í framtíðini verða samfelagnum til góðar.

<sup>3</sup> Visit Faroe Islands: Ársfrágreiðing 2017: [https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi\\_arsfragreiding\\_2017\\_singlepages\\_resized.pdf](https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi_arsfragreiding_2017_singlepages_resized.pdf)

<sup>4</sup> Álit um ferðavinnu í uttanríkis- og vinnumálum 2017: [https://d3b1dqw2kzexi.cloudfront.net/media/9580/uvmr\\_fer%C3%BDavinnna2017.pdf](https://d3b1dqw2kzexi.cloudfront.net/media/9580/uvmr_fer%C3%BDavinnna2017.pdf)

<sup>5</sup> Visit Faroe Islands: Ársfrágreiðing 2017: [https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi\\_arsfragreiding\\_2017\\_singlepages\\_resized.pdf](https://visitfaroeislands.com/content/uploads/2018/04/vfi_arsfragreiding_2017_singlepages_resized.pdf)

# SÓLJULEIÐIR OG ONNUR FERÐAFÓLKAMÁL

## HVAT ER EIN SÓLJULEIÐ?

Ein Sóljuleið er ein náttúruvakur vegateinur ella alternativ farleið, ið leiðir ferðafólk til merkisstöð í Føroyum, har eitthvort áhugavert er at vitja, og har ein kann koyra seint uttan at vera til ampa fyri ferðsluna annars. Á Sóljuleiðunum ræður ikki bert um at koma fram, men eins nógv um at uppliva ferðina og landslagið, tú koyrir ígjøgnum, har tað brádliga skiftir frá stórbærum útsýni til at tú bert sært tað, sum er beint við. Ferðin á leiðini ger, at tann ferðandi fær høvi til at síggja landslagið á ein annan hátt. Eisini fær tann ferðandi möguleikan at síggja nógvar ymiskar stóðumyndir upp á stutta tið og kontrastir millum ymisk landsløg. Á leiðini upplivir tann ferðandi útsýnið frá tí opna til tað avmarkaða, tað vil siga frá panoramaútsýnum til tann tætta, lítla, vakra fossin. Ferðirnar í bili kunnu bjóða teimum ferðandi eina aðra skalauppliving, enn ein gongutúrur í fjøllunum kann. Eisini eru Sóljuleiðirnar ein fyrimunir hjá fólk við rørslutarni, sum her kunnu koyra til vøkur støð, uttan at ganga tungar túrar á haga ella niðan á fjøll.

Samanlagt 127 km av landsvegakervinum, ið er 476 km langt, eru nú Soljuleiðir, og er hetta meira enn 25% av øllum landsvegakervinum.

Fleiri Sóljuleiðir og aðrar leiðir, har ferðafólk ferðast við bussi, eru tó sera illa farnar. Nógvir bussar við ferðafólk koyra á landsvegunum. Eisini koma bussar úr útlondum við Norðønu og koyra við ferðafólk kring oyggjarnar. Fleiri camping- og tjald-bilar vitja í Føroyum, og hetta førir ofta til ferðsluruðuleikar, har hesir stóru bilarnir ikki kunnu venda ella steðga, tí vegirnir eru ov smalir og víkiplássini ov smá. Í ávísum støðum er langt at bakka hjá einum bili, bussi ella tjaldbili, tí langt er ímillum víkiplássini. Sum dømi kann nevnast, at í juli mánaði 2018, vóru tað onkrir dagar, har yvir 50 storri akfør hava koyrt aftur



og fram til Saksunar, sum er ein einbreytaður vegur, har upp til 600 m eru millum onkur víkipláss. Kanningar vísa, at ein bussur/lastbilur slítur vegin úr 10.000-20.000 ferðir meir enn ein vanligur bilur.

Endamálið við sonevndu Sóljuleiðunum er at geva teimum ferðandi góðar upplivingar. Hugsanin aftanfyri hetta er, at ein vegur hevur eitt virði, hóast ferðslan er minkandi, ella uppruna-liga endamálið við vegnum er burtur, möguliga tí ein nýggjur vegur ella tunnil er gjørdur. Hesir vegirnir kundu nýtast á annan hátt, til dømis sum ferðafólkavegur ella súkkluvegur, uttan at hetta fór at nerva lokalu ferðsluna.

Tað hevur víst seg, at ávíser farleiðir, ið áður vóru lágferðsluvegir, nú eru fyri so stórum trýsti, tí talið á ferðafólk í bilum er vaksið sera nógv. Á hesum vegum er neyðugt at gera gjøllar støðulýsingar, soleiðis at tiltøk kunnu setast í verk, ið kunnu lætta um trýstið. Landsverk er farið undir hetta arbeidið, og nakrar av Sóljuleiðunum eru lýstar í hesi samferðsluætlan.

Støðulýsingar, ið enn mangla og dagføringar av verandi, verða lagdar út á heimasíðuna hjá Landsverki, so hvort sum samferðsluætlanin verður dagförd. Ætlanin er, at samferðsluætlanin verður dagförd við jövnum millumbili.

## NAKRAR AV AVBJÓÐINGUNUM VIÐ SÓLJULEIÐUNUM Í DAG ERU:

- » Økt ferðslutrýst
- » Einbreytaðir og smalir vegir
- » Manglandi kunning til ferðafólk um serlig ferðsluviðurskifti í Føroyum
- » Manglandi støðulýsing av vegunum
- » Illa farin ella eingin bilverja fram við vegnum
- » Illa farnir vegir
- » Vegir við ongari vegøksl ella veikari vegøksl<sup>6</sup>
- » Vegir utan víkipláss ella ov langt ímillum tey. Fleiri víkipláss eru ov smá til, at 2 bussar kunnu mótaast
- » Ferðafólk steðga mitt á vegnum fyri at taka myndir og seta seg og onnur, ið vilja yvirhála, í vanda.

## DVALARVIKAR OG 'VIEW POINTS'

Í Samferðsluætlanini 2008-2020 varð peikað á nokur landsvegastrekki við lítlari og ongari ferðslu, ið blivu útnevnd til Sóljuleiðir. Landsverk valdi hesar Sóljuleiðir í samráð við Ferðaráðið.

Ætlanin er, at Sóljuleiðirnar við tíðini fara at verða gjørdar út við dvalarvikum<sup>7</sup>, víkiplássum og "view points", har til ber at steðga og fáa sær hvílu og njóta landslagið.



Somuleiðis er ætlanin, at dvalarvikar verða bygdir út við ymsum hentleikum til ferðafólk sum til dømis við skýlum, beinkjum, borðum og ruskspannum. Skelti, sum lýsa landslagið, ella tað, sum er vert at síggja, verða sett upp. Tað mest umráðandi arbeidið við dvalarvikunum er tí at velja støð, sum hava serligar dygdir, og sum á ymsan hátt kunnu vísa teimum ferðandi á dygdir í føroysku náttúruni.

Víkipláss eiga at verða gjørd við sokallaðum 'view points', soleiðis at tað kann farast úr bilihánum fyri at taka myndir av náttúruni. Hetta kann eggja fólk til ikki at steðga á høvuðsvegnum og soleiðis seta ferðslutrygdina í váða.

<sup>6</sup> Slætt øki fram við vegi (utan fyri sjálva akbreyttina)

<sup>7</sup> Pláss at hvilast á við landsveg

## SÓLJULEIÐIR OG ONNUR FERÐAFÓLKAMÁL

### SÓLJULEIÐIRNAR ERU:

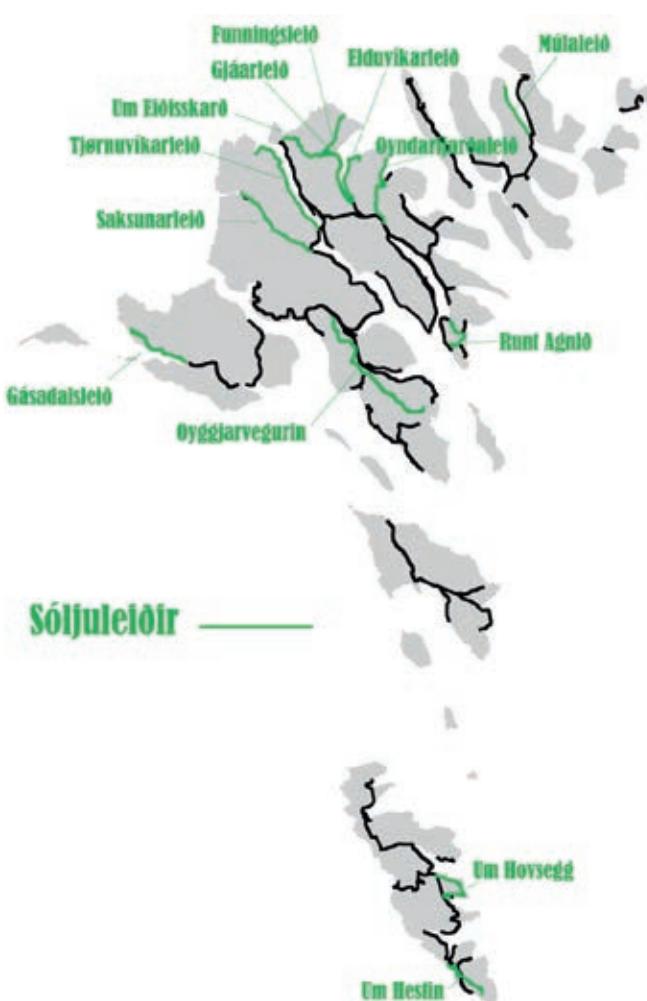
- » Landsvegir til: 476 km
- » Einbreytaðir vegir: 168 km
- » Tvíbreytaðir vegir: 308 km

	Longd av veki (km)	Asfaltstøða	Ein- ella tvíbreytaður vegur	Minsta breidd av veki	Eingin kavarudding og salting av veki	5t
Gásadalsleið	13,2	Verður kannað	2	6 m		
Saksunarleið	11,1	Verður kannað	1	2,8		
Múlaleið <sup>8</sup>	6,9	Vánaligt	1	3 m	x	x
Oyndarfjarðarleið	9,7	Í lagi	Lutvist 1 og 2	3 m og 6,5 m		
Elduvíkarleið	7,7	Sera Vánaligt	1	4 m		
Funningsleið	9,8	Í lagi	Lutvist 1 og 2	3 m og 7 m		
Gjáarleið	5,1	Verður kannað	1	3 m		
Um Eiðisskarð	8,1	Verður kannað	1	3,2 m	x	
Tjørnuvíkarleið	13,7	Verður kannað	1	3 m		
Runt Agnið	3,8	Sera Vánaligt	1	3 m	x	x
Oyggjarvegurin	19,5	Verður kannað	2	6,25		
Um Hestin	9,3	Sera Vánaligt	1	>4 m	x	x
Um Hovsegg	8,7	Í lagi	1	4 m	x	

<sup>8</sup> Vegurin er ikki asfalteraður allur sum hann er

## VEGLEIÐING TIL VEGAGERÐ

Í eini roynd at fáa yvirlit yvir leiðir, ið eru beinleiðis ávirkaðar av ferðavinnuni, er neyðugt at gera støðulýsingar og –metingar av Sóljuleiðum og øðrum ferðafolkaleiðum. Í einari støðumeting av einum vegi, verða atlit tики at eindunum og vegalutunum, ið vegurin er samansettur av. Niðan fyrir eru vístir teir vegalutir, ið hava ávirkan á samlaðu støðumetingina fyrir ein veg.

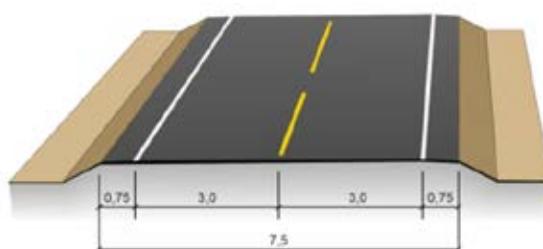


Mynd 2: Sóljuleiðir

- |                   |                                      |
|-------------------|--------------------------------------|
| » Asphalt         | » Bilverja                           |
| » Vegøksl         | » Prestar                            |
| » Parkeringspláss | » Vegrist <sup>9</sup> (rulluportur) |
| » Dvalarvikar     | » Vetrarhald                         |

Niðan fyrir eru myndir av tvørskurðum á vegum, har vegøksl er fram við vegnum við ávísari breidd í mun til farbreytirnar. Av tí at fleiri Sóljuleiðir og aðrir smalir vegir eru einbreytaðir, standast fleiri avbjóðingar av vaksandi ferðslu á hesum vegum í mun til tvíbreytaðir vegir, og tí kunnu vegleiðingar betra um støðuna.

Niðan fyrir standandi vegleiðing er gjørd við íblástri frá norskarí vegagerð. Allar vegastøddir hava vegøksl, og ger tað stóran mun í sambandi við ferðslu, ið móttist á vegnum. Tá vegir verða bygdir í Føroyum í dag, vera norsku ella dansku veganormarnir brúktir vegleiðandi. Norsk viðurskifti minna um føroysk, tá talan er um vegir í brattlendi og tunnilsgerð.



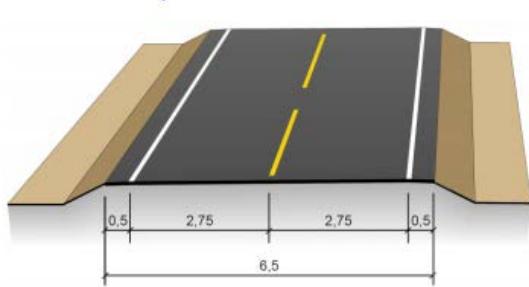
Mynd 3: Tvørskurður á Sóljuleiðum (tvær breytir)

### TVÍBREYTAÐUR VEGUR TIL HÓGA MIÐALFERÐSLU (sí mynd 3).

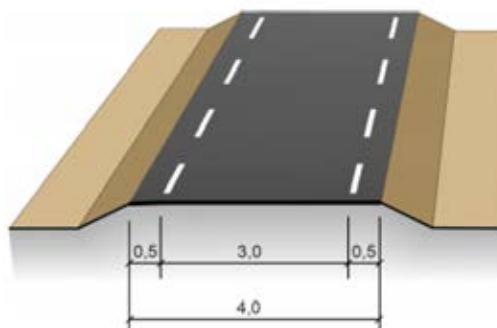
Tá ið ársmiðalferðslan er meira enn 4.000 bilar og loyvda ferðin er 80 km/t, so eiger vegurin at vera gjördur sum ein tvíbreytaður vegur, har farbreytin er 3 m og vegøkslin 0,75 m.

<sup>9</sup> Eisini nevnt rulluportur/rørportur. Rist í vegi av rörum, ið liggja tvörturum (at forða krátúrum at ganga um)

## SÓLJULEIÐIR OG ONNUR FERDAFÓLKAMÁL



Mynd 4: Tvørskurður á Sóljuleiðum (tvær breytir)



Mynd 5: Tvørskurður á Sóljuleiðum (einbreytaður vegur)

### TVÍBREYTAÐUR VEGUR TIL HØGA MIÐALFERÐSLU VIÐ VIÐBREKNUM LENDI (sí mynd 4).

Gjørdur til somu ferðslu sum vegurin á mynd 3. Tá ið lendi er viðbreki (t.d. djóralív, náttúra og umhvørvið) og kostnaðarmikið (t.d. at tað ikki er ynskilegt at spreingja fyrir vegi, ella at fylla nógv upp), eigur vegurin at gerast sum ein 5,5 m breiður vegur, har hvør farbreytin er 2,75 m og vegøkslin er 0,5 m.

### VEGUR TIL LÁGFERÐSLU (sí mynd 5).

Er ársmiðalferðslan minni enn 500 bilar, kann vegurin gerast sum ein einbreytaður vegur, sum er 4 m breiður, íroknað 0,5 m vegøksl í báðum síðum. Á einbreytaðum vegi eiga víkiplássat gerast við 250 m frástøðu og ongantíð longri ímillum enn, at sýnið er frá einum víkiplássi til tað næsta.

# KUNNING TIL FERÐAFÓLK

## KUNNING TIL FERÐAFÓLK

Landsverk hevur havt samskipti við stovnar, ið varða av vegakervinum í Íslandi, har umstöðurnar kunnu líkjast teimum í Føroyum. Tí verður Ísland ofta nýtt sum fyrimynd. Júst sum í Íslandi eru nógv ferðafólk ikki von at koyra á smølu krongluti vegunum ella at koyra eftir veðurlíkendum, og kunnu óhapp tí henda. Tað er okkara egna ábyrgd at ferðast skynsamt í náttúruni og upplýsa vitjandi um tað sama. Soleiðis kunnu vit fyribyrgja óhappum.

Føroyski vegirnir, ið føra til smærru bygdinrar, eru ikki nøktandi til nógvu øktu ferðsluna, sum er íkomin av ferðavinnuni. Teir eru gjørdir til ferðsluna hjá íbúgvunum í nærumhvørvinum og ikki til ferðslu av stórum bussum, sum í dag í hópatali vitja bygdir og støð, ið eru vorðin vælumtókt ferðavinnumál.

Tann nógv økta ferðslan hevur avbjóðingar við sær. Eitt nú, tá tveir bussar møtast, hava teir ofta ikki pláss til at víkja ella venda og mugu í ringasta féri bakka fleiri hundrað metrar til nærmasta víkipláss. Ofta hevur tað víst seg at vera ein avbjóðing hjá ferðafólk at koyra á teimum einbreytaðu vegunum og tunlunum. Bilførarnir vita ikki altið, hvør hevur skyldu at fara inn í víkiplássini. Støðan kann gerast enn meiri álvarslig, um fleiri ferðafólk fara at ferðast til Føroya um veturin, har kavi og vindur kann vera ein avbjóðing.

## HVAT GJØRT ER

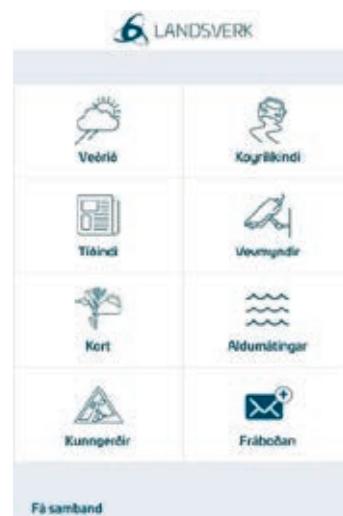
Kunning um føroysk ferðsluviðurskifti til ferðafólk skal verða løtt at skilja. Samanumtikið skal upplýsast, hvussu Føroyar kunnu upplivast á tryggan hátt, samstundis sum at føroyska náttúran og nærumhvørvi verður virt. Eisini mugu ferðafólk kunnast og fáa upplæring í at taka atlit at skiftandi veðurlagi, sum er viðkomandi á fleiri farleiðum, serliga tá vindar og hálka er. Neyðugt er, at stovnarnir, ið varða av og vera ávirkaðir av ferðavinnuni, ikki bara orða neyðuga kunning og vegleiðing, men vissa fyrir, at ferðafólkini eisini fáa hendur á tí.

## APP, FALDARAR OG FILMAR

Landsverk er komið við eini app<sup>10</sup> til snildfonir, har tú fært upplýsingar um veðrið her og nú. Flest allar veðurstøðir eru útgjørðar við vevvmyndatóli, so tað ber til at siggja,

hvussu umstöðurnar eru at koyra í. Harafturat fært tú eisini koyrilíkindini og tíðindi annars frá Landsverki. Appin var marknaðarförd við lýsingarátökum á portalunum, tá hon varð útgivin. Í eitt longri tíðarskeið varð appin hjá Landsverki eisini nevnd í fleiri ferðslutrygdarfilmum, sum stovnurin hevði koyrandi í Gevið Gætur í sjónvarpinum beint áðrenn Dag og Víku. Eisini er hon nevnd í faldarum, sum kunningarstovur og bilútleigarar hava fингið frá Landsverki. Kanningar vísa, at tey, ið brúka appina, kanna flest veðurtíðindi, tey flestu, ið nýta hana, eru ung fólk. Í sambandi við ferðavinnu er ynski hjá Landsverki at dagföra appina, soleiðis at snarleiðin verður sjónligari á heimasíðuni hjá Landsverki, og at hon verður meira brúkaravinartig, har betringar kunnu fremjast. Við appini frá Landsverki hevur tú veðrið og fráboðanir beint við hondina. Føroyakortið í appini vísr ávaringar um koyrilíkindir, tá tær eru, umframt avfall, aldumátingar, hita og vind.

Við íblástri úr Íslandi, hevur Landsverk tey seinastu árin gjört faldarar til ferðandi. Hesir faldarar eru latnir millum annað ferðaskrivstovum og bilútleigarum. Tað hevur verið góð undirtøka fyrir hesum faldarum, og hvort summar hevur tað verið neyðugt at økja um talið av faldarum, samstundis sum neyðugt hevur verið við dagföringum av faldarunum fyrir at fáa fleiri upplýsingar við.



Mynd 6: Valmöguleikar í appini hjá Landsverki.

<sup>10</sup> <http://landsverkapp.com/>

## KUNNING TIL FERÐAFÓLK

Av tí at tað kann vera trupult hjá ferðafólk at koyra á smølu féroysku vegunum, gjørði Landsverk filmin Driving in the Faroes í 2012. Filmurin hevur millum annað verið vístur á heimasíðum og á kunningarstovum. Filmurin vísir útlendsku gestunum, hvussu tey skulu koyra í Føroyum – eitt nú, hvussu koyrt verður í teimum trongu einbreytaðu tunlunum og hvørjár víkiskyldur eru. Vaksandi bussferðslan er eisini ein avbjóðing á smølu vegunum og ferðsluóhapp kunnu standast av, at seyður óvæntað kemur út á vegin. Filmurin er vegleiðandi um, hvussu farast skal fram í slíkum støðum.

### KUNNING KANN FEVNA UM:

- » at gera tað lætt hjá ferðafólk at kanna veðrið og finna upplýsingar um vegirnar, tey hava í hyggju at koyra eftir
- » at ferðin má setast niður, um hol eru í vegnum ella ringt sýni er
- » koyrast skal varliga, har sýnið er avmarkað. Til dømis á eini herðu, sum tekur sýnið fyri framman
- » at tey verða kunnaði um at koyra eftir umstøðunum og kunna um trygd yvirhøvur
- » at tey verða leidd til støð, har kendu myndirnar verða tiknar
- » at tey verða kunnaði um skeltini og túdning teirra
- » at tey verða kunnaði um, at seyður gongur leysur og kann koma út á vegin
- » at tey verða kunnaði um, nær og hvar kavin verður ruddaður og vegir saltaðir
- » at skelting og møguligur bummur eru á støðum, sum ikki verða ruddað fyri kava



Torført er at finna eina endaliga felags loysn, sum loysir allar trupulleikar. Velur man eitt nú at hava eftirlit við, hvussu nóg fólk kunnu vitja eina bygd samstundis, so ber til at skipa ferðsluna til og úr bygdini. Hetta fer tó ikki at loysa trupulleikan við tí sliti, sum vegurin verður útsettur fyri av nógvari og tungari ferðslu.

Ítøkilig økir og avbjóðingar vera greinaðar í hesi samferðsluætlan, og tilmæli um mögulig tiltök, sum eru tillagað til umstøðurnar, eru lýst. Nøkur av tilmælunum eru at seta upplýsandi og vegleiðandi skelti upp fram við vegnum, soleiðis at óhapp kunnu fyrabyrgjast, at fleiri víkipláss verða gjord fram við einbreytaðu vegunum, at skipað verður fyri minni shuttle-busstænastu til og úr mest vitjaðu bygdunum, at tænastuveiting av leigu av el-súkklum verður stovnað, og at ljóskurvar ella aðrar ITS-loysnir<sup>11</sup> verða settar upp, ið eitt nú kunnu lýsa umstøðurnar á vegnum fyri framman ella boða frá, um bygdin fyri framman hevur pláss fyri fleiri ferðafólkum, bilum og/ella bussum.

<sup>11</sup> Intelligent Transport System er tøknilig útgerð, sum lættir um flutning av fólk og farmi. Dømi uppá ITS útgerð eru ljóskurvar, sjálvvirkandi talvur, ið máta ferð og aðrar upplýsingastalvur

## SAMSTARV UM FERÐAVINNU

### SAMSTARV UM FERÐAVINNU

Í januar 2016 setti landsstýrismaðurin í uttanríkis- og vinnumálum ein arbeiðsbólk at orða eina virkisætlan fyrir ferðavinnuna, sum skuldi vera grundarlag undir einari tilgongd at menna ferðavinnuna í Føroyum. Har var ein av høvuðsniðurstøðunum, at ein menningardeild skuldi skipast á Visit Faroe Islands, sum í samstarvi við kommunur, kunningarstovur og vinnu, skuldi samskipa og stuðla undir, at ferðavinnutilboð verða ment kring landið. Har varð lagt upp til samskifti við eitt nú Strandfaraskip Landsins viðvíkjandi broyting í flutningstørvinum og kostnaðarbygnaðinum fyrir ferðaseðlar. Arbeiðsbólkurin legði dent á, at Strandferðslan er ein lyklaleikari í sambandi við ferðavinnuna, og heitt varð á stóra flutningsveitaran at seta í verk eina bókingarskipan á netinum. Ein tænasta, har ein kann leggja eina ferð til rættis á netinum, hevur verið eftirlýst av ferðavinnuni og øðrum í longri tíð og kann hon sambært arbeiðsbólkum menna ferðavinnuna um alt landið og økja um inntøkumöguleikarnar hjá Strandferðsluni<sup>12</sup>.

Landsverk hevur ikki verið partur av strategiætlanini hjá Utthanríkis- og Vinnumálaráðnum frá byrjan, og er tað kансka heldur ikki eyðsæð, at undirstøðukervið eigur ein leiklut í kjakinum og arbeiðinum við ferðavinnu. Tó er stovnurin Landsverk ein sentralur stovnur, ið mennir og røkir undirstøðukervið fyrir eitt nú ferðavinnuna. Samstarvið er neyðugt, tí vegakervið er ein av grundsúlunum í sunnari ferðavinnu. Tað eigur at vera ynskiligt at støð ikki treytaleyst vera marknaðarförd uttan at viðkomandi vegakervið megnar trýstið. Sum dømi kunnu nevnast

Sóljuleiðirnar um Hestin og um Agnið. Verða dagföringar ikki framdar skjótt á hesum leiðum, gerst tað neyðugt at seta skelti upp, har upplýst verður, at tung akfør ikki kunnu koyra eftir vegunum. Her er talan um vegir, ið ikki longur megna tunga ferðslu.

Í virkisætlanini hjá arbeiðsbólkum, sum landsstýrismaðurin í uttanríkis- og vinnumálum setti at greina menning av ferðavinnu í Føroyum, stendur skrivað, at kommunurnar stremba eftir at byggja upp vælvirkandi ferðavinnusamstørv ferðavinnuni at frama. Harumframt var mælt til, at kommunurnar sjálvar eiga at sleppa at skipa ferðavinnuna í økinum og hvørja raðfesting ferðavinnan eigur at hava. Í hesum eru landsveginir ikki tiknir við, og mælir Landsverk til samskifti og samstarv, soleiðis at byrgt upp fyrir, at føroyska undirstøðukervið ikki verður ein forðing fyrir menning av ferðavinnuni.

<sup>12</sup> Álit um ferðavinnu í uttanríkis- og vinnumálum 2017: [https://d3b1dqw2kzexi.cloudfront.net/media/9580/uvmr\\_fer%C3%Boavinna2017.pdf](https://d3b1dqw2kzexi.cloudfront.net/media/9580/uvmr_fer%C3%Boavinna2017.pdf). s. 209

## SAMSTARV UM FERÐAVINNU

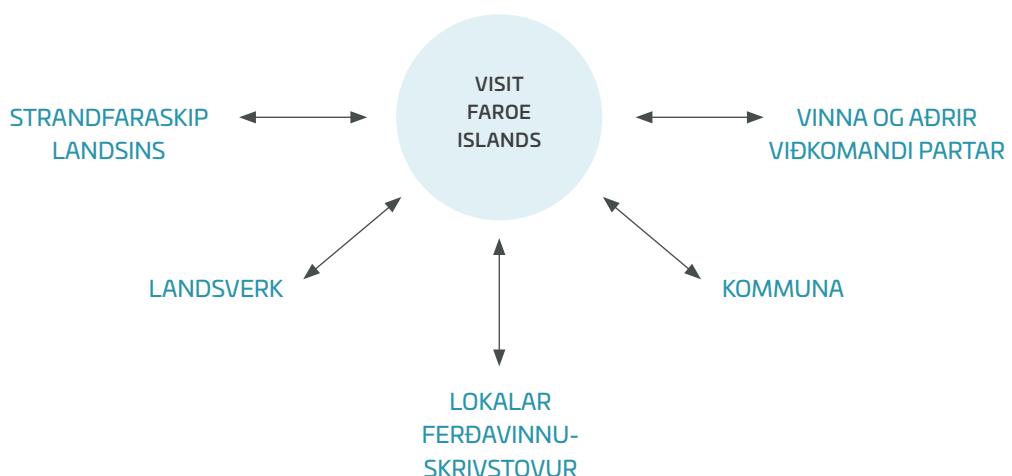
Um farið verður skynsamt fram frá byrjan, so kann álit og samvirkan millum partarnar styrkast og mennast.

Visit Faroe Islands fæst við ferðavinnu burturav, og hevur samskifti og samstarv við ymsar stovnar í Føroyum. Stovnurin hevur borið fram, at ynski er um at skipa samstarv millum Strandfaraskip Landsins og Landsverk um undirstøðukervið, soleiðis at tryggja verður, at føroysku landsvegirnir og ferjurnar kunnu taka ímóti einum vaksandi ferðafólkatali. Visit Faroe Islands kann virka sum samskipari fyri felags menning av ferðavinnuni í Føroyum. Bæði Landsverk og Strandferðslan eru áhugaði í at gerast partar av samstarvinum, tá Visit Faroe Islands viðgerð viðurskifti, ið viðvíkja vegakervið og farleiðir sjóvegis. Við tí fyri eygað at menna samstarvið,

skapa úrslit og hava ein grundarstein at byggja felags manna-gongdir á, er neyðugt at ráðini yvir stovnum eisini samvirka.

Landsverk og Strandferðslan eru undir Samferðslumálaráðnum, ið umsitr ferðslumál, meðan Visit Faroe Islands er undir Uttanríkis- og vinnumálaráðnum, sum umsitr vinnu- og uttanríkismál. Heitt verður á ráð ferðavinnuskrivstovur, kommunur, stovnar, ið á ein ella annan hátt varða av ella eru ávirkaði av ferðavinnuni, um at uppráðfesta samstarv og samskifti partanna millum..

### EITT SLÍKT SAMSTARV UM FERÐAVINNU KANN LÝSAST SOLEIÐIS:



# STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



## MÚLALEIÐ

### NÚVERANDI STØÐA

Múlavegurin bleiv gjørdur í áttatiárunum. Vegurin er 10 km langur og liggur millum Norðdepil og Múla. Vegurin er ein einbreytaður grúsvegur, tó eru einstakir teinar asfalteraðir.

Bugdin Múla, er ein avfóldað bygd, men húsini vera í dag brúkt sum summarhús.

Múlavegurin liggur eftir fjallasíðuni í umleið 80 metra hædd úr Norðdepli og norður til Múla.

**Vegøksl:** Eingin vegøksl er fram við vegnum

**Asfalt:** Múlavegurin er asfalteraður allan vegin upp umleið 500 teir seinastu metrarnar inn til byggdina. Asfaltið er tó í sera ringum standi undantikið teir 550 metrarnar úr Norðdepli, ið voru asfalteraðir fyrir fáum árum síðani.

**Avmarkingar:** Av tí at vegurin er so vánaligur, eru avmarkingar settar, soleiðis at akfør tyngri enn 7 tons ikki hava loyvi til at koyra eftir vegnum.

**Víkipláss:** Víkiplássini eru fá

**Dvalarvikar:** Her eru gjørdir 3 dvalarvikar á Múlaleiðini: ein høvuðs dvalarviki sunnan fyrir byggdina, ein við ánnu (Krossdalsá) og ein í dalinum (Ærgisdalur).

**Parkeringspláss:** Til ber at parkera við dvalarvikarnar. Eisini er gjørt eitt parkeringspláss beint áðrenn byggdina, soleiðis at tey ferðandi kunnu parkera bilin og ikki koyra inn ímillum húsini.

**Prestar:** Eingir prestar eru fram við vegnum.

**Bilverja:** Har bilverja er, er hon í hampiligum standi. Á teininum Norðuri á Svarthamri er eingin bilverja, bara stabbasteinar. Hetta er ikki nøktandi fyrir trygdina og bilverja eigur tí at verða sett upp.

**Vegríst:** 4 vegrístir eru á teininum. Allar eru í vánaligum standi og eiga at verða skiftar út.

**Vetrarhald:** Vegurin verður ikki kavaruddaður og saltaður um veturnin. Tað er tó ikki kunnað um, at einki vetrarhald er á vegnum, og tí eigur skeltið at verða sett upp við hesum upplýsingum.



## STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



### ELDUVÍKARLEIÐIN

Elduvíkarleiðin er ein 8 km long leið á eystursíðuni á Eysturoynni. Hendan leiðin er knyttt at Funningsleiðini, og er ein partur av Sóljuleiðunum norðanfyri á Eysturoynni.

Á leiðini verður tann ferðandi leiddur gjøgnum trý ymisk landslagsrúm, sum hvør í sær hava okkurt at bjóða tí ferðandi.

Í fyrsta landslagsrúminum liggur leiðin á fjallasíðuni við Funningsfjørðinum til vinstru og við Dalkinsfjalli til högru. Leiðin gongur síðani runt um fjallið við útsýni norðureftir. Leiðin endar niðri í Elduvík. Bygdin er ein vökur féroysk bygd, sum liggur niðri í einum dali í eini vík við útsýni yvir fjørðin og á oyggjarnar norðanfyri.

Vegurin til Elduvíkar er ein 4 m breiður einbreytaður vegur, sum er sera vánaligur í stöðum. Hann er óslættur, tí asfaltið er slitið, og nógvi stór hol eru í asfaltinum.



**Veggoksl:** Eingin vegoksl er á vegnum.

**Víkipláss:** Fleiri víkipláss eru fram við vegnum.

**Vegrístir:** Fýra vegrístir í hampiligum standi eru á vegnum.

**Asfalti:** Ein stórus partur av vegnum er í sera ringum standi, og eiger at verða asfalteraður skjótast tilber.





**Parkeringspláss  
og dvalarvikar:**

Dvalarviki á eggini á Elduvíkarleiðini er ein rættileg fullfiggjaður dvalarviki, við parkering, ruskspannum og plássið til at uppihalda sær á.

Herfrá sæst millum annað Slættaratindur, sum er hægsta fjall í Føroyum.

Ein trupulleiki við dvalarvikanum er tó, at vatn samlar seg í helluni undir steinunum, so økið er ofta sera vått.

**Bilverja:** Bilverjan er í hampiligum standi.

## STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



### GJÁARLEIÐIN

Gjáarleiðin er ein 5 km langurteinur, sum gongur frá Skammrók, við Gjáarskarð og oman í dalin. Leiðin endar síðani í byggdini við Gjógv. Leiðin byrjar á eini hill og verður förd víðari upp á eitt skarð. Uppi á Gjáarskarði er útsýnið langt og flott yvir fjöllini og dalarnar rundanum. Tá leiðin er farin fram við Gjáarskarði, verður tann ferðandi fördur oman í dalin, har tann rúmliga upplivingin verður markerað av fjöllunum.

Bygdin Gjógv er eitt stórt ferðamál hjá ferðafólki í Føroyum.

Bygdin kann bjóða ferðafólki flott útsýni og er ein serliga góður steðgur, tá ferðafólk ferðast á Sóljuleiðunum í norður partinum av Eysturoynni.

Sjálv bygdin er hæddarpunktið við Gjáarleiðini og er høvuðsorsøkin til, at Gjáarleiðin er vald at vera ein Sóljuleið.

**Vegøksl og víkipláss:** Eingin vegøksl á vegnum.



#### Asfalt:

Vegurin er í ringum standi, og tá er tað ikki bert asfaltið, ið er illa farið, men eisini aðrir vegatalir krevja ábøtur. Tann vaksandi tunga ferðslan til Gjáar hevur havt við sær, at vegurin hevur sett seg nógvi við seinnu vegristina beint uttan fyri byggdina. Hol eru komin í asfaltið við hárnalabugan við Gjáarskarð.

Fleiri breiðkingar av vegnum og víkipláss eru í ringum standi. Staðkend fólk hava gjört vart við, at hann er í ferð við at skräedna, og tí helst ikki tolir tyngri ferðslu so sum bussar.

#### Parkeringspláss- og dvalarvíkar:

Í ringum standi.

#### Bilverja:

Ikki skrásett.

#### Prestar:

Ikki skrásett.



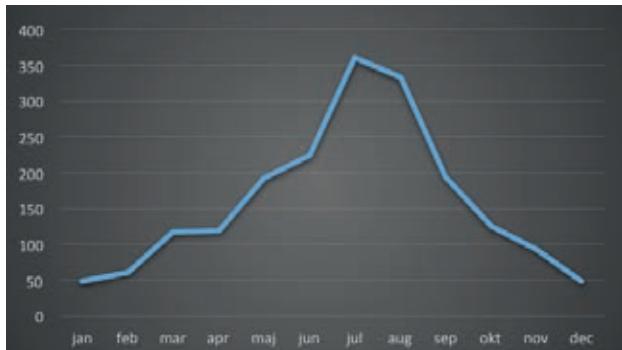
## SAKSUNARVEGURIN

Bygdin Saksun er ein av mest vitjaðu bygdunum í Føroyum, bæði av útlendskum gestum og føroyingum. Seinastu árinu hevur eitt hækkandi tal av vitjandi verið til bygdina, har tað sambært Sunda kommunu og Visit Faroe Islands nú er vorðið neyðugt at skipa og vegleiða vitjandi á staðnum. Sambært Gallup kanning hjá Visit Faroe Islands, sum verður almannakunngjörd í næstum, vitja 57,8 % av útlendsku ferðafólkunum Saksun. Til samanberingar kann nevnast, at 31,7 % av ferðafólkunum vitjaðu Mykines.

Visit Faroe Islands hevur vitjað nógvt støð í Føroyum, harímillum Saksun. Tosað hevur verið við fólk, sum hava tilknýti til ferðavinnuna. Kanningin hjá Visit Faroe Islands vísti, at neyðugt er at skipa ferðafolkastreymin til Saksunar. Í lötuni verða átök fyrireikaði, sum kunnu skipa ferðafólkavitjanirnar til Saksunar í samstarvi millum Sunda kommunu, Visit Faroe Islands og Landsverk.

Endamálid við samstarvinum er eitt nú at menna vegleiðingina til ferðafólk. Ætlanin er at gera fleiri skelti, at merkja økir til parkering, stað til upphald, vesir, götur og øki at ganga á, tillagingar á Saksunarvegnum við vegaøksl o.a.

Á mynd 1 er eitt yvirlit yvir mánaðarferðsluna á Saksunarvegnum í 2018.



Mynd 7: Mánaðarferðsla á Saksunarvegnum í 2018

Landsverk hevur gjort teljingar av ferðsluni á Saksunarvegnum í tíðarskeiðinum frá januar til desember 2018 (sí mynd 1).

Hesar teljingar vísa, at 200 til 350 akfør koyra um dagin á Saksunarvegnum, frá juni til september, tá trýstið av ferðafólkum er mest. Teljingarnar vísa eisini, at í juli mánaða var onkur dagur, har 50 stór akfør koyrdu eftir Saksunarvegnum.

Saksunarvegurin er smalur og hevur ikki vegaøksl. Tó hevur hann í áratíggjur nøkunlunda nøktað tørvin hjá teimum, ið búgva í Saksun. Í 2018 koyrdu 3 bilar útav vegnum og endaðu í ánni. Allir bilførararnir vóru útlendingar. Verður ferðafólkaktrústið í Saksun á sama støði næsta ár ella enn hægri, kunnu vit vænta enn fleiri óhapp.

## STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM

Tí er neyðugt at vísa á loysnir, sum kunnu betra umstöðurnar hjá teimum ferðandi á vegunum.

Landsverk mælir til, at einbreytaðu vegirnir verða bygdir út við vegaøksl og víkiplássum, so bussar, bilar, fólk á súkklu ella til gongu kunnu mótað og víkja utan trupulleikar. Samstundis er landbúnaðarvirksemi í Saksun, og vegurin verður nýttur til tað endamálið eisini.

Ein viðkomandi spurningur er, um avmarking skal vera fyrir, hvussu nóg ferðandi kunnu vera á Saksunarvegnum ella í byggdini í senn. Hetta er somuleiðis viðkomandi um trygdina í byggdini, um eldur kemur í ella onkur gerst álvarsliga sjúkur, tí ein brand- ella sjúklingabilur skal altið ótarnaður sleppa til og úr byggdini. Fleiri möguligar loysnir fyrir at skipa ferðsluna til og úr Saksun hava verið viðgjördar, so sum:

- » Seta ljóskurv upp, ið lýsir reytt, tá eingi parkeringspláss eru tók ella ov nóg ferðsla er á vegnum og í byggdini. Hetta má skipast soleiðis, at tað ikki ávirkar lokalsamfelagið
- » Hetta er somuleiðis viðkomandi um trygdina í byggdini
- » Stovna tænastu við shuttle-bussum, ið koyra úr Hvalvík til Saksunar
- » Stovna útleigutænastu av súkklum og/ella el-súkklum
- » At krevja parkeringsgjald fyrir parkering í byggdini



Um ferðafólkavitjanirnar til Saksunar gerast enn fleiri enn sumarið 2018, er alneyðugt at raðfesta eina hækking í játtan til tiltök á Saksunarvegnum og til Saksunar bygd. Her er eitt nú neyðugt at gera ábøtur á Saksunarvegin, har endamálið við arbeiðinum er at skipa ferðafólkastreymin til og úr Saksun og at gera tað tað trygt og lívligt bæði hjá teimum, sum búgva á ökinum og teimum vitjandi. Viðurskifti sum lógarheimildir, ábyrgdarøki, figging og annað, ið helst gerst viðkomandi í tilgongdini at fremja nakrar loysnir, skulu avgreiðast í góðum samskifti partanna millum.

Ferðafólkatalið til Saksunar kann heilt einfalt ikki vaksa meira, um einki verður gjört.

## MÓGULIG LOYSN

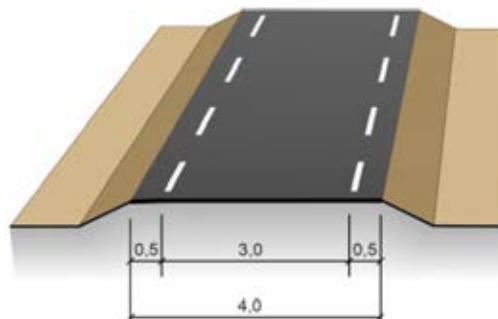
Uppskotið frá Landsverki at framtíðartryggja farleiðina til Saksunar, inniber millum annað, at ein vegøksl verður gjörd fram við vegnum báðumegin við. Vegøkslin tænir fleiri endamálum, enn um bert víkipláss verða gjörd. Fyrimunurin er, at bilar kunnu flyta seg út á vegøkslina fram við öllum vegnum og nýta hana til víkipláss og loyva súkklandi og gangandi framvið.

## VEGABREIDDIN, SUM MÆLT VERÐUR TIL AT NÝTA TIL SAKSUNARVEGIN, ER HENDAN:

### VEGUR TIL LÁGFERÐSLU

Er ársmiðalferðslan minni enn 500 bilar, kann vegurin gerast sum ein einbreytaður vegur, sum er 4 m breiður íroknað 0,5 m vegøksl í báðum síðum.

Á einbreytaðum vegi eiga víkipláss at gerast við 250 m frástöðu og ongantíð longri ímillum enn at sýnið er frá einum víkiplássi til tað næsta.



Mynd 8: Tværskurður á Sóljuleiðum (einbreytaður vegur)

## KOSTNAÐARMETING 2018

Upphæddirnar eru í 2018-prísum í mió. kr.

Vegøksl	Víkipláss (til bilar og bussar)	Tilsamans
Loysn	16	8
		24

## TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at arbeiða víðari við loysnini at gera vegøksl og fleiri og stórrí víkipláss.

Verkætlánin hefur skund, tí avbjóðingarnar eru sjónligar og kunnu gerast fleiri og avleiðingarnar álvarsamari.

## STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



### RUNT AGNIÐ

Leiðin Runt Agnið er ein 4 km langur teinur, sum gongur frá Æðuvíkarvegnum til Nesveg. Leiðin liggur uppi yvir Toftavatn við útsýni yvir á vatnið og norður eftir Eysturoynni.

Leiðin hefur eitt rættiliga opioð landslag, sum ger, at útsýnið er sera langt yvir fjöllini og dalarnar. Vegurin Runt Agnið, frá íbindingini á Nesi og til íbindingina í Æðuvíkarvegin, er í sera vánaligum standi, tí vegurin er nóg sokkin í stóðum, og asfaltið er sera veikt. Her má koyrast við varsemi.

Í sambandi við, at SEV setti myllurnar upp úti í Neshaga í 2006, var vegøksl gjörd ein part av vegnum í eystrau síðu frá vegamótinum við Æðuvíkarvegin til vegamótið út til Neshaga.

#### Vegøksl og

**víkipláss:** Vegateinurin frá Nesi og til íbindingina í Æðuvíkarvegin er smalri enn 3 m, og vegøksl manglar á stórum parti av vegnum.

Tað eru fleiri víkipláss á hesum vegateini, men tað er bara eitt, har tað ber til hjá einum bussi at víkja. Hini eru öll ov stutt.



Vegateinurin frá íbindingini í Æðuvíkarvegin og til íbindingina í Rituvíkarvegin er millum 4-6 m breiður, utan vegøksl. Har smalast er, eru víkipláss gjörd, soleiðis at tað ber til hjá tveimur stórum bilum at mótað.

**Asfalt:** Vegateinurin frá Nesi til íbindingina til Mylluvegin er í sera ringum standi. Vegurin er sokkin og skrædnaður í fleiri stóðum og krevur ábøtur.

**Av tí at stóðan er so vánalig á asfaltinum á hesum teininum, verður neyðugt at skelta avmarkingar, at akfør tyngri enn 3,5 tons ikki mugu koyra eftir hesum vegnum.**



Mynd 9: Dömi um tilhaldsstað og parkeringspláss á Sóljuleiðini um Hovsegg

#### Parkeringspláss

**og dvalarvikar:** Eingi parkeringspláss og dvalarvikar eru fram við hesum vegi. Tað ber í sær, at bilar ofta parkera á víkiplássunum ella fram við smala vegnum. Tað ger tað trupult hjá tveimum bilum at mótað.

**Bilverja:** Við Nesvatn manglar bilverja. Bilverja eיגur at verða sett upp soleiðis, at bilar ikki koyra út av og vandi er fyri, at drekkivatnið verður dálkað.

**Prestar:** Í nóg góðum standi.

**Vetrarhald:** Vegurin verður ikki kavaruddaður og saltaður um veturin.

**Her skal skeltast við upplýsing um, at einki vetrarhald er á vegnum.**

## STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



### UM HOVSEGG

Leiðin um Hovsegg er partur av gamla landsvegnum í Suðuroy, sum bindur bygdirnar í oyndi saman.

Í 2007 bleiv Hovstunnin tikin í nýtslu, og tí er teinurin um Hovsegg ikki longur ein høvuðsleið. Vegurin hefur tí minni ferðslu og passar væl til at vera ein Sóljuleið.

Leiðin gongur úr Øravík, um Hovsegg, og endar niðri í Hovi.

Á leiðini er frá líkt útsýni norðureftir, t. d. á Dímunarnar. Vegurin gongur í gjøgnum brattlendi gjøgnum Hovsegg, har gott útsýni er oman yvir Hov. Tá vegurin er hægst, liggur hann á 210 metra hædd. Vegurin er einbreytaður við ongari vegóksl. Av tí at tað ikki er meira enn 10 ár síðani, at hetta var høvuðsleið, er vegurin í rímiligum standi.



**Asfalt:** Í rímiligum standi.

**Vegóksl:** Eingin vegóksl er á vegnum.

**Víkipláss:** Víkiplássini nøkta tørvin til ferðsluna á leiðini. Parkeringspláss og dvalarvikar: Ætlanin er at gera ein dvalarvika á høvdini úti á eggini. Her er framúrskarandi útsýni bæði suðureftir og norðureftir.

**Bilverja:** Bilverja er har, tað er neydugt, og er hon í rímiligum standi.



Mynd 9: Dömi um tilhaldsstað og parkeringspláss á Sóljuleiðini um Hovsegg

**Prestar:** Prestar eru í rímiligum standi.

**Vegrist:** Tvær vegristir eru á strekkinum, og eru tær í brúkiligum standi.

**Vetrarhald:** Vegurin verður ikki kavaruddaður og saltaður um veturin. Vegurin eigur at verða skeltaður við upplýsing um, at einki vetrarhald er á vegnum.

## STØÐULÝSINGAR AV SÓLJULEIÐUNUM



### UM HESTIN

Leiðin um Hestin er ein sera flottur 9,3 km langur teinur, sum byrjar í Lopra og endar suðuri í Sumba. Leiðin skákar úr Lopra og niðan á Hestin. Síðan gongur leiðin av Hestinum oman til Sumbiar. Tá vegurin liggur hægst, er hann á 390 metra hædd. Vegurin um Hestin er eldra farleiðin til Sumbiar, sum var nýtt, áðrenn Sumbiartunninil kom í 1997. Hann er einbreytaður við ongari vegøksl. Ein stórus partur av vegnum er í sera ringum standi.

Vegurin um Hestin er einasta leið til Víkabyrgis, har eingin er fastbúgvandi í dag, men bugdin verður nógv nýtt sum frítíðarstaður. Nógv vitja byggdina um summaríð og veturnir eisini.

Beinisvørð, sum er ein av okkara náttúruperlum, liggur eisini fram við hesum vegi. Her ber til hjá fólkvið rørslutarni ella eldri fólk at steðga og njóta útsýnið frá vegnum. Nógv fólk koyra eisini henda vegin og seta bilin fyrir ganga fram við Eggini oman ímóti Lopra, har tað ber til at síggja ta stórbæru náttúruna á vestursíðuni á Suðuroynni.



**Asfalt:** Vegastrekkið úr Sumba, uml. 2 km langt, var asfalterað í 2012, og tað strekkið er í dag í rímligum standi.

Restin av vegnum, 7,3 km, er sprænt asfalt, sum var lagt í 1993-1997, og er sera vánaligt. Tað eru gjøgnum árini gjørdar böttingar á asfaltið, men nú er vegurin í so ringum standi, at alneyðugt er, at vegastrekkið verður asfalterað av nýggjum.

**Orsakað av, at støðan er so vánalig á asfaltinum, er neyð-ugt at skelta avmarkingar, tildømis at bilar 7 tons og hægri ikki mugu koyra eftir hesum vegnum.**

**Vegøksl:** Eingin vegøksl er á vegnum. Í støðum eru asfaltkantarnir skrædnaðir, og kann tað tí vera vandamikið at koyra út á vegkantin.



**Víkipláss:** Víkiplássini eru fá, og fá stöð eru til eitt nú tveir bussar at mótað.

**Parkeringspláss og dvalarvikar:** Eingi parkeringspláss og dvalarvikar eru fram við vegnum. Hetta merkir, at bilar ofta parkera á víkiplássunum ella á lendi fram við vegnum. Hetta kann til tíðir gera tað enn trupulari hjá tveimur bilum at mótað.

Ætlanin er at gera ein dvalarvika og parkeringspláss nærhendis við Hestin, soleiðis at tað ber til njóta útsýni niðan á Beinisvørð, vestursíðuna av Suðuroy og út á hav.

Her er ætlanin at staðseta dvalavika á Hestin beint við Beinisvørð við útsýni fram við vestursíðuni og norður eftir Suðuroynni.

**Bilverja:** Bilverja er ikki allastaðni, men har hon er, er hon í sera ringum standi og eיגur at verða skift út.

**Prestar:** Fáir ella eingir prestar eru fram við vegnum.

**Vegrist:** Þrjegristir eru á hesum teininum, tvær av teimum vóru umvældar á sumri 2018, meðan tann triðja eisini treingir til ábøtur.

**Vetrarhald:** Vegurin verður ikki kavaruddaður og saltaður um veturin. Av tí at ferðafólk hava staðið fóst á vegnum, eigur at verða skeltað við upplýsing um, at einki vetrarhald er á vegnum.





# 05

## FERÐSLUTRYGD

## FERÐSLUTRYGD

### FERÐSLUTRYGD

Aðalmálið við ferðslutryggðararbeiðinum er nullhugsjónin; „*at eingin skal doygga ella koma álvarsliga til skaða í ferðsluni*“. Hetta er eisini málíð fyrir ferðslutryggd í sambandi við samferðsluplanlegging. Seinastu nógvu árini er arbeitt miðvist við at bøta um trygdina hjá teimum ferðandi. Arbeit verður bæði við at minka um vandan fyrir, at óhapp henda og minka um avleiðingarnar av teimum.

Sniðgevingar av vegum og vegaumhvørvinum skulu vera leiðandi, og tað merkir, at sjálvur vegabygnaðurin skal vísa bilførarum, hvør atburður í ferðsluni er tann rætti. Vegabygnaðurin skal eisini vera eftir gevandi<sup>1</sup>. Kanningar vísa, at stórus partur av öllum óhappum standast av menniskjansligum mistökum. Hesi óhapp eru ring at fáa heilt burtur, men neiligu avleiðingarnar av óhappunum kunnu minkast, um vegurin er bygdur soleiðis, at tey ferðandi ikki doygga ella fáa álvarsligt mein í einum ferðsluóhappi.

Í 2007 var fyrsta ferðslutryggðarætlanin fyrir Føroyar gjørd, sum fevnir um fleiri ítkilig tiltøk, ið kunnu gera tað tryggari í ferðsluni. Fleiri av hesum tiltökum eru sett í verk. Stórt arbeidi liggur handan ætlanina, men tíverri er hon ikki dagförd.

Talið á skrásettu ferðsluóhappum er nágv minkað seinastu árini. Eisini ferðsluóhapp við fólkaskaða og deyða sum avleiðing. Hetta er eitt rák, ið er í öllum grannalondum okkara og kann bæði vera orsakað av, at nágv og miðvist ferðslutryggðararbeiði við kunning og átökum er og verður gjørt, og helst eisini tí, at fólk eru meira varin.

Føroysku tølini fyrir skadd og deyð í ferðsluni eru små, og stórvæggj eru frá ári til árs. Kortini kunnu tølini samanberast við tølini í hinum Norðurlondunum.

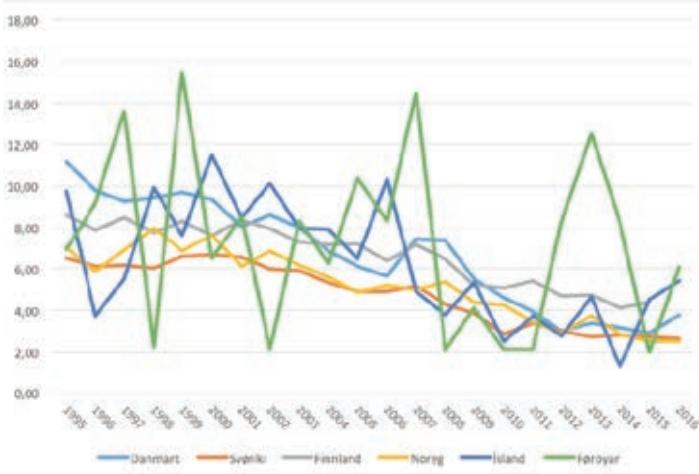


Mynd 1: Tal av skrásettu ferðsluóhappum í Føroyum fyrir tiðarskeiðið 1995-2017.



Mynd 2: Tal av ferðsluóhappum við fólkaskaða í Føroyum fyrir tiðarskeiðið 1995-2017.

<sup>1</sup> Vegurin eiger at verða gjørdur soleiðis, at so fáir fólkaskaðar sum möguligt henda, um eitt óhapp hendir, og at neiligu fylgjurnar eftir óhappið eru so avmarkaðar sum möguligt. Hetta verður kallað ein eftir gevandi vegprofilur.



Mynd 3: Deyð í ferðsluni í Norðurlöndum í mun til 100.000 fólk<sup>2</sup>.

Umframt menniskjansliga tapið, sum stendst av ferðsluvanlukkum, har fólk verða skadd ella doyggja, eru slíkar vanlukkur eisini ein fíggjarligur missur fyri samfelagið. Ráðið fyri Ferðslutrygd gjordi í sambandi við áltið „Ávegis til Nullhugsjónina“ eina útrocning av, hvat ein skaddur persónur í ferðsluni kostar samfelagnum. Niðanfyri síggjast hesi tölini framroknaði til 2017.

	Deyð	Sera álvarsligir skaðar	Álvarsligir skaðar	Lættari skaðar
Ítökiligi fíggjarligi kostnaðurin	4,34	7,28	2,45	0,28
Vælferðarmissur	17,34	7,57	2,45	0,38
Kostnaður falt	21,58	14,86	4,90	0,66

Mynd 4: Kostnaður av ferðsluvanlukkum í mið. kr. framroknað til 2017<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Kelda: Nordisk Vejteknišk Forum

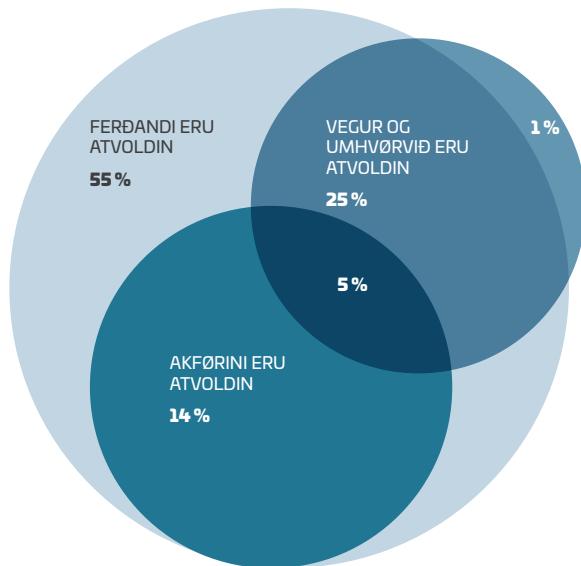
<sup>3</sup> Kelda: Ráðið fyri Ferðslutrygd

## FERÐSLUTRYGD

### SKRÁSETINGAR OG FERÐSLUTRYGDAREFTIRLIT

Arbeitt verður stóðugt við at heinta inn neyvar upplýsingar, útgreiningar og töl, sum vísa, hvar og hví óhapp henda. Hugt verður eisini út um landoddarnar eftir kanningum og royndum aðrastaðni. Eins og aðrastaðni eru menniskjanslig mistök orsøk til flest øll ferðsluóhapp í Føroyum.

Havarikommissionen for vejtrafikulykker (HVU)<sup>4</sup> í Danmark hevur síðani 2001 gjort gjøllar kanningar av óhappum, ið ofta koma fyrir og álvarsomum óhappum. Her er kannað, hví ferðsluóhappið er hent.



Mynd 5: Talið av óhappum, har ávikavist ferðandi, akfør, vegur og umhvørvi eru atvoldin<sup>4</sup>.

Mynd 5 vísir orsøkirnar til ferðsluóhapp. Ymsu atvoldirnar kunnu allar vera í senn og eru ofta tað. Ferðandi, akfør, vegir og umhvørvi kunnu øll samstundis vera atvoldin til at óhapp henda. Rúsdrekka og ov høg ferð kunnu føra til, at ferðandi

sjálvi eru atvoldin til óhapp. Sambært kanningini hjá HVU voru vegirnir ella umhvørvið ein atvold í nærum triðja hvørjum óhappi (25 %), og brek í akfari var ein atvold í fimta hvørjum óhappi (14 %). Sambært kanningini er tað fyrir eitt vet meira enn helminginum av óhappunum, at ferðandi sjálvi hava skyldina av óhappunum. HVU metir, at tað kann sleppast undan fleiri av óhappunum, um atburðurin í ferðsluni er somiligur og hóskandi.

Nevndu atvoldirnar til óhapp vísa á sera umráðandi vitan um tilgongdirnar, mekanismur og samanhægir, ið føra til óhapp.

Vitanin er eisini eitt virðismikið amboð til at meta um, hvussu álvarsom ferðsluóhapp kunnu fyribyrgjast. Um eitt nú “vánaligt sýni” er ein atvold til eitt óhapp, kann ein betran av sýninum á vegnum fyribyrgja slíkum óhappum. Tískil ber eisini til at fáa talið av ferðsluóhappum niður við at gera vegakervið tryggari. Sambært nullhugsjónini skal vegakervið eisini vera innrættað soleiðis, at tað er eftirgevandi.

Tað merkir, at tað ikki skal kosta lív at gera menniskjanslig mistök í ferðsluni. Tá ferðslutrygdartiltøk skulu lúsast og raðfestast, verður hugt eftir skrásettum ferðsluóhappum fyrir at finna vegateinar, har flestu óhappini henda, og orsøkirnar til óhappini vera lýstar. Hesir vegateinar verða síðani kannaðir í einum ferðslutrygdareftirliti fyrir at vísa á tiltøk, ið kunnu betra trygdina og fyribyrgja óhappum.

<sup>4</sup> Hvorfor sker trafikulykkerne, HVU, 2014

## FERÐSLUTRYGDARTILTØK

### FERÐSLUTRYGDARTILTØK

Á hvørjum ári verður peningur settur av á fíggjarlóginu til smærri ferðslutrygdartiltøk. Endamálið við teimum er at betra ferðslutrygdina á verandi vegakervi. Talan er oftani um tiltøk, ið eru neyðug, tí ferðlan kann vera økt ella broytt, eftir at ein vegur ella tunnil er gjørdur; ella har nýggi vitan og broytingar í treyrum og krøvum hava gjørt tað neyðugt at broyta verandi veg. Hetta kann vera í sambandi við trygdarkrøv, ið ikki samsvara við samtiðina. Játtanin til smærri ferðslutrygdartiltøk hevur seinastu árini ligið frá 2,0 til 7,5 mió. kr. árliga. Nógv tryggartiltøk eru gjørd seinastu árini, men nógv eru eftir at gera.

**FERÐSLUTRYGDARTILTØKINI VERÐA RAÐFEST SOLEIÐIS, AT MEST MØGULIG TRYGD FÆST FYRI JÁTTANINA. TAD MERKIR, AT TILTØK VERÐA SETT Í VERK, HAR TÚ FYRIBYRGIR FLEST FERÐSLUÓHAPPUM.**

Fyri at tryggja verandi vegakervi so væl og skjótt, sum til ber, verður mælt til, at minst 10 mió. kr. verða játtáðar árliga til smærri ferðslutrygdartiltøk.

Sum dømi um ferðslutrygdartiltøk kunnu nevnast: tryggjan av vegamótum, rumlifoyrur, ljós fram við vegnum, trygdarút-búnaður í tunlum, trygging av síðuøkjum, uppseting av bilverju, breiðking av veki og víkpláss. Ráðið fyri Ferðslutrygd skipar javnan fyri ymsum kunningarátøkum um ferðslutrygd, og tey átøk, sum viðvíkja vegakervinum, kann Landsverk síðani fremja í verki sum eitt ferðslutrygdartiltak.

Serstök játtan má latast til størri ferðslutrygdartiltøk, tí tey liggja

utan fyri fíggjarkarmarnar fyri smærri tiltøk. Her kann talan vera um eitt nú ljós í tunlum, umbygging av vegamótum og rundkoyringar.

### FERÐSLUTRYGDARÆTLANIR SAMAN VIÐ KOMMUNUM

Landsverk hevur gjørt fleiri ferðslutrygdarætlanir saman við kommunum, eitt nú í Vága-, Runavíkar- og Vágs kommunum. Løgreglan hevur eisini verið við í samstarvinum. Ætlanirnar fevna um vegateinar við landsferðslu, har partur ella partar avteinunum kunnu vera kommunalir. Endamálið við at gera ferðslutrygdarætlanir saman við Øðrum er, at báðir partar samstarva um, hvat skal gerast á vegateinunum, so hædd verður tикиn fyri bæði gjøgnumkoyrandi og staðbundnari ferðslu. Sum meginregla bera partarnir kostnaðin av tiltøkum á sínum øki, og farið verður soleiðis fram, at báðir partar binda seg til at gera tiltøkini í ávisari raðfylgju. Byrjað verður við at kortleggja verandi støðu og lýsa teir trupulleikar, ið eru á hesum vegateini. Við støði í ferðsluteljingum, ferðmátingum og óhappsskrásetingum, verða gjørd uppskot um ferðslutrygdartiltøk, ið kunnu betra um ferðslutrygdina. Hvort einstakt ferðslutrygdartiltak á samlaða vegateininum skal lýsast nágreniliga.

Fyri at fáa eina so optimala loysn sum tilber, verður skipað fyri tveimum lokalum borgarafundum. Hetta skal tryggja, at loysnirnar vónandi fáa longri livitíð, og at verkætlanin annars mennist tann vegin, sum lokalsamfelagið ynskir tað. Soleiðis gerast hesi eisini ein partur av tilgongdini. Tá ítøkiligu tiltøkini skulu fremjast, er tað soleiðis, at Landsverk ger tiltøk á landsvegunum, og kommunan á communalum vegum. Fyrimunurin við at hava eina felags ferðslutrygdarætlan er, at tiltøkini eru samskipað frá byrjan.

Um býarøkir verða viðgjørd við ferðslutrygd fyri eygað, og neyðugu ábøturnar verða útgreinaðar við røttu loysnunum, sum síðani verða settar í verk, verður mett, at ferðsluóhapp

# FERÐSLUTRYGDARTILTØK

við fólkaskaða kunnu minka við 29 %. Harafturat arbeiðir Landsverk við at gera ein lista yvir ferðslutrygdartiltøk, sum kommunur kunnu nýta í teirra staðbundna ferðslutrygdararbeiði.

## FERÐSLUTRYGDARÆTLAN FYRI FØROYAR

Allir partar, sum varða av ferðslutryggdini í Føroyum, gjørdu í 2007 eina felags ferðslutrygdarætlan. Ætlanin fevnir um 35 ítöklig ferðslutryggdartilmæli, ið øll hava til endamáls at betra um ferðslutryggdina. Ætlanin er, at ferðslutrygdarætlanin áhaldandi skal verða kannað og eftirmett fyri möguliga at seta nýggj mál ella mæla til onnur tiltøk og átøk fyri at koma nærrí málínun í nullhugsjónini. Málid er eisini, at ferðslutrygdarætlanin komandi árini verður eitt stavnhald hjá bæði landi, kommunum, felögum, fyritøkum, einstaklingum og øðrum, sum eru við í arbeiðinum at virka fyri stórri trygd á føroyska vegakervinum. Landsverk skipar fyri tiltøkunum á landsvegakervinum, men er eisini í ávíisan mun við í tiltøkum, sum onnur varða av.

Serliga verður hugsað um ferðslutrygdareftirlit og kommunalar ferðslutrygdarætlanir.

## AVLEIÐING AV FERÐSLUTRYGDARTILTØKUM

Tað er neyðugt at fremja ferðslutryggdartiltøk samsvarandi við teimum óhappum, ið henda, og tí eru upplýsingarnar omanfyri standandi umráðandi. Fleiri kanningar eru gjørdar, sum eitt nú kunnu síggjast í "Håndbog, Trafiksikkerhed", sum Vejdirektoratet<sup>5</sup> gav út í 2014 og "Trafikk sikkerhetshåndboken", sum Transportøkonomisk Institutt (TØI) i Noregi hevur latið úr hondum.

Niðan fyri síggjast dömi um tiltøk og avleiðingar av teimum í sambandi við minking av ferðsluóhappum.

## VEGATEINAR, HAR ÓHAPP KOMA FYRI

Verður hugt at teimum støðum, har óhapp ofta henda, kunnu miðvís tiltøk setast í verk, sum kunnu fyribryrgja fleiri av teimum.

Hesi tiltøk eru dömi um hetta:



Mynd 6: Vegur við kanti upp til asfaltið

## ENDURSKIPAN AV VEGAKSLUM

Fleiri óhapp henda, tí bilførarin fer út í vegøkslinu og missir tamarhaldið á bilinum. Um vegøkslin ella økið uttan fyri málauðu strikurnar er nóg breitt, kunnu óhapp minkast við millum 5 og 10 %. Á vegi, har loyvt er at koyra 80 km/t, eigur breiddin á koyribreytini at vera 3,5 m, og kantbreytin 0,75 m. Tað finnast vegir við ongari kantbreyt, men teir eru fáir.

Um ein bilførari er óheppin og endar úti í grúsvegaøkslini, er tað sera umráðandi, at hann endar á sløttum, haldgóðum lendi, og at tað ikki er kantur upp til asfaltið. Við at skipa og viðlíka-halda vegakslarnar, kann væntast ein minking á 8 % í stak-ferðsluóhappum við fólkaskaða<sup>2</sup>.



Mynd 7: Rumlifoyrur eru merki, ið vera gjørd í kant- ella miðlinju á vegunum.

<sup>5</sup> Vejdirektoratet í Danmark hevur ábyrgd av landsvegakervinum, ið er samansett av motorvegum, høvuðsvegum og fleiri av brúgvunum í Danmark. Samanlagt er kervið 3.800 km langt.



Mynd 8: Tráðbilverja.

## RUMLIFOYRUR

Ein onnur atvold til óhapp er manglandi eftiransni í ferðsluni, ella at bilførarin gerst móður og koyrir ótilvitað av vegnum.

Í slíkum fórum kunnu rumlifoyrur, sum eru fresaðar á fleiri landsvegum, vera eitt gagnligt tiltak. Um rumlifoyrur eru í mið-juni á vegum, har vandi er fyri, at akfør kunnu mótað, kunnu ferðsluóhappini við fólkaskaða minka við 25 %. Ein minkning á 20 % av ferðsluóhappum við fólkaskaða fyri stakferðsluóhapp kann væntast, um rumlifoyrur eru fram við vegasíðuni<sup>6</sup>.

## BILVERJA

Bilverja skerjir talið av stakferðsluóhappum við fólkaskaða við 54 %<sup>7</sup>.

Í 2017 setti Landsverk upp tráðbilverju við Oyggjarvegin og norðan fyri bygdina Skipanes. Tað eru bert fáar ákoyringar hendar á tráðbilverjuna og utan stórvegis skaðar. Kanningar uttanlands vísa, at har tráðbilverjan kann setast upp í staðin fyri stálbilverju, kann væntast ein minkning í sambandi við fólkaskaða við 68 % og 44 % í sambandi við deyðsfall, orsakað av ákoyring. Sama er galldandi fyri fórarar á motorsúkkum.

Ætlanin er tí at halda fram við at seta tráðbilverju upp á teimum stöðum, har tað er hóskandi. Harrafturat kann tráðbilverjan setast upp í staðin fyri illa farnu stálbilverju, har tað ber til.

## ENDURSKIPAN AV VEGLJÓSÚTBÚNAÐI

Nøktandi ljósútbúnaður á vegunum betrar munandi um ferðslutrygldina. Serliga á teimum stöðum, har flestu óhappini henda í myrkri. Fleiri teinar hava eisini eldri ljósútbúnað, sum ikki lýkur endamálinum at lýsa vegirnir væl upp og gera teir tryggari.

Góður og nøktandi vegaljósútbúnaður kann minka um óhapp í myrkri við 28 %.

## LJÓSÚTBÚNAÐUR Í SMÆRRI TUNLUM

Fleiri av smærri tunlunum hava fingið rýmingarljós, sum til dömis Hvalbiartunnin og tunlnar Norður um Fjall. Tó vantart ljós í loftinum. Ein eldri norsk kanning víssir, at tunlar við ljósútbúnaði hava 35 % færri óhapp, enn tunlar við ongum ljósi.

Seinastu árinu hevur Landsverk sett ljósútgerð upp í fleiri tunlum kring landið, og byrjað er at seta ljósútgerð upp í Sumbiartunlinum.

Mælt verður til, at játtan verður latin til endamálið, tí arbeiðið kann ikki gerast liðugt í løtuni.

<sup>6</sup> Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

<sup>7</sup> Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

# FERÐSLUTRYGDARTILTØK

## FERÐGÁI

Fleiri ferðgáar eru settir upp, tá komið verður til bygt öki. Kanningar vísa, at miðalferðin minkar við 2-10 km/t, og ferðsluóhapp við fólkaskaða minka við 11 % .

## SMÆRRI STEÐGIPLÁSS

Landsverk hevur í fleiri ár arbeitt við at bøta um góðskuna á teimum steðgiplássum, sum liggja fram við landsvegunum (dvalarvikar). Her er talan um stórra økir, har ferðandi kunnu hvíla seg, eta matpakka og njóta útsýnið. Eisini merkist ein stórra eftirspurningur eftir smærri steðgiplássum, har koyrast kann inn á tosa í telefon ella fyrir at loyva øðrum bilum fram-við. Tílk pláss krevja, at sýnisviðurskiftini eru góð, so tað er trygt at koyra inn og út av hesum plássum. Í okkara grannalondum verður mælt til, at frástøðan millum tílk pláss er millum 3 og 5 km á høvuðsvegum.

Kanningar vísa, at vandin fyri óhappi orsakað av mørði er minni aftan á steðg á steðgiplássi, enn vandin var beint áðrenn . Vandin er stórru, um einki steðgipláss er.

## VEGAMÓT VIÐ ÓHAPPUM

Í vegamótum má slagið av óhappi lýsast og greinast, soleiðis at røttu tiltökini kunnu setast í verk. Um fleiri óhapp henda grundað á brot á víkiskyldu, kann hetta skyldast vánaligt sýni, har eitt nú runnar ella trø standa í vegin og eiga at verða beind burtur ella flutt. Ein möguleiki er at umbyggja vegamótið til eina rundkoyring. Her eru trú dömi um vegamót, sum áttu at verðið umbygd.



**Kambsdalur:** Umbygging av T-vegamóti til rundkoyring. Her kann ein minking væntast á 80 % í ferðsluóhappum við fólkaskaða<sup>8</sup>.



**Vágur:** Umbygging av vegamóti við fýra beinum. Ein minking á 22 %<sup>9</sup> í ferðsluóhappum kann væntast.

<sup>8</sup> Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

<sup>9</sup> Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014



**Lambareiði:** Umbygging av T-vegamóti við vinstrasnaringarbreyt. Ein minkning í ferðsluóhappum við fólkaskaða á 25 %<sup>10</sup> kann væntast.

## BETRI SKIPAN AV GONGUTEIGUM

Talið av óhappum, tá fólk eru til gongu, kann minkast við at økja talið og góðskuna á teimum möguleikum fólk til gongu hava at sleppa yvir um vegin, har eingi vegamót eru ella á teinum millum vegamót. Hetta er serliga viðkomandi fyrir vegir, ið hava mest loyvdu ferð á 40-60 km/t, har fleiri fólk til gongu ferðast. Tað kann vera á teinum millum og við vegamót, við busssteðgipláss og við krossgongugøtur. Tað hefur leingi verið fatanin, at gerð av gonguteigum, har einki vegamót er, viðvirka til fleiri óhapp bæði viðvíkjandi fólk til gongu og øðrum ferðandi. Nýggj gransking víssir hinvegin, at hetta bert hendir, um vegurin hefur fleiri enn tvær farbreytir. Tá bert tvær farbreytir eru, tykjest gonguteigar ikki at hava stórvegis ávirkan á trygdina, hvørki á jaligan ella neiligan hátt. Gonguteigar hava í høvuðsheitum tað endamál, at teir tæna framkomuleikanum hjá fólk til gongu<sup>11</sup>.

## Á STØÐUM, HAR GONGUTEIGAR ERU GJØRDIR, KANN TRYGDIN BETRAST VIÐ AT GERA:

- » Ljósstýring av gonguteigi á einum teini
- » Gerð av oyggj á gonguteigi
- » Gerð av gonguteigi á hevjaðari flatu
- » Rimaverk, sum kunnu setast upp, har fólk ganga yvir um vegin, leiða fólk til gonguteigar á ein tryggan hátt.

Ljósstýring við gonguteig minkar um óhapp við fólkum til gongu við 25 %. Eru oyggjar gjørdar, kann talið av óhappum við fólk minka við 25 %. Um gonguteigurin liggur hægri enn vegurin, kann væntast ein minkning á 40 %, og við at seta rimaverk við verandi gonguteig, ber til at minka óhapp við fólk til gongu við 40 %<sup>12</sup>.

## TILMÆLI:

Mælt verður til, at í minsta lagi 10 mió. kr. verða játtaðar árliga til ferðslutrygdartiltök. Tiltøkini eru nögv í tali, og kostnaðurin av teimum sera ymiskur. Talan er tó um minni verkætlani kring landið.

Mælt verður til, at sjálvstøðug fíggung verður latin til størri tiltök, sum eitt nú umbygging av vegamótum og ljósútbúnaði við vegir og í tunlum.

Harafturat verður mælt til at seta 200.000 kr. av til eina nýggja dagførda útgávu av ferðslutrygdarætlanini fyrir Føroyar.

Eisini verður mælt til at fáa eina felags ferðslutrygdarætlan gjørda saman við kommunum, og at samstarv um ferðslutrygd verður skipað við kommunur og aðrar viðkomandi partar.

<sup>10</sup> Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

<sup>11</sup> Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

<sup>12</sup> Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014

## FERÐSLUHAGTØL

### FERÐSLUHAGTØL

Í Føroyum skrásetir Føroya Politi á hvørjum ári 500 til 600 ferðsluóhapp. Av hesum vera uml. verða 100 löggreglufrágreiðingar skrivaðar, har tað ber til at kanna umstøðurnar í sambandi við ferðsluóhappini. Hetta er vanligt við akfars- ella fólkaskaða. Restin av óhappunum síggjast bara í teim löggreglufrágreiðingum, sum vera gjørdar fyri hvort samdøgur. Ein fimtingur av skrásettu óhappunum eru parkeringsóhapp. Árliga verða uml. 30-40 óhapp við fólkaskaðum skrásett, og í 15-30 av hesum óhappum er rúsdrekka ein orsøk. Seinastu mongu árinu eru millum 1 og 6 fólk deyð í ferðsluni um árið.

Í tíðarskeiðinum 1. januar 2014 til 31. desember 2017 hevur politið skrásett 138 óhapp við fólkaskaðum, av hesum eru:

- » 10 óhapp, har fólk eru deyð
- » 27 fólkaskaðaóhapp í vegamóti  
(20 % - í grannalondum okkara er talið uml. 40 % )
- » 1 fólkaskaðaóhapp orsakað av seyði  
(út av 64 óhappum)
- » 25 fólkaskaðaóhapp har fólk til gongu eru innblandaði  
(út av 39 óhappum)
- » 20 fólkaskaðaóhapp orsakað av rúsdrekka  
(út av 84 óhappum)
- » 4 fólkaskaðaóhapp í hálku (út av 238 óhappum)

Kanningar frá grannalondunum vísa, at löggreglan bara fær innlit í uml. 10 % av öllum ferðsluóhappum. Í Føroyum skrásetir löggreglan uml. 15 óhapp av seyði um árið, meðan tryggingarfelögini gjalda endurgjald fyri uml. 300 seyðir, ið eru ákoyrdir í ferðsluni. Gunnar Bjarnason, landbúnaðarfroð-

ingur, metir tó, at yvir 1.000 seyðir doygga um árið orsakað av ferðsluóhappi. Tí er millum annað skipað innsavnan av upplýsingum um óhapp frá skaðastovum og tryggingarfelögum eitt hent ískoyti til skrásettu óhappini hjá löggregluni. Landsverk hevur tí tikið stig til samstarv við Trygd, Betri og Landssjúkrahúsíð um upplýsingar, sum væntast at skula fara í gongd í 2019.

Fyri at gera eina meting um, á hvørjum teinum og vegamótum flest óhapp henda, eru tvær sundurgreiningar gjørdar, sum vísa talið av óhappum á ávísum teinum pr. km. (tættleiki) og óhapp um árið pr. mió. koyrdan km (frekvens). Tættleiki og frekvensur kann eisini roknast í vegamótum sum óhapp pr. ár og óhapp pr. mió. akfør við vegamót.

Niðan fyri síggjast kort, ið lýsa óhappstættleika og –frekvens.

Hagtøl fyri ferðsluóhapp frá löggregluni verða brúkt sum grundarlag fyri, hvar vandar á vegunum kunnu vera. Við einum neyvum yvirliti yvir, hvar óhappini henda og orsókirnar, so er möguligt at finna hvørji ferðslutrygdartiltøk eru neyðug at seta í verk.

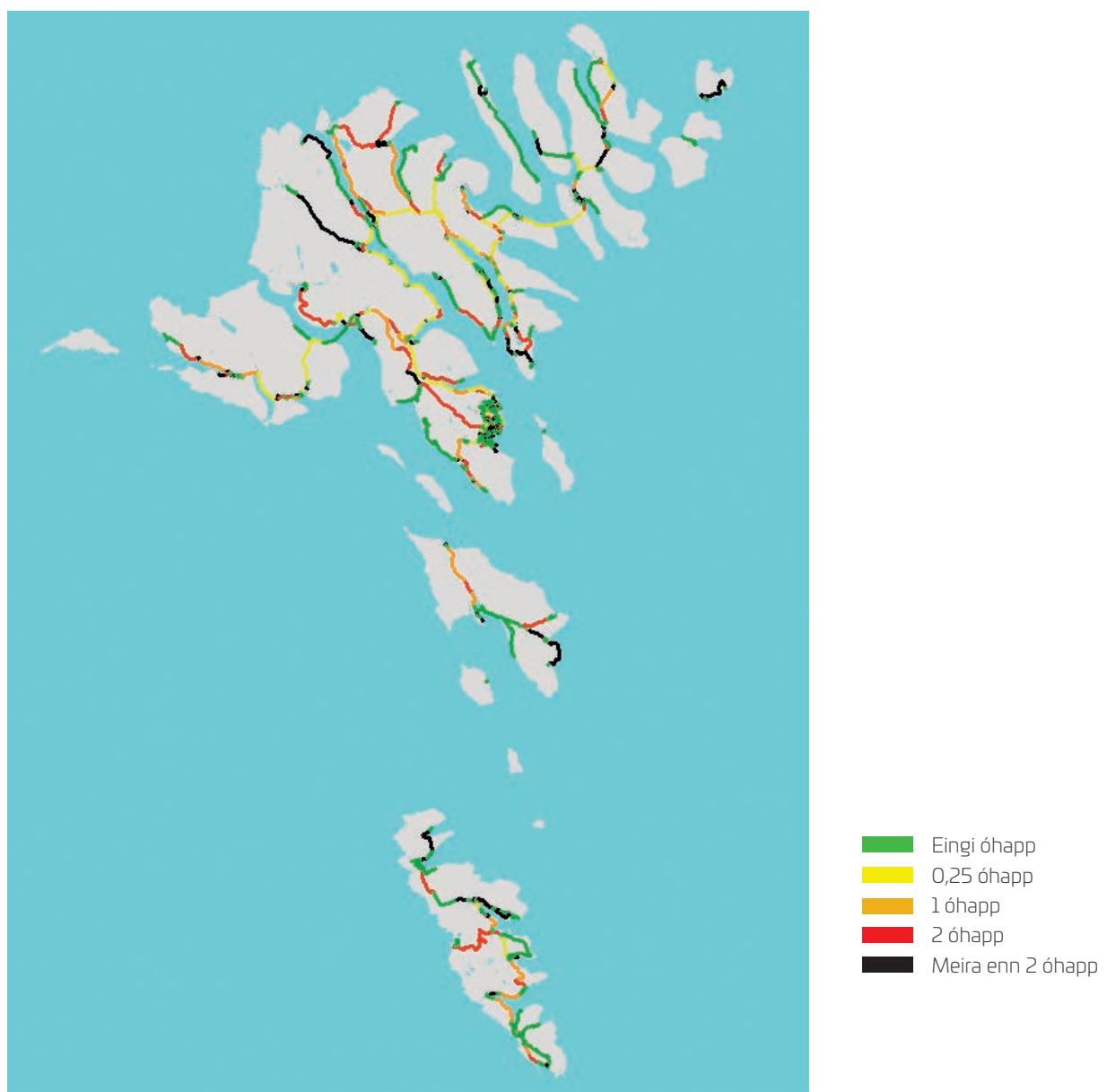
Mælt verður til at menna samstarvið um ferðsluhagtøl við teir partar, ið varða av viðkomandi ferðslutølum, soleiðis at farast kann skynsamt fram við ferðslutrygdartiltøkum.



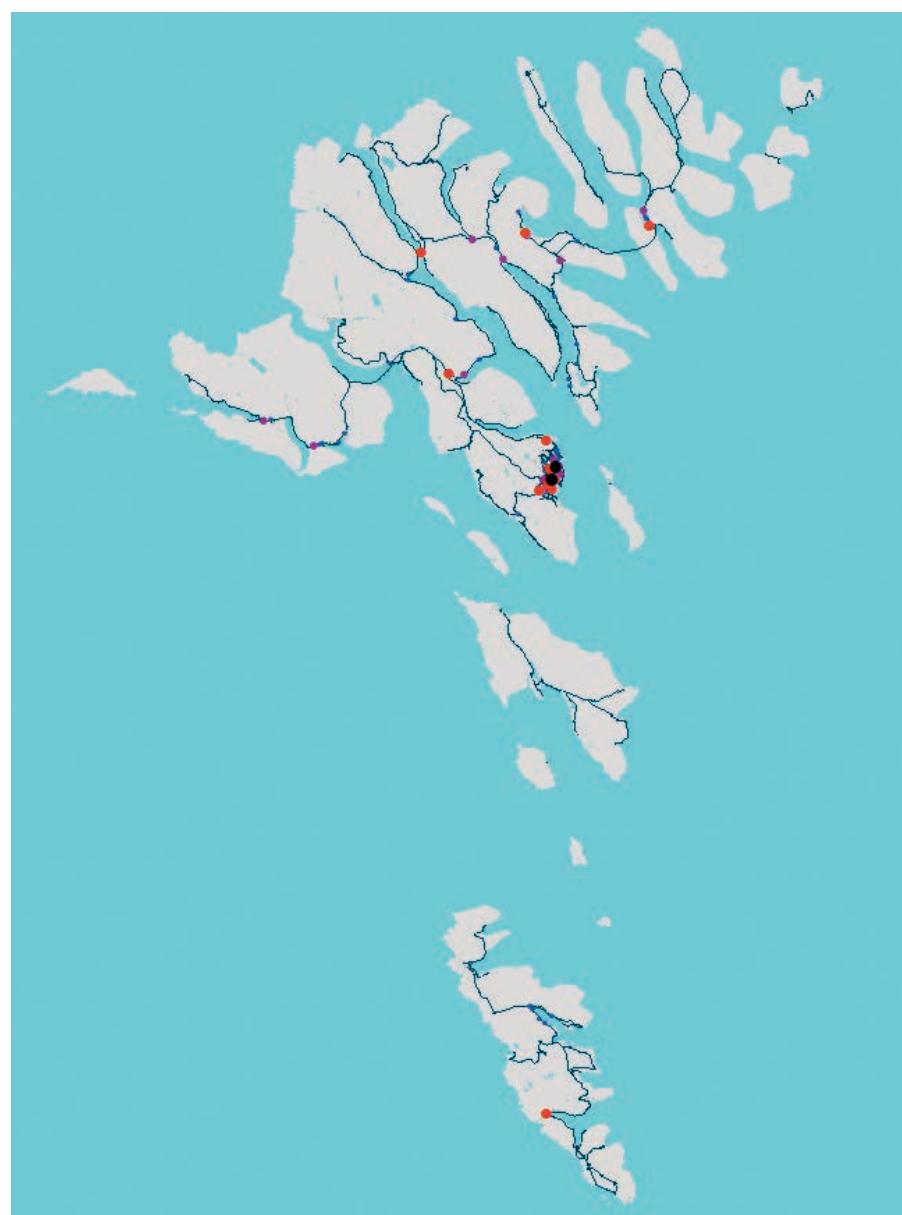
Mynd 9: Óhapstættleiki 2014-2017 (óhapp pr. ár pr. km).

---

## FERÐSLUHAGTØL



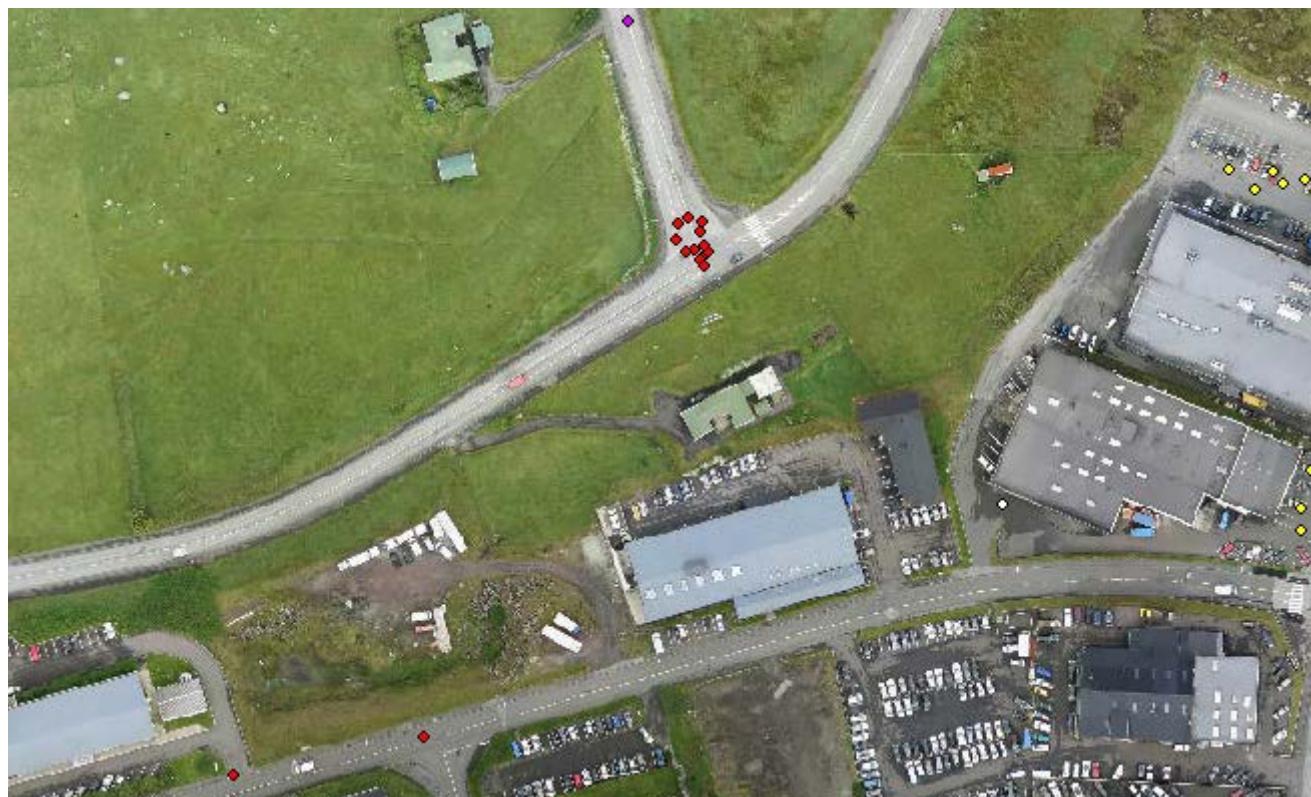
Mynd 10: Óhapsfrekvensur (óhapp pr. mió. koyrdan km)



Mynd 11: Óhapstættleiki (óhapp pr. ár í vegamóti)

- 0,25 óhapp
- 0,5 óhapp
- 1 óhapp
- Meira enn 1 óhapp

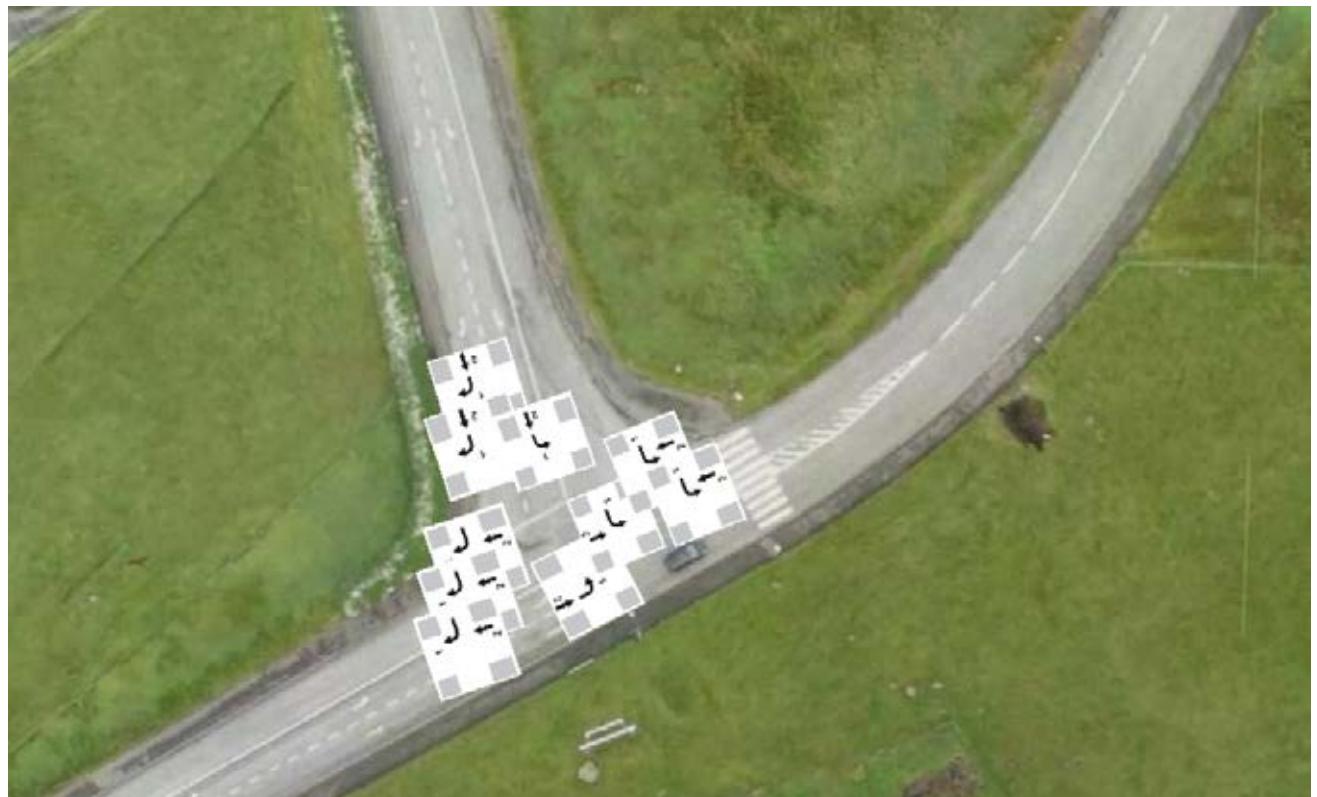
## FERÐSLUTRYGGDARTILTØK



Mynd 12: Ferðsluóhapp í tíðarskeiðinum 2014-2017 í økinum við Eystara Ringveg í Tórshavn.

Viðvíkjandi neyðugum og fyribygjandi ferðslutryggdartiltökum kann vegamótið Hvítanesvegur/Eystari Ringvegur takast fram sum dømi. Hetta vegamótið er tað, har flest óhapp henda.

Kannað verður, hvat slag av óhappum talan er um, um óhappini tykjest at henda av somu orsökum, og hvørji tiltök kunnu fyribygja enn fleiri óhappum í framtíðini.



Mynd 13: Óhapsstöður fyrir tey ferðsluóhapp, ið eru hend í vegamótinum Hvitanesvegur/ Eystari Ringvegur frá 2014-2017 eru lögð inn á kort.

Sum tað sæst í mynd 10, eru tað fleiri brot á víkiskylduna, og kann hetta vera orsakað av ringum sýni. Tiltök, ið kunnu bøta um slíkar stöður, eru ferðsluljós og rundkoyringar. Tórshavnar kommuna setti upp ferðsluljós á hesum vegamótinum á sumri 2018. Ferðslumongdin í vegamótinum er tó so mikið stór, at ein rundkoyring er ikki ein hóskandi loysn, og tí vóru ferðsluljósini vald.

Eingin eftirmeting er gjörd um óhapp í hesum vegamótinum, síðani ferðsluljósini vóru tikan í brúk.



# 06

## FÍGGING AV SAMFERÐSLU- KERVINUM

# FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

## FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM Í DAG

Fíggining av fóroysku landsvegunum, sum Landsverk umsitar, er í dag beinleiðis á lögtlingsfíggjarlógin, har Landsverk fær eina játtan til at reka landsvegakervið fyri. Avbjóðingin við játtanini er, at hon er minkað tey seinastu mongu árin. Bæði tí játtanin er beinleiðis skorin, og tí hon er minkað orsakað av inflasjón. Harafturat hevur ferðslan og slitið, sum fylgir við, verið vaksandi við yvir 30 % tey seinastu 10 árin á ávísum teinum.

## JÁTTANIN TIL LANDSVEGAHALDIÐ

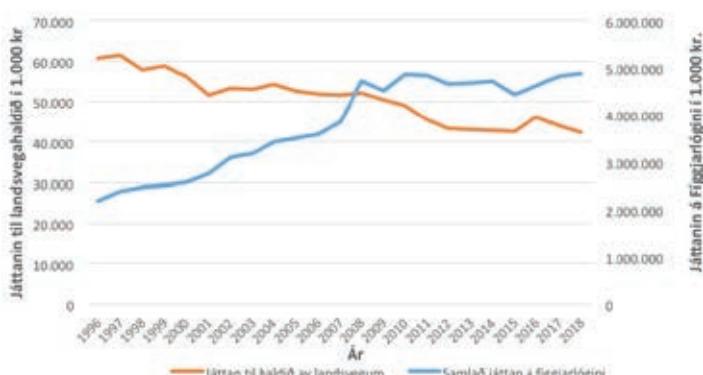
Niðanfyri standandi talva vísis greitt, at játtanin til landsvegahaldið als ikki hevur fylgt við gongdini í samfelagnum annars.

Neyðugt hevur tí verið at raðfest avmarkaðu játtanina til at halda vegirnar og kavaruddingina á einum nøktandi stöði. Árið 1996 er valt, tí vit hava ikki nóg nágreninlig töl longur aftur, ið kunnu nýtast sum samanbering. Um játtanin frá 1996 á 61 mió. kr. verður framroknað til í dag, hevði upphæddin verið góðar 90 mió. kr. í 2018. Henda upphædd verður mett at vera nøktandi, bæði viðvíkjandi viðlíkahaldi av vegakervinum, og at byrja arbeiðið at fáa aftur eftirsleipið. Hetta hóast at játtanin í 1996 var mett at vera lág. Landsverk hevur eisini fyrr boðað frá, at fyri at klára at halda stand á landsvegakervinum eigur játtanin at ligga um 70 mió. kr. árliga, tá er tað at innheinta eftirsleipið ikki íroknað.

Í tíðarskeiðinum frá 1996 til í dag eru stórar broytingar hendar í fóroyska samfelagnum, og í høvuðsheitum kann sigast, at samfelagsmenningin hevur ginggað framá. Dagsins samfelag er merkt av rationalisering, effektivisering og automatisering í framleiðslu og útinning av arbeiðum. Eitt nú hevur tøknin yvritikið fleiri av arbeiðsuppgávunum, ið áður kravdu arbeiðsmegi. Hjá Landsverki eru eisini gjørðar broytingar. Í dag eru væl færri starvsfólk, ið arbeiða við vetrarhaldi enn í 1996. Orsókin er

millum annað at alsamt meira tøkni verður nýtt at stýra og effektivisera arbeiðið við. Framkomna tøkniliga útgerðin krevur tó eitt øðrvísi viðlíkahald og útreiðslur til tøkniligar loysnir.

Vetrarhaldið var væl dýrari at reka í 1996 enn í 2018. Hóast hesa effektivisering er tað langt frá nóg mikið at halda stöðið á vegakervinum og fáa eftirsleipið aftur, sum hevur hópað seg upp gjøgnum árin. Stóðan í øðrum Norðurlondum hevur verið tann sama, men har hevur tann politiski myndugleikin tikið stig til at fáa vent gongdini.



Mynd 1: Játtanin frá 1996 til 2018 og samlað játtan á fíggjarlógin

Mynd 1 vísið, at játtanda peningaupphæddin til landsvegahaldið er í dag góðar 20 mió. kr. minni enn í 1996. Búskaparliga menningin frá 1996 til 2018 viðvirkar til, at fasta játtanin er minkað á hvørjum ári. Appelsingula linjan á vinstra ási á striku-myndini vísis, at í 1996 var játtanin til landsvegahaldið 61 mió. kr. Bláa linjan vísis, at samlaða játtanin á fíggjarlógin fyri sama ár var 2,3 mia. kr.

Í 1996 er játtanin á 61 mió. kr., 2,3 %  
av táverandi samlaðu fíggjarlög.

Í 2018 er játtanin 42 mió. kr., ið svarar til 0,9%  
av núverandi samlaðu fíggjarlög.

Myndin víssir, at landsvegahaldið hevur eina játtan, sum er um helvtina av tí, hon var í 1996.

## FÍGGINGARHÆTTIR

Hvussu eitt samfelag velur at fíggja nýgerð og rakstur í sambandi við vegir, brýr, tunlar og aðrar samferðsluleiðir, er í stóran mun tengt at politiska rákinum. Hættirnir spenna líka frá almennari skattafíggung til brúkarafíggung burturav. Byggi-, rakstrar- og ognarviðurskifti kunnu somuleiðis vera ymisk, alt eftir hvarja farleið, talan er um. Í grannalondum okkara eru seinastu árini fleiri størri samferðsluverkætlánir byggðar, sum eru ogn hjá antin privatum, almennum ella samansettum partafelögum.

Hættirnir at skipa hesar verkætlánir eru óteljandi, men alt eftir, hvør háttur verður nýttur, eru bæði fyrimunir og vansar.

Samanumtikið kann sigast, at nýggju fígginingarhættirnir, ið hava vunnið seg fram í Norðurlondum um aldarskiftið, bera allir brá av, at ein størri partur av váðanum er fluttur yvir í privata geiran. Hesar verkætlánir eru oftani fíggjaðar við brúkaragjöldum.

Orsókin finst helst í teimum umstøðum, ið valda, har eitt

tíðarskeið við stórum búskaparvökstri skapti øktan eftirspurning eftir íløguverkætlánum hjá privatum, og at almennu íløguloftini eru rokin. Tá slík loyvi verða givin, eru treyr settar privata felagnum.

Í Føroyum eru tað í lötuni bert undirsjóvartunlarnir, ið verða fíggjaðir og riknir uttan fyri fíggjarlógina ígjønum almenn partafeløg. Loysnin er á mangan hátt góð, tí fíggjarkostnaðurin av tunlunum er minimeraður, tá landið veðheldur og samstundis ikki krevur størri avlop enn til rakstur og viðlíkahald.

## INNTØKUR OG ÚTREIÐSLUR TIL SAMFERÐSLUNA

Einki beinleiðis samband er millum tað, sum verður tikið inn frá bileigarum, og hvørjar útreiðslur eru til at reka samferðsluna fyri.

Eitt yvirlit yvir inntøkur og útreiðslur til samferðsluna kann tó vera við til at lýsa støðuna, og geva faktuellar upplýsningar í samband við at støða skal takast um gjaldsháttir, til dømis at áseta fleiri bummgjøld. Nevnast kann, at Landsverk í 2016 gjørði eitt notat til politisku skipanina, sum lýsti fleiri fíggingarmöguleikar av samferðsluni nærrí.

Um hugt verður eftir, hvussu samferðslukervið verður fíggjað í dag, sæst, at tikið verður meira inn frá brúkarunum, enn tað verður latið aftur í sambandi við íløgur og viðlíkahald av kervinum.

# FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

Inntøkur til landskassan eru ikki bara inntøkuskattur og MVG, men eisini avgjøld, ið beinleiðis stava frá bileigarum, sum skrásetingargjøld, vegskattur og brennievnisgjøld.

Inntøkan fyrir skrásetingargjald var í 2017 163 mió. kr. Ein øking væntast í inntøkuni fyrir 2019 at vera 169 mió. kr.

Inntøkan fyrir vegskatt var í 2017 118 mió. kr. Ein øking væntast í inntøkuni fyrir 2019 at vera 126 mió. kr.

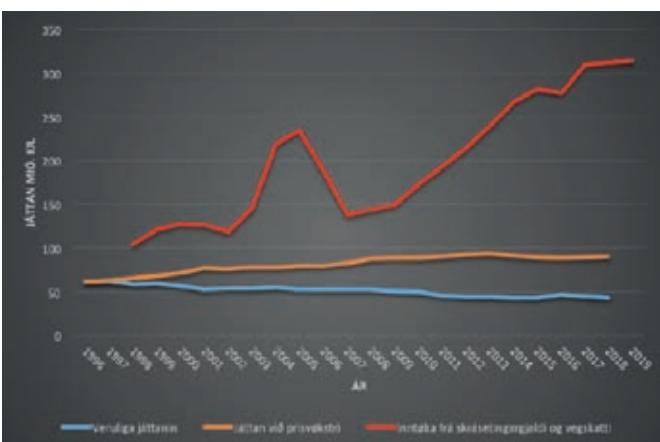
Talvan vísir, hvørjar inntøkur beinleiðis koma inn í sambandi við samferðslukervið, og somuleiðis hvørjar útreiðslur eru knýttar at samferðslukervinum. Inntøkugjøldini eru býtt sundur í einstök gjøld, føst gjøld, koyrigjøld og brúkaragjøld.

Inntøkurnar í 2016 voru tilsamans 577 mió. kr. Útreiðslurnar eru býttar sundur í ílögur og rakstur á ávikavist 255 mió. kr. og 109 mió. kr. á tilsamans 364 mió. kr. Tað vísir, at av teimum 577 mió. kr., ið verða kravdar inn frá samferðslukervinum, verða einans 364 mió. kr. latnar út aftur til samferðslukervið. Hetta merkir, at tað er ein munur á 213 mió. kr.

## MEIRI ELLA MINNI BILFERÐSLA

Við avgjöldum kann atburðurin í ferðsluni helst skipast, soleiðis sum avgjøld á eitt nú tubakk og rúsdrækka hava broytt gerandis- og frítíðarvaranar hjá fólk. Grundarlagið undir slíkum átökum er eitt ynski um betri fólkahelsu, men tilíkar skipanir, ið eggja til hugburðsbroytingar, eru ikki settar í verk innan bilferðslu. Um ynskið var at minka um ferðsluna, var tað ein móglileiki at lagt eitt avgjald á brennievni ella *roadpricing*<sup>1</sup>, soleiðis at hvør koyrdi km kostar. Tey hægstu avgjøldini eru skráseting av akfari og vegskattur, sum merkir, at tað kostar at fáa ein bil, og at hava hann. Jú meira ein koyrir, jú lutfalsliga bíligari verður bilurin. Politiski myndugleikin hevur áður hugleitt um at leggja vegskattin um til eitt umhvørvisgjald, sum kann eggja fólk til at nýta umhvørvisvinarligar bilar.

Ein fyritreyt fyrir samfelagsmenning er eitt gott og smidligt flytføri av bæði vørum og arbeiðsmegi. Í einum tættbygdum stórbýi, eru fyritreytirnar fyrir eini gagnligari almennari skipan væl størri enn í Føroyum, har talan er um lutfalsliga smáar býir og bygdir. Ein slík skipan er í høvuðsheitum alternativ til privata bilkoyring. Tískil er flytføri hóast alt tengt at privatari bilkoyring, tí almenn ferðsla ikki er ein móglileiki fyrir mong her í Føroyum.



Mynd 2: Myndin vísir munin á játtanini til landsveghaldið við roknaðum prísvøksti síðani 1996 samanborið við inntøku frá skrásetingargjaldi og vegskatti.

<sup>1</sup> Roadpricing merkir, at bileigarar gjalda fyrir koyrda teinin í mun til burmugjald.

INNTØKUR	ÚTREIÐSLUR
<b>Einstakt gjald</b>	<i>mió. kr.</i>
- skrásetingargjald	145 (65)
- mvg á akfør	126 (27)
<b>Fast gjald</b>	
- vegskattur	107 (87)
<b>Koyrigjald</b>	
- mvg á brennievni	73 (21)
- bensinavgjald	38 (49)
- oljuavgjald	35 (35)
<b>Brúkaragjald</b>	
- ferðsaseðlar o.a. SSL	64 (57)
- ferðaseðlar tyrla	4 (0,5)
- ferðaískoyti	-15
<b>Tilsamans</b>	<b>577 (326)</b>
<b>Tilsamans</b>	<b>364 (295)</b>

Tölini eru frá 2016, og samsvarandi tölini í klömbur eru frá 2011.

# FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

Mælt verður tí til, at ein haldbarur fíggingsháttur, sum tryggjar at ílögur ikki fara fyri skeyti av manglandi viðlíkahaldi, verður funnin.

## EIN HALDBARUR FÍGGINGARHÁTTUR ER NEYÐUGUR

Verandi gongd, har vit sum samfelag hava valt at gera ílögur í undirstóðukervið og samferðslu, forfellur vegna vantandi viðlíkahaldi. Hetta halda vit sum fakfólk, ikki er ein haldbar loysn.

Ein haldbarur fíggingsháttur, sum tryggjar at ílögur ikki fara fyri skeyti av manglandi viðlíkahaldi, er skilagóð umsiting av landsins ognum. Landsgrannskoðarin nevnir hetta í notati til Løgtingsgrannskoðararnar um landsins bygningar, og hetta kundi eisini verið nevnt fyri samferðsluna, undirstóðukervið og ferjur, sum landið eigur:

*"Samanumtikið ræður um skynsemi, tá ið landið keypir, heldur viðlíka ella selur bygningar. Nærri ásetingar eru ikki um, hvussu farast skal fram, men Landsgrannskoðanin heldur, at ein grundregla má vera at fara væl um ognimrar og at vera sparín, tá um almennar ognir og rakstur ræður.<sup>2</sup>"*

<sup>2</sup> Kelda: Endurgeving úr frágreiðingini "Notat til løgtingsgrannskoðararnar um sölù av bygningum hjá landinum", februar 2016. Leinkja: <https://lg.fo/upload/tinymce/88a1a1d9e7773689befd6722aecbfde61890c4.pdf>



