



SAMFERÐSLUÆTLAN 2018-2030 / FRAMHALD

 Samferðsluætlan

SAMFERÐSLUÆTLAN 2018-2030 / FRAMHALD

Útgevari: Landsverk 2019 ©

Lagt til rættis: Landsverk í samstarvi við Samferðslumálaráðið

Stýrisbólkur: Árni Andriasson (LV), Hilmar Eliassen (SSL), Atli Eiriksson (SMR) og Armgarð E. Steinhólms (LV)

Verkætlanaarleiðari: Armgarð E. Steinhólms

Samskipari og skrifari: Sigurd Justinussen

Lesibólkur: Sússanna Mc. Birnie, Kári Mikkelsen og Mikkel Heide Frandsen

Rættlestur: Levi Hentze

Myndir: HeinesenMyndir og egið myndasavn

Uppsetting og prentumsiting: Sendistovan

Høvuðskeldur: Landsverk og Strandfaraskip Landsins

Aðrar keldur: Hagstova Føroya, Atlantic Airways, Smyril Line, Akstovan, Umhvørvisstovan, Tórshavnar kommuna, Visit Faroe Islands, Útoyggjafelagið og Vejdirektoratet

Endurgeving: Við endurgeving av innihaldi í
hesi Samferðsluætlan, skal Landsverk týðiliga upplýsast sum kelda.

INNIGHALDSYVIRLIT

INNGANGUR TIL FRAMHALD AV SAMFERÐSLUÆTLANINI

SMÆRRI ÍLÓGUR KOMANDI ÁRINI:

» Lesivegleiðing	15
» Vegakervið í Kalsoynni	18
» Múlavegurin (Sóljuleið)	20
» Elduvíkarleiðin (Sóljuleið)	22
» Víkavegur	24
» Farleiðin Oyndarfjørður og Hellurnar	26
» Dagføring av Kunoyartunlinum	28
» Saksunarvegurin	31
» Vegateinurin Millum Fjarða – Funningsfjørður	34
» Vegamót á Kambsdali	36
» Skálafjørður-Undir Götueiði	38
» Ferðslutryggdarætlan fyrir vegateinin Undir Götueiði – Runavík	40
» Vegurin um Agnið (Sóljuleið)	42
» Dagføring av Gásadalstunlinum	44
» Vága Flughavn – Íbinding	46
» Vegamót á Giljanesi	48
» Umkoyringarvegur um Kollafjørð	50
» Pendlarapláss í Kollfjarðadali	52
» Oyrareingir – Signabø	54
» Norðradalsvegurin	56
» Syðradalsvegurin	58
» Kirkjubærvegurin	60
» Húsavíkarvegurin	62
» Um Hovsegg (Sóljuleið)	64
» Vegurin um Hestin (Sóljuleið)	66
» Dagføring av Sumbiartunlinum	68

UMHVØRVI – GRØN ORKA OG HEILSA

» Umhvørvi og veðurlagsbroytingar	78
» Betri fólkahelsa	84

TØKNILIG FRAMBROT

» Sjálvvirkandi tøkni	92
» Umskipan av flotanum hjá Strandfaraskipum Landsins	98
» Samandráttur og tilmæli	99

ÚTOYGGJAR

» Útoyggjafelagið	106
» Tilmæli	108

PENDLAN – KNÝTIR ØKIR SAMAN

FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM

» Framhald av fíggigarpartinum	120
» Verandi avgjöld	122
» Onnur mögulig avgjöld	124
» Samanseting av avgjöldum	132
» Fíggung og skipan av verkætlanum	133
» Viðmerkingar og tilmæli	135

INNGANGUR TIL FRAMHALD AV SAMFERÐSLUÆTLANINI

Fyrri partur av nýggjastu dagföringini av Samferðsluætlanini var framskundaður til aðalorðaskiftið í Løgtinginum 11. mars 2019, men tað bar ikki til at fáa òll evni liðugt viðgjörd til hettu høvið. Strandfárskip Landsins og Landsverk ynskja at varpa ljós á fleiri evni, sum hava týdning fyri heildarmyndina. Evnini eru hesi:

- » Smærri ílögur komandi árini
- » Umhvørvi – grøn orka og heilsa
- » Tøknilig framþrot
- » Útøygjar
- » Pendlan – knýtir økir saman
- » Fíggign av samferðslukervinum - ískoyti

SMÆRRI ÍLÖGUR KOMANDI ÁRINI

Arbeiðið at planleggja verkætlánirnar, nevndar í hesum framhaldi av Samferðsluætlanini, tekur stóði í ymsum planleggingaramboðum. Nakrar mannagongdir innan planlegging og amboð eru viðgjörd niðanfyri, har 'mobility management' og tær 'fýra meginreglurnar' fyri burðardygga planlegging verða lýst nærri. Verkætlánirnar vera lýstar fyri seg í egnum parti. Fyrst við stuttari lýsing av verandi umstöðum, síðani eini lýsing av viðgjordum loysnum við kostnaðarmeting og at enda einum tilmæli. Verkætlánirnar eru ikki settar upp í raðfestari røð, men eru skipaðar landafröðiliga frá norðast til sunnast í landinum.

TILMÆLI:

- » Tilmæli standa at lesa í hvørjari einstakari verkætlán.

UMHVØRVI – GRØN ORKA OG HEILSA

Náttúran verður ávirkað av fleiri verkætlánum, ið vera framdar í vegakervinum, og umhugsni um dálking og nýskipan av orkunýtslu eigur at raðfestast. Fyrilt eigur at vera tikið til náttúruna, tí jarðfröðiliga og fagurfröðiliga, og tað eigur altið at verða ein natúrligur partur av planleggingarárbeidiðum at menna og halda okkara samferðslukervið á høgum stöði.

Harafturat eigur fólkahelsa at hugsast inn í arbeiðið, og tí sambandi mennast ein súkkluætlán.

TILMÆLI:

- » Landsverk mælir til, at 1 mió. krónur verða játtáðar til kanningar av ferðslularmi og til átök, ið kunnu minka um dálking frá ferðsluni. Út frá kanningum kann verja fyri larmagerast, og tiltök fyri dálking setast í verk, sum síðani verða kostnaðarmett og fylgd upp við tilmælum um, hvat eigur at verða gjørt.
- » Mælt verður til, at 10 mió. krónur verða játtáðar árliga til at betra um súkkluðguleikarnar. Peningurin kann vera ein "pulja", har til ber at lata stuðul til verkætlánir, sum land og kommunur gera í felag og/ella í samstarvi við ferðaskrifstovur, Fólkahilsuráðið og aðrar viðkomandi partar. Talan er ikki bert um nýtt asfalt, men um verkætlánir, ið savna neyðug hagtöl, fremja kunnandi og upplýsandi átök og eggja til nýhugsan og nýskapan.

TØKNILIG FRAMBROT

Tøknin mennist í hvørjum, og framtíðarfilmarnir við sjálvkognandi og flúgvandi bilum, sum vit kenna frá 20-30 árum síðani,

INNGANGUR

tykjest at vera nærri veruleikanum. Við tøkniliga frambrotinum koma stórar broytingar, ið vit òll mugu vera fyrireikaði til. Undirstóðukervið eיגur altið at vera smidligt, tí tað krevur vinnulívið, búsetingarplássini, heilsuøkið, útbúgvingin og trivnaðurin í samfelagnum. Føroyingar mugu tí verja verandi undirstóðukervi, og fremja neyðugu ábøturnar, áðrenn ov seint er. Um verandi undirstóðukervið verður viðlíkahildið, kann tað tillagast nýggjastu tøknini við tiltökum, so hvort hetta gerst neyðugt. Sum stóðan er nú, er langt á mál at lyfta stóðið upp á verandi vegakervi, soleiðis at tað lýkur óll nútíðar krøv til ferðsluverklög.

TILMÆLI:

- » Landsverk mælir til, at áðrenn fyrireikandi tiltök verða sett í verk í sambandi við sjálvkoynandi akfør, verður peningur játtáður til at heinta inn eftirsleipið á vegakervinum. Mælt verður til at játta 90 mió. krónur til viðlíkahald og eftirsleip í 20 ár. 70 mió. krónur fara til at varðveita verandi virðið, meðan 20 mió. krónur verða settar av til neyðugar og forsømdar ábøtur. Samlaða virði á eftirsleipinum er 375 mió. krónur.
- » Í sambandi við mennandi tøknina og ítøkiliga arbeidið, ið Landsverk helst skal byrja upp á um 5 ár, verður mælt til, at 5 mió. krónur verða játtáðar til stríping og skelting. Sjálvkoynandi bilar, og nýggjastu bilarnir á marknaðinum í dag, lesa strípur og skelti á vegnum, og tað er alneyðugt, at hetta er á lesivinarligum stöði. Stríping og skelting eigur at vera regluligt viðlíkahald í vanliga rakstrinum, men orsókin til tilmælið um hægri játtan er, at tøkniliga menningin kann krevja ávíðar broytingar í skeltingini og strípingini,

og sensorar skulu kansa setast í vegjaðaran, soleiðis at sjálvkoynandi akførini fáa upplýsingar um veður, vind og 'flow' í ferðsluni. Viðmerkjast skal, at tilmælið fevnir um verandi tøkní innan sjálvkoynandi bilar. Verður hugt longur fram í menningini er möguligt, at tað ikki verður neyðugt við strípum o.ø., men asfaltið verður í öllum fórum neyðugt í langa tið afturat.

ÚTOYGGJAR

Fólkatalið í útoyggjum er einans 0,42 prosent av samlaða fólkatalinum í Føroyum. Hetta merkir ikki, at útoyggjarnar ikki hava ómetaliga stórt virði fyrir Føroyar. Landsverk hevur verið í samskifti við Útoyggjafelagið og viðkomandi kommunur um undirstóðukervið á útoyggj.

TILMÆLI:

- » Mælt verður til, at ein heildarætlan verður gjord fyrir útoyggjar, har betran av samferðslumöguleikum verður viðgjört.
- » Mælt verður til, at havnir og ferjulegur vera hildnar við líka og í tryggari legu, hóast fleiri eigarar.
- » Mælt verður til, at vegakervið í Kalsoynni, Svínoy og Fugloy verður dagført.
- » Mælt verður til, at hølisviðurskiftini og tangaáfyllingarnar verða betraði fyrir tyrlupallarnar í Klaksvík, á Boðanesi og Froðba.

PENDLAN - KNÝTIR ØKIR SAMAN

Pendlaramynstrið í Føroyum er í støðugari broyting, og tað er samsvarandi einum munandi batnaðum framkomuleika hjá føroyingum. Vist verður á nøkur av verandi pendlaraplássunum í Føroyum, og hvørji eiga at vera útbygd og/ella gjord av nýggjum.

TILMÆLI:

- » Landsverk og Strandferðslan mæla til, at ein heildarætlan fyrir pendlarapláss verður gjord í samstarvi við viðkomandi kommunur. Somuleiðis at tey verða staðsett strategisk, soleiðis at möguleikarnar kunnu vera fleiri at koyra við hvørjum óðrum og nýta almenna ferðslu, bæði buss og ferjur. Haraftrut skulu hentleikar til súkkling verða, soleiðis at fólk trygt kunnu stilla súkkuna, pumpa luft í hjólini og annað.

FÍGGING AV SAMFERÐSLUKEVINUM – ÍSKOYTI

Sum nevnt í fyrra útgivna partinum av Samferðsluætlaniini um figging av samferðslukevinum, er undirstóðukervi alneyðugt fyrir eitt vælvirkandi samfelag, men tað kostar sjálvandi pening at reka og útbyggja. Her verða ymisk gjøld lýst, ið kunnu til-lagast ella setast í verk, sum skrásetingargjald, vegskattur, brennioljugjald, MVC, tunnilsgjald, bummgjald, gjaldsringar, 'roadpricing' og ferðaavgjøld. Strandferðslan og Landsverk mæla til, at verður ein gjaldsskipan sett í verk fyrir at fíggja samferðslukenið, skal samhaldsfestið varðveitast, ið annars er eyðkennandi fyrir verkætlainirnar í samferðslukenum.

TILMÆLI:

- » Landsverk mælir til at varðveita verandi skipan og javnföra verandi gjøld, ið hava við bilognarskap at gera og tær inntøkur, ið fylgja við. Sí fyrra partin um fíggung av samferðslukenum. Eitt nýtt játtanarbýti av inntøkuni frá verandi gjøldum er té ein politisk uppgáva.



INNGANGUR

FLEIRI FÓLK, BILAR OG KRÖV

Eitt smidligt undirstöðukervi er ein treyt fyrir kappingarföri og evninum at tillaga seg sum samfelag. Undirstöðukervið hevur fyrst og fremst alneyðugan týdning fyrir vinnulív; útboð av arbeiðsplássum, búsetingarmynstur, heilsuøki, útbúgvíngar-möguleikar, trívnað og menning av samfelagnum. Krøv og treytir til og frá hesum tænastum eru vaksandi, og við støði í verandi bústaðarmynstri skulu vit hava eitt undirstöðukervi, sum ger tað möguligt hjá fólk at búseta seg og arbeiða, har tey helst vilja. Somuleiðis skal vegakervið ikki vera ein forðing fyrir staðseting av tænastu-, mentanar-, útbúgvíngar- og vinnum-yritökum og stovnum.

Føroyingar hava nú í meira enn hundrað ár bygt vegir, tunlar, brúgvær, byrgingar og havnir fyrir at gera tað lætt at ferðast millum bygd og bý. Arbeitt hevur verið miðvist fram í móti at fáa tað at bera til at búga í einum staði í landinum og fara til arbeiðs, í skúla og nýta somu tænastur og fritíðartiltök aðrastaðni í landinum, enn í lokaløkinum. Ferðatiðirnar eru styttar munandi, eftir at vegakervið er bygt út við vegum og tunlum. Ferðir, ið fyrr tóku hávan dag, taka nú hávan tíma, og føroyingar pendla sum ongantíó áður.

Nú Eysturoyatunninil er væl áleiðis, og Sandoyatunninil eisini skjótt gerst veruleiki, eins og Suðuroyatunninil hómaðist í sjónarringinum, kann sigast, at tað ikki er langt á mál við aðlanini at knýta landið saman. Tá Suðuroyatunninil er bygdur, hava 99 prosent af føroyingum fast samband, og ferðatiðirnar millum Suðuroynna og restina av landinum verða styttar enn meira.

Tá Suðuroyatunninil er veruleiki, fara suðuroyingar at hava umleið somu ferðatið til Havnar, sum norðoyingar hava í dag. Hetta merkir, at ferðatiðin hægst verður ein tíma av Tvøroyri til Havnar. Sæð burtur frá Suðuroyatunlinum og øðrum tunlum, sum standa ráðfestir á listanum yvir framtíðar ílögur, verður undirstöðukervið í framtíðini neyvan eins nóg útbygt í vavi. Í dag eru vit mitt í einum tókniligum vegamóti, og nýggj krøv fara at verða sett til, hvussu undirstöðukervið skal rekast og mennast. Tí kann væntast, at í framtíðini verða verandi farleiðir ikki útbygdar í sama mun, men heldur gjørdar tryggari og betri fyrireikaðar til framtíðar tóknigar avbjóðingar. Hetta fer at elva til eitt meira fjölbreytt undirstöðukervi.

Sum dömi um ein veg, ið verður tillagaður einum nýggjum ferðslutørví, kann vegurin tvørtur um sandin í Hvalba nevnast. Har var ein tvibreytaður vegur gjørdur til ein sonevndan »2 minus 1« veg. Eyðkenni fyrir ein síikan veg er, at hann hevur breiðari einbreytaða farbreyti til akførini at koyra á báðar vegir, og so hevur hann eina gongu- og súkkluás á báðum síðunum og vegøksl báðumegin. Leggjast kann afturat, at síkir vegir eru vanligir í øðrum norðurlondum, og royndirnar eru sera góðar. Bilarnir koyra spakuligari, fólk til gongu kenna seg tryggari, og nøgdsemið hjá öllum pörtum er sum heild betri.

FLYTFØRI Í FØROYUM

Í januar 2019 búðu 51.336 fólk í Føroyum, og í mars mánaði var talið 51.540 fólk. Tað er ein øking á meira enn 200 fólk upp á tveir mánaðir. Megnar landið at húsa vaksandi talið á teimum, ið flyta til Føroya, kunnu vit vænta, at fólkavøksturin heldur fram. Sum avleiðing av einum vaksandi fólkatali í Føroyum, verða hægri krøv sett til flestu tænastur, sum samfelagið veitir borgarum, og krøvini eru eisini galddandi fyrir samferðslukervið.



Strandfaraskip Landsins og Landsverk ynskja at fylgja við tíðini og teirri menning, ið fer fram aðrastaðni og her á landi, eins og arbeiða fyrir, at flutningur á landsvegunum og á sjónum hóskar til eitt nútíðar vælferðarsamfelag og gerst skjótari, betri og tryggari.

FLYTFØRI AV STÓRSTA TÝDNINGI

Flytføri ella mobilitetur og samferðslukervi eru grundsúlur í einum nútíðar samfelag. Tað er ein fyrirtreyt fyrir kappingarföri í vinnuni, fyrir menning av bústaðarøkjum, býum og londum og fyrir vælferðini hjá borgarum. Utan eitt haldbart vegakervi er eingin figgjarligur vøkstur, tí framkomuleiki hevur stóra ávirkan á arbeiðsmarknaðin, handislívið, skúla- og útbúgvíngar-möguleikar og frítíðina. Um 'flowið' í ferðsluni koyrir væl, so koma vit til arbeiðs til tíðina, vit móta rættstundis til fundir, vit sleppa ótarnað til arbeiðs, til barnagarðar og onnur støð. Hetta økir trívnaðin og lættir um gerandisdagin hjá fólk.

Men hvat er flytføri? Flytføri er í høvuðsheitum, at fólk og farmur kunnu flyta úr einum staði í annað. Í Føroyum eru trú slög av ferðslufarleiðum: vegir, sjóleiðir og flogleiðir, sum aftur kann býtast í smæri eindir sum gongu- og súkkluferðsla, persóniba-, buss-, vørubila-, flogfara- og lastbilaferðsla og so framvegis. Til tess at skilja hugtakið flytføri, kunnu nevnast nakrar av avbjóðingunum fyrir flytføri, sum er vaksandi fólkatal og fólkataðleiki, avbjóðingar við parkeringsviðurskiftunum í býunum, skiftandi veðurlagið og lokala umhvørvið. Til dømis kann nevnast, at gott flytføri og skjótur framkomuleiki, merkir ikki neyðturviliga, at skjótasta akfarið uppfyllir tím tørv. Størsta orsókin til, at fleiri danir enn føroyingar nýta súkklu, er nevniliða, at tað er skjótt at koma fram, tað er bíligt, umhvørvisvinarligt og hentleikar eru til súkklu við skúlar og almennar bygningar og gongugøtur. Tað ber til at menna flytføri á súkklu í Tórshavn og

øðrum býum í Føroyum og gera tað lokkandi fyrir fólk flest at súkkla, hóast vit hava brekkr og skiftandi veðurlag. Ein ætlan fyri, hvussu arbeiðast skal fyrir at gera umstøðurnar góðar til súkkling, eיגur at verða partur av menningini av undirstöðukervi-num í Føroyum.

KERVIÐ FLEIRI BEIN AT STANDA Á

Undirstöðukervið kring allan knøttin er í dag undir trýsti. Sam-felagsfyribriði ella »mega trends« sum urbanisering, veður-lagsbroytingar og skjóta menningin innan tøkni, eru ikki bara ein føroysk, men altjóða avbjóðing. Hvussu fólk flyta, hvar tey velja at búseta seg, og hvussu onnur samfelagsmynstur broytast, er ikki til at spáa um við viðissu. Við stórum verkætlanum sum eitt nú tunnilsverkætlanir bæði á landi og sjógví, kunnu væntast, at stórar demografiskar broytingar eru ávegis. Sjónin millum ílögur og tørv kámast so hvørt, sum samfelagið mennist við rúkandi ferð. Spurningurin er, um tað er möguligt at fylgja við tí menn-ing, sum fer fram, um arbeiðið at fyrireika undirstöðukervið til framtíðina er tengt at politiskari fíggenging.

Ein samansettur spurningur leiðir ofta til annan og fleiri við, og tískil má spurningurin eisini setast, um lóggávan og fíggjarskipanirnar á økinum skulu broytast, soleiðis at tað ber til, at aðrir fíggengarhættir kunnu verða eitt ískoyti til verandi skipan. Stóru samfelagsbroytingarnar, og menning av samferðslukervi-num sum heild, eiga at hava tvey sterkt bein at standa á. Annað beinið er umhugsni, varsemi, góðir førliekar og góð planlegg-ingaramboð, um vit ynskja eina betri framtíð í sambandi við flutning og ferðslu. Hitt beinið, sum eisini er ein fyrirtreyt fyrir, at góð samferðsluplanlegging kann fremjast og vera skynsom, er fíggeng, og tí er alneyðugt, at politiski myndugleikin gerst ein viðspælari.

INNGANGUR

Við vaksandi ferðslu á vegunum gerst tað meiri tröngilt. Tað skapar avbjóðingar í ferðsluni og til tilír örkymlan millum bilförarar. Hóast ferðslan í Føroyum koyrir lutfalsliga væl og ótarnað í mun til stórra lond kring okkum, so sæst eingin minking í talinum av árligu skrásettu bilunum í Føroyum. Fleiri íbúgvær og fleiri ferðafólk hava eisini við sær, at fleiri bilar nýta vegirnar. Tí er tørvur á einari ætlan, sum viðger ferðsluna í Føroyum í síni heild og við framtíðini í huga. Tað er alneyðugt, at føroyingar strategisk eru til reiðar at taka ímóti teimum, ið búseta seg í landinum ella vitja í eitt tíðarskeið. Ein samferðsluætlan kann tryggja, at ferðsluplanleggingin, sum stuðlar undir samfelagsmenningina, kann vera burðadygg, at flögur eru rættar, og at fylgt verður við tíðini, soleiðis at røtt tøkni verður nýtt at birta upp undir eina pendlaramentan og at raðfesta fólkahelsu og harvið gongu- og sukkurasí.



Innihaldið í hesari ætlanini er framhald av útgivna tilfarinum av Samferðsluætlanini, og áramálið er tí eisini 2018-2030.

VEÐURLAGSBROYTINGAR OG AVBJÓÐINGAR

Evnini hesaferð leggja millum annað dent á avbjóðingar sum veðurlagsbroytingarnar. Vónandi kann Samferðsluætlanin viðvirka til, at avgerðir viðvíkjandi samferðslukervinum verða tiknar við stóri í broyting í veðurlagnum og ikki minst ferðslubroytingum, ið kunnu koma av stórra verkætlunan fyrir frammán, sum til dømis bæði tunlar á landi og undirsjóvartunlar.

Tað skal ikki vera nøkur loyna, at Føroyar liggja ovariða á listanum yvir lond við högum CO₂ útláti. Hvussu menniskjan hevur ávirkað veðurlagið, og hvørjar broytingar væntast at síggjast í framtíðini, örkymlar fleiri og fleiri fólk í dag. Slíkt sæst og hoyrist í samskifti millum fólk í fleiri ymsum fora, og tað eיגur eisini at síggjast aftur í lóggávu, orku- og umhvørvispolitiki og menning av undirstøðukervinum.

BANNA BENGIN- OG DIESELAKFØR

Orsakað av tí uppmerksemi, ið broytingar í framtíðini hava fingið tey seinastu tvey áratíggjuni, hava danir sett 2030 sum áramál fyrir, at søla av bensini- og diesel-akfórum verður bannað.

Hugburðsbroytingar mugu til, um kósin frameftir skal gerast grønari og umhvørvisvinarlígari. Nýggjastu bilarnir í dag eru lutvist sjálvkoynandi ella –stýrandi, og ein stór kollvelting í automatisering av mongum samfelagsökjum kann væntast longu í 2035. Stovnar sum Strandferðslan og Landsverk eiga at vera fyrireikaðir til framtíðina. Tískil er framtíðin og heildin alneyðug at taka inn í nútíðar planlegging og arbeiðið við ferðslu.

Samferðsluætlanin tekur útgangsstóri í Føroyum og føroyingum, tó við ábyrgd fyrir altjóða umhvørvinum. Allir føroyingar eru felags um eina betri framtíð fyrir føroyingar, og Føroyar eru felags um eina betri framtíð fyrir allar heimsins borgarar.

FERÐSLUPLANLEGGING

MOBILITY MANAGEMENT

ES arbeiðir í løtuni við at eggja til menning og fremjan av ‘mobility management’, sum tekur fyrlit fyrir veðurlagsbroytingum, burðadyggum flytføri, heilsusjónarmiðum og at skapa dragandi bústaðarøki. ‘Mobility management’ kann umsetast beinleidið til ‘skipan av flytføri’, og tað er eitt heiti fyrir ymsar hættir og amboð til frama fyrir burðadygga ferðslu og flytføri. Við ‘mobility management’ kann eftirspurningur tillagast og broytast. Tað skal gerast lættari og lokkandi hjá fólk at nýta bilin skynsamt, at nýta aðrar flutningsmöguleikar um möguligt ella skifta heilt til almenna ferðslu ella súkklu. Hetta kann fremjast við ávirkan á atburðin hjá fólk við nøktandi kunningarátøkum og samskifti og í aðrar mátar at tillaga umstøðurnar fyrir flytføri¹.



Nokur lyklaorð hesum viðvíkjandi eru: upplýsing, samskifti, samskipan og skipan. Strandferðslan og Landsverk hava ábyrgd av samferðslukervinum, soleiðis at fólk og farmur koma smidliga og trygt fram. Harafturat er umráðandi, at samskifti er við fólk sum búgvá og liva í einum øki, fáa høví til at vera við

og ávirka avgerðirnar um flytføri, og at hetta hendir, áorenning ov seit er.

Hvørji eru ætlaðu inntrivini, og hvørja ávirkan hava ymsu verkætlanirnar á djóralívið, lífrøðina og mentanina í økinum, eru eisini viðkomandi spurningar. Viðmerkingar frá lokalsamfelagnum eiga at verða tiknar til eftirtektar tíðiga í tilgongdini, tí ofta gera ymisk viðurskifti seg galdandi, har fjalar og óvæntaðar upplýsingar koma á borðið seit í tilgongdini.

Skipað eigur at verða fyrir almennum borgarfundum í sambandi við stórra verkætlani, ið hava stóra ávirkan á íbúgvær í økinum, soleiðis at borgarin kemur til orðanna og fær gjort viðmerkingar, sum byggiharrin kann taka til eftirtektar. Hoyringartiðarskeið og samskifti annars millum embætið og lokalsamfelagið, eigur at verða gjort so tíðiga í tilgongdini, sum til ber.

Planlegging av ferðsluni tekur vanliga stóri í »mobility management«. Henda mannagongd er í stuttum, at avbjóðingar í ferðsluni verða eyðmerktar og allýstar, og síðani verður kannað, hvørji tiltek skulu setast í verk.

Í SJÁLVARI PLANLEGGINGINI VERÐUR FYRILIT TIKIÐ FYRI FÝRA MEGINREGLUM. TÆR ERU:

1. HUGSA UM TAÐ:

- » Kann flutningstørvurin minkast ella aðrir flutningsmöguleikar nýtast? Kann almann ferðsla taka yvir vanliga privata bilferðslu?

2. MENNA:

- » Kann samferðslukervið betrast við til dømis at áseta hámarksferð ella við øðrum skipanum av ferðsluni?

¹ Upplýsingar um »mobility management«: www.epomm.eu/index.php?id=2590

INNGANGUR

3. ENDURBYGGING:

- » Kunnu trupulleikar loysast við at dagföra verandi vegakervi?

4. BYGGJA NÝTT:

- » Er tórvur á at byggja nýtt ella fremja stóri dagföringar?

FERÐSLUFRAMROKNINGAR

Framrokningar av ferðsluni, býtt á vegateinar, verða regluliga gjördar fyrir at meta um framtíðar ferðslumynstrið. Ferðsluframrokningar eru ein túðandi partur av planleggingarárbeidiðnum og verða eisini nýttar í sambandi við stórar útbyggingar av samferðslukervinum. Hetta verður gjört fyrir at meta um ferðsluna á nýggjum farleiðum, og hvørjar avleidningar hetta hefur fyrir verandi vegakervi. Framrokningar av ferðsluni verða gjördar við stóði í upplýsingum um ferðslutöl, vegakervi, hall á vegum, hámarksferð, brúkaragjöld, tal á akförum, tal á íbúgvum, tal á arbeiðsplássum og tal á fólk, sum ferðast millum bygdir til arbeiðis.

Tá nýggjar farleiðir eru gjördar, broytist ferðslumynstrið. Eitt nú kann ein vegaútbygging, sum hefur við sær styttri ferðatið millum nakrar bygdir, elva til, at fleiri túrar vera millum hesar bygdir. Somuleiðis kunnu flögur í nýggjar farleiðir hava neiligar avleidningar fyrir ferðsluna á ðorum økjum, har ferðslutryggar- og orkuförístrupulleikar kunnu koma fyrir á verandi vegakervi.

Framrokningar kunnu eisini gerast af ferðsluni á nýggjum farleiðum, so hædd kann takast fyrir broytta ferðslumynstrinum, tá útbyggingar verða planlagdar. Fyrir ymiskar linjuföringar ella staðsetningar av vegum ella tunnum kunnu somuleiðis ferðsluframrokningar gerast fyrir at kanna, hvussu ferðslan broytist

við teimum ymisku loysnunum. Hetta verður gjort fyrir at finna bestu loysnirnar, so mest nyttar fæst burtur úr gjördu ílögnum, og möguligar avleiddar verkætlarir kunnu raðfestast.

HÖVUÐSFERÐSLUÁSIR

Á mynd 1 niðanfyri sæst, at hövuðsferðsluásirnar ganga frá Tórshavn og suðureftir, vestureftir og norðureftir. Við Eysturoyartunlinum verða tvær hövuðsfarleiðir norðureftir tvístreingjaðar, tí framtíðar hövuðsvegakervið verður víðkað. Reyðu strikurnar benda ikki á, at ávis öki hava framihjárað, men vísa, hvar talan er um mestu ferðslu. Hövuðsfarleiðirnar vísa, at planleggingin í samferðsluni hefur hatt sum endamál at knýta óll öki saman, og tā Suðuroyartunnili er vorðin veruleiki, kann alt landið nærum fastast sum ein stórus býur, tí longsta ferðatiðin til Havnar verður góðan tíma.

Fyrir at nökta tórvin á flutningi millum ymsu økini, er neyðugt, at hövuðsfarleiðirnar hava góðan framkomuleika og eru álítandi. Hetta vil siga, at tað altið er gjörligt at nýta farleiðina. Um ein teinur av onkrari orsök gerst óvirkin, skal tað innan stutta tíð verða gjörligt at gera eina aðra möguliga farleið til henda teinin. Til dømis um ein tunnil ikki kann nýtast til ferðslu eina tíð, skal vera gjörligt at nýta eina alternativa farleið (til dømis tann vegin, tunnilin upprunaliga loysti av) ella at seta skip inn at rökja hesa leiðina.

Við at útbyggja samferðslukervið á hövuðsfarleiðunum, verður ferðslan millum ymsu samferðsluøkin í landinum stuðlað, og skapast kunnu vakstrarmöguleikar til óll øki í landinum.

Hövuðsvegir eru yvirskipaðir vegir, og hesir binda landið saman gjögnum teir túdningarmiklastu, samanhengandi vegateinarnar við mest ferðslu.



Mynd 1: Framtíðar hövuðsferðsluásir og verandi bústaðarmynstur

Uppskot til númerandi hövuðsvegakerv myndar vegasambandið eystur-vestur og norður-suður. Hetta samband knýtir hövuðsøkini í landinum saman við einum høgt raðfestum og tryggum flutningssambandi.

BÚSTAÐARMYNSTUR

Bústaðarmynstrið er soleiðis háttar, at bygdir og býir eru spjadd krung landið á stóðum, har tað frá gamli tó hefur verið gjörligt at búsetast. Í bygdunum hefur ymiskt virksemi tikið seg upp, og virkir, skúlar og stovnar, sum óll skapa ferðslu, verða sett á stovn.

Miðsavningin við bústaðarvökstri, útbygging av handlum og vinnuvirksemi í Tórshavn, ger, at hövuðsstaðurin hefur stóra ávirkan á flutningskervið. Høgt trúst er á yvirskipaða samferðslukervinum krung hövuðsstaðin, og útbyggingar eru tí neyðugar.

Samferðsluplanleggingin tekur fyrst og fremst stóði í verandi bústaðarmynstri, men framtíðarútlitini fyrir tey ymsu økini verða sjálvandi tikan við.

FRAMHALDSARBEIDIÐ VIÐ SAMFERÐSLUÆTLAN

Innihaldið í hesum partinum av Samferðsluætlanini er framhald av útgivnu Samferðsluætlanini, ið varð latin Løgtinginum til aðalorðaskifti 11. mars 2019. Sum nevnt í innganginum til fyrra partin, er nýggjasta Samferðsluætlanin sett saman av fleiri eindum ella hövuðsevnunum. Har var eisini nevnt, at fleiri partar eru ávegis.

INNGANGUR

Verkætlanin at dagföra Samferðsluætlanina er skipað við einum stýrisbólk og einum arbeiðsbólk. Í stýrisbólkinum eru umboð fyrir Samferðslumálaráði, stjórin á Landsverki, stjórin á Strandferðsluni og deildarleiðarin á Deildini fyrir Infrakervi á Landsverki. Deildarleiðarin er skrivarí í stýrisbólkinum og forkvinna í arbeiðsbólkinum. Í arbeiðsbólkinum sita starvafólk á Landsverki og Strandferðsluni, meðan aðrir persónar luttaka eftir tørv. Aðrir felagsskapir og stovnar, ið hava áhuga í verkætlanini, kunnu vera umboðaðir. Eitt nú við, at tilfar kann verða latið teimum til hoyringar.

MÁLBÓLKUR OG RAÐFESTINGARGRUNDARLAG

Samferðsluætlanin er ikki bara gjörd til tey, ið smíða lógin landsins og veita játtanir, men eisini teir borgarar, ið brúka tænasturnar, og sum merkja hvort inntriv, ið gjört verður í teirra nærumhvøri. Tískil skal Samferðsluætlanin eisini fastast sum eitt kunningaramboð til lokalsamfelagið. Tað vil í stuttum síga, at Samferðsluætlanin er skrivað til öll.

Landsverk hefur í undanfarnu samferðsluætlanum raðfest verkætlanir, sum ikki eru framdar enn, meðan aðrar, ið ikki hava verið raðfestar frammarlaga hjá Landsverki, eru gjördar, tí politisk semja hefur verið um tær. Listin yvir verkætlanir er ikki endaligur, og tað eru verkætlanir í hesi Samferðsluætlanini, ið ikki eru nevndar. Tað kemst ikki av, at ávíasar verkætlanir koma fram um aðrar, men tí fleiri eru ikki liðugt viðgjördar. Nakrar verkætlanir eru strategiskt valdar frá, tí væntast kunnu broytingar av Eysturoyartunlinum, og at ferðslumynstrið fær annað skap. Hinvegin eru ávíasar verkætlanir tíknar við, og möguligar linjuföringar lýstar, soleiðis at tað sæst, hvar ætlanin er til dømis at staðseta ein veg. Hetta kann eisini vera viðkomandi fyrir aðra bygging á staðnum, tí tað kunnu vera ásetingar um, hvussu tætt byggjast kann við möguligu linjuföringina.

EFTIRSLEIPIÐ MÁ RAÐFESTAST

Hægsta raðfesting fyrir flutningskervið í tíðarskeiðnum 2018-2030 er rakstur og viðlkahald. Viðlakahaldið eигur at fáa eina játtan, sum ger tað möguligt at byrgja upp fyrir eftirsleipi. Kervið eигur at verða rikið á ein síikan hátt, at tað hefur stórst möguligt gagn fyrir brúkarán 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 viðlkahald av tunlum (t.d. skróting), havnum (t.d. brímgarðar og atlögubryggjur), eins og onnur verklög á undirstøðukervinum. Verður hægri játtan ikki sett av til viðlkahald, 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.

Framhaldið av Samferðsluætlanini er evnað til í samstarvi millum Landsverk og Strandfaraskip Landsins og við onnur, ið virka á ella hava áhuga í samferðsluðkinum. Ætlanin verður dagförd við jövnum millumbili og tikit upp til endurskoðan umleið fjórða hvørt ár, tí bæði umstóður og fortreytir eru undir stóðugum broytingum.

Vit eggja öllum viðkomandi þortum at koma við teirra ikasti og eini framferð, ið er merkt av vilja til samstarv. Allar viðmerkingar eru vælkomnar í sambandi við framhald av Samferðsluætlanini.

LESIVEGLEIÐING

LESIVEGLEIÐING

Hetta er ein stutt lesivegleiðing til partin um smærri flögurnar í Samferðsluætlanini 2018-2030. Verkætlanirnar eru raðfestar landafröðiliga 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 2019 prísum av öllum loysnum verður lýst. Tilmæld loysnin verður greihað, og lýst verður, um avleiddar verkætlanir eru, um samvirkan er við aðrar verkætlanir, og byggitið.

Verkætlanirnar eru lýstar við myndum og kortum.

VANLIG UPPSETING AV EINARI VERKÆTLAN:

- » Núverandi stöða
- » Byggitið
- » Tilmæld loysn
- » Avleiddar verkætlanir
- » Samvirkan við aðrar verkætlanir
- » Kostnaðarmeting 2019

01

SMÆRRI ÍLØGUR
KOMANDI ÁRINI



VEGAKERVIÐ Í KALSOYNNI

NÚVERANDI STØÐA

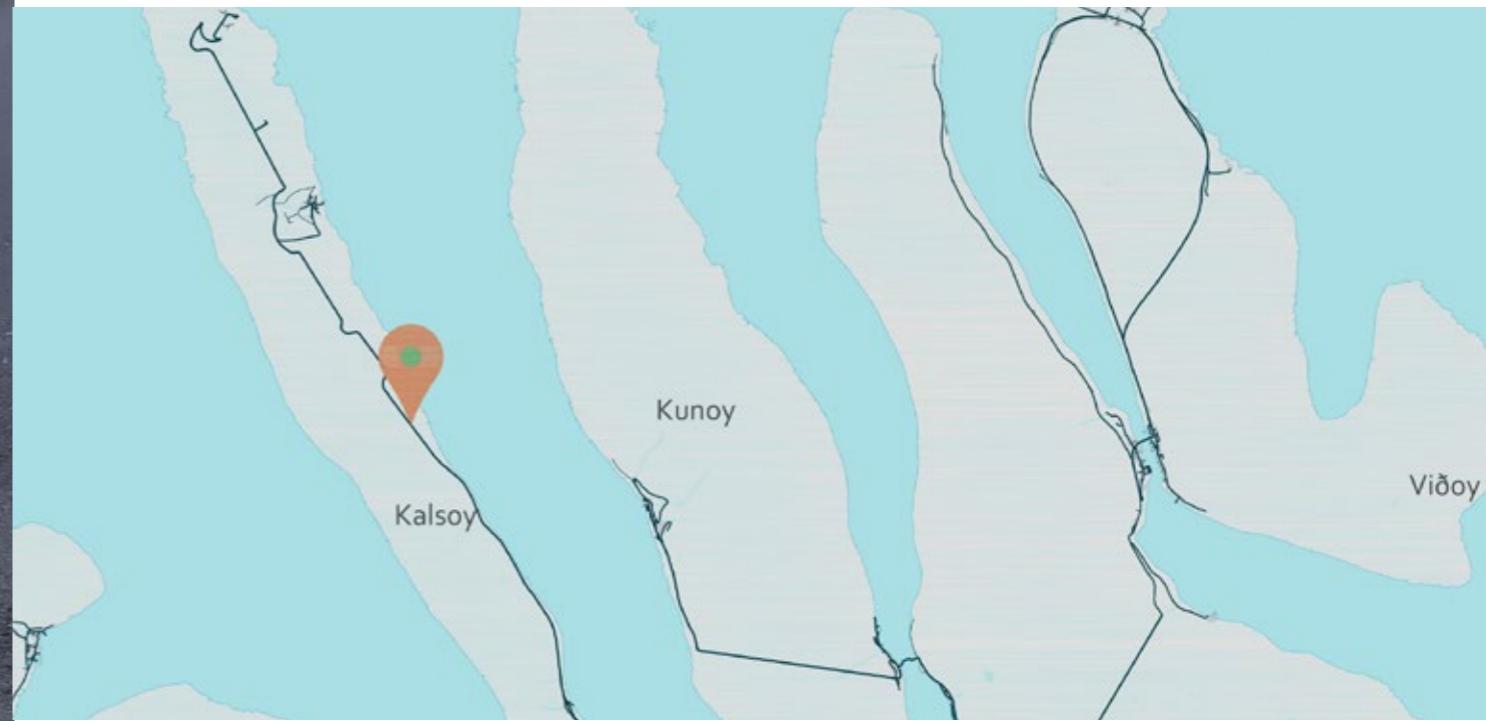
Í januar 2019 búðu 75 fólk í Kalsoynni í teimum 4 bygdunum, sum eru knýttar saman við 18 kilometrum av landsvegi. Íroknað hetta eru 4 tunlar, ið til samans eru góðar 5 kilometrar til longdar. Byrjað var at gera vegakervið í oyndi í áttatiárunum, men tað var ongantíð gjørt liðugt. Ferðslan í oyndi er væl storri um summið, tá fleiri ferðafólk ferðast á leiðini. Vegir og tunlarnir eiga at verða liðugt gjørdir, so teir hóska til ferðsluna.

Peningur hefur verið játtaður til at gera vegir og tunlarnar í Kalsoynni lidnir fyri í fleiri ár. Millum annað er arbeidi gjørt í sambandi við tunnilsmunnarnar, og rýmingarljós og eldslokjkjarar eru settir upp í Trøllanes- og Mikladalstunlinum. Haraftur er loftið í Trøllanes- og Ritudalstunlinum tryggjað við boltum; men Villingardals- og Mikladalstunlnar mangla enn. Eisini mangla vegaklar á vegunum á Kalsoynni.

Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

2-3 ár, men kann gerast í stigum yvir fleiri ár.



VEGAKERVIÐ Í KALSOYNNI

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at vegirnir og tunlarnir í Kalsoynni verða gjørdir lidnir og tunnilsloftini tryggjaði. Vegbreytin eיגur at verða asfalterað av nýggjum, og neyðugt er við vegaklum og betri víkiplássum. Bilverja eигur at verða sett upp, har tað er neyðugt, og tunlarnir dagfördir við hóskandi trygdarútgjerð, so sum eldslokjkjarum og rýmingarljósi. Harafturat manglar ein bíðistøð og vesi á havnarókinum á Syðradali.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagföringar av vegi:
66 mió. krónur (5.500 kr./m).

Trygdararbeiði í tunlum og dagföringar:
10 mió. krónur (5.000 kr./m).

Bíðistøð við vesi og øðrum hentleikum:
1,5 mió. krónur.

Tilsamans: 77,5 mió. krónur.



MÚLAVEGURIN (SÓLJULEIÐ)

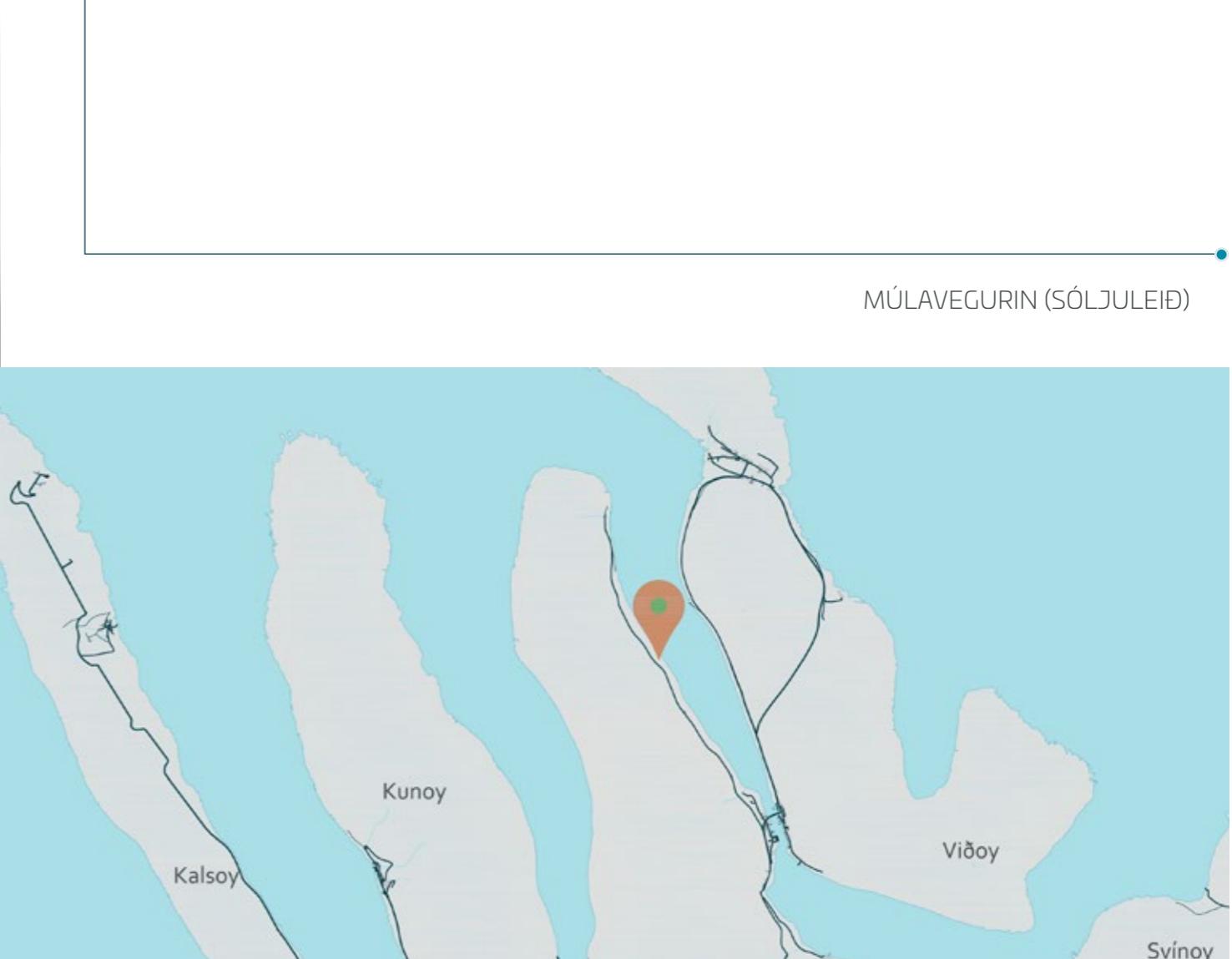
NÚVERANDI STØÐA

Múlavegurin varð gjördur í áttatiárnum. Vegurin er 7 km langur og liggur millum Norðdepil og Múla. Vegurin er einbreytaður grúsvegur, tó eru einstakir teinar asfalteraðir. Múlavegurin liggur í umleið 80 metra hædd úr Norðdepli og norður til Múla. Vegurin er tann einasti landsvegur í dag, sum ikki er asfalteraður.

Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.
Byggdin Múli, er ein avfólkað bygd, men húsini verða í dag brúkt sum summarhús.

Triggir dvalarvirkar eru gjördir á vegateinum. Ein sunnan fyri bygdina, ein við Krossdalsá og tann seinast í Ærgisdali.

BYGGITÍÐ
1 ár



MÚLAVEGURIN (SÓLJULEIÐ)

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at gjördar verða vegakslar fram við vegnum, og at víkipláss verða gjörd við í mesta lagi 300 m frástöðu. Allurteinurin eיגur at verða asfalteraður, og teinurin við Svarthamar má asfalterast innan stutta tíð.

Bilverja manglar á longum teinum, og hetta eigur eisini at verða gjört.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ ÁDRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Akslar og víkipláss:

39 mió. krónur.

Asfalt:

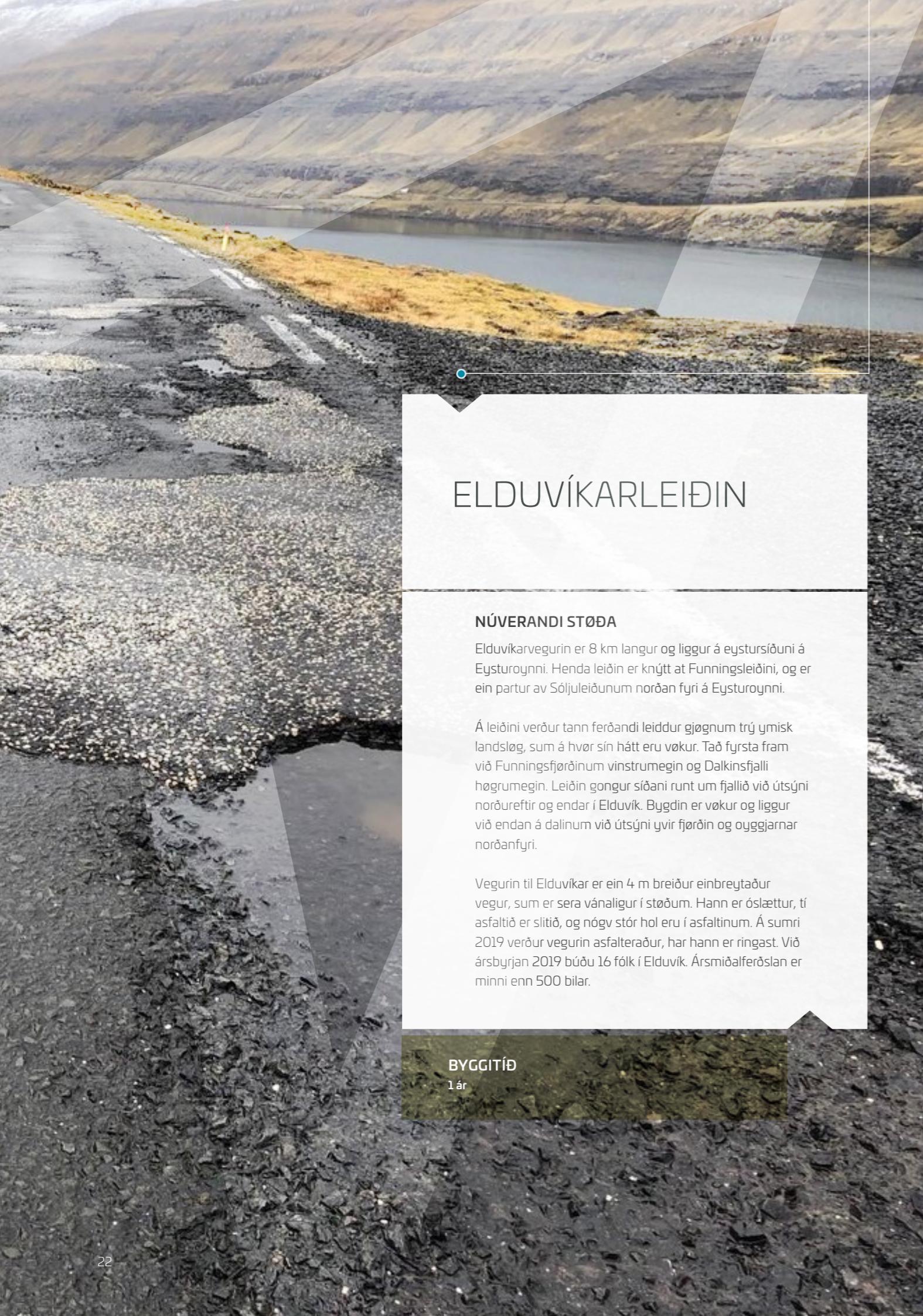
9 mió. krónur.

Bilverja:

4 mió. krónur.

Tilsamans:

52 mió. krónur.



ELDUVÍKARLEIDIN

NÚVERANDI STÓÐA

Elduvíkarvegurinn er 8 km langur og liggur á eystursíðuni á Eysturoynni. Henda leiðin er knýtt at Funningsleiðini, og er ein partur av Sóljuleiðunum norðan fyrir Á Eysturoynni.

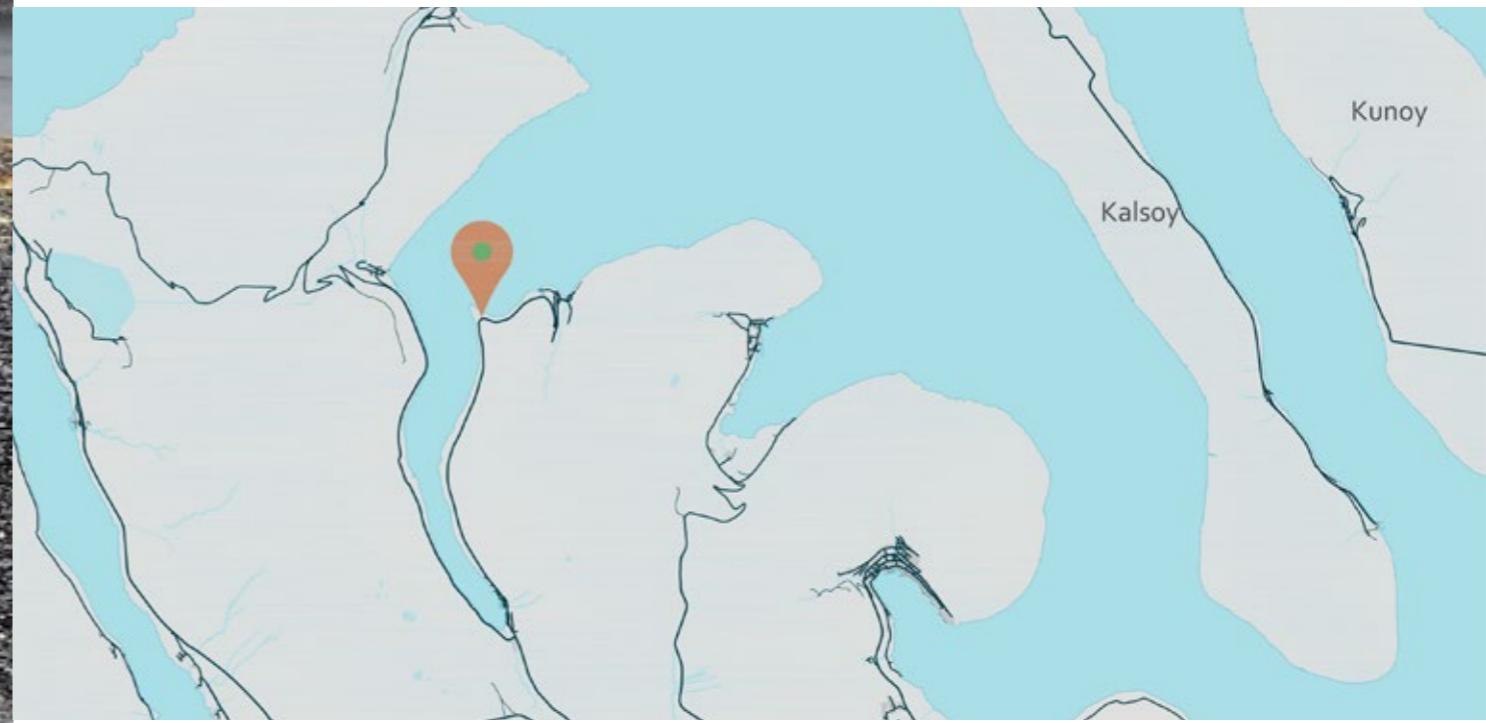
Á leiðini verður tann ferðandi leiddur gjøgnum trú ymisk landslög, sum á hvør sín hátt eru vökur. Tað fyrsta fram við Funningsfjörðunum vinstrumegin og Dalkinsfjalli högrumegin. Leiðin gongur síðan runt um fjallíð við útsýni norðureftir og endar í Elduvík. Bygdin er vökur og liggur við endan á dalinum við útsýni yvir fjörðin og oyggjarnar norðanfyrir.

Vegurinn til Elduvíkar er ein 4 m breiður einbreytaður vegur, sum er sera vánaligur í stöðum. Hann er óslættur, tí asfaltið er slitið, og nógv stór hol eru í asfaltinum. Á sumri 2019 verður vegur asfalteraður, har hann er ringast. Við ársbyrjan 2019 búðu 16 fólk í Elduvík. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

1 ár

ELDUVÍKARLEIDIN



TILMÆLD LOYSN

Vegóksl eigur at verða gjörd.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagföringar av vegi:

Øksl:

44 mió. krónur (5.500kr./ m).

Asfaltering:

8 mió. krónur (1.300.000 kr./km)

VÍKAVEGUR

NÚVERANDI STØÐA

Nýggj brúgv er gjörd um Fossá, men verandi vegur er smalur og mangla vegakslar í fleiri stöðum. Á einstökum stöðum er vandi fyri grótlopi. Vegurin liggar lutvist í bygdum öki. Í januar 2019 búðu 114 fólk í Haldórvík, 39 á Langasandi og 53 í Tjørnuvík. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar til Tjørnuvíkar.

BYGGITÍÐ
2 ár

TILMÆLD LOYSN

Vegurin verður dagfördur, og tryggjað verður móti grótlopu. Alternativt kann vegurin breiðkast til tvær vegbreyttir. Báðar verkætlanir kunnu gerast í þortum, so hvort játtan er.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

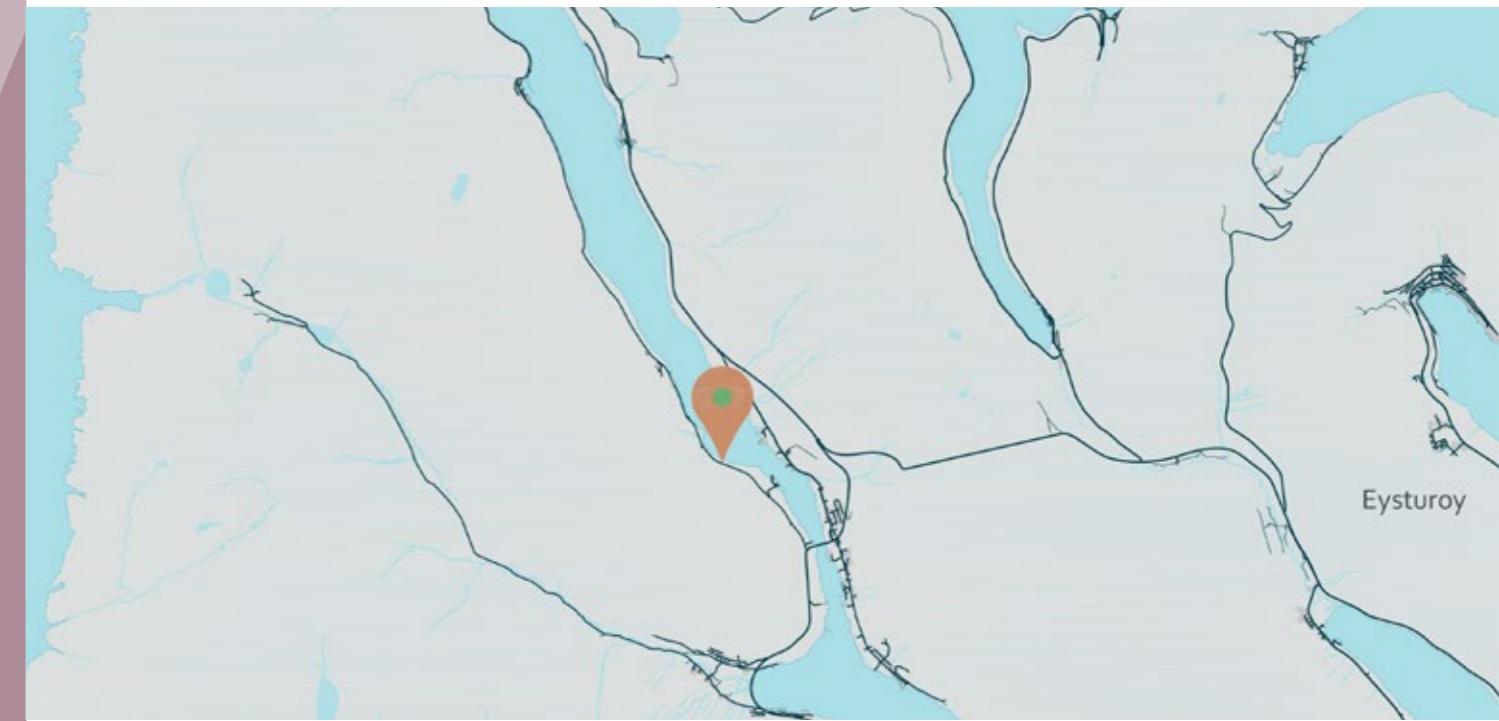
Breiðkan av vegnum kann gerast við gróti frá tunnilsgerð til Tjørnuvíkar.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagföring:
55 mió. krónur

Breiðkan av vegg:
100 mió. krónur..

VÍKAVEGUR





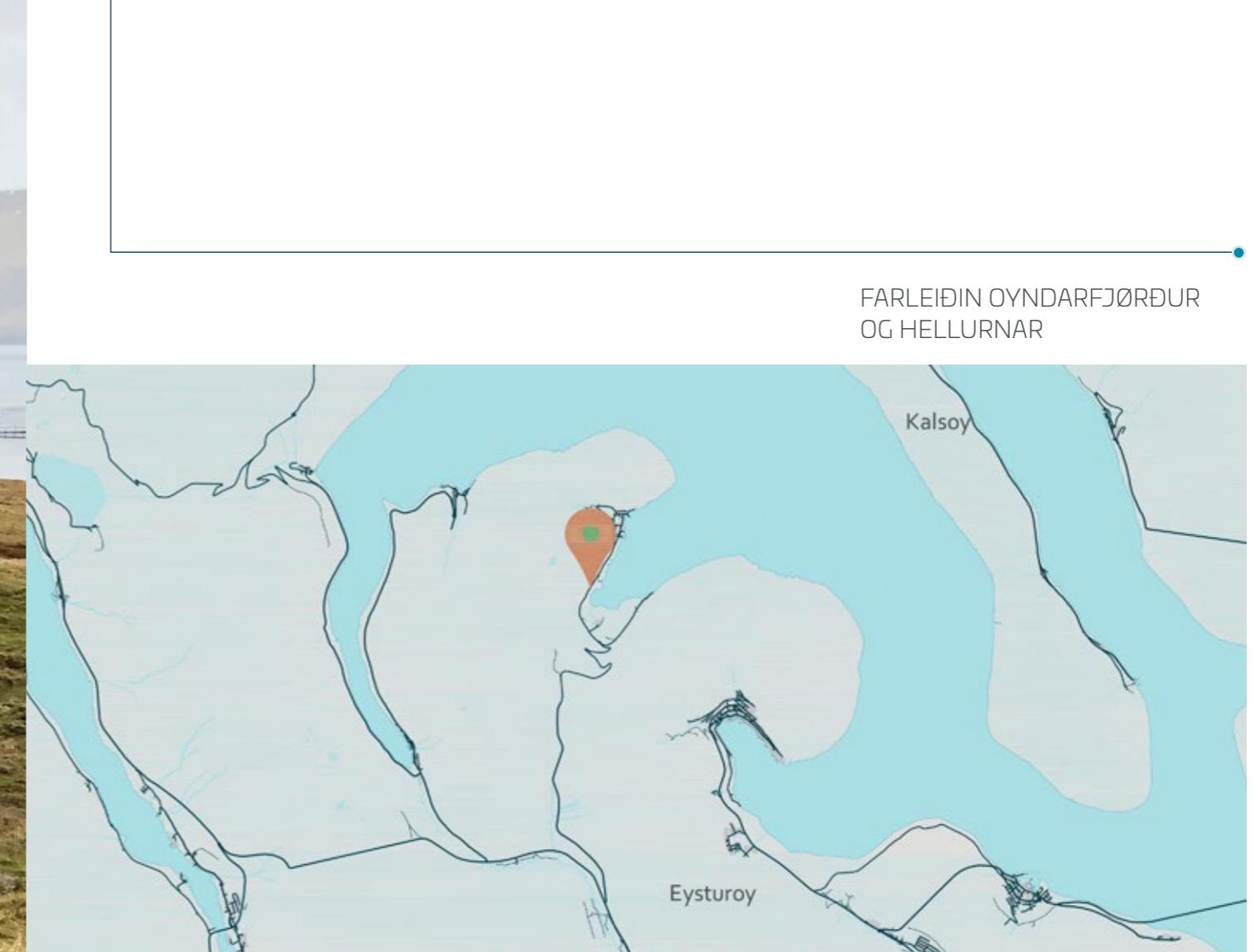
FARLEIÐIN OYNDARFJØRÐUR OG HELLURNAR

NÚVERANDI STÓÐA

Vegurin liggur høgt - umleið 150 m frá Ívarsteinum til Bólið á Brúnni. Partar av vegnum hava hall oman fyrir 70 promillur. Um veturin kunnu trupulleikar vera við kavagrevstri. Vegurin er smalur frá Skipasteinum og inn í báðar bygdírnar. Við ársþurjan 2019 búðu 142 fólk í Oyndarfirði og 13 á Hellunum. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

2 ár, men kann gerast í stigum yvir fleiri ár



FARLEIÐIN OYNDARFJØRÐUR
OG HELLURNAR

TILMÆLD LOYSN

Vegurin til báðar bygdírnar eигur at verða dagfördur í mun til ferðsluna á vegateininum. Talan er fyrst og fremst um teinarnar frá Skipasteinum og inn í báðar bygdírnar, sum eru 6,5 km til longdar.

Aðrar viðgjördar loysnir: Ein annar möguleiki fyrir dagföring er at gera ein nýggjan veg til Oyndarfjarðar, ið er javnfjarður við verandi veg. Vegurin byrjar beint undir Laksáfossi. Við hesi loysn má vegurin til Hellurnar dagførast ella breiðkast.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót frá Götudalstunlinum kann nýtast.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagföringar av vegnum:
36 mió. krónur (5.500 kr/m).



DAGFØRINGAR AV KUNOYARTUNLINUM

NÚVERANDI STÓÐA

Kunoyartunnlini er 3.031 m til longdar. Við ársbyrjan 2019 búðu 72 fólk í Haraldssundi og 74 í Kunoy. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

Tunnlini hevur tørv á dagföringum. Mannagongdin kann vera tann sama í Sumbiartunnilinum, har talan er um 6 byggistig, og samlaða kostnaðarmetingin er 10-12 mió. krónur.

Ítökiliga kostnaðarmetingin fyrir hvort byggistig kann broytast í mun til Sumbiartunnlini, men í hövuðsheimutum er talan um somu útgerð, ið manglar. Talan er millum annað um uppsetting av ljósi og øðrum útbúnaði.

Tunnlini nøktar ikki verandi tørv, sum gongur út yvir høgleika og trygd. Um tunnlini skal lúka nútímans trygdarkrøv, skal ymisk útgerð setast upp í tunlinum.

BYGGITÍÐ

1 ár, um verkætlánin verður gjörd í einum.
Arbeiðið kann gerast í stigum yvir fleiri ár.

DAGFØRINGAR AV KUNOYARTUNLINUM



TIJMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at játtan verður latin til dagföring av Kunoyartunnilinum skjótast gjørligt.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlánir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan við aðrar verkætlánir.

KOSTNAÐARMETING 2019

10-12 mió. krónur.



SAKSUNARVEGURIN (SÓLJULEIÐ)

NÚVERANDI STØÐA

Saksunarvegurin verður býttur upp í tveir partar:

- » Teinurin millum Hvalvík og Saksun 8,6 km
- » Teinurin í gjögnum Hvalvík 1,4 km

Níggju fólk búgvá í Saksun. Les nærrí á næstu síðu um ferðsluna til Saksunar og vegateinarnir.

BYGGITÍÐ

1 ár

SAKSUNARVEGURIN (SÓLJULEIÐ)

Vegateinurin frá Hvalvík til Saksunar:

Bygdin Saksun er ein av mest vitjaðu bygdunum í Føroyum, bæði av føroyingum og útlendingum. Seinastu árini er talið á vitjandi til bygdina hækkað, og sambært Sunda kommunu og Visit Faroe Islands er nú vorðið neyðugt at skipa og vgleiða vitjandi á staðnum. Sambært Gallupkanning hjá Visit Faroe Islands vitja 57,8 prosent av útlendsku ferðafólkunum í Saksun. Til samanberingar kann nevnast, at 31,7 prosent av ferðafólkunum vitjaðu í Mykinesi.

Á myndini niðanfyri er eitt yvirlit yvir ferðsluna um samdøgríð á Saksunarvegnum í 2018.



Teljingarnar 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 koyrdú eftir Saksunarvegnum.

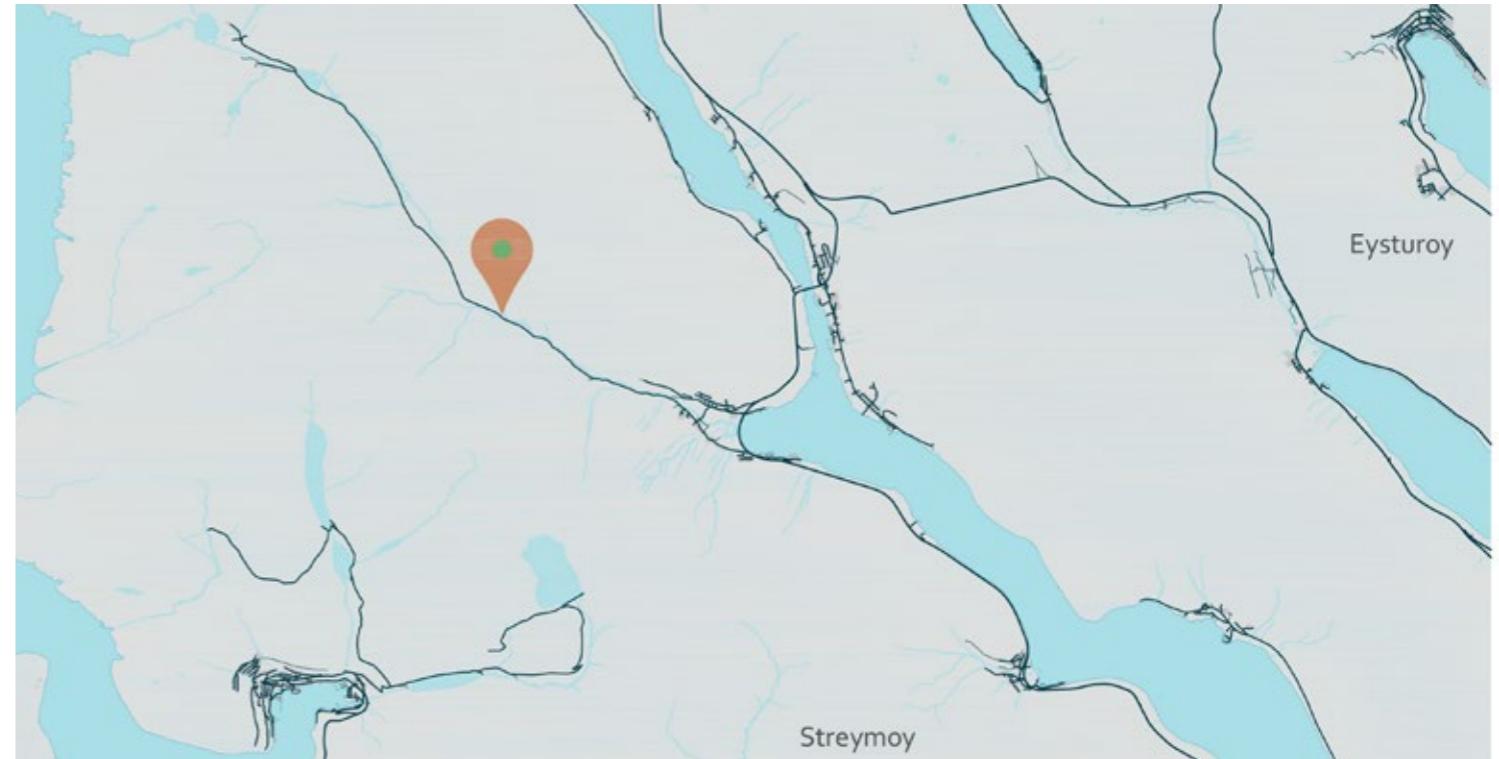
Vegurin er smalur og hevur ikki vegøksl. Tó hevur hann í áratíggjur nökunlunda nöktarð tørvin hjá íbúgvunum í Saksun. Í 2018 koyrdú tríggir bilar út av vegnum og endaðu í ánni, har allir bilførararnir vóru útlendingar. Um ferðafólkakatrýstið til Saksunar fer at vaksa á sama hátt næstu árini ella enn meira, kunnu væntast enn fleiri óhapp. Tí er neyðugt, at okkurt verður gjört, sum kann betra umstøðurnar hjá teimum ferðandi á Saksunarvegnum.

Landsverk mælir til, at einbreytaðu vegirnir verða bygdir út við vegøksl og víkiplássum, so bussar, bilar, fólk á súkklu ella til gongu kunnu mótað og víkja fyri hvørjum øðrum uttan trupulleikar. Samstundis er landbúnaðarvirksemi í Saksun, og vegurin verður nýttur til tað endamálið eisini.

Vegateinurin ígjøgnum gomlu Hvalvíkina :

Teinurin kann býtast upp í hesar partar:

1. Vegurin er 6 m breiður 200 m av vegnum við gongubreyt í syðru síðu.
2. Vegurin er 6 m breiður 300 m av vegnum, men eingin gongubreyt.
3. Á einum 900 m longum vegateini skiftir vegurin millum at vera 4 m til 5,5 m breiður. Á hesum teini fer vegurin ígjøgnum gamla partin av bygдинi, har kirkjan stendur. Mitt á teininum er ein knøpp sneiðing, har vegurin samstundis er so smalur, at stórir bilar hava torfört at koma uttan um húsini, ið standa har.



TILMÆLD LOYSN

Vegateinurin frá Hvalvík til Saksunar:

Mælt verður til, at Saksunarvegurin verður bygdur út við vegøksl og víkiplássum, so bussar, bilar, fólk á súkklu ella til gongu kunnu mótað og víkja fyri hvørjum øðrum uttan trupulleikar.

Tað er neyðugt, at víkiplássini verða gjord so mikið stór, at tveir bussar kunnu standa í teimum samstundis.

Vegateinurin ígjøgnum Hvalvík

Mælt verður til, at vegurin verður gjördur sum ein 2-1 vegur. Hetta merkir, at har vegurin er smalri enn 5,5 m verður hann breiðkaður til hesa breidd.

Við gomlu Hvalvíkina skal gerast ein vegaverkætlan við eini loysn, sum tekur hædd fyri tí ferðslu, sum koyrir har, samstundis sum atlit verða tíkin at hesum parti av bygðini. Í byrjanini eigur at verða skeltað niður í 30 km/t ígjøgnum henda teinin.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Teinurin frá Hvalvík til Saksun:

Vegakslar og víkipláss:

47 mió. krónur.

Teinurin ígjøgnum Hvalvík:

Vegbreiðkan:

3,3 mió. krónur.

Teinurin við gomlu Hvalvíkina:

At byrja við:

100.000 krónur.

VEGATEINURIN MILLUM FJARÐA – FUNNINGSFJØRÐUR

VEGATEINURIN MILLUM FJARÐA – FUNNINGSFJØRÐUR

NÚVERANDI STØÐA

Við ársbyrjan 2019 búðu 63 fólk í Funningsfirði, 16 í Elduvík, 49 í Funningi og 31 við Gjógv.

Vegurin verður dagfördur fyri at kunna nökta tórvín á ferðsluni tey næstu 20 árinu.

Vegurin liggur rímliga væl, men er ov smalur og ikki bygdur til ferðsluna í dag, har trústíð av storri akförum støðugt økist.

Vegurin er umleið 2 km langur, og bert umleið 200 m eru tvíbreystaðir. Størri bilar kunnu ikki mótaст á vegnum, tí langt er millum víkiplássini. Tað skapar avbjóðingar, tá storri akfør mótaст á vegnum.

BYGGITÍÐ

1 ár

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at víðka verandi veg, soleiðis at hann verður tvíbreystaður ($2 \times 2,75$ m) við 1 m vegøksl á hvørjari síðu.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

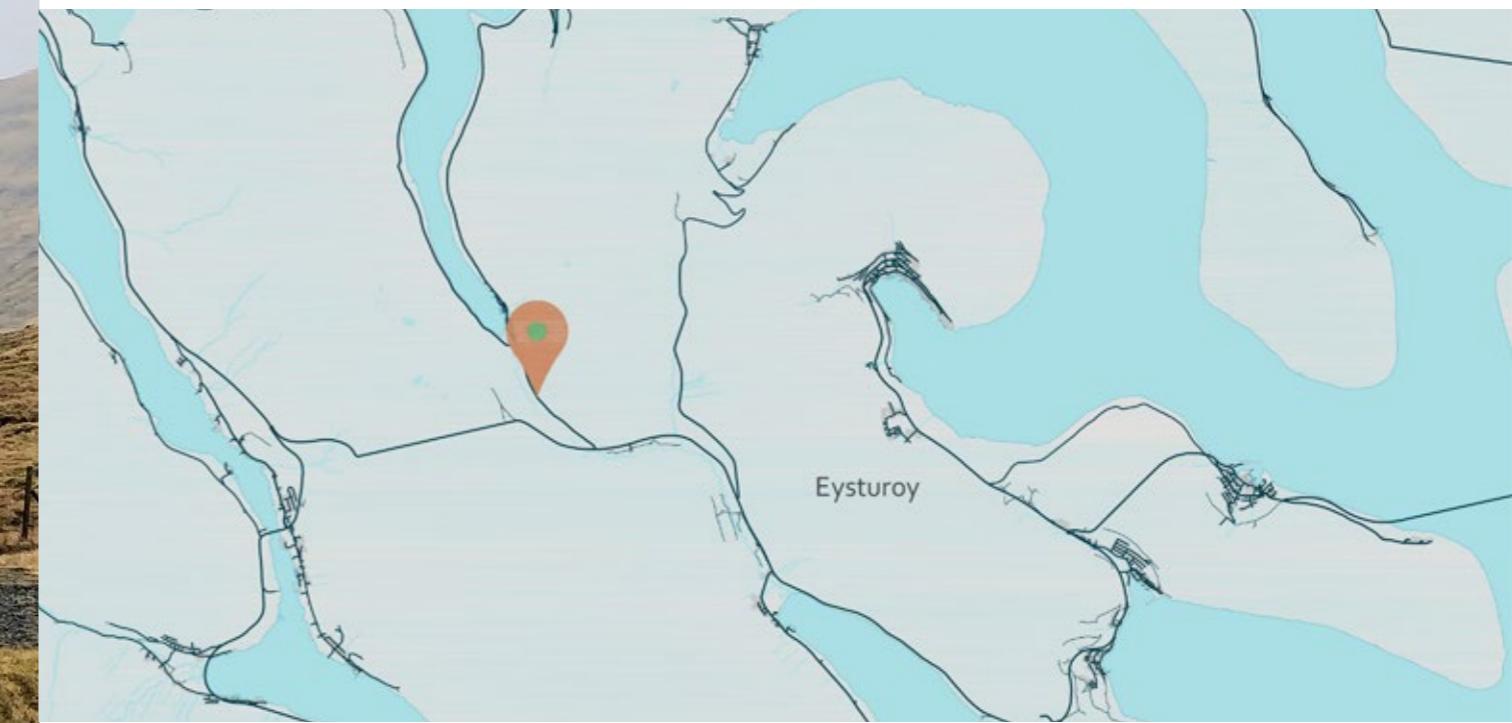
SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

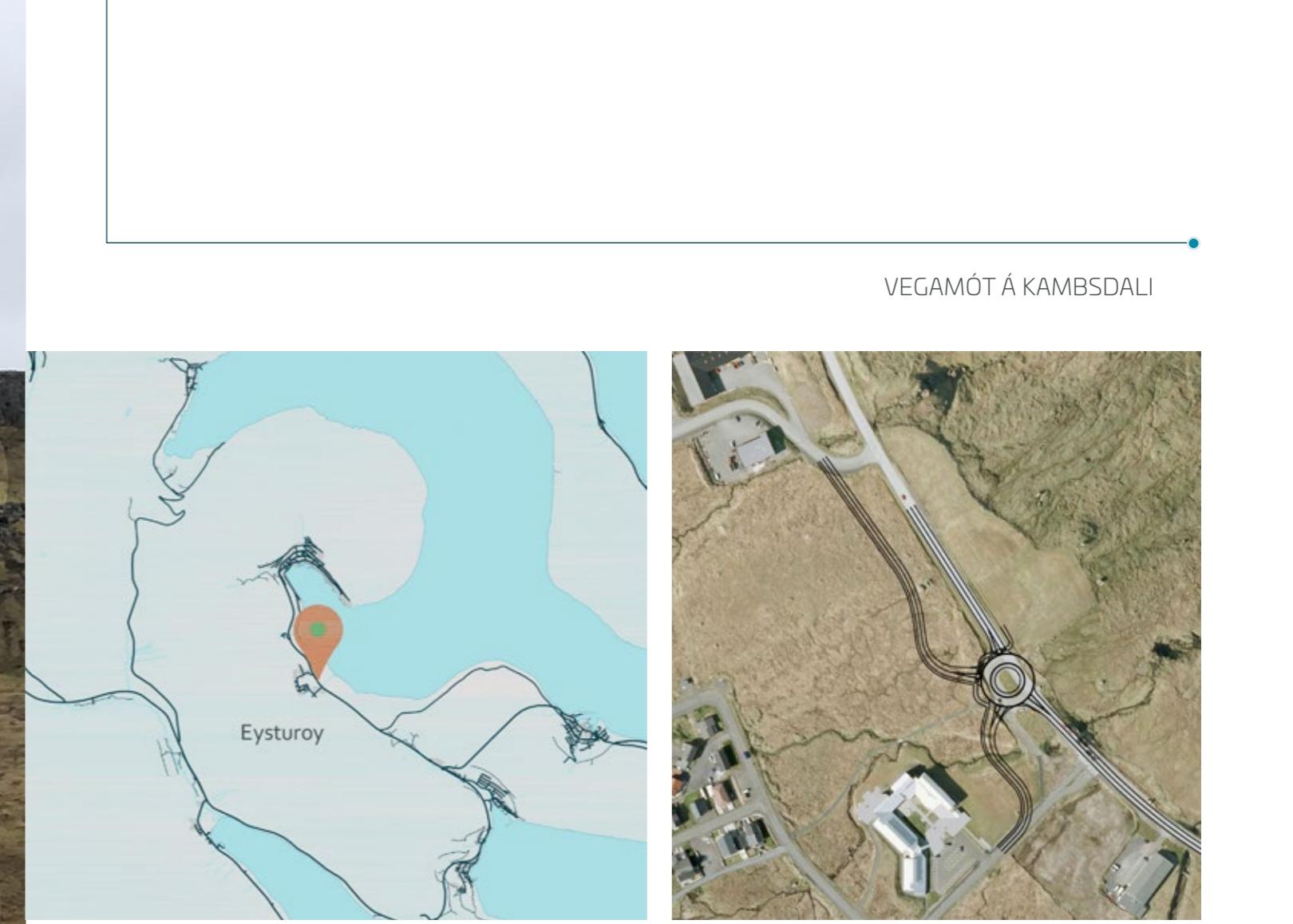
Um grót frá Götudalstunlinum verður nýtt, kann 1/6 sparast í sambandi við gerð av verklagnum. Tað er tó treytað av, at víðkanin av vegnum og Götudalstunninum verða gjord samstundis, soleiðis at tilfar ikki skal leggjast á goymslu.

KOSTNAÐARMETING 2019

Sjálv víðkanin verður mett at kosta
12 mió. krónur, harafturat
2 mió. krónur til asfaltering.

Tilsamans:
14 mió. krónur.





TILMÆLD LOYSN

Rundkoyring verður gjörd, og kommunan ger javnfjaru vegirnar, soleiðis at verandi vegibindingar verða stongdar.

Bussleiðin væntast at verða flutt inn í bygdina, soleiðis at ökið kann nýtast til rundkoyring. Kommunan ger samstundis eina gongu- og súkkjurás millum Kambsdal og Fuglafjørð.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

VEGAMÓT Á KAMBSDALI



SKÁLAFJØRDUR – UNDIR GØTUEIÐI

NÚVERANDI STÓÐA

Vegateinurin er úr Skálafirði til byggðina undir Götueiði. Teinurin er um 5 km langur við hámarksferðini 80 km/t.

Ferðslutöl úr ferðslumodellinum vísa, at í 2019 er ársmiðalferðslan á teininum 5.700 bilar.

Tá Eysturoyartunnin letur upp, verður mett, at ferðslan fer niður í eina helvt til 2.800 bilar um samdøgrið. Tá ein möguligur Götudalstunnill er gjördur, minkar ferðslan niður í 1.200 bilar um samdøgrið.

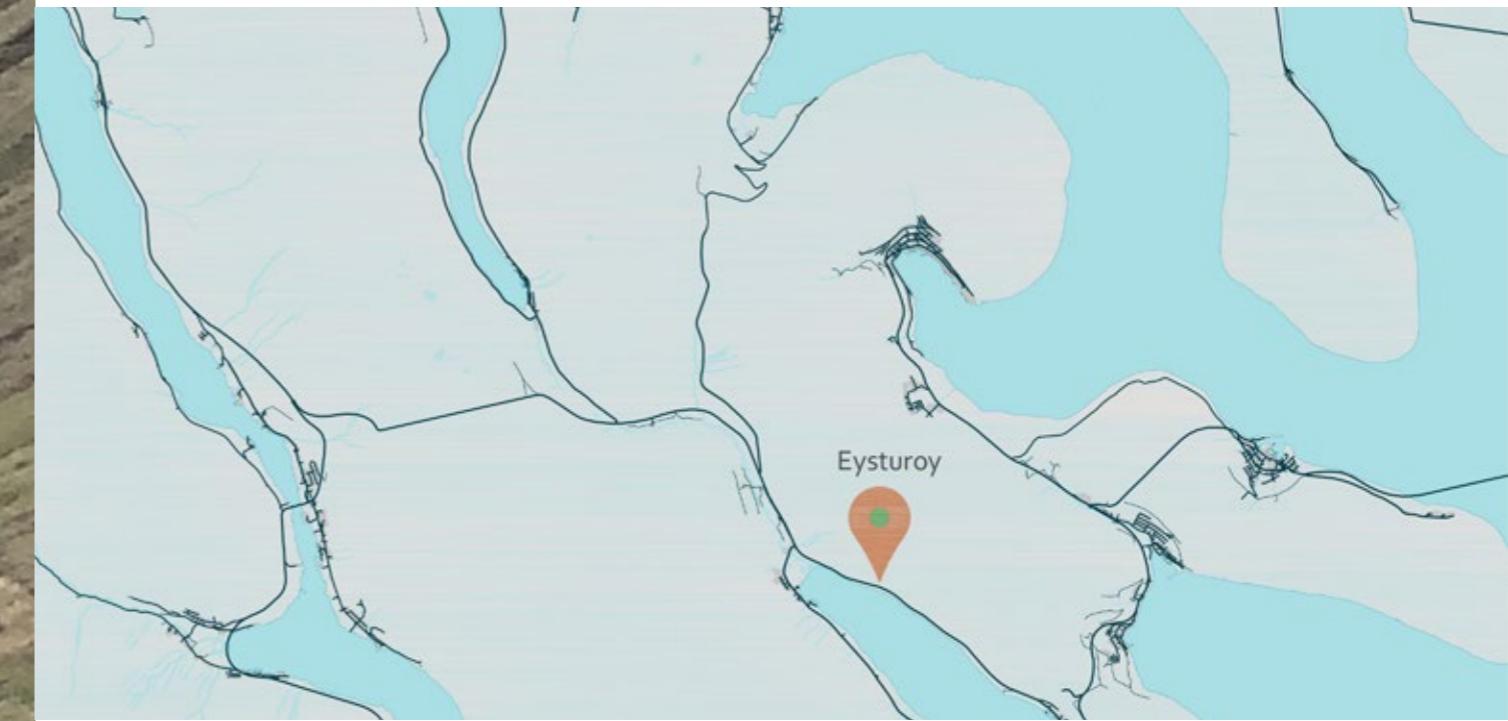
Ætlaða vegabreiddin á hesum teini er 2 x 3,25 m vegur við vegøksl á báðum síðum.

Í 2016 var 1 km av vegateininum dagfördur. Vegurin varð rættaður upp, vegaklarar gjördar, bilverja sett upp, trygdarveit gjörd, og vegateinurin asfalteraður.

Tann parturin, sum eftir er at dagföra, er umleið 3,2 km langur. Vegurin er í fleiri stöðum ósmalur sambært verandi normi. Har vegurin er nóg breiður, mangla bæði trygdarveit og vegaklarar.

BYGGITÍÐ
1 ár

SKÁLAFJØRDUR
– UNDIR GØTUEIÐI



TILMÆLD LOYSN

Teir manglandi 3,2 km av vegi verða dagfördir. Her er serliga talan um vegaklarar, soleiðis at til ber at seta bilverju fram við vegnum, samstundis sum vegurin eigur at verða asfalteraður.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ ÁDRAR VERKÆTLANIR

Um grót frá Götudalstunlinum verður nýtt, kann 1/6 sparast í sambandi við gerð av verklagnum. Hetta er tóreytað av, at Götudalstunnillin og viðkanin av vegnum verða gjörd samstundis, soleiðis at tilfar ikki skal leggjast á goymslu.

KOSTNAÐARMETING 2019

Vegaklarar og trygdarveit:

18 mió. krónur.

Asfalt:

4,3 mió. krónur.

Bilverja:

1,8 mió. krónur.

FERDSLUTRYGDAR- ÆTLAN FYRI VEGATEININ UNDIR GÖTUEIÐI – RUNAVÍK

NÚVERANDI STØÐA

Hesin vegateinurin er partur av høvuðfarleiðini millum Runavík/Klaksvík og Tórshavn. Vegurinn fer ígjøgnum bygt øki í fleiri stöðum. Partur av vegnum er kommunalur vegur.

Roknast kann við, at farleiðin á hesum vegateini fer at verða broytt munandi, tá Eysturoyartunnin letur upp. Tá fer ein stórus partur av ferðsluni, sum í dag kemur úr Gøtu og nordanfyri, og sum skal til Tórshavn, væntandi at koyra ígjøgnum Eysturoyartunninum umvegis Søldarfjørð/Runavík, í staðin fyrir, sum í dag, ígjøgnum bygdírnar Undir Gøtueiði og Skipanes.

Í dag koyra 5.700 bilar um samdøgrið ígjøgnum Undir Gøtueiði, 6.200 ígjøgnum Søldarfjørð og 6.600 ígjøgnum Glyvrar/Runavík.

Tá tunnilin letur upp, minkar ferðslan ígjøgnum Undir Gøtueiði/Skipanes niður í eina helvt, meðan ferðslan ígjøgnum Søldarfjørð og Runavík verður umleið tann sama.

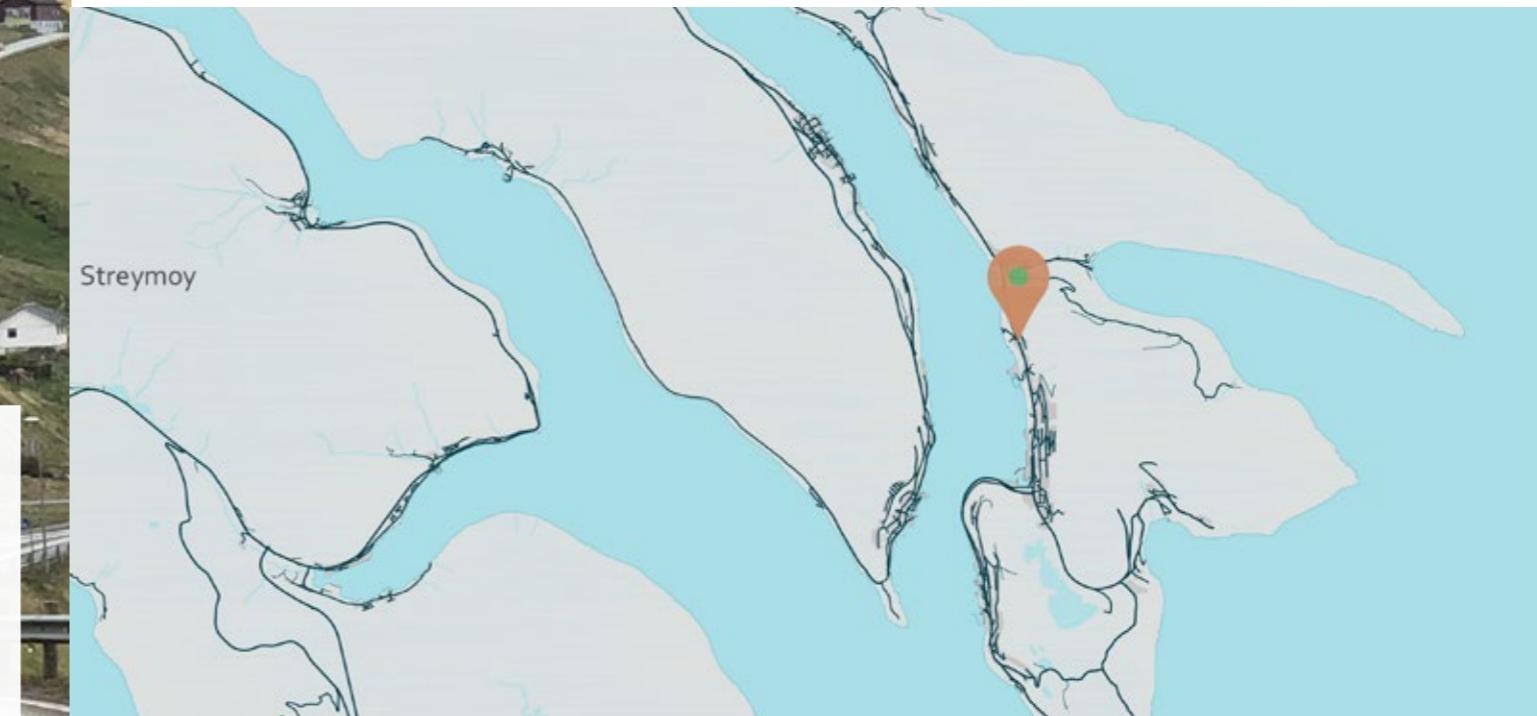
Ferðslumynstrið ígjøgnum Søldarfjørð og Runavík fer tó at broytast. Ferðslan har er í dag umleið líka stór í báðar rætningar. Roknast kann við, at ferðslan fer at broytast soleiðis, at stórus partur av ferðsluni fer at koyra suðureftir í morgunmeldurtíðini og mótsatt seinnapartin.

BYGGITÍÐ
1 ár

Til samanberingar kann nevnast, at á landsvegnum við Sund, sum er høvuðfarleið millum Norðoyggjar/Eysturoy og Tórshavn, er bútið av ferðsluni í morgunmeldurtíðini, at 75 prosent av ferðsluni koyrir ímóti Tórshavn og 25 prosent úr Tórshavn. Í meldurtíðini seinnapartin er sundurbýtingin av ferðsluni övugt.

At ferðslumynstrið broytist á henda hátt kann fáa ávirkan á ferðslutryggdina og styrkina á vegateinum. Serliga fer hetta at ávirka vegamótíð á Lambareiði, har frákoyringarbreytir eiga at verða gjördar, soleiðis at styrkin í vegamótinum ikki verður ávirkað og kann elva til óhapp.

Ein ferðslutrygdarætlan fyrir allan teinin frá Undir Gøtueiði og til og við Runavík var gjørd í 2011. Ætlanin var gjørd í samstarvi við Runavíkar kommunu og löggregluna. Hendan ætlan hevur í fleiri ár verið grundarsteinurin í teimum verkætlunum, sum eru gjørdar á teininum síðani 2011.



TIJMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at frákoyringarbreytir verða gjördar í vegamótinum við Lambareiði. Eisini verður mælt til at gera eina dagföring av verandi ferðslutrygdarætlan fyrir vegateinini Undir Gøtueiði – Runavík, og at dagföringin av ferðslutrygdarætlanini eisini umfatar teinin út til Toftir. Í ferðslutrygdarætlanini skal eisini takast hædd fyrir vegamótunum í Rókini og á Høganesi.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Frákoyringarbreytir við Lambareiði:
700.000 krónur.

Ferðslutrygdarætlan:
250.000 krónur.



VEGURIN UM AGNIÐ (SÓLJULEIÐ)

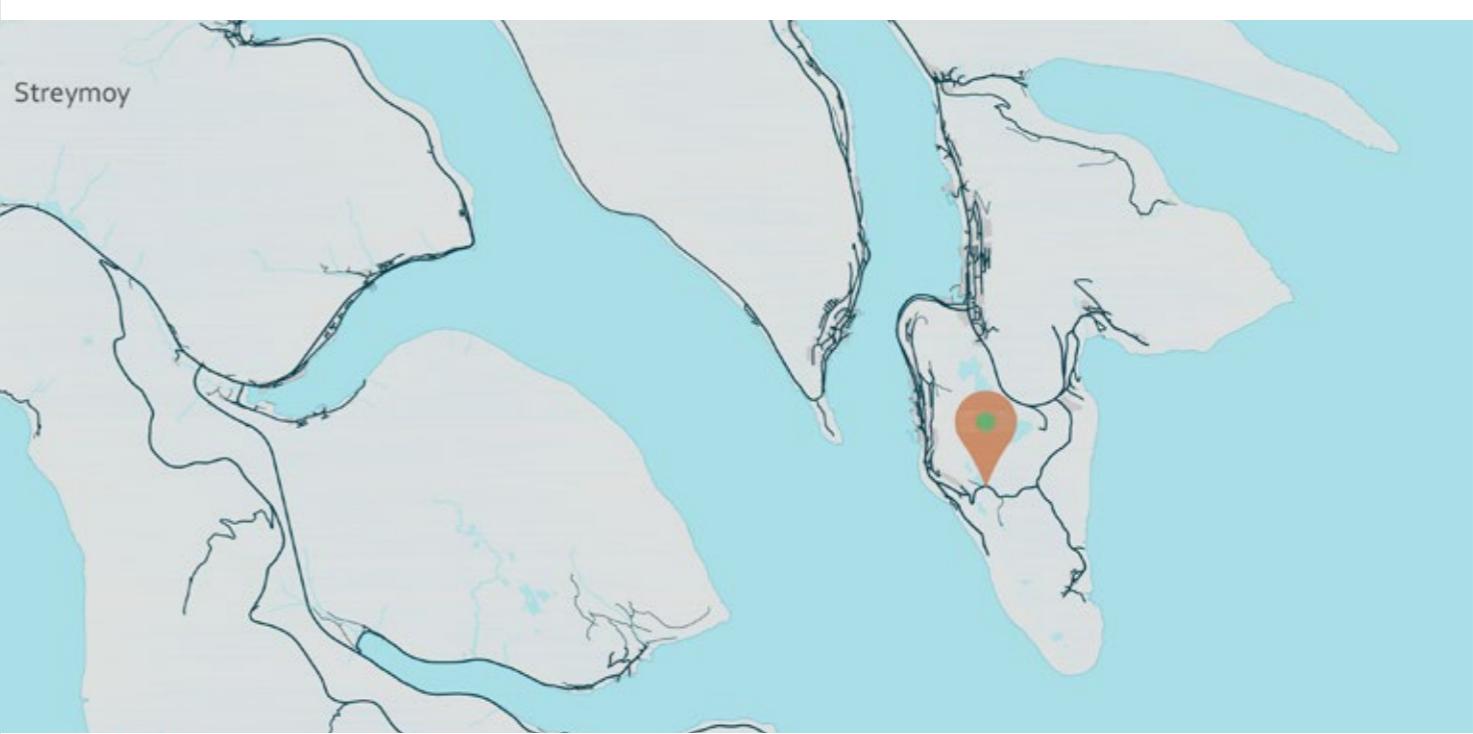
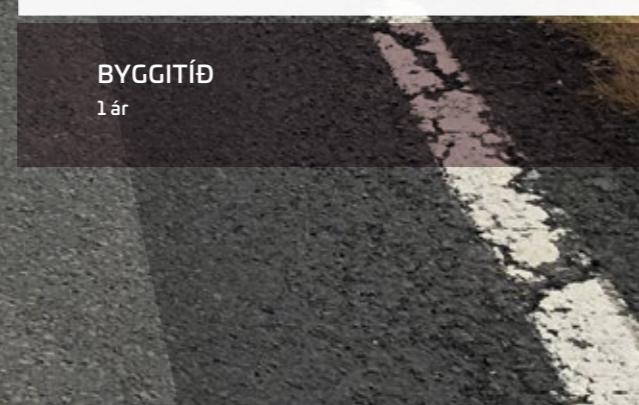
NÚVERANDI STØÐA

Vegurin runt Agnið á 4 km gongur frá Æðuvíkarvegnum til Nesveg. Ein partur av vegnum liggur yvir Toftavatn við útsýni yvir vatnið og norður í gjögnum Skálafjørðin.

Landslagið her er rættiliga opið við útsýni yvir fjöllini og dalarnar. Vegurin runt Agnið frá íþindingini á Nesi til Æðuvíkarvegin, er í sera vánaligum standi, tí vegurin er sokkin í stöðum, og asfaltið vánaligt. Her má koyrast við varsemi.

Í sambandi við at SEV setti myllurnar upp úti í Neshaga í 2013, var vegøksl gjörd frá vegamótinum við Æðuvíkarvegin til vegamótið út til "Mylluvegin".

BYGGITÍÐ
1 ár



VEGURIN UM AGNIÐ (SÓLJULEIÐ)

Vegøksl og víkipláss:

Vegateinurin frá Nesi til íþindingina í Æðuvíkarvegin er smalri enn 3 m, og vegøksl manglar á stórum parti av vegnum.

Fleiri víkipláss eru á hesum vegateini, men bert við tað eina ber til hjá einum bussi at víkja. Hini eru öll ov stutt.

Vegateinurin frá íþindingini í Æðuvíkarvegin og íþindingina 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.

Vegateinurin frá Nesi til íþindingina í "Mylluvegin" er í sera ringum standi. Vegurin er sokkin og skräðnaður í fleiri stöðum og krevur ábøtur. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at vegurin verður gjördur við vegøksl, har í mesta lagi 300 m eru millum víkiplássini. Hesi eiga at verða gjörd soleiðis, at tveir bussar kunnu standa á víkiplássunum samstundis. Har vegurin er avlagður og sporslit er, verður neyðugt at gera ábøtur. Eisini er neyðugt at asfaltera allan vegin.

AV TÍ AT STØÐAN ER SO VÁNALIG Á ASFALTINUM Á HESUM TEININUM, VERDUR NEYÐUGT AT SKELTA VID, AT AKFØR TYNGRI ENN 3,5 TONS IKKI KUNNU KOYRA EFTIR HESUM VEGNUM.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

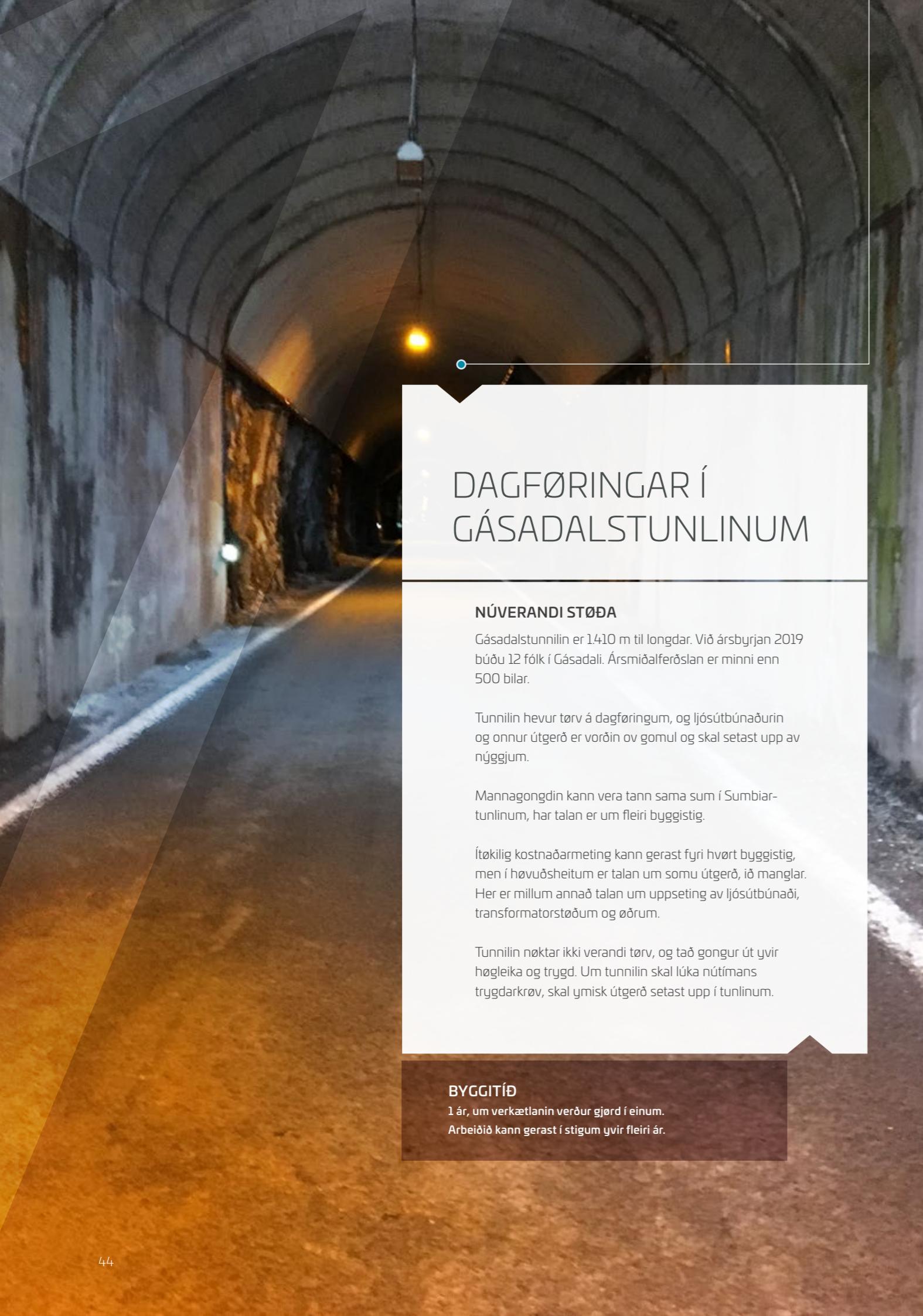
SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Vegakslar og víkipláss:
11 mió. krónur.

Asfalt:
6 mió. krónur.



DAGFÖRINGAR Í GÁSADALSTUNLINUM

NÚVERANDI STØÐA

Gásadalstunnlinum er 1410 m til longdar. Við ársbyrjan 2019 búðu 12 fólk í Gásadali. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

Tunnlinin hefur tørv á dagföringum, og ljósútbúnaðurin og onnur útgerð er vorðin ov gomul og skal setast upp av nýggjum.

Mannagongdin kann vera tann sama sum í Sumbiartunnlinum, har talan er um fleiri byggistig.

Ítökilig kostnaðarmeting kann gerast fyri hvort byggistig, men í høvuðsheitum er talan um somu útgerð, ið manglar. Her er millum annað talan um uppsetting av ljósútbúnaði, transformatorstöðum og øðrum.

Tunnlinin nøktar ikki verandi tørv, og tað gongur út yvir høgleika og trygd. Um tunnilin skal lúka nútímans trygdarkrøv, skal ymisk útgerð setast upp í tunlinum.

BYGGITÍÐ

1 ár, um verkætlánin verður gjörd í einum.
Arbeiðið kann gerast í stigum yvir fleiri ár.

DAGFÖRINGAR Í GÁSADALSTUNLINUM



TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at játtan verður latin til arbeiðið við at dagföra Gásadalstunnlinum skjótast gjørligt. Tunnlin er væl styrttri enn Sumbiartunnlinum, og tí er kostnaðarmetingin samsvarandi lægri.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlánir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

5-6 mió. krónur.



VÁGA FLOGHAVN - ÍBINDING

NÚVERANDI STÓÐA

Ferðslan til og frá Vága Flughavn er vaksandi. Í 2018 ferðaðust 375.000 ferðafólk um flughavnina. Tað merkir, at dagföringar eiga at gerast, har landsvegin og aðrir vegir koma saman. Ein av avbjóðingunum við verandi vegamóti er, at sýnið ikki er nóg gott. Harafturat ganga fleiri fólk millum flughavnina og Hotel Vágar.

Í 2018 var ársmiðalferðslan í Vágatunlinum umleið 2.500 akfør um samdøgrið, og millum Miðvág og Vatnsøyar var hon 3.059.

BYGGITÍÐ

1 ár

TILMÆLD LOYSN

Kanningar eru gjörðar viðvíkjandi gerð av rundkoyring, har atgongd til flughavnina og vinnuøkið norðan fyrir landsvegin kann bindast saman. Har eru tó leivdir frá krínum, ið hava virði, og eru friðaðar. Orsakað av hesum, verður mælt til, at vegamótið verður flutt longur eystureftir, har sýnið samstundis er væl betri. Her kann ein vinstrasnaringarbreyt gerast við 300 m av veki. Ein arbeðsvegur er longu gjördur har. Samlaði kostnaðurin fyrir verkætlana er tí minni, enn kostnaðarmetingin her.

Í sambandi við umbygging av flughavnini, var gongurásin, sum knýtti flughavnina saman við hotellinum, niðurløgd. Tí hendir tað, at fólk eru til gongu á landsvegnum, har einki ljós er.

Tí verður mælt til at gera eina nýggja rás og ljósútbúnað millum vegamótini til flughavnina og hotellið. Frá hotellinum er ein rás til Sørvágs.

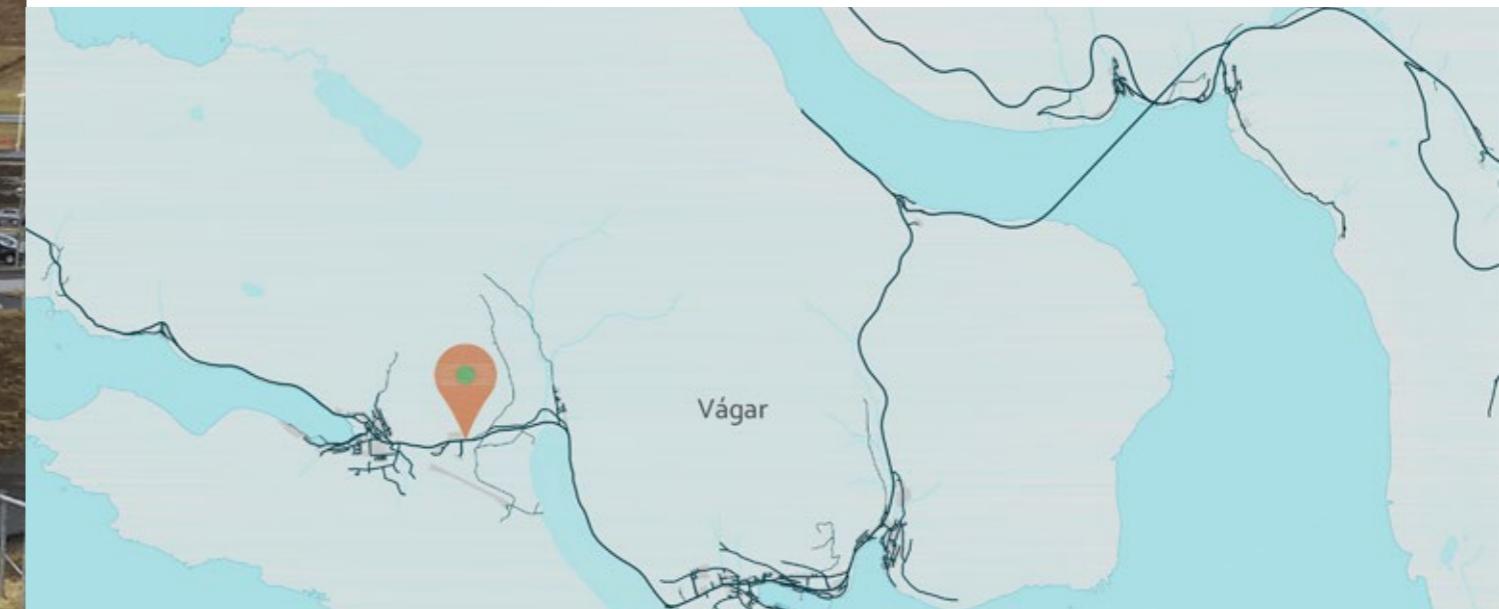
AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

VÁGA FLOGHAVN - ÍBINDING



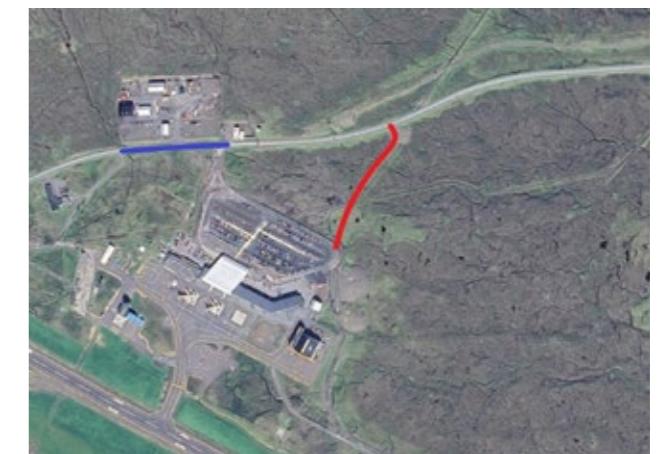
KOSTNAÐARMETING 2019

Frákoyringarbreytir og nýggjur vegur:

7 mió. krónur.

Rás og ljósútbúnaður:

1,2 mió. krónur.



Reyða linjan er íbinding til flughavnina, og bláa linjan visir gongurbreyt og vegljósútbúnaður.

VEGAMÓT Á GILJANESI

NÚVERANDI STØÐA

Landsvegurin, sum eisini er ein skúlavegur, er høvuðsfarleiðin til flogvöllin.

Á Giljanesi eru, umframt íbindingina í skúlan á Giljanesi, eisini fleiri aðrar minni og stórrí íbindingar. Fleiri av íbindingunum eru sera vánaligar, eins og súnið heldur ikki er gott.

Vága kommuna hefur heitt á Landsverk um at gera eina rundkoyring á landsvegnum á Giljanesi, sum kann tryggja skúlavegin. Í hesum sambandi ynskir kommunan at gera ein veg úr rundkoyringini, sum bindur saman Nesaveg og skúlan við landsvegin.

Við hesi íbinding ber til at steingja hesar íbindingar, sum ikki eru nøktandi í dag:

- » Nesaveg
- » Skúlin á Giljanesi
- » Eyðanstovugarð
- » Íbindingarnar í Jatnaveg 71,77,79

Hetta fer at bera í sær, at ein stórus partur av økinum 'Húsgarður' fer at nýta hesa íbinding, umframt at hetta eisini verður høvuðsíbindingin til Ellisheimið, sum í dag nýtir Kálvalðaveg, sum er ein vánlig íbinding.

Ársmiðalferðslan fyrir 2018 á hesum vegastrekki er 3.800 akfør.

BYGGITÍÐ
1 ár

VEGAMÓT Á GILJANESI



TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at gera eina rundkoyring á landsvegnum á Giljanesi, har miðoyggjin hefur ein radius á 10 m.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

5 mió. krónur.



UMKOYRINGARVEGUR UM KOLLAFJØRD

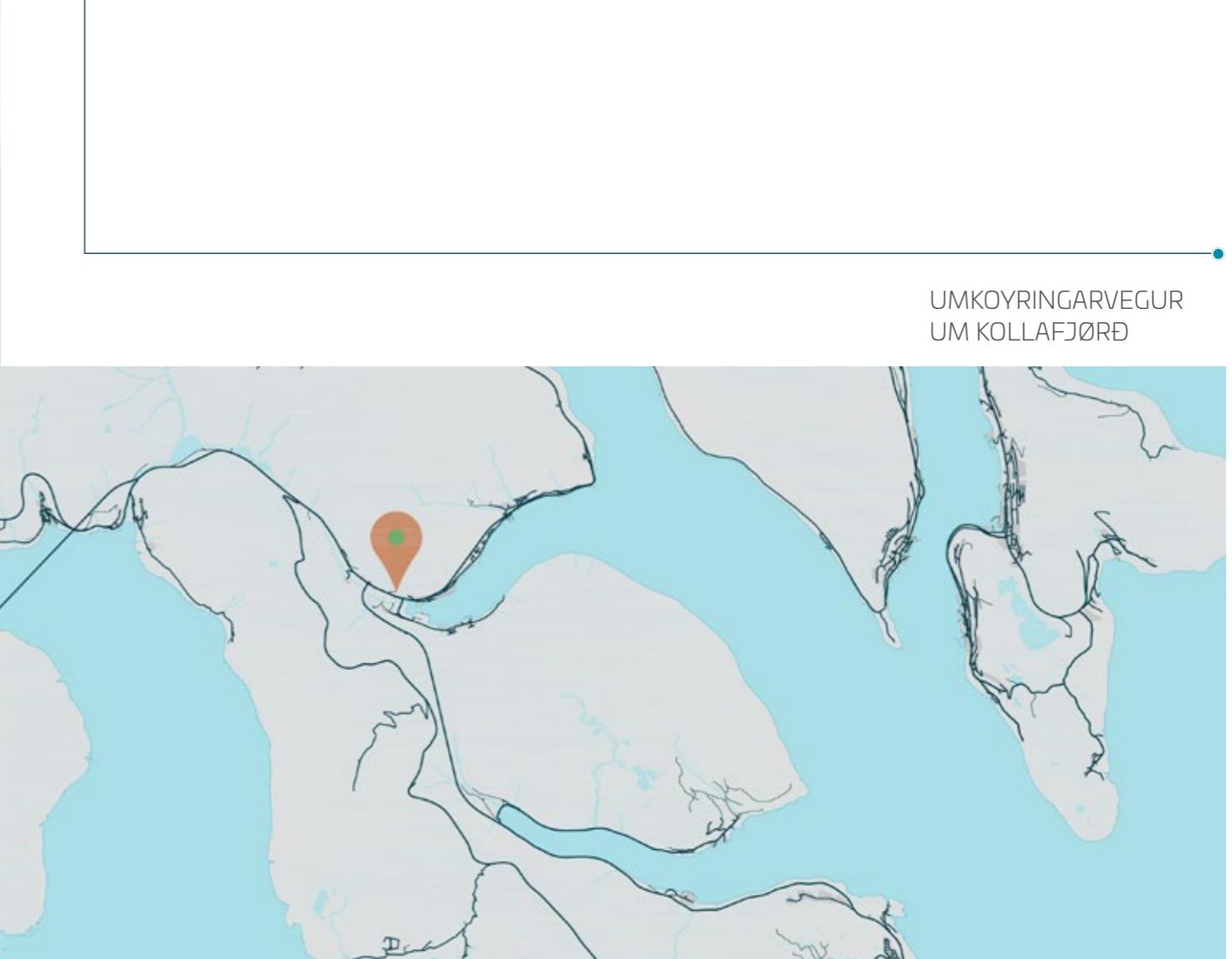
NÚVERANDI STØÐA

Inni í Fjørðum í Kollafjörðum fer verandi landsvegur í gjøgnum bygt øki. Hetta er partur av høvuðsleiðini millum Norðoyggjar/Eysturoy og Tórshavn, og hetta er tann landsvegin í landinum, har mest gjøgnumkoyrandi ferðsla fer í gjøgnum bygt øki. Frá Skálafjörðinum til Havnar er hetta einasti teinur, sum fer í gjøgnum bygt øki.

Framrokningar visa, at um ein umkoyringarvegur um Kollafjörð verður gjördur, eftir at Eysturoyartunnlinn er latin upp, fellur ársmiðalferðslan gjøgnum bygdina úr 5.000 bilum niður í 3.000 bilar um samdøgrið. Umkoyringarvegurin er tá ikki eins viðkomandi og í dag.

BYGGITÍÐ

1 ár



UMKOYRINGARVEGUR
UM KOLLAFJØRD

TILMÆLD LOYSN

Ætlanin er at gera nýggjan veg oman fyrir bygda økið. Vegurin verður bundin í verandi rundkoyring og verður umleið 2,0 kilometrar til longdar.

Vegurin fer at lætta um ferðsluna í gjøgnum Langasand og inni í Fjørðum.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

40 mió. krónur (20.000 kr./m)



PENDLARAPLÁSS Í KOLLFJARDARDALI

NÚVERANDI STÓÐA

Landsverk hefur arbeitt miðvist við at fáa hóskandi umstöður til tey ferðandi á teimum storru vegamótunum í landinum, so tað ber til at skifta millum bil, buss og ferju. Hetta eru sokallaði pendlarpláss, sum hava til endamáls at gera tað lættari at ferðast millum bústað og arbeiði. Tað er ein sannroynd, at alt fleiri fólk koyra til og frá arbeiði. Á landsvegnum síggjast javnan bilar parkeraðir við vegamót, tí fólk velja at koyra saman við øðrum.

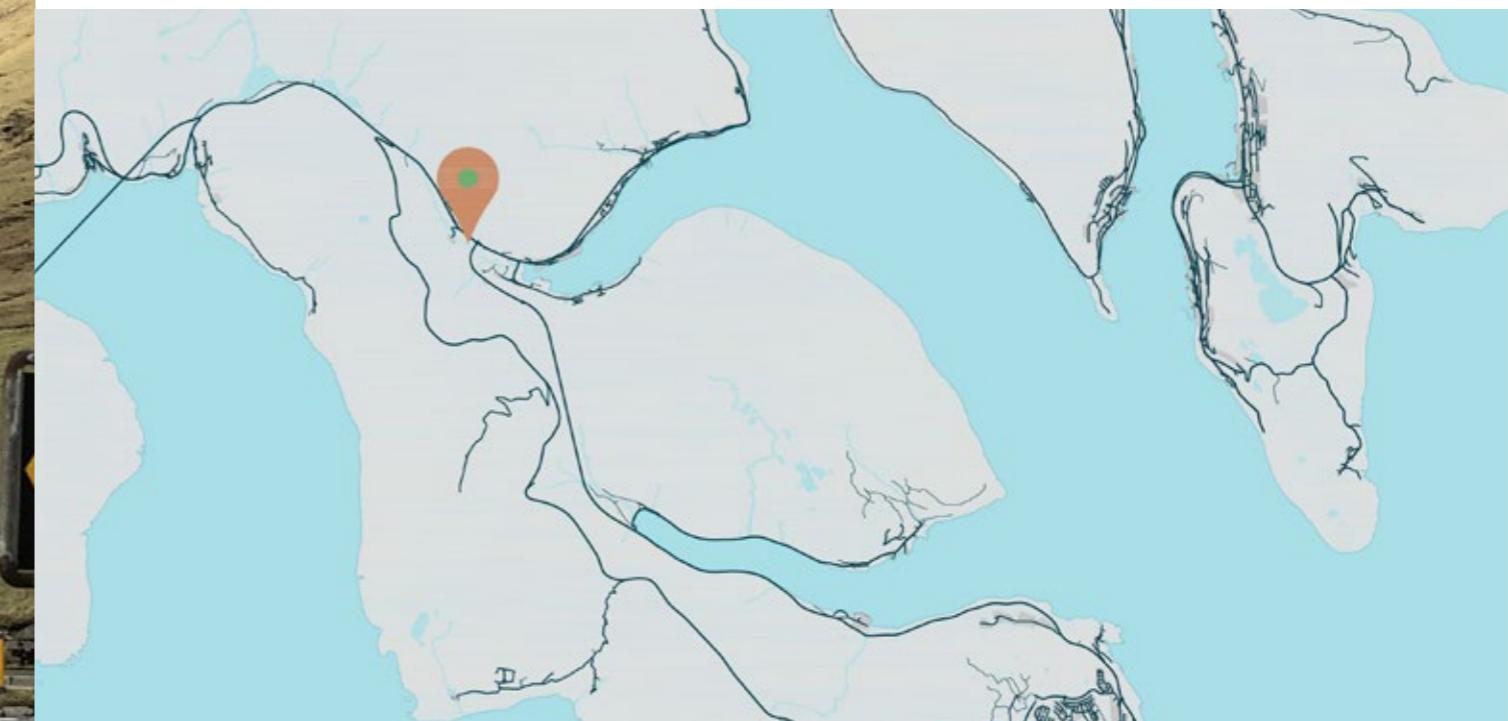
Tá Kollfjarðartunnlin varð tikan í nýtslu í 1992, varð knúta-punktið fyri ferðslu eftir høvuðsvegunum millum Tórshavn, Vágarnar og Eysturoynna flutt úr Kollfjarðardali við íþbindingina til Oyggjarvegin til rundkoyringina í Kollafirði. Nýtt busssteðgipláss varð gjørt norðan fyri tunnilin. Av tí at einki parkeringspláss var gjørt til pendlarar, flutti pendlaraplássið frá at vera við Effostøðina til rundkoyringina við brúnna um Dalánna. Har standa javnan fleiri parkeraðir bilar við landsvegin.

Hjá Strandfaraskipum Landsins, sum umsita Bygdaleiðir, er henda staðsettingin sera týdningarmikil, tí har ber til at samla allar bussleiðirnar til og úr Tórshavn, Vestmanna, Vágum, umframt teir bussar, sum fara norðureftir.

BYGGITÍÐ

1 ár

PENDLARAPLÁSS Í KOLLFJARDARDALI



TIJMÆLD LOYSN

Mælt verður til at gera eitt nútímans pendlarpláss við rundkoyringina í Kollafirði. Pláss skal vera fyri 4-5 bussum og 30-40 parkeringspláss til bilar hjá pendlarum. Hetta pendlarapláss skal umframt busssteðgipláss og parkeringspláss til pendlarbilar, eisini fevna um eina bensin- og løðistøð, og umstöður hjá pendlarum, har tað er möguligt at fara undir tak at biða eftir bussinum ella eftir øðrum at koyra saman við.

Eisini skulu hentleikar fáast til vega, soleiðis at til ber at hava súkkulparkering á ökinum.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

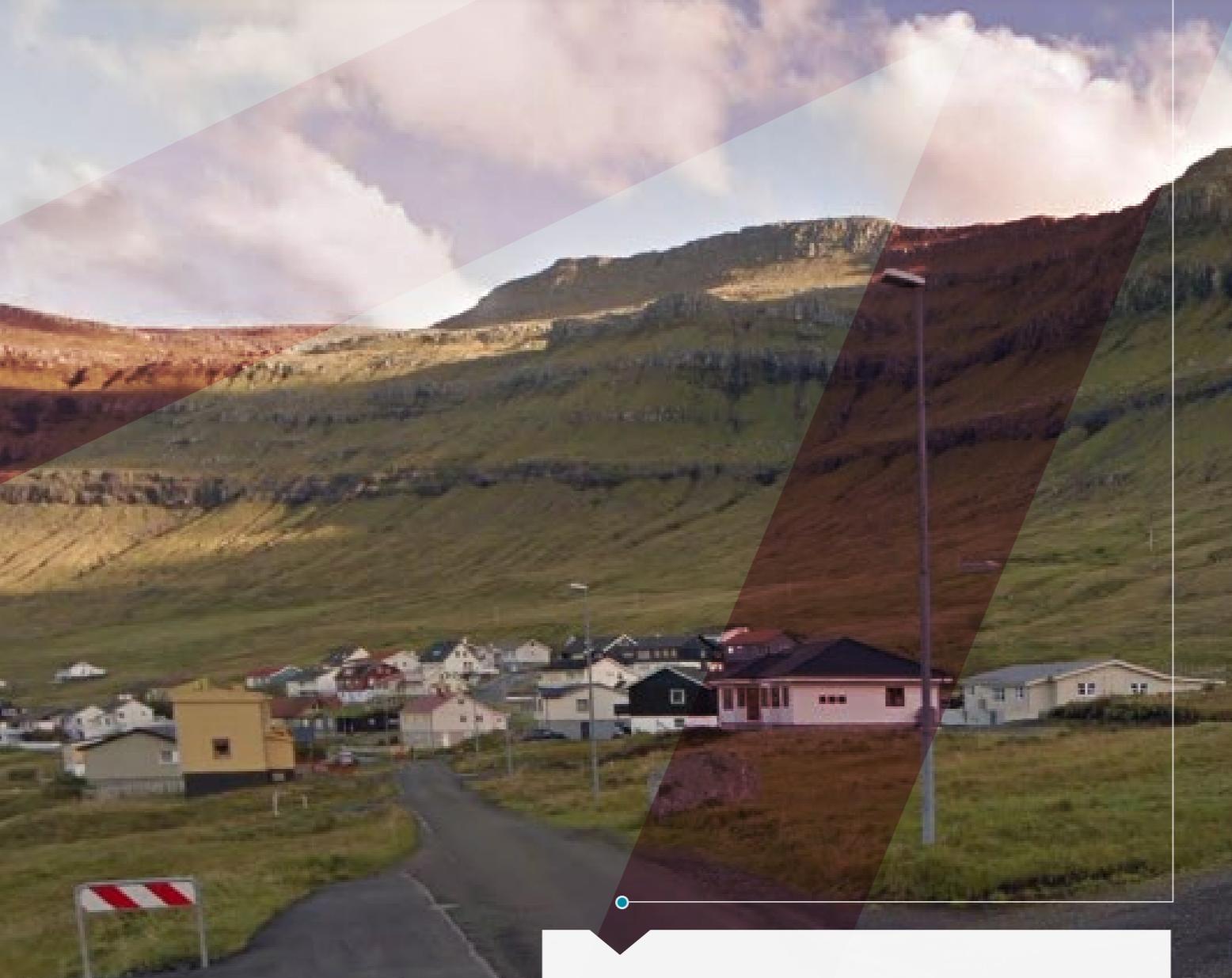
Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Pendlarapláss við viðkomandi hentleikum:
20 mió. krónur.



OYRAREINGIR -SIGNABØ

NÚVERANDI STØÐA

Í 2014 var 1 mió. krónur játtáð til at dagföra 650 m av landsvegi frá Oyrareingjum til Signabøar. Játtanin rakk ikki til dagföring av öllum teininum, so raðfest var at breiðka og asfaltera góðar 200 metrar, har mest fekst fyri játtanina. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

Innan 1 ár, men kann gerast í stigum yvir fleiri ár.

TILMÆLD LOYSN

Um restin av vegateinum skal dagførast á sama hátt, kostar tað umleið 7 mió. krónur at breiðka og asfaltera íroknað gongubreyt og ljós. Um gongubreytin verður droppað, og vegurin heldur verður gjördur sum ein '2 minus 1 vegur', kostar tað umleið 4 mió. krónur at gera allan vegateinin líðnan. Tað er ein tvibreytaður vegur (6 m), sum verður striðaður til eina breyt. Tá er pláss fyri bæði gongu- og súkkluferðslu í báðum síðum.

Nógv samskifti hevur verið áður um henda vegateinin, har Landsverk hevur gjört greitt, at tað kostar umleið 3 mió. krónur at breiðka restina, men tá er asfaltering ikki íroknað. Ein '2-1' loysn hóskar væl til ferðsluna her, og tá er ein gongubreyt ikki neyðug.

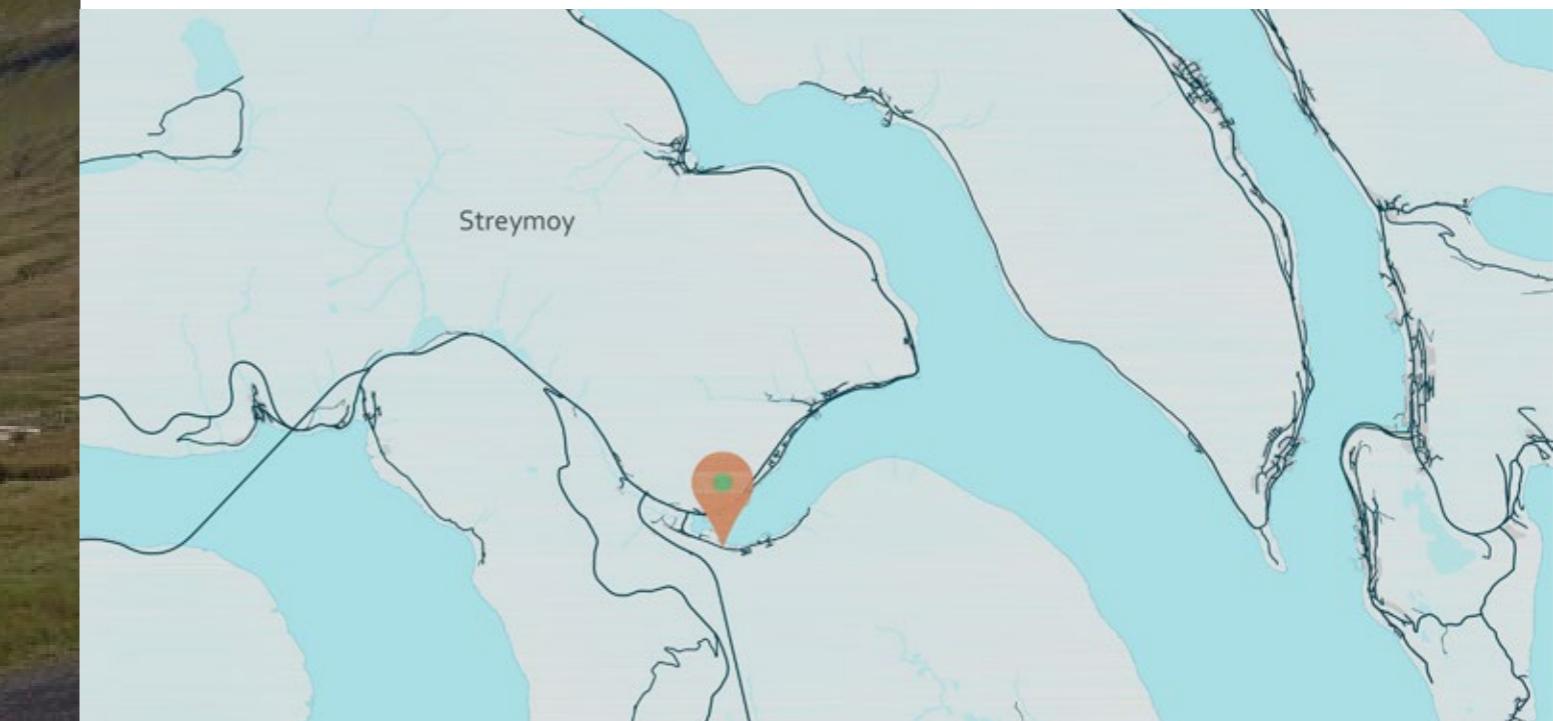
AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

OYRAREINGIR -SIGNABØ



KOSTNAÐARMETING 2019

Breiðan, asfaltering, gongubreyt og ljós:
7 mió. krónur.

'2 minus 1' vegur utan gongubreyt:
4 mió. krónur.



NORÐRADALSVEGURIN

NÚVERANDI STÓÐA

Norðradalsvegurin, sum er íbundin Oyggjarvegin, er sera brattur, smalur og liggur högt. Serliga í vánaligum veðri eru trupulleikar at koya til og úr bygdini. Í oktober 2019 búu 9 fólk í Norðradali. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

1 ár, men kann gerast í stigum yvir fleiri ár.

TILMÆLD LOYSN

Verandi vegur kann betrast við víkiplássum, vegøksl og bilverju, og brattastu brekkurnar kunnu leggjast slættari. Harafturat er vakurt útsýni yvir Norðradal og Koltur á Norðradalsskarði. Parkeringsviðurskiftini har kunnu betrast við millum annað borðum og ruskiløtum.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

NORÐRADALSVEGURIN



KOSTNAÐARMETING 2019

Dagföringar av vegi:
9 mió. krónur (5.500 kr./ m).

Steðgipláss (viewpoint):
250.000 krónur.



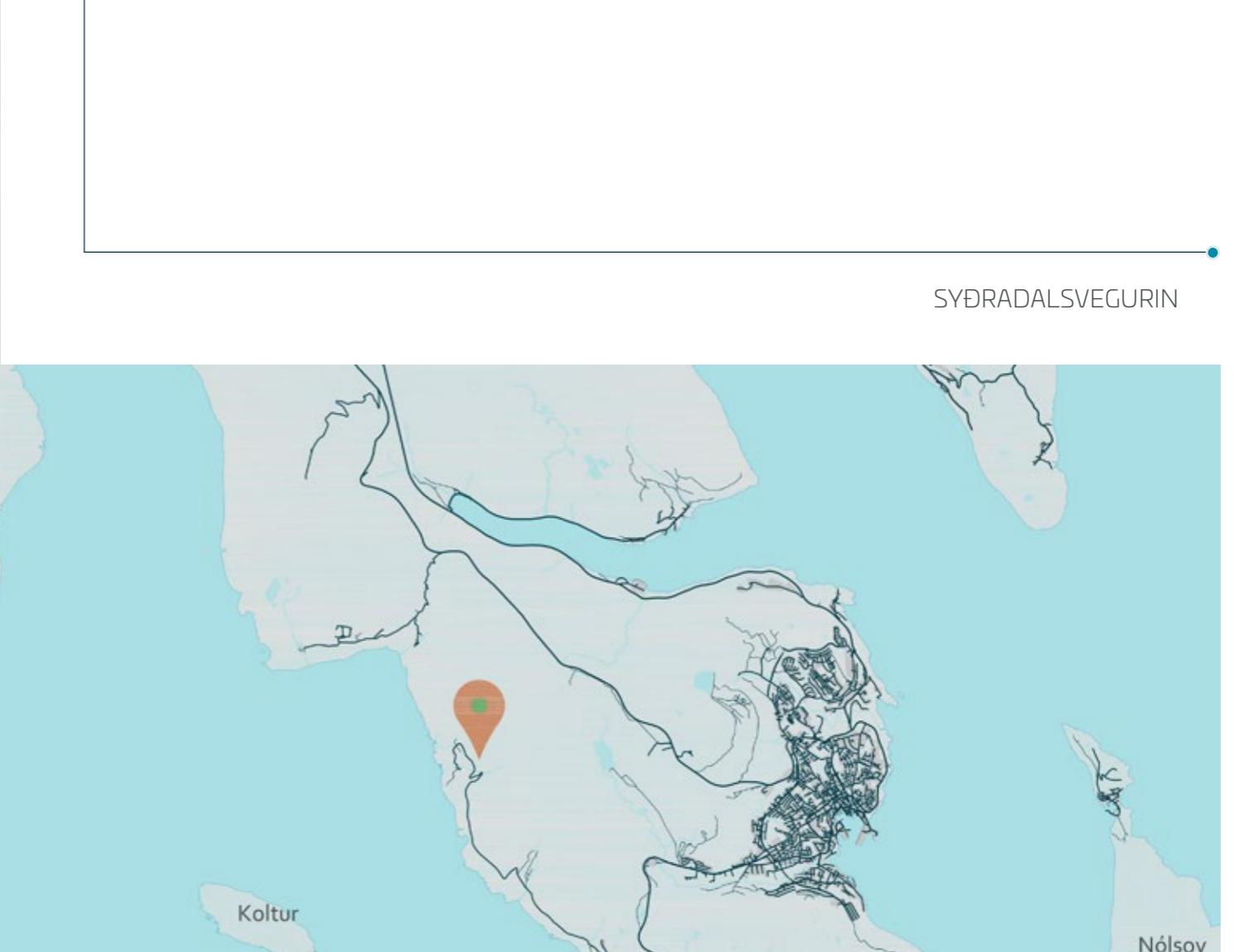
SYÐRADALSVEGURIN

NÚVERANDI STØÐA

Vegurin, sum er stívar 7 km langur, gongur frá Velbastað. Teinurin er smalur, liggur högt og er í stöðum brattur. Serliga í vánaligum veðri eru trupulleikar av at koyra til og úr bygдинi. Trupulleikar kunnu vera av oman- og áarlopum. Í oktober 2019 búðu 10 fólk í Syðradali. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

2 ár, men kann gerast í stigum yvir fleiri ár.



SYÐRADALSVEGURIN

TILMÆLD LOYSN

Verandi vegur kann betrast við víkiplássum, vegøksl, bilverju og øðrum.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót frá Sandoyartunlinum kann brúkast.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagföringar í vegin:

39 mió. krónur (5.500 krónur/ m).

KIRKJUBØARVEGURIN

NÚVERANDI STØÐA

Partur av verandi veg til Kirkjubøar liggur í brattlendi, er smalur og ótíðarhóskandi. Um summið, tá nögv ferðafólk vitja í bygdini, er nögv ferðsla og eisini bussar á teininum. Ætlanin er at bøta um trygdina og framkomuleikan. Í januar 2019 var fólkatalið í Kirkjubø 74. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

Vegurin er einbreytaður, og sýnið er sera vánaligt í fleiri støðum.

Um summið koma nögv ferðafólk til Kirkjubøar. Ávísar dagar koyra fleiri enn 12 bussar til bygdina. Hetta elvir til trupulleikar, tá ið fleiri bussar mótaðast á vegnum.

Vegurin er sera smalur og hevur ikki nøktandi tal á víkiplássum. Á fleiri støðum er vegurin minni enn 3,5 m breiður við ongari vegøksl. Vegurin hevur sett seg í fleiri støðum, og er eisini avlagður summastaðni.

BYGGITÍÐ

1 ár

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at vegurin verður gjørður við vegøksl við í mesta lagi 300 m millum víkiplássini. Hesi eiga at verða gjord soleiðis, at tveir bussar kunnu standa á víkiplássunum samstundis. Hær vegurin er avlagður, er neyðugt at fáa hetta rættað. Eisini er tørvur á asfaltering allan vegin frá lþbindingini til Gomlurætt til Kirkjubøar.

Teinurin, sum eigur at verða breiðkaður, er umleið 1,1 km.

AV TÍ AT STØÐAN VIÐ ASFALTINUM ER SO VÁNALIG, AVMARKINGUM, AT AKFØR TYNGRIENN 3,5 TONS IKKI MUGU KOYRA EFTIR HESUM VEGNUM.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Um grót frá Sandoyartunlinum verður nýtt, kann 1/6 sparast í sambandi við gerð av verklagnum. Tað er tó treytað av, at Sandoyartunnlin og víðkanin av vegnum verða gjord samstundis, soleiðis at tilfar ikki skal leggjast á goumslu.

KOSTNAÐARMETING 2019

Vegøksl og víkipláss:
16 mió. krónur.

Asfalt:
12 mió. krónur.

Tilsamans:
38 mió. krónur.



HÚSAVÍKARVEGURIN



TILMÆLD LOYSN

Restin av vegnum til Húsavíkar verður dagfördur við 5,5 m asfalteraðari vegbreidd og vegøksl á báðum síðum.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Hetta verður gjört í sambandi við gerð av Dalstunlinum.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagföringar í vegin:

11 mió. krónur (5.500 krónur/ m).



UM HOVSEGG

NÚVERANDI STÓÐA

Leiðin um Hovsegg er partur av gamla landsvegnum í Suðuroy, sum bindur syðru og norðaru bygdirnar í oyndni saman.

Í 2007 varð Hovstunnin tikan í nýtslu, og tí er teinurin um Hovsegg ikki longur ein hóvuðsleið. Vegurin hevur tí minni ferðslu og riggar væl sum Sóljuleið.

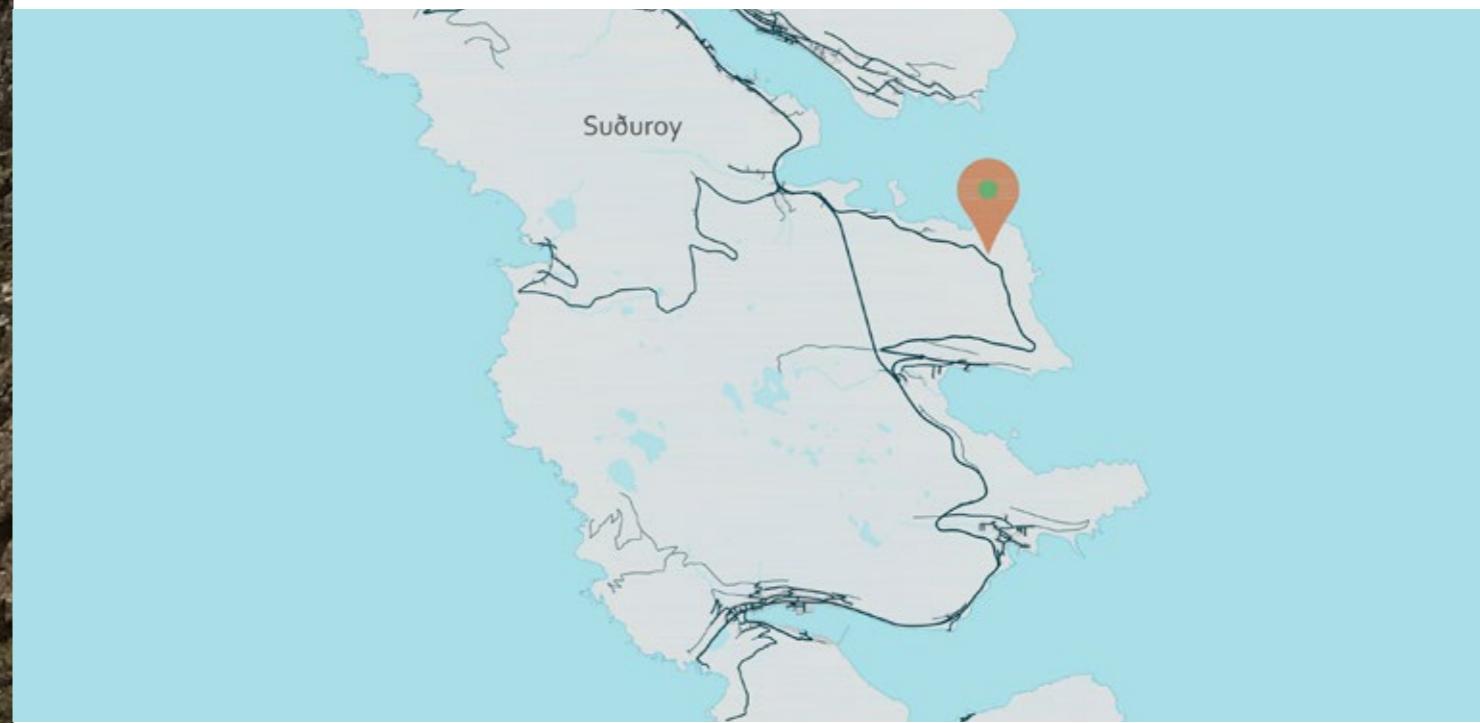
Leiðin gongur úr Ørðavík, um Hovsegg, og endar niðri í Hovi. Á leiðini er frálikt útsýni norðureftir, millum annað út í Lítlu og Stóru Dímun. Vegurin gongur í gjögnum brattlendi um Hovsegg, har gott útsýni er oman yvir Hov. Har vegurin er hægst, liggar hann á 210 metra hædd. Vegurin er einbreytaður við ongari vegøksl. Av tí at tað í kki er meira enn 10 ár síðani, at hetta var hóvuðsleið, er vegurin í rættiliða góðum standi. Vegurin er um 8,5 km langur.

Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

1 ár

UM HOVSEGG



TILMÆLD LOYSN

Vegurin eigur at verða gjördur við vegøksl.

Mælt verður til at gera tveir dvalarvikar á leiðini. Ein úti á eggini og ein við útsýni norður eftir Suðuroynni.

Heilt úti á eggini liggar ein hövd fram við vegnum. Mælt verður til at gera hövdina til eitt upphaldsstað, haðani útsýnið er bæði norður- og suðureftir.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagföringar av vegi:
47 mió. krónur.

Dvalarvikar:
500.000 krónur.

VEGURIN UM HESTIN

NÚVERANDI STØÐA

Leiðin um Hestin er ein sera vakur 9,3 km langur teinur, sum byrjar í Lopra og endar suðuri í Sumbi. 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. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

Vegurin um Hestin er eldra farleiðin til Sumbiar, sum var nýtt, áðrenn Sumbiartunnilin 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 bygdin verður nógv nýtt sum frítíðarstaður. Nógv vitja bygdina um summarið og veturin eisini.

Beinisvørð, sum er ein av okkara náttúruperlum, liggur eisini fram við hesum vegi. Her ber til hjá fólkvið rörlutarni ella eldri fólk at steðga og njóta útsýnið frá vegnum. Nógv fólk koyra eisini henda vegin og seta bilin fyri at ganga fram við eggini oman ímót Lopra, har tað ber til at síggja ta stórbæru náttúruna á vestursíðuni á Suðuroynni.

Vegateinurin úr Sumba og niðan á Hestin, sum er umleið 2 km langur, var asfalteraður í 2012, og teinurin er í dag í særilígum standi.

Restin av vegnum, 7,3 km, er sprænt asfalt, sum var gjort í 1993-1997, og er sera vánaligt. Tað eru gjögnum árin gjördar bötingar á asfaltið, men nú er vegurin í so ringum standi, at alneyðugt er, at hesin teinurin verður asfalteraður av nýggjum.

Eingin vegøksl er á vegnum. Í støðum eru asfaltkantarnir skræðnaðir, og tað kann tí vera vandamíkið at koyra út á vegkantin.

Víkiplássini eru fá í tali og enn færri, har tveir bussar kunnu mótað.

Eingi parkeringspláss og dvalarvikar eru fram við vegnum. Hetta merkir, at bilar oftari parkera á víkiplássunum ella lendinum fram við vegnum. Hetta kann gera tað enn truplari hjá tveimur bilum at mótað.

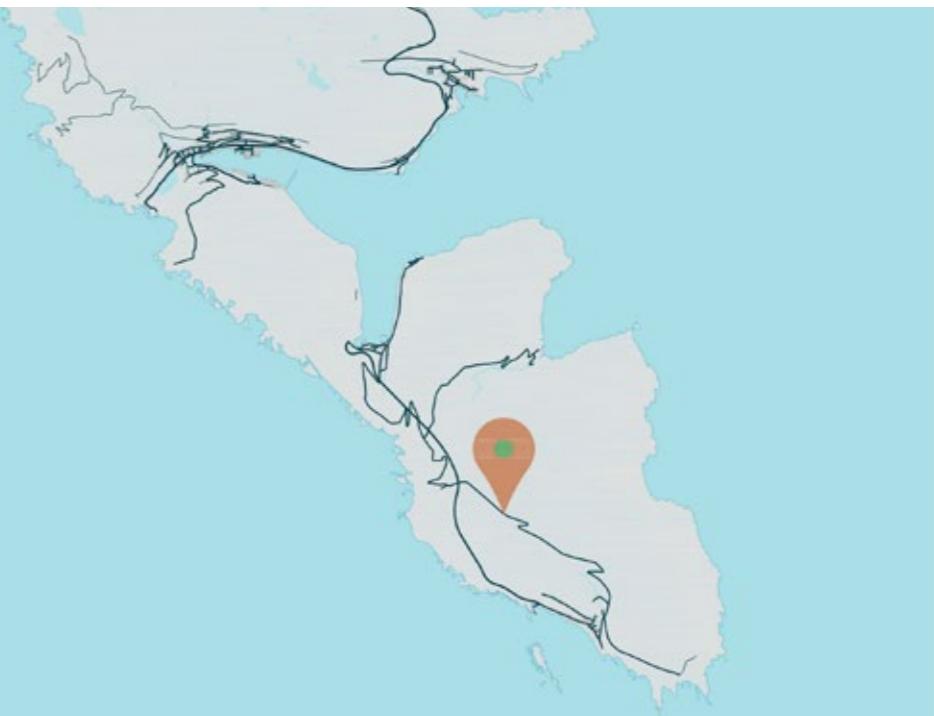
Tað er ætlanat staðseta ein dvalarvíka og parkeringspláss nærhendis Hestinum, soleiðis at til ber at nýta útsýnið niðan á Beinisvørð, vestursíðuna av Suðuroynni og út í hav. Bilverja er ikki allastaðni, men har hon er, er hon í sera ringum standi og eigur at verða skift út.

Fáir ella eingir prestar eru fram við vegnum. 3 röportur eru á teininum, har tvey vórðu umvæld á sumri 2018, meðan tað triðja eisini törvar ábøtur.

Vetrarhald: Vegurin verður ikki kavaruddaður og saltaður um vetrin. Av tí at ferðafólk hava staðið fóst á vegnum, eigur at verða skeltað við upplýsingum, at einki vetrarhald verður framt á hesum vegnum.

BYGGITÍÐ
1 ár

VEGURIN UM HESTIN



TILMÆLD LOYSN

Orsakað av, at støðan er so vánalig á asfaltinum, er neyðugt at skelta við avmarkingum, t.d. at bilar, 7 tons og hægri, ikki mugu koyra eftir hesum vegnum.

Mælt verður til, at vegøksl og fleiri og stórra víkipláss verða gjörd á öllum teininum.

Eisini verður mælt til, at vegurin verður asfalteraður og bilverja verður sett upp.

Ein vegrist eigur at verða skift út ella í hvussu so er umvæld. Verkætlannin hefur skund, tí avbjóðingarnar eru sjónligar, og avleioðingarnar gerast enn álvarsamari.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlani.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Vegakslar og víkipláss:
51 mió. krónur.

Asfaltering:
10 mió. krónur.

Bilverja:
6 mió. krónur.

Tilsamans:
67 mió. krónur.



DAGFØRING AV SUMBIARTUNLINUM

NÚVERANDI STÓÐA

Sumbiartunnlinum er 3.240 m til longdar. Við ársbyrjan 2019 búðu 261 fólk í Sumba. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

Tunnlinum nøktar ikki verandi tørv, og tað gongur út yvir høgleika og trygd. Um tunnlinum skal lúka nútímans trygdarkrøv, skal útgerð setast upp í tunnlinum, sum til dømis ljósútbúnaður, samskiftisútgerð og stúrisútgerð.

Verkætlanin er deild upp í 6. Byggistig. Fyrsta og annað byggistig eru gjørd. Teknikkhús eru sett upp, og kaðlar til neyðljós eru settir upp undir tunnilsloftið, ið svarar til umleið 4. hvort ljós í tunnlinum. Enn manglar at seta upp neyðskáp (BS3), kaðal til NO-mátara (BS4), ljósútgerð, sum er millum neyðljósini, ið eru sett upp (BS5) og rýmingarljós o.a. (BS6).

BYGGITÍÐ

1 ár, um verkætlanin verður gjørd í einum.
Arbeiðið kann gerast í stigum yvir nokur ár.

TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at arbeiðið at dagföra Sumbiartunnlinum heldur fram, soleiðis at krövini fyrir tunnar viðvíkjandi trygg og høgleika kunnu fylgjast.

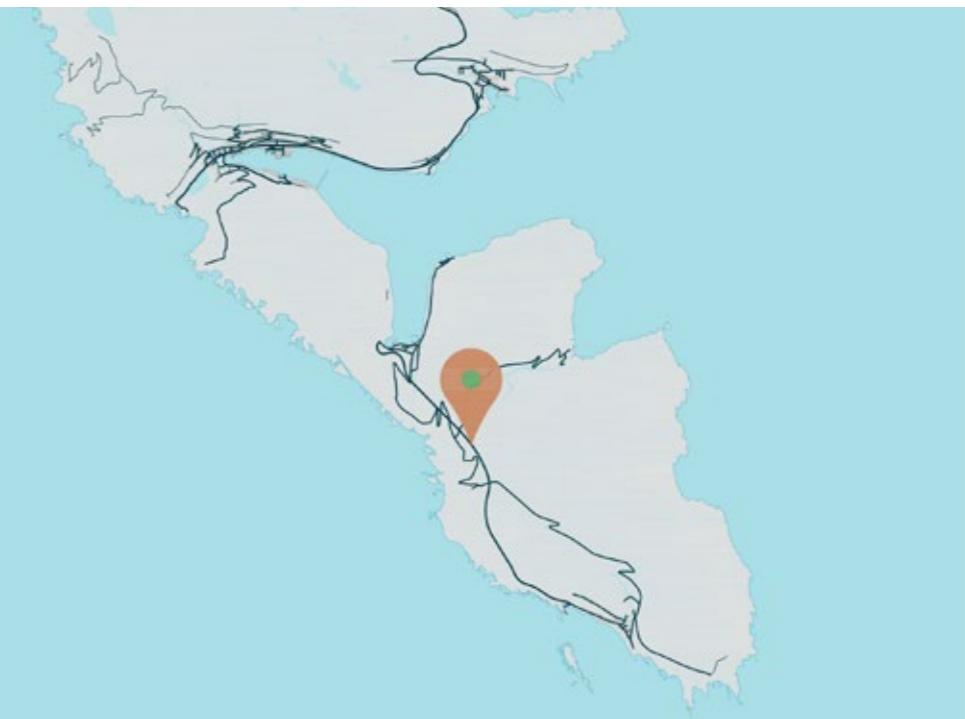
AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan við aðrar verkætlanir.

DAGFØRING AV SUMBIARTUNLINUM



KOSTNAÐARMETING 2019

Kostnaðarmetingar eru gjørdar fyrir ymsu byggistigini.

Byggistig 1-2:
3,6 mió. krónur.

Byggistig 3-6:
6,9 mió. krónur.

Tilsamans:
11 mió. krónur.

02

UMHVØRVI
-GRØN ORKA
OG HEILSA

UMHVØRVI - GRØN ORKA OG HEILSA

UMHVØRVI - GRØN ORKA OG HEILSA

Strandferðslan og Landsverk ynskja í samstarvi við aðrar stovnar, kommunur og áhugaði at menna eitt 'grønt undirstóðukervi' í Føroyum. Tað merkir at fáa fleiri ella meiri:

- » náttúruøkir
- » viðarlundir
- » skógarlendi
- » bø
- » vøtn
- » spælipláss
- » gongu- og súkkjurásir
- » áir



Í hesum økjum kunnu fólk reika í fritíðini utan umhvørvis-dálkandi drívmeigi, og uppliva náttúruna utan órógv frá ofta skundisliga gerandisdegnum. Allar kanningar vísa túþiliga, at slíkar leiðir og øki skapa javnvág í menniskjum. Bretskar

kanningar vísa á, at fólk, ið búgva tætt við náttúruna ella brúka tið úti, uppliva mong jalig árin fyri heilsuna. Til dømis minkar vandin fyri at fáa sukursjúku, hjarta- og æðrasjúkur, strongd og ov høgt blóðtrýst¹. Afturat góðari heilsu, vísa kanningar, at menniskju gerast bliðari við seg sjálvi og onnur, um tey ferðast nágv úti, tey gerast skjótari frísk, um tey eru á sjúkrahúsí og Klára seg betri í skúlanum². Kenda amerikanska mánaðarritið National Geographic staðfesti eisini við einari umfatandi kanning, at fyrimunirnir av at vera í náttúruni er fleiri, og ikki minst, at jørdin og grøn øki eru ein natúrligur og innbygdur partur av menniskjanum³.

Grøn øki og leiðir eiga at vera varðeidd og ment til frama fyri trívnaðin hjá vanliga borgaranum. Grøna undirstóðukervið letur upp fyri øðrum loysnum fyri flutningi enn tær vanligu, ið ofta eru dýrar og dálkandi fyri umhvørvið. Eitt 'grønt undirstóðukervi' skal harafturat síggjast og fastast í breiðum høpi og setast í samband við veðurlagsbroytingar, umhvørvi og aðra ávirkani á okkara klótum. Hesi viðurskifti hava eisini túdning fyri heildarmyndina av samferðslukervinum og at byggja og menna fóroyska undirstóðukervið. Tí meta Strandferðslan og Landsverk, at evnið er ein natúrligur partur av samferðsluætlanini.

Verandi undirstóðukervið við longum vegateinum og sjóvegis farleiðum er tó upprunaliga bygt til brennievnisakfør. Flutningurin kann tó við hugburðsbroyting og vilja gerast meira umhvørvisvinarlígur og burðardygger, soleiðis at linjuføringar og staðsetingar av vegum, tunlum og havnum og øðrum verklögum, gera minst möguligt inntriv í náttúruna, at almenna ferðslan í storri mun kann gerast ein normur, og at drívmeigin

í akførunum er onnur enn lívrunnin evni. El-drívmeigi gerst alsamt meira vanligt.

NAKRIR GRUNDLEGGJANDI FYRIMUNIR VID EINI UMSKIPAN TIL EL-DRÍVMEGI ERU:

- » ravnagn er fleiri ferðir lættari at flyta enn olja og onnur tyngri orka
- » el-motrar eru samansettir av færri lutum
- » prísurin fyri batterír, fyri sensorum til sjálvkoynandi bilar og onnur tekní minkar støðugt
- » stórur áhugi er millum íleggjarar í ferðslu og nýggju teknina
- » ein vanligur bilur er parkeraður millum 96-98 prosent av tíðini, og ein sjálvkoynandi bilur kann hinvegin vera virkin millum 60-90 prosent av tíðini, undantikið tá bilurin skal løðast, reingerast ella umvælast
- » kostnaðurin fyri ein túr kann vera fleiri ferðir lægri enn hjá einum vanligum hýruvogni við førara
- » figgingin hjá fólk gerst betri, tí tey spaða í bilavgioldum, skulu ikki gjalda fyri parkering, eingi trygdargjøld, eingi brennijoljugjøld ella onnur avgjøld
- » akfarið kann løða seg sjálvt við sólorku, sum er í sera skjótari menning í lötuni, og har prísurin fyri slíkar tænastur eisini minkar støðugt
- » færri ferðsluvanlukkur sum heild, og færri andlát orsakað av útláti og dálkaðari luft
- » árin av kropsligum óvirkni kunnu minkast, tí fólk gerast minni tengd at persónligum flutningstóli
- » óljóðið frá ferðsluni kann minka munandi við fleiri el-akførum



Í samferðsluætlanini er nevnt áður, at framburður, menning og vökstur eru nakrar af fyritreytunum fyri einum væl virkandi samfelagi. Tó hava hugtökini ikki altið bara jaliga ávirkani við sær. Tá ein vegur verður gjørdur ella tunnil boraður, verða inntriv gjørd í náttúruna. Hetta er tó til frama fyri samfelagsmenningina, og er talan um neydug inntriv fyri, at menniskjan kann liva og virka. Bústaðarøki eru staðsett kring alt landið.

Flutningur er neyðturviligur fyri vinnuna, og sum heild eiga øll at kunna ferðast trygt og skjött til og frá øllum støðum.

MEGINREGLAN INNAN LANDS- OG BÝARPLANLEGGING EIGUR TÓ ALTÍÐ AT VERA, AT:

- » inntrivini hava minst mögulig skaðilíg árin á náttúruna
- » at dálkað verður sum minst
- » at umstöður og hentleikar eru tøkir hjá fólk til at velja aðrar hættir at ferðast við enn við privatibili
- » vegir og götur eiga at haldast rein

¹ Kanning hjá University of East Anglia, 2018: www.uea.ac.uk/about/-/it-s-official-spending-time-outside-is-good-for-you

² Dansk grein um náttúruna: www.verdensskove.org/node/36079

³ Grein um at ferðast í náttúruni: www.nationalgeographic.com/magazine/2016/01/call-to-wild/

UMHVØRVI - GRØN ORKA OG HEILSA



Heimsmálini

- » grønu økini mugu haldast viðlika
- » vegir mugu vera í góðum standi
- » til frama fyri eini jaligari broyting í ferðamynstrinum, soleiðis at fleiri fólk nýta súkklu ella ferðast til gongu, má vissa verða fyri, at undirstóðukervið altíð er í góðum standi

Javnán verður hugleitt um, at veðurlagsbroytingarnar fara at ávirka Føroyar í framtíðini, og vit hoyra eisini spádómar um fleiri stormar, hægri miðalhita, og at havflatan økist.

Hvussu verða Føroyar ávirkaðar hesum viðvíkjandi, hvørjar eru avbjóðingarnar, og hvat fyribygjandi arbeidi kann gerast, eru viðkomandi spurningar, ið Strandfaraskip Landsins og Landsverk áhaldandi leita eftir svari uppá, og viðgera í teirra planleggingararbeidi.

ORKUPOLITISK ÆTLAN – EINAR GRØNARI FØROYAR

Heilsu- og Innlendismálaráðið legði í juni 2018 út í kortið eina orkupolitiska ætlan, sum sigur, at Føroyar skulu vera grønari, og at öll el-orka á landi skal stava frá verandi orku í 2030. Í frágreiðingini vísti arbeiðsbólkinur á, hvussu málini hjá samgonguni kundu røkkast. Í ætlanini verður staðfest, at stórar útbyggingar eru neyðugar, serliga av vind- og sólorku og battarí- og pumpuskipanum. Harafturat verður dentur lagdur á, at einstaki føroyingurin eisini hevur ábyrgd, og roynt verður at eggja fólk til at velja grønari loysnir. Eitt av málunum er, at helvtin av öllum sethúsum og bygningum skal hitast við grønari orku í 2025.

Mælt var til at seta forboð fyri at seta oljufýr upp í núggjum húsum frá 2020, og í 2021 at nýggi oljufýr sum høvuðsregla ikki verða sett upp fyri gomul.

SAMGONGAN, ID VARD SKIPAÐ Í SEPTEMBER 2015, SETTI SÆR GREID MÁL Á ORKUØKINUM. Í SAMGONGUSKJALINUM STENDUR UM ORKUMÁL:

» Ein miðvis ætlan fyri útbygging, umlegging, framleiðslu og nýtslu av varandi orkukeldum verður raðfest. Í minsta lagi helvtin av öllum sethúsum og bygningum skulu innan fyri 10 ár hitast við grønari orku. Í 2030 skal öll elorka á landi koma frá varandi orku. Fyri at gagannýta el-orkuna í yvirskoti og geva rúm fyri størri útbyggingum skal eggjast til grøna orkunýtslu hjá húsarhaldum, í flutningi og í vinnu. Verandi stuðuls- og avgjaldsskipanir skulu umleggjast til tess at røkka málunum. Allir almennir nýbygningarár skulu hitast við grønari orku, og ætlan fyri orkusparing og -umlegging gerast fyri eldri bygningar. Vinnumenning og útbúgvningar innan grøna tøkni og orku skulu stimbrast.«

Arbeiðsbólkin legði fram uppskot til ítöklig átøk fyri at røkka málunum hjá samgonguni. Átøkini, sum vóru skotin upp í frágreiðingini, skuldu geva eina góða heildarloysn fyri orkuframleiðsluna og orkunýtsluna í Føroyum.

Høvuðsendamálið var, at frágreiðingin kundi gerast eitt gott ikast til arbeiðið at flyta Føroyar frá fossilum til varandi orkukeldur.

Hóast Strandferðslan og Landsverk arbeida til frama fyri føroyisk viðurskifti, er umrándi, at myndugleikarnir hugsa um ta ávirkan, landið hevir fyri allan heimin. Neyðugt er sjálvandi, at Strandferðslan og Landsverk planleggja við framtíðini í huga og síggja avleidningar av linjuföringum í einari heild, eins og hvussu føroyska samfelagið verður ávirkað av teimum verkætlanum, ið verða settar í verk. Tað er tó eisini neyðugt at hugsa í heimshöpi, og føroyska samfelagið eiger at virka fyri betri umstöðum fyri allar heimsins borgarar.

Bæði Strandferðslan og Landsverk ynskja at taka støði í heimsmálunum, sum Sameindu Tjóðir hava samtykt, har umhvørvi, grøn orka og fólkahelsa eru nøkur av aðalmálunum.

HEIMSMÁLI HJÁ SAMEINDUM TJÓÐUM

» Sum ein ábyrgdarfullur partur í altjóða samfelagnum eiga Føroyar, á sama hátt sum onnur lond, at taka menningarmálini hjá ST til sín og eftir fórimuni royna at røkka teimum. Tað hava vit í landsstýrinum eisini valt at gera.«

Henda boðskap legði lögmaður Aksel V. Johannesen fram í røðu, sum hann helt um heimsmálini hjá ST á ráðstevnu í Norðurlandahúsinum 23. februar 2018.

Heimsmálini eru 17 í tali, og 169 undirmál ella uppgávur eru fyri hvort høvuðsmál. Tey vóru samtykt á ST aðalfundi í 2015.

Öll 193 londini, sum hava tikið undir við heimsmálunum, mugu hvør sær taka útgangsstøði í eignum veruleika, og við eignum raðfestingum virka fyri at fremja málini. Grundhugsanir er, at vit hava öll rættindi til at liva eitt gott lív, men eisini skyldu at veita komandi ættarliðum somu möguleikar og fyrirtreytir fyri einum góðum lívi. Her hava Føroyar góð kort á hondini og kunnu ganga á odda og gerast ein fyrimynd fyri onnur lond.

Endamálið við heimsmálunum ella burðardyggu menningar-málunum er millum annað at basa fátækradómi og hungursneyð, at lyfta støðið upp á heilsu- og útbúgvingsarókinum, at virka ímóti ójavna, at veita teimum neyðstøddu reint vatn og skapa möguleikar fyri menning. Meira kann lesast um heimsmálini her: www.landsstyrid.fo.

Millum heimsmálini er nr. 9, Vinna, nýskapan og undirstóðukervi, har í hugtakinum undirstóðukervi liggr menning og nýgerð av undirstóðukervinum, men eisini varðveisla av tí gjørda. Nýggir vegir skulu gerast, men ikki gloymast, tí vegir-nir skulu rekast, og virðið á teimum haldast uppi við viðlíkahaldsarbeidi. Heimsmálið fevnir í høvuðsheitum um stóðuna í menningarlondunum, og hvussu teirra undirstóðukervi kann styrkja og virka fyri menning fyri alt samfelagið.

UMHVØRVI - GRØN ORKA OG HEILSA

Menningarlondini skulu mennast til at vera ídnaðarlond, sum merkir, at ídnaður skal gerast ein stórra partur av samlaða landsbúskapi teirra. Soleiðis kunnu fleiri lokal arbeiðspláss skapast, virðið af framleiðsluni kann koma landinum til góðar, og rávøra nýtist ikki oll at vera sold utanlands. Fyri vesturheimin og meira framkomin lond, er heimsmálið viðkomandi á tann hátt, at finnast mugu nýggir hættir at arbeiða meira burðardygjt og at nýta tilfeingið meira skynsamt og umhvørvisvinarligt.

Mál nr. 11 er eisini viðkomandi fyri Strandferðsluna og Landsverk, sum eitur *Burðardyggir býr og bygdir*. Undirheitid er *Gera býir og búsetingar inkluderandi, tryggjar, haldgáðar og burðardyggjar*. Her er høvuðsendamálið, at árenn 2030 skulu oll hava atgongd til skikkaðar og tryggar bústaðir fyri ein rímiligan kostnað og atgongd til grundleggjandi tænastur.

Støðan á flest øllum økjum er væl verri í fleiri londum, enn hon er her í Føroyum. Tað er tó eingin ivi um, at við búskaparligu gongdini, vit uppliva í lötuni, hava Føroyar orku og tilfeingi til at arbeiða við átakinum frá ST. Neyðugt er tó, at Føroyar varpa

Ijós á manglandi raðfestingina í undirstøðukervinum her heima, tí hvussu kann áhugi vera fyri flutningsavbjóðingum í øðrum londum, um bæði undirstøðukervið og bygningar standa og fella í virði hjá okkum sjálvum, orsakað av vantandi viðlíkahaldi? Um vit í Føroyum ynskja at seta í verk og varðveita burðardygga menning, økja um framleiðslu og inntøku, at styrkja heilsu- og útbúgvigarøkið, bæði í heimshöpi og her heima, er neyðugt at fremja ílögur í undirstøðukervið. Tað eru høgar upphæddir, ið hava verið og framhaldandi verða settar í at menna flutningsmøguleikarnar hjá føroyingum, og tað hava vit skyldu til at virða við einum langtíðarsjónarmiði.

Varðveisla og viðlíkahald av tí, ið bygt verður, og at hava fyrilt fyri umhvørvi, trivnaði og heilsu, tykist at vera í samsvari við politisk rák í fleiri øðrum londum, har umhvørvi støðugt verður sett á breddan og umrøtt. Vónandi verða heimsmálini sjónligari hjá bæði Landsverki og Strandferðsluni, men eisini hjá landsins politikarum.



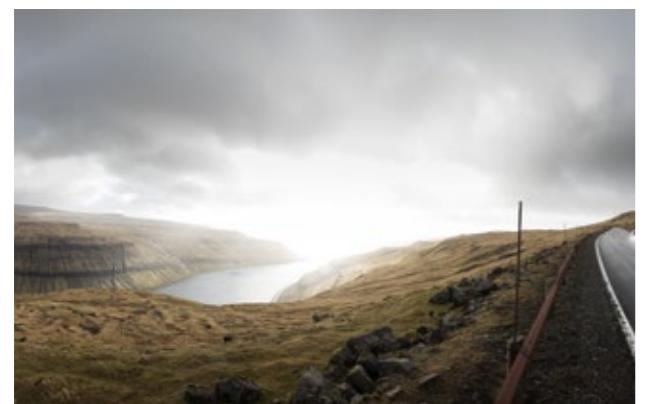
Manglandi viðlíkahald er ábyrgdarleyst, og víðir manglandi virðing fyri teimum risastóru íløgunum, ið vera gjørðar í okkara undirstøðukervi. Les um manglandi viðlíkahald og tilhoyrandi átok í partinum *Trygt ferðslukervi við skerdum viðlíkahaldi?* í Samferðsluætlanini, ið varð útgivin í mars mánaði 2019 ella á heimasíðuni hjá Landsverki www.landsverk.fo. Viðlíkahald eיגur ikki at vera ein sekunder uppgáva, sum bert verður framd, tá virksemið er í vanda, men heldur eitt víśindaligt háttalag at halda virði og tryggleika uppi á verklagnum og fyribryrgja, at støðan versnar. Samskifti millum fakliga partin og myndugleikarnar, ið áseta fíggengarupphæddir, er ikki altið sunt ella úrslitagott, og tað er heldur ikki lætt at vísa á týdningin av regluligum viðlíkahaldi. Ikki fyrr enn verklagið ikki tænir sínum endamáli longur, og virksemi steðgar – sum til dømis, um ein brúgv rapar, vakna fólk við kaldan dreym.

Strandferðslan og Landsverk mæla tí til, at Samferðsluætlanin verður lisin við nærlagni og umhugsni.

UMHVØRVI OG VEÐURLAGSBROYTINGAR

UMHVØRVI

Landslagið í Føroyum er vakurt, sermerkt og spennandi, og tað er eitt serligt virði fyrir føroyingar og fyrir tey, ið vitja oyggjarnar. Talan kann vera um fagurfrøðilig, jarðfrøðilig, mentanarlig og náttúrvirði ella onnur virði, ið eyðkenna Føroyar. Fjallalendið við varðagøtum og serstókum víddum hevur stóran túðning fyrir lívið í náttúruni og ferðavinnuna, men er samstundis viðkvæmt. Óbotaligur skaði kann gerast, um óheppin inntrív verða framd.



Menningin av økjum, har möguleiki er fyrir framtíðar búseting og vinnu, krevur, at tað í tilrættislegging og gerð av komandi vegum, tunlum og øðrum, verður hugsað um avleiðingarnar av álogdu linjuføringunum. Vegir eiga at verða lagdir soleiðis, at teir hóska til landslagið. Tað kann vera betri at byggja ein veg, sum hevur nakrar smærri bogar, heldur enn ein langan, beinan tein, ið ger, at ferðin økist, og sum ofta er ein alt ov áleypandi lutur í landslagnum.

Samferðslukervið eiger altið at verða ment við umhvørvinum í huga og á tilíkan hátt, at möguleikarnir hjá øllum ferðandi at njóta landslagið og náttúruna, herundir Sóljuleiðirnar og aðrar götur og leiðir. Tað veri seg í náttúru, haga ella fram við vegum millum bygdir. Sóljuleiðirnar eru viðgjørðar í partinum Føroyar sum ferðafólkaland og nakrar í *Smærri ilögur komandi árin*.

Óheppin umhvørvisárin eru serliga, har nögv ferðsla er í bygdum øki. Nógrar ferðslan hevur óhepnar avleiðingar. Vegirnir við nögvvari og gjøgnumkoyrandi ferðslu, elva til trupulleikar við dálking, larmi og øðrum forðingum, sum til dømis, at nögv ferðsla kann býta eina bygd í tvey. Høvuðsvegakervið við nögvvari gjøgnumkoyrandi ferðslu eiger at verða lagt utan um bygt øki, so tað órógv var minst möguligt.

Vegir eiga, so vitt tað er möguligt, at verða lagdir í láglendi við fáum brekkum til tess at minka um orkunýtluna og harvið útlátið av CO₂. Stuðlað eiger at vera undir felagsferðslu fyrir at minka um koiring við privatibili. Millum annað við at menna almennu ferðsluna, bæði við bussum og ferjum.

Ferðsluplanleggingin skal miða ímóti at geva eina javnvág millum flutningstørv og umhvørvi, umfram at samferðslukervið skal vera fagurfrøðiliga sniðgivið og geva atgongd til náttúruna. Fagurfrøði og listfrøði tykjest ikki at vera hugtök, sum treytaleyst kunnu setast í samband við gerð av vegum og tunlum, men tað eiger at verða ráðfest í planleggingarárbeiðinum, soleiðis at øll ferðandi kunnu uppliva og njóta landslagið og náttúruna so ektaða sum gjørligt. Tí tað er eingin loyna, at menning av samferðslukervinum setir túðilig

spor í landslagið og ávirkar umhvørvið, og hvussu vit uppliva náttúruna.



LARMUR FRÁ FERÐSLU

Á vegum við nögvvari ferðslu kann óljóð vera ein trupulleiki, ið ber í sær, at lívvirðið hjá fólk, sum býr í økinum, versnar. Sambært altjóða heilsufelagsskapinum, WHO, kann óljóð frá ferðslu hava ávirkan á heilsuna, sum til dømis samskiftistrupulleikar, høvuðþínu og strongd. Ampar av óljóði síggjast eisini ofta í húsaprísunum. Er nögv óljóð í einum øki, lækkar húsaprísurin. Kanningar vísa, at tá húsaprísir skulu ásetast, hevur óljóð líka nögv at síga sum sjálvt bústaðarøkið, eins og stóða og aldur á húsunum⁴.

Óljóð frá ferðsluni skal havast í huga, tá ætlanir verða gjørðar um nýggjær vegir nær bygdum øki. Ferð og óljóð eru

samanhangandi tættir, eins og samansetingin av slagi av ferðslu, sum er býtið millum persónbilar og tunga ferðslu.

Kanningar av ljóði og larmi eiga at vera gjørðar við verandi vegir og ábøtur framdar, um neyðugt.

NOKUR AV TILTØKUNUM, ID KUNNU SETAST Í VERK, ERU:

- » Verjugarðar og skermar, ið minka um larm
- » Ný- ella endurasfaltering við serligum asfalti, ið minkar um ljóðið frá akførunum

Verjugarðar fram við vegnum minka um óljóðið frá ferðsluni, og tað kann gerast neyðugt í framtíðini at byrgja fyrir óljóð-inum, har ikki ber til at planleggja við at velja aðrar farleiðir. Henda fyribyrging má næstan altið metast sum ein neyðloysn, tí verjugarðar/skermar aloftast verða mettir at vera fremm- andir lutir í umhvørvinum. Í sambandi við gerð av vegi og endurasfaltering er neyðugt, at vegirnir, ið liggja við bústaðarøki, larma minst möguligt. Vanliga liggja landsvegir ikki í bygdum øki, men tó verður fyrlit tikið fyrir larmi í sambandi við rumlifoyrur, sum vanliga ikki vera fresaðar innan fyrir býjar- og bygdaøki. Um landsvegur er í bústaðarøki kann asfalt, ið gevur minst ljóð frá sær, verða lagt á sílikum teinum.

Danir fylgja vegleiðingum, ið eru samsvarandi ES-samtykt um larm í ferðsluni, men peningur er ikki tøkur hjá Landsverki at gera líknandi kanningar og fremja neyðugu átøkini. ES-vegleiðingarnar leggja upp til, at kanningar vera gjørðar 5. hvørt ár, har ætlanir síðani vera framdar í verki, og kunning og hoyring

⁴ Upplýsingar um ferðslularm: www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/data-and-statistics

UMHVØRVI OG VEÐURLAGSBROYTINGAR



av borgarum eisini er ein partur av mannagongdini. Endamálið hjá ES er at skapa eina felags evropiska mannagongd, sum leggur stöði fyri ferðslularm. Kortleggingar og skrásetingar vera lagðar út alment, soleiðis at bestu royndirnar kunnu vera íblástur hjá óðrum londum, og at lokaløkir við flestu avbjóðingum kunnu raðfestast og betrast.

Umhvørvisstovan og Tórshavnar havn gjørdu eina ljóðkanning í Kollafirði í januar 2019. Fýra málstöðir vórðu settar upp í bygdini Signabø og á Langasandi í Kollafirði. Ljóðmátararnir gjørdu samanhængandi mátingar í öllum málitíðarskeiðinum.

Umframst sjálvvirkandi mátingar, eru eisini handligar mátingar gjørðar, ták ymisk skip hava ligð við bryggju. Út frá hesum mátingum eru simuleringar gjørðar av ljóðspjáðing frá havnarlögunum. Kanningin vísti, at ljóðstöðið á Signabø liggur umleið ella beint undir tilmælunum frá WHO fyri ljóð frá ferðslu, men ljóðstöðið á Langasandi liggur væl oman fyrir hesi tilmælir. Frekvensgreiningar vísa, at lágfrekvent ljóð koma frá skipsmotorum. Kanningarnar vísa eisini, at lágr frekvensi kunnu samvirka, og at lágfrekvent ljóð kann vera ein trupulleiki í timburhúsum á Signabø.

DÁLKING

Tá bensin, olja ella gass verða brend, veksur innihaldið av CO₂ í luftini, og hetta er við til at økja um vakstrahúsárinini. Neyðugt er at planleggja soleiðis, at brennievnisútslan og harvið dálkandi útlátið verður avmarkað og minkað so nóg, sum tilber. Millum annað verður miðað ímóti at leggja vegir lágt við fáum brekkum.

Tiltökini at minka um útlátið mugu ikki ganga stórvegis út yvir flytföri og ferðslutörvin í landinum.

HETTA KANN GERAST VID EITT NÚ AT:

- » Upplýsa um orkusparandi koyring
- » Lækka hámarksferðina
- » Menna almennu felagsferðsluna
- » Avmarka nýtsluna av egnum bili
(fáa fólk at koyra saman, t.d. til arbeiðis)

Dálking frá brennievnisakförum er framvegis ein altjóða trupulleiki. Fleiri af teimum óynsktu árinunum á umhvørvið frá ferðsluni eru minkaði seinastu árin, tí bíldnaðurin hevur ment seg at kunna veita alsamt fleiri umhvørvisvinarlígar bilar. Tó veksur talið tilsamans av bilum á vegunum alsamt í samsvari við vaksandi vælferðina. Landsverk varðar av einum í heimshöpi evarska lítlum undirstöðukervi, sum tó er vaksandi og hevur avbjóðingar. Stovnurin kann fyrireika seg til tær broytingar, tó vœntast kunnu í framtíðini.

Onnur dálking stendst av stövi frá píkadekkum. Serliga er hetta ein trupulleiki í býum við nógvari ferðslu.

NÝTSLAN AV PÍKADEKKUM KANN MINKAST VIÐ:

- » betri hálkubasing
- » hægri avgjaldi á píkadekk og treytum fyrir, nær og möguliga hvar píkadekk kunnu nýtast.

YMISK TILTÓK KUNNU GERAST FYRI AT MINKA ORKUNÝTSLUNA OG HARVIÐ ÚTLÁTIÐ AV CO₂ FRÁ FERÐSLUNI. EITT NÚ:

- » at menna almennu ferðsluna
- » avmarka nýtsluna av egnum bili
- » kunna um keyp og nýtslu av umhvørvisvinarlígum akförum
- » at planleggja landsvegir soleiðis, at teir liggja í láglendi við fáum brekkum
- » læra upp og kunna um orkusparandi koyring
- » fáa bilførarar at víða hámarksferðina

Hetta eru tiltök, tó ikki krevja beinleiðis játtan, men kunnu raðfestast sum partur av vanligum upplýsandi arbeiði, sum Landsverk leyypandi ger.

Dálking er tó meira enn CO₂ útlát. Hetta slagið av útláti hevur meira neiliga ávirkan á altjóða umhvørvi, meðan dálking eisini er á lokalum stigi. Her er vansin serliga dálking frá dieselbilum við nitrogenoxid, har nakrar av avleyðingunum er niðursettur lungnavirknaður, og øktur vandi fyrir ígerð í lungunum. Oson er eisini eitrandi gass, sum kann elva til andaleiðstrupulleikar. Onnur evni sum svávuldioxid, tjøruevn og kolmonooxid eru eisini vandamikil fyrir fólk, og øll kunnu elva til sjúkur í lungum, andaleið og blóði.

Roskilde kommuna er fyrsta danska kommunan, sum skiftir dieselbussarnar út við el-bussar. Framtíðin í Roskilde er tó væl grönari, hær CO₂ útlátið minkar við 1.400 tonnum um árið.

Semja var í býráðnum um, at nú skuldi tos umsetast í átökum móti einum burðardyggi heimi. Hetta er eitt dömi um hugburðsbroyting, og at eingin forðing er fyrir at viðurskiftini kunnu broystast til tað betra. Figgjarligi kostnaðurin fyrir at skifta til el-bussar er sambært Roskilde kommunu nærum null.

Annar kapitalur enn peningur er vaksandi sum til dömis, at fólk á götuni, bæði til gongu og á súkkum, fara at merkja, at bussarnir larma og dálka minni, og at tað fer at økja um almenna koyrigleði. El-bussarnir hava stór battaríir, soleiðis at raksturin er stöðugur og ótarnaður. Ferðandi, tó nýta bussarnar hvønn dag, lata væl at, og tað er serliga minkandi larmur frá bussinum, sum tey fegnast um. Samstundis nevna fleiri, at tey eru vorðin meira tilvitaði um alheims avbjóðingar við dálkandi útláti, og kenna seg errin og glað um at kunna nýta el-bussar í teirra bý⁵.

Strandferðslan boðaði í november 2015 frá, at Smyril fór at leggja um frá tungolju til gassolju. Umleggingin er vorðin veruleiki, og hóast gassolja er dýrari enn tungolja, hevur umleggingin loyst seg figgjarliga og umhvørvisliga, tí viðlíkahaldið er bíligari, og orkunýtslan reinari. Smyril er tað skipið í flotanum, sum brúkar mest olju, og øll árin, síðani Smyril kom til landið í 2005, hevur hann brúkt tungolju.

UMHVØRVI OG VEÐURLAGSBROYTINGAR



Tungoljan var óhóskandi til raksturin av Smyrli, tí túrarnir eru nögvir og stuttir, og motorarnir tí oftani verða settir í gongd og steðgaðir. Hetta elvir til stórt slit og krevur nögv viðlíkahald. Altjóða krøvni um útlát av CO₂ eru nögv herd, og í 2020 verða krøvni uppaftur strangari. Grannalond okkara hava longu sett strangar avmarkingar í gildi um tungolju, so hetta var rætta lótan at skifta. Nögv dálking er av tungolju, meðan gassolja er umhvørvisvinarlígari. Í longdini hefur hetta munað væl í rakstrinum, og maskinrúmið er reinari.

Skiftið frá tungolju til gassolju er í samsvari við herdu krøvni frá 'International Maritime Organization' (IMO), altjóða skipaferðslumyndugleikanum.

VEÐURLAGSBROYTINGAR

Ávirkanin, sum vit menniskju hava á jörðina, er stór, og eftir öllum at döma á einum hættisligum vegamóti. Fleiri av spádómunum, ið vóru lagdir fram av visindafólkum fyrir nógum árum síðani, gerast í alsamt stórri mun til veruleika. Útlátið av vakstrarhúsgassi kann seta í gongd eina keturektið, sum kann vera torfør at stýra.

Um vit føroyingar og allir heimsins íbúgvær ynskja okkara eftirkomarum og framtíðar ættarliðum væl, mugu vit syrgja fyri, at framtíðin verður grøn, og at lívrunnin orka gerst fortíð. Tað tykist eisini at vera eitt altjóða rák at leggja um orkuskipanirnar, ið eru tengdar at fossilum brennivni. Krøv og treytir verða settar, um at útlát av vakstrarhúsgassi skal minka, og ymisk tiltök skulu setast í verk, bæði til frama fyrir broytingum av vanum hjá einstaklingum og í politiskum og altjóða hópi.

Broytingar í veðurlagnum við øktum hita, avfalli og vindi hava í stórri og minni mun longu broytt náttúruna í norðurlondum.

Broytingarnar fevna um annað enn djóraslög og búpláss. Nokur av teimum túdningarmiklu teknunum um veðurlagsbroytingar eru komin. Eitt nú, at gróðurin byrjar fyrr á vári, fiskastovnar flyta seg longur suðureftir, minni er til av ávísum fuglaslögum, og flytingarmynstur hjá fugli broytast.

Í Danmark merkja tey til dømis, at tað eru stórri trupulleikar av glopraregni, har sniðgeving innan arkitektur í býarrúnum vera gjord multifunktionell, soleiðis at økinu kunnu nýtast til frítiðarvirksemi, samstundis sum nýggjar og stórri leiðingar av omanávatninum verða gjördar. Slíkar avbjóðingar hava vit í Føroyum ikki, tó at tað eru ov mikil av regndögum, men vatnið verður leitt á natúrligan hátt við áum og veitum, sum síðani fyribrygja áarlopi.

Føroyar kunnu hava aðrar avbjóðingar, sum til dømis, at neyðugt verður at byggja hægri í lendinum, og at stórri fyrilit má takast fyrir ódnarveðri og øðrum. Í sambandi við ferðsluplanlegging kann hetta hava túdning í mun til lendisplanlegging og staðseting av bústaðarøki, vegum, og øðrum virksemi, ið er okkum menniskjum viðkomandi.

TIJMÆLI

Landsverk mælir til, at 1 mió. krónur verða játtáðar til kanningar av ferðslularmi og til átök, ið kunnu minka um dálking frá ferðsluni. Út frá kanningum kann verja fyrir larmi gerast, og tiltök fyrir dálking setast í verk, sum síðani verða kostnaðarmett og fulgð upp við tilmælum um, hvat eigur at verða gjört.

BETRI FÓLKAHEILSA

BETRI FÓLKAHEILSA

“Sitting is the new smoking” er eitt ræðandi enskt orðafelli, ið tíverri lutvist lýsir nútíðar rørslumentanina í vesturheiminum. Hóast tað samstundis er eitt rák millum fólk at vitja venjingarhallir, so er óvirkni ein umfarssjúka millum aðrar bólkar.

Í dag er tað at flyta seg eitt val, tí vit vera í stóran mun stýrd og undirhildin av telduskermum og hava góðar flutningsmøguleikar við bili ella bussi.

Fólkahelsa er viðkornandi fyri Samferðsluætlanina, tí Føroyar hava góðar møguleikar at stuðla undir einum rørsluvinarligum undirstóðukervi. Tað eru ikki bert tunlar og nýggir vegir, ið eru viðkomandi fyri eina ætlan um ferðslu á landi og sjógví.

Fólkahelsa skal takast í álvara, og í tí sambandi kann heimsmál nr. 3 takast fram. Heimsmálið eitur *Góð heilsa og vælvera*, og er endamálið at eggja til góða heilsu og vælferð fyri öll á øllum aldri.

Ein sunnur háttur at flyta seg er at súkkla, og hóast fordómar mótvegis ferðing við súkklu og til gongu í Føroyum viðhvort eru at hoyra, eru møguleikarnir tí viðvíkjandi væl betri enn flestu hava gjört sær far um. Føroyar kannu gerast eitt serstakliga dámligt land at súkkla í, og um vit ikki velja at siggja veðurlagið og brekkurnar sum forðingar, kunnu vit siggja føroyska landslagið á súkklu sum eina serliga ferð. Hetta hevur Landsverk havt á breddanum áður, men tað gerst meira viðkomandi fyri hvort ár.



Mynd 3: Heimsmál nr. 3, sum snýr seg um, at öll fólk í øllum aldrum, í øllum londum skulu tryggjast eina góða heilsu.

Í árligu nøgdsemiskanningunum, sum Landsverk ger, eru tað fleiri og fleiri ferðafólk, ið spryja eftir møguleikum í sambandi við súkkling, millum annað viðvíkjandi útleigan av súkkum og súkkurásum. Gongu- og súkklugötur eru eisini ein øðrvísi háttur hjá ferðafólkí at uppliva Føroyar, og tað er möguligt at gera leiðirnar so langar, at heildagstúrar fáast burturúr. Gøturnar eru tá samansettar av serligum gongu- og súkklugötum og landsvegum við lítlari ferðslu. Súkkling kann virka fyri rættari flytføri, betri heilsu og reinari umhvørvi.

Ein samanhængandi súkkluætlan kann gerast samsvarandi einari götuætlan fyri upplivingargötur, ið ríðingargöturnar eisini kunnu gerast partur av. Á henda hátt kann tryggjast atgongd til haga og náttúruøki á ein skipaðan hátt. Útgangsstøðið kann takast úr varðagötunum, og vísast kann til útsýnis- og merkisstøð.

Landsverk leggur upp til at útbyggja eitt súkkluervi við atliti at øðrum háttum at ferðast á enn við brennievnisakfari.

Súkkluervið eיגur at vera ein partur av heildarmyndini og samanbundið við aðrar götur og leiðir, og tað er upplagt, at Landsverk samskiftir og samstarvar við ferðavinnuna, kommunur, Fólkahelsuráðið og onnur avvarðandi í útbyggingini av götum og súkkleiðum.

Við upplivingargötum, kann atgongd tryggjast til haga og náttúruøki, og vísast á bestu og tryggastu hættirnar at koma til støð, sum annars eru torfør at koma til. Í sambandi við virksemið hjá Landsverki sum stovni, kann atgongdin tryggjast til hesar upplivingarleiðir frá landsvegunum, har fólk kunnu vegleiðast til göturnar við skelting og fåa pláss til at seta bilarnar. Bilarnir mugu setast soleiðis, at teir ikki darva ferðsluna á landsvegunum.

Flestu landsvegateinar eru ikki útgjördir til fólk á súkklu, tí høvuðsendamálið við landsvegunum er at veita tryggar og góðar møguleikar fyri skjótan flutning hjá vinnu og øðrum við

brennievnisakfórum. Møguleiki má tó eisini vera til staðar hjá súkklu, sum eisini hava rætt til at ferðast trygt, uttan at vera í andsøgn við tungu og skjóttkoyrandi ferðsluna. Vegir og götur eiga at hava ferðslubreytir til fólk til gongu ella á súkklu.

Fólk síggjast ofta á gongu- ella rennitúri ella á súkklu. Tað kemur fyri, at hetta fer fram við landsvegunum við nógvari ferðslu, har ferðmarkið er 80 km/t. Á vegum við hármarksferð eigur “bleyta ferðslan” av trygdarávum at vera atskild frá bilferðsluni. Hetta kann gerast við óheftum linjuføringum, har vegir og götur eru atskildar ella við bilverju millum veg og götu. Tað finnast eingi ítokilíg hagtol fyri ‘bleyta ferðsluna’, eitt nú hvussu nógvi fólk velja súkklu, hvussu ofta og í hvørjum samanhængi tey nýta súkklu. Tílik töl kunnu vera áhugaverd at fáa skrásett í mun til planlegging av vegakervinum, har aðrar möguligar flutningsloysnir eru, enn ferðing við privatbili.

Tá planlagt verður fyri at ókja um aðra ferðslu enn við brennievnisakfórum, eiga nakrir grundleggjandi spurningar at verða settir: Hví verður lutfalsliga lítið súkklað í Føroyum í mun til onnur lond sum Danmark, Noreg, Ísland og Holland? Eru tað føroyysku brekkurnar, ið møða súkklaðan? Er tað vindurin, ella er tað regnið, ið ein helst vil snúgva sær undan?

BETRI FÓLKAHEILSA



Danmark og Holland eru flatlond, men í Noregi og Íslandi eru brekkur eins og í Føroyum. Tilíkir spurningar vera ofta settir í sambandi við súkkling í Føroyum, og verða hesi viðurskifti tíverri ofta fatað sum forðingar fyri at súkkla. Grannalondini, ið hava líknandi skiftandi veðurlag, vísa á, at Føroyar hava eisini möguleika fyri at menna súkklukervið og fáa eina súkkumentan.

Hóast brekkur og veðurlag hava ein ávísan leiklut í tí vali, ein tekur um at súkkla ella ei, eru tað fleiri, ið dáma júst føroysku súkkluumstöðurnar, hóast súkkluumöguleikarnir eiga at verða mentir. Bæði fram við vegunum, har vanlig bilferðsla er, og eisini í sambandi við frítíðartúrar í fjøllunum.

Í dag fáast góðar el-súkklu, ið lætta um túrarnar í mótbrekku. Veðurlagið er heldur ikki ein forðing fyri súkkling í Føroyum, undantikið ávísir dagar, men til ber at lata seg í eftir veðrinum og umstöðunum. Súkklu í dag eru væl útgjørðar, eisini til føroysk viðurskifti. Tekur ein fetið at nýta súkkluna frameftir, er möguligt, at hetta kann síggjast aftur í egnum figgjarviðurskiftum, har bilurin er spardur burtur, og úrsliðið ein betri heilsustóða. Súkklan

eigur at verða eitt trygt og natúrligt val hjá einum og hvørjum, ið ynskir tað, at velja sum flutningstól. Framtíðarsamfelagið eigur at vera eitt samfelag, har dálking er avmarkað mest möguligt. Hetta hava vit, ið nú byggja land, skyldu til at fremja í verki og geva víðari til okkara börn. Skal hetta eydnast, er neyðugt við einari hugburðsbroyting á öllum stigum.

Í Tórshavnar kommunu eru nøkur framstig gjørd í sambandi við súkkling, sum til dømis, at øll nýgerð av vegum skal hava súkklu- og gongubreytir, at lendisgøtur eru gjørdar, har til ber at súkkla, og súkkluskúrar vera gjørdar í nýbygningum, eitt nú á öllum skúlum. Kommunan hevur sett sær sum mål, at høvuðsstaðurin skal vera ein súkklubýur, enntá heimsins besti súkklubýur. Allar kanningar vísa, at ein súkklubýur gerst rúmligari, tí færri bilar eru á vegunum.

Síðuvinningarnir eru minni larmur, reinari luft og betri trivnaður millum íbúgvarnar.

TILMÆLI

Landsverk mælir til, at samstarv verður samskipað millum Landsverk, kommunur og onnur viðkomandi, soleiðis at ein samanhægandi súkkluætlan kann fremjast.

Mælt verður til, at 10 mió. krónur verða játtáðar árliga til at betra um súkkluumöguleikarnar. Peningurin kann vera ein "pulja", har til ber at lata stuðul til verkætlánir, sum land og kommunur gera í felag og/ella í samstarvi við ferðaskrifstovur, Fólkahelsuráðið og aðrar viðkomandi partar. Talan er ikki bert um nýtt asfalt, men um verkætlánir, ið savna neyðug hagtöl, fremja kunnandi og upplýsandi átök og eggja til nýhugsan og nýskapan.



03

TØKNILIG
FRAMBROT

TØKNILIG FRAMBROT



TØKNILIG FRAMBROT

Tøknin er alla tilöina í menning, og steðgar ongantíð upp. Tøknin byrjar, mennist, heldur á, broytist, varðveitir status quo, men kann eisini vera furi niðurgongd. Gerandisdagurin, lívhátturin, arbeiðsmentanin og samskiftið hjá fólk í alamt meira tengd at tøkni, og í dag hava flest fólk eina snildfon í lummanum, ið hevur alskyns hentleikar, ið lætta um tilveruna og undirhalda.

Heimurin er beint nú á einum tøkniligum vegamóti við fjórðu ídnaðarkollveltingini, har mörkini millum tað fysiska, tøknliga og lívfrøðiliga gerast alamt ósjónligari. Tilgjört vit og skil í robottum ger, at framleiðsla og veiting av alskyns tænastum í minni mun verða framd av menniskjum og enn minni í framtíðini.

Tann fyrsta ídnaðarkollveltingin í Evropa kom í umleið ár 1765, og var sermerkt av mekanisering og dampmaskinuni. Næstan eina øld seinni kom seinna ídnaðarkollveltingin í 1870, og hon var sermerkt av nýggjari tøkni og orku sum ravnagni, gassi, olju og harvið brennievnismotorinum. Stálídnaðurin vaks,

möguleikar furi fjarsamskifti byrjaði í hesum tíðarskeiði, og flytförið mentist stórliga.

Triðja ídnaðarkollveltingin seinast í sekstiárunum kom við heilt nýggjari orku, nevnliga kjarnorku. Telduídnaðurin, biotøkni, robottøkni og automatisering var á byrjanarstöði í hesum tíðarskeiði. Í stuttum kunnu ídnaðarkollveltingarnar lýsast soleiðis, at fyrsta ídnaðarkollveltingin nýtti vatn og damp at mekanisera framleiðslu, næsta kollveltingin nýtti ravnagnsorku til frama furi hópframleiðslu, og triðja kollveltingin nýtti elektronikk og kunningartøkni til at automatisera framleiðslu. Eyðkennið furi fjórðu ídnaðarkollveltingina er, at telduskipanirnar kunnu samskifta við hvørja aðra, og í framtíðini fara millum annað bilar at kunna samskifta við hvønn annan. Her eru vit komin til í dag.

Ein kollvelting innan undirstöðukervið kann tú sigast at vera á veg til Føroya. Mett verður, at um ár 2030 verða fyrstu skipanirnar settar í verk í Danmark, har bilar og onnur akfør verða sjálvkoyrandi, privat sum vinnulig, eins og skip og ferjur.

Longri frammi í tilöini kunnu flúgvandi akfør koma í staðin furi koyrandi akfør. Flúgvandi akfør, sum flest munnu seta í sam-band við uppspunnar framtíðar sögur og filmar, eru ikki bert dreymamyndir og hugflog longur, men ein veruleiki, ið stendur beint í durunum. Fleiri fyritókur innan tøkni og bilframleiðarar eru farin undir at gera kanningar og royndir við slíkum akfórum.

FLUTNINGSKERVIÐ MÁ TILLAGAST

Hóast flúgvandi bilar er ein veruleiki longur frammi í tilöini, eiga avvarðandi myndugleikar av samferðslukervinum longu í dag at fylgia við allari menning og tillaga flutningskervið samsvarandi.

El- og hybridbilar eru longu ein veruleiki, og fyrstu sjálvkoyrandi akfør, sum longu eru ment, kunnu væntast at síggjast á vegunum um fá ár. Tað er tú umráðandi at arbeida og planleggja við heildini og framtíðini í huga. Fylgja vit føroyingar ikki við í menningini, kann tað koma okkum aftur um brekku, tí vaksandi ferðslutrýst og mentanarbroytingar henda treytaleyst. Tí fylgja bæði Strandferðslan og Landsverk við, hvussu tøknin mennist í øðrum londum við at gera bæði kanningar og egnar ferðsluforsagnir um, hvussu ferðslan fer at broytast í framtíðini.

Ætlanin er tú at skipa arbeidið við samferðslukervinum so skynsamt og framsíggjóð sum möguligt, soleiðis at neyðugar tillagigar kunnu gerast í góðari tíð.

ÆTLANIN VIÐ HESUM PARTINUM Í SAMFERÐSLUÆTLANINI ER AT LÝSA FRAMTÍÐINA INNAN FLUTNING OG UNDIRSTÖÐUKERVIÐ. NÝGGJ SLØG AV AKFÓRUM FARÁ AT KOMA ÍSTAÐIN FYRI BRENNIEVNISAKFØR, SUM Í DAG VERA STÝRD AV BILFØRARUM. HETTA SETIR ØDRVÍSI KRØV OG TREYТИ UM TILLAGINGAR TIL UNDIRSTÖÐUKERVIÐ.

SJÁLVVIRKANDI TØKNI

SJÁLVVIRKANDI TØKNI

EL/HYBRID-BILAR OG FERJUR

Ein el-bilur er eitt akfar, ið koyrir við streymi, og ein hybridbilur er ein samansetning av einum motori, ið brennur olju og einum elektriskum motori. Talið av hesum økist, men enn eru teir bert ein lítill partur av fóroysku bilparkini.

Í 2008 byrjaði marknaðurin av el-bilum av álvara at blóma. Eftirspurningurin og framleiðslan vaks munandi, tí serliga tøknin innan battarí mentist, og uppmerksemið móttvegis dálkan av umhvørvinum vaks. Enn verður kjakast um el-bilar veruliga eru minni dálkandi, men tað tykist vera altjóða semja um, at onnur drívmegi enn lívrunnin evni eru rætta framtíðar kósin. Ein sannroynd er, at el-bilar dálka minni enn brennievnisbilar í nærumhvørvinum. Síðani 2008 hava fleiri lond sett úr gildi ymisk avgjøld á el-bilar, soleiðis at færri brennievnisakfør koyra á vegunum.

Danska stjórnin hevur mælda út, at tað skal ikki vera möguligt at skráseta ella keypa brennievnisakfør í 2030, sum koyra við lívrunnum evnum. Tó víðir stjórnin á, at battaríni til el-bilar mugu mennast til at koyra longri teinar¹. Í dag eru tó bilar, ið kunnu koyra 500 kilometrar við eini løðing. Møguleikarnir fyri at løða bilin mugu eisini betrast, tí løðistøðir enn ikki eru líka atkomuligar sum bensinstøðir.

Lívrunnin brennievni dálka ov nógv, sigur danska stjórnin, og vil harvið gera umheimin varðan við, at danir taka umhvørvið og



El-bilur av slagnum Tesla, ið er ein av mest seldu el-bilum í heiminum.

heimsveðurlagið í álvara. Hvarji tiltök setast mugu í verk fyri at ná hesum máli, er ikki nøkur ítökilig loysn á.

Altjóða tøkniliga menningin og samfelagsbroytingar hava altið stóra ávirkan á fóroyska samfelagið, so lítil ivi er um, at líknandi mál fara at verða sett á politisku dagsskránnu í Føroyum eisini.

Noregi er eitt ógvuliga framkomið land, sum støðugt fyrireikar seg til sjálvkoyrandi akfør. Við lög hevur landið syrgt fyri, at royndir við sjálvkoyrandi akførum verða gjørdar á almenna vegakervinum. Millum annað eru gjørdar fleiri royndir við shuttle-bussum. Úrsliðið av norsku roydnum eru av stórum

týdningi fyri, hvussu fyrireikingarnar eiga at verða gjørdar í Føroyum, tí Noreg arbeiðir við avbjóðingum viðvíkjandi veðurlagnum, og norska vegakervið líkist tí fóroyska.

Teistin, ið rókir leiðina millum Skopun og Gomlurætt, og nakrar aðrar av ferjunum hjá Strandferðsluni, eru klárar til núggju orkuskipanina, sum altjóða trygdar- og orkukrøv leggja upp til í dag, og sum Strandferðslan eisini hevur mælt til. Ein slík el-skipan kann knútast í verandi brennievnißskipanina, soleiðis at talan í veruleikanum verður um eina hybrid-ferju. Henda skipanin tekur stöði í einum battarii, sum heldur leingi og hevur minni larm við sær. Í lötni verður bert bíðað eftir játtan, tí ferjurnar eru fyrireikaðar til umskipanina. Kostnaðarmettingin av hesum er 4-5 mió. krónur.

Strandferðslan leggur dent á, at fóroyska samferðslukervið er ikki til reiðar heilt at umskipast til el-orku enn. Havnirnar eru ikki klárar til tær atløguskipanirnar, sum fylgia við tilíkum ferjum. Strandferðslan hevur havt samskifti við veitarar og hevur útgreinað langtíðarætlanir hesum viðvíkjandi, tí utan úrslit, tí peningur er ikki til tað. Í hesum sambandi er njókeypta trúkiljan, sum kemur til landið 1. mai 2020, viðkomandi.

SJÁLVKOYRANDI BILAR

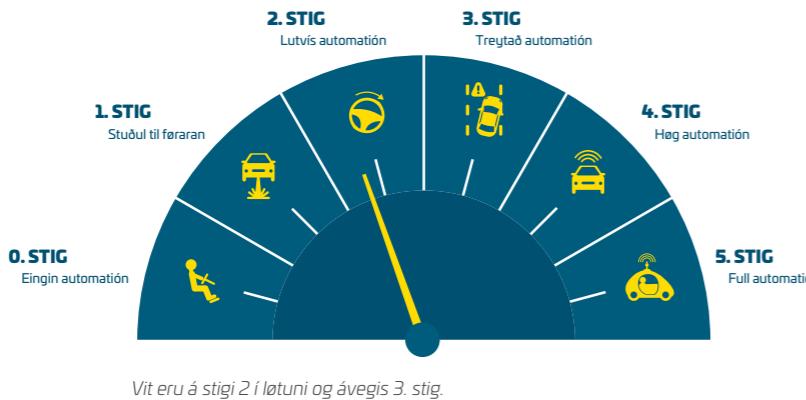
Tøkniliga menningin er støðug og framhaldandi, og hon er við til at lætta um gerandisdagin hjá fólk. Tælgilt samskifti fer at vera enn meira vanligt í framtíðini, har almenn ferðsla og aðrar tænastur vera goldnar og stýrda við snildfonum.



Sjálvkoyrandi og tosandi bilurin úr kendu sendirøðini Knight Rider frá áttatiárunum.

¹ Dansk tíðindi oktober 2018: <http://nyheder.tv2.dk/politik/2018-10-02-regeringen-vil-stoppe-salg-af-nye-diesel-og-benzinbiler-i-2030>

SJÁLVVIRKANDI TØKNI



Vit eru á stigi 2 í løtuni og ávegis 3. stig.

Nógv ferðandi núta í dag Google Maps og aðrar GPS skipanir og appur fyrir at finna runt og leita aðrar upplýsingar, og síkar skipanir eru vorðnar meira interaktivar enn áður.

Tøknin innan bilar er eisini í stöðugari menning, og sjálvvirkandi skipanir í akförum kunnu búttast í fimm stig. Stig null eru bilar, ið vera 100 % mannastýrdir, meðan stig fimm eru bilar, ið eru fult sjálvtýrandi, har menniskjalgí upplegging er óneyðug.

Í dag verður sagt, at vit eru á stigi 2. Verandi stöði er í høvuðsheitum tøkni innan bilar og onnur akfør, meðan á stigi 3-4 verður arbeidið gjort á sjálvar vegirnar og viðkomandi vegalutir. Vegirnar mugu tillagast bilarnar, so bilarnir kunnu samskifta við umhvørvið.

Væntast kann, at teir fyrstu sjálvkoyrandi bilarnir koma á danska marknaðin í 2030, og Vejdirektoratet er farið í gongd at kanna möguleikar og avbjóðingar og fyrireika seg. Sambært danske stovnini, ið varðar av dansku landsvegunum, vera tað bilar, ið kunnu koyra, líkamikið hvussu veðrið og ferðsluviðurskiftini eru.

Stovnurin metir eisini, at öll ferósla verður sjálvkoyrandi í 2065². Hvussu, nær ella um føroyska vegakervið verður umskipað til sjálvkoyrandi bilar, er tengt at kostnaði, avgjöldum, kundaskara, lóggávu, krøvum og treytum frá tryggingarfelögum, normum, reglum og ymiskum ðörum.



Sjálvkoyrandi bilurin Ollie, sum heimarøktarskipanin í Vesthimmerlands kommunu skal nýta.

Í Vesthimmerlands kommunu í Danmark eru sjálvkoyrandi bilar/bussar longu ávegis. Lang frástöða er millum tey stöð, sum íbúgvarnir skulu ferðast til og frá, og ov nógvir bilar eru á vegunum í háferðslutíðini. Hetta talið ynskir kommunan at minka munandi, og tað kann gerast við sjálvkoyrandi bilum, tí teir spara tið og orku. Bilarnir hava einki róður og líkjast minibussen.

Í framtíðini kann væntast, at sølan av brennievnisakförum til privata nýtslu fer at minka munandi, tí söluvøran verður flytföri heldur enn akfør. Tað at eiga eitt privat flutningstól verður helst ikki líka túdningarmikið í framtíðini ella möguligt, um broytt lóggáva fer at forða tí. Tøknin leggur upp til, at sjálvkoyrandi

bilar skulu nýtast allatiðina, uttan tá teir skulu löðast, reingerast og umvælast. Sæð frá einum praktiskum sjónhorni tænir ein slíkur sjálvkoyrandi bilur ferðsluni fleiri hundrað ferðir meira enn privati bilurin, sum stendur í stað 95 % av tiðini.

Landsverk hefur í fleiri ár fylgt við menningini av tøknini og sjálvkoyrandi bilum, og tiðin er búgvín at fara undir ferðsluplanlegging, har fysiska vegakervið skal tillagast sjálvkoyrandi akförum. Tí er evnið viðkomandi at viðgera í sambandi við nýggjastu dagföringina av Samferðsluætlani.

HVØRJIR ERU AVBJÓÐINGARNAR?

Tað ber tó ikki til at automatisera fólk til gongu ella fólk á súkklu, og tí er neyðugt við kunning um sjálvkoyrandi bilar eisini til tey, ið ikki nýta teir. Harafturat eигur útgerðin í bilinum at síggja onnur ferðandi á vegnum og við vegin. Óformligar reglur eru í ferðsluni, og tað kann vera ein avbjóðing fyrir sjálvkoyrandi bilar. Neyðugt er tí at kanna eftir, um vegakervið skal endurskoðast, og nýggjar ferðsluskipanir setast í verk. Um eitt fólk á súkklu kemur til eitt vegamót, har sjálvkoyrandi bilur koyrir, skal súkklinar sígga týðiliga, hvat bilurin hefur í hyggju at gera, og bilurin skal handfara stöður, har ferðandi eru, sum ikki hava ein atburð forritaðan í sær.

Áðrenn ferðslan í Føroyum kann gerast sjálvkoyrandi, má vissa fáast fyrir, at teir passa til føroysku vegirnar. Kann tøknin í bilinum kenna og lesa føroysku skeltini og vita bilarnir, hvor teir koyra, og hvor mest loyvda ferðin er? Og hvussu er, tá stórkavi legst, og fjalir bæði strípur á vegunum og skelti?

² Grein hjá DR: www.dr.dk/nyheder/viden/tech/vejdirektoratet-derfor-halter-danmark-bagud-i-foereroes-bilrevolution

³ www.vejdirektoratet.dk/side/fremtidens-veje#

SJÁLVVIRKANDI TØKNI



Í framtíðini kunnu bilarnir samskifta við hvern annan, og lesa af skelti og strípur á vegunum og sjálvir koyra eftir umstóðunum.

ERU FØROYAR KLÁRAR?

Føroyar eru ikki klárar enn, og tað kann taka tið. Um sjálvkoyrandi bilar skulu virka á føroysku landsvegunum, er mögulegt, at ein stórrur partur av vegakervinum skal tillagast sjálvkoyrandi akfør við:

- » lesivinarligum skeltum
- » týðilugum vegamerkingum
- » mæguligum sensorum í vegjaðaranum
- » einari skipan, sum sigur, hvar ein er staddur

Tíð er enn at fyrireika seg, men framtíðin eiger at gerast ein fastur lutar í ferðsluplanleggingini hjá Landsverki, eins og tøkniliða menningin við sjálvkoyrandi akførum eiger at verða

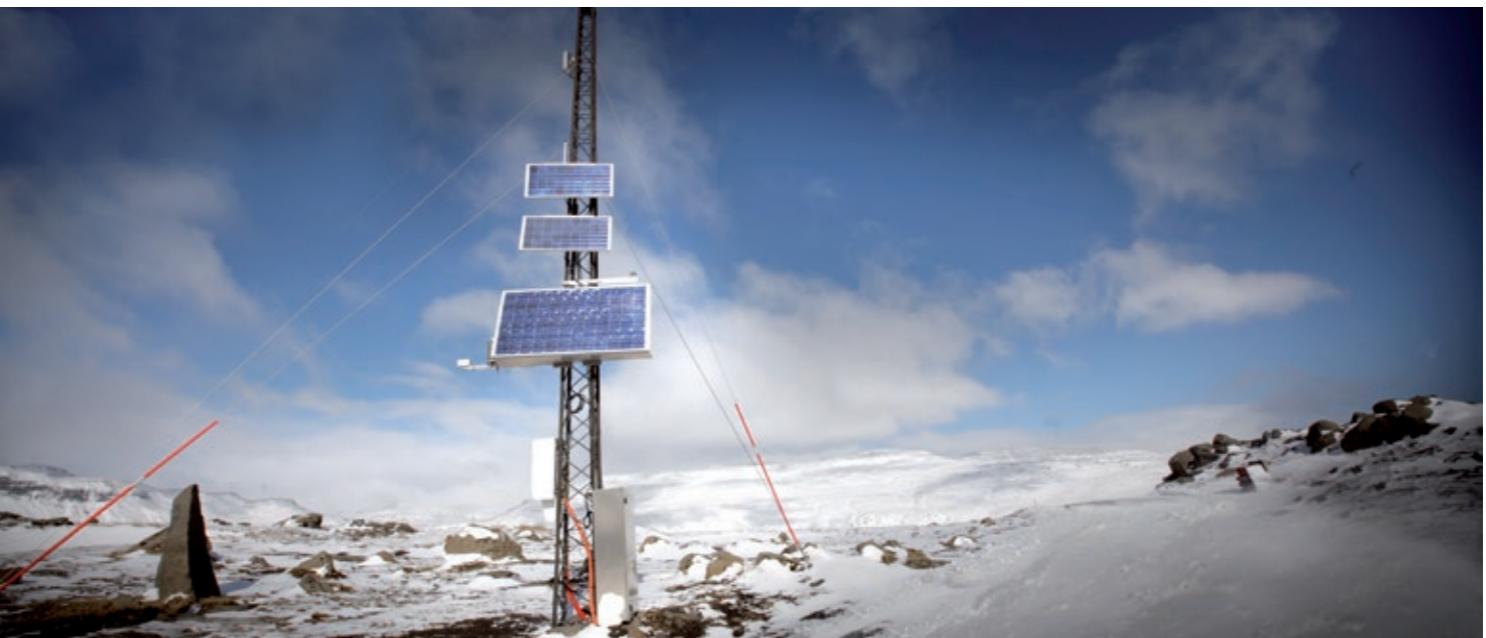
tikin í álvara av politisku skipanini. Hetta merkir, at neyðuga tillagingin av vegakervinum skal raðfestast og fremjast, men eisini viðlökahald av teimum, tí tað kann vera lívhættisligt at skelti og strípur ikki kunnu lesast af akførunum. Somuleiðis kann vandi vera á ferð um upplýsingar um broyting í ferð, vegarbeidi, óhapp, olju á vegnum og annað, sum víkir frá tí vanliga, ikki eru rættar, atkomuligar og týðiligar. Avleiðingarnar av, at bilurin koyrir 80 km/t eftir einum vegi við holum, ið ikki eru fylt upp, kunnu vera ógvusligar, um bilurin ikki er færur fyri at koyra eftir umstóðunum. Ella um bilurin ikki skilir ella sær eitt skelti, ið ávarar um, at ferðin má setast niður, kann stóðan gerast hættislig.

Um bilarnir koma at samskifta við sensorum, 5G neti ella á annan hátt, er ikki staðfest enn. Tað merkir, at enn er óvist, um ella hvussu vegakervið skal tillagast. Um sensorar skulu setast við vegjaðaran fram við vegunum, kann væntast, at tað er dýrt og arbeidskrevjandi at seta í gongd og halda við líka. Sensorar eru tó longu á føroysku vegunum, so ein slík skipan er ikki heilt ókend.

VIRÐISMÍKLAR FRÁBOÐANIR FRÁ VEÐURSTÓÐUM

Við veðurstóðirnar máta hesir sensorar eitt nú veghta og hálku, og við ferðsluteljarar verða tal av bilum, ferð og stødd máld.

Veðurstóðirnar máta eisini vind og annað, sum kann ávirka ferðsluna, og senda hesar upplýsingar viðari til Landsverki og tey, sum koyra. Eisini ymiskar ferðslustýringarskipanir eru í brúki. Talan er um sonevnardar ITS skipanir (Intelligent



Traffic System), sum máta og stýra ferðsluna. Til dømis hefur Landsverk eina ferðslustýringarskipan til tunlarna Norður um Fjall og ferðgáar, ið geva fólk boð um ov skjótt koyrandi akfør.

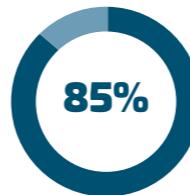
Veðurstóðirnar boða fólk frá vindi og hálku, og boðini fara beinleidis til Kringvarpið, men eisini til heimasiðuna og appina hjá Landsverki. Í framtíðini verður henda fráboðan ikki bara frá veðurstóðunum til ymsar miðlar, men beinleidis til bilin, og frá bili til bil. Ein bilur, sum skrásetir hálku á vegnum, fer at senda hálkuáring til aðrar bilar nærhendis. Bilarnir eru tó sum rullandi veðurstóðir.

motorvegeateinum. Royndirnar voru gjørdar í góðum veðri og vístu, at bilarnir kundu lesa 98 % av vegastrípunum. Árið eftir voru kannningar gjørdar í vánaligari veðri bæði um náttina og á vátum asfalti. Í vátum veðri voru tólini øðrvísi, og bilarnir kundu lesa 85 % av vegastrípunum. Tað var bert ein bilur út av fýra, ið kundi lesa allar vegastríurnar, meðan hinir triggir lógu millum 69 og 92 %. Steinurin, sum bilarnir koyrdu í báðum royndunum, var 250 km langur. Nakað er eftir á mál, áðrenn tað treytaleyst kann lílast á hesar nýggju bilarnar⁴.

Áhugavert hevði verið at sett eina kanning í verk og fingið staðfest, hvussu kunnleikin hjá fóroyingum er til sjálvkoyrandi akfør. Hvort hetta er ein vælkomin töknilið menning, og hvørjar væntanir eru til framtíðar vegakervið. Er sjónarmiðið, at ein kann koma fram hvíldur og at nýta tíðina til annað enn at koyra og ikki skal parkera, mett sum fyrimunir? Ella er stúran fyri at missa evnini at koyra, lögfröðilig viðurskifti um óhapp sum henda, ella at teldusníkar taka yvir bilin, mett sum vansar? Ella kanska ein samanseting av ymsum.

Landsverk fylgir við, hvussu menningin fer fram aðrastaðni, og er millum annað í samskifti við bólkar utanlands, ið eru komin langt í fyrireikingararbeiðinum. Ráðiligt er, at fylgt verður við kring í londum, sum vit í Føroyum vanliga samanbera okkum við.

Í VÁTUM VEÐRI



Í TURRUM VEÐRI



So nýgv prosent av vegastrípunum lósu sjálvkoyrandi bilarnir

KANNINGAR

Vejdirektoratet í Danmark gjørdi í 2016 royndir við ymsum sjálvvirknum skipanum, har framkomnir bilar voru royndir á

⁴ Kanningar hjá Vejdirektoratet: www.vejdirektoratet.dk/side/vejdirektoratet-tester-motorvejene-selvkorende-biler, www.vejdirektoratet.dk/side/vade-motorveje-kan-drille-selvkorende-biler

UMSKIPAN AV FLOTANUM HJÁ STRANDFARASKIPUM LANDSINS



Nýggja tríkiljan hjá Strandfaraskipum Landsins.

UMSKIPAN AV FLOTANUM HJÁ STRANDFARA-SKIPUM LANDSINS

Ferjuflotin hjá Strandferðsluni eiger at verða skiftur út, tí hann er í miðal vorðin alt ov gamal og ótíðarhóskandi. Fleiri av ferjunum kunnu samanberast við ellisakfør. Les meira um avbjoðingarnar hjá Strandferðsluni í partinum Strandfaraskip Landsins – endurnýggjan av ferjuflotanum.

Sum ískoyti til partin um støðuna hjá Strandferðsluni kann nevnast, at Løgtingið hevur samtykt at byggja eina skjóttgangandi tríkilju, ið skal virka sum avloysaraskip fyrir gomlu ferjurnar hjá Strandferðsluni. Norska felagið, sum byggir skipið, hevur drúgvar royndir við bygging av slíkum ferjum, og fóroyiska ferjan er nummar 49 í røðini. Skipið fer at lætta

um ferðina hjá fólk, økja um trygdina, betra um orkuna og hentleikarnar umborð. Skipið siglir 20 míl, og orkan er gassolja og el. Pláss er fyri 96 ferðandi og trimum bilum ella einum lastbili. Kostnaðurin fyri skipið er 33 mió. krónur.

Verða royndirnar góðar við tríkiljuni, sum Strandferðslan væntar, verður mælt til, at líknandi skjóttgangandi og minni dálkandi ferjur verða settar inn á aðrar farleiðir.

SAMANDRÁTTUR OG TILMÆLI

SAMANDRÁTTUR OG TILMÆLI

Við væntandi broytingum av ferðslumynstrinum og tøkniligu menningini í sambandi við akfør á sjógví og landi, er alneyðugt, at Strandferðslan og Landsverk fyrireika seg at tillaga samferðslukervið.

Um Vejdirektoratet í Danmark metir, at fyrstu sjálvkoyrandi bilarnir koma á danska marknaðin longu í 2030, kunnu Føroyar vænta, at tað ikki gongur long tíð, til bilarnir koma til Føroya. Umskipanin av ferðslu í sambandi við sjálvstýrandi akfør er longu byrjað í fleiri londum í vesturheiminum.

- Landsverk mælir til, at áðrenn fyrireikandi tiltök verða sett í verk í sambandi við sjálvkoyrandi akfør, verður peningur játtáður til at heinta inn eftirsleipið á vegakervinum. Mælt verður til at játta 90 mió. krónur til viðlíkahald og eftirsleip í 20 ár. 70 mió. krónur fara til at varðveita verandi virðið, meðan 20 mió. krónur verða settar av til neyðugar og forsømdar ábøtur. Samlaða virði á eftirsleipinum er 375 mió. krónur.

- Í sambandi við mennandi tøknina og ítokliga arbeidið, ið Landsverk helst skal byrja upp á um 5 ár, verður mælt til, at 5 mió. krónur verða játtáðar til stríping og skelting. Sjálvkoyrandi bilar, og nýggjastu bilarnir á marknaðinum í dag, lesa strípur og skelti á vegnum, og tað er alneyðugt, at hetta er á lesivinarligum støði. Stríping og skelting eiger at vera regluligt viðlíkahald í vanliga rakstrinum, men orsøkin til tilmælið um hægri játtan er, at tøkniliga menningin kann krevja ávízar broytingar í skeltingini og strípingini, og sensorar skulu kansa setast í vegjaðaran, soleiðis at sjálvkoyrandi akførini fáa upplýsingar um veður, vind og 'flow' í ferðsluni. Viðmerkjast skal, at tilmælið fevnir um verandi tøknir innan sjálvkoyrandi bilar. Verður hugt longur fram í menningini, er möguligt, at tað ikki verður neyðugt við strípum o.ø., men asfaltið verður í öllum fórum neyðugt í langa tíð afturat.

04

ÚTOYGGJAR

ÚTOYGGJAR

ÚTOYGGJAR

Fólkatalið í Føroyum er methøgt, og samfelagið mennist í hvørjum. Hóast talan er um eina jaliga gongd, hevur tað avleiðingar fyri útoyggjarnar, har fólkatalið er nögv minkað seinastu árin. Samlaða fólkatalið í útoyggjunum er minni enn eitt hálvt prosent av samlaða fólkatalinum. Útoyggjar og smábygdir hava verið fyri stórar fráflyting í sambandi við broyta samfelagsmynstrið.

1. januar 2019 búðu 51.371 fólk í Føroyum, og av teimum búðu einans 216 fólk á útoyggjunum. Tað er 0,42 prosent av samlaða fólkatalinum. Meginøkið hevur stóra atdráttarmegi, og tað tykist ikki at hava eydnast higartil at steðga fráflytingini frá teimum smærri bygdasamfelogunum á útoyggjunum.

Av øllum 18 oyggjum í Føroyum verða 8 kallaðar útoyggjar. Tað eru Fugloy, Svínoy, Kalsoy, Mykines, Koltur, Hestur, Skúvoy og Stóra Dímun. Suðuroy, Sandoy, Nólsoy og Lítla Dímun eru ikki íroknaðar í henden bólkin. Allýsingin av einari útoyggj er:

EIN ÚTOYGGJ ER EIN LÍLÍ OYGGJ, SUM
LIGGUR UTTANFYRI ELLA HEVUR AVMARKAD
SAMBAND TIL MEGINØKIÐ.

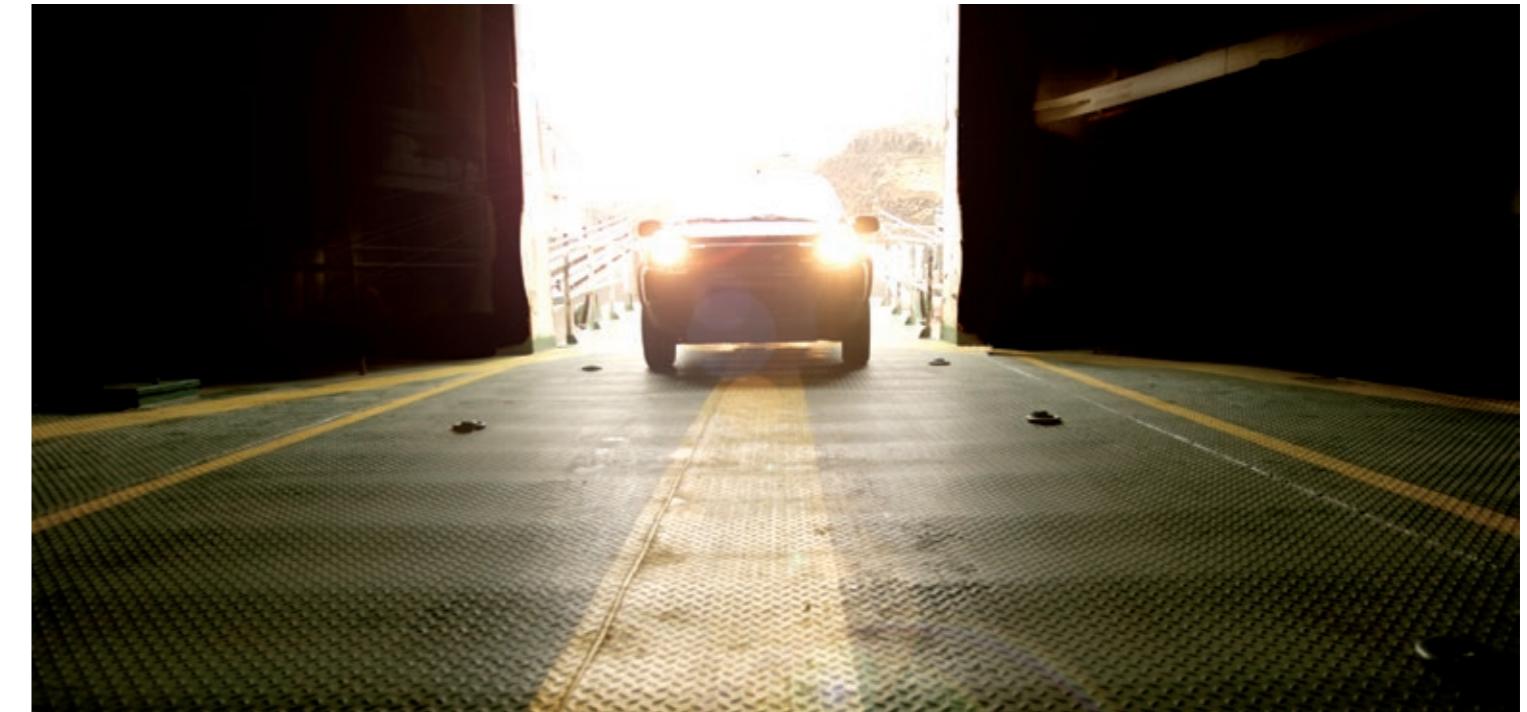
Viðhvört hoyrast viðmerkingar, um tað í veruleikanum er neyðugt at vírka fyri og marka fíggjing til átök, ið kunnu menna útoyggjarnar. Tó tykist hugburðurin í dag mótvægis útoyggjum at vera broyttur, og breið semja tykist vera um, at útoyggjarnar ikki skulu avtoftast, tí landið missir kær virði. Føroyar hava ikki ráð at missa ríku mentanina, söguna, handverkið, landbúnaðin, matmentanina og líknandi siðaarr. Útoyggjar og smærri bygdirnar hava verið grundarlagið undir, at tjóðin hevur ment seg

í øldir, og tí eisini grundarlag undir nútíðarsamfelagnum. Eitt eyðkenni fyri samfelagið Føroyar er nevnliga menning, sum er kjølfest í búseting, sum er spjadd við fjøltáttadum lokalsamfelögum. Útoyggjar og smærri bústaðarplássini hava ein avgerandi leiklut at varðveita Føroyar.



STRANDFERÐSLAN OG ÚTOYGGJAR

Strandferðslan mælir til, at tvær nýggjar ferjur verða bygdar at rökja farleiðirnar til útoyggjar. Talan er um sama slag sum tríkiljan, ið kemur til landið næsta ár at rökja Nólsoyarleiðina. Ferjurnar eru lættar, sigla skjótt og kunnu vera púra ljóðleysar. Slíkar ferjur kunnu sigla fleiri túrar við somu tið sum núverandi ferjur. Tískil kunnu skjóttgangandi ferjurnar nýtast til eitt nú Hest- og Koltursleiðina, útferðir um summaríð og annað virksemi, utan at vanliga ferðaætlani verður órógváð.



Áhugavert verður, hvussu tríkiljan fer at megna Nólsoyarleiðina. Strandferðslan metir, at siglingartíðin verður stytt munandi, at ferjan er litið orukrevjandi og megnar væl at sigla fleiri túrar um dagin. Tó rúmar tríkiljan ikki eins nögvum bilum sum Ternan. Í hesum sambandi gerst spurningurin viðkomandi, um ferðslan skal endurskoðast í smærri oyggjunum, og um tørvur yvirhovur er á at hava ferðslu í Nólsoynni og øðrum smærri oyggjum. Ein tilíkan spurning kann Strandferðslan seta saman við Landsverki, kommunum og øðrum áhugaðum þortum.

Hesi viðurskiftini eru ikki endaliga viðgjord, men Strandferðslan heldur, at komið verður til bestu loysnina í felag. Ferðavinnan hevur eisini týdning her, serliga um summarið. Tað skal forðast fyri, at íbúgvær í smærri oyggjunum og bygdunum ikki sleppa við ferjunum, tí onnur ferðafólk skulu við. Her skulu íbúgvarnir hava framihjáráett. Tað kemur eisini fyri, at ferðafólk eru forðingar á vegunum, tí verandi veganet kann ikki bera so nögva bilferðslu samstundis.

Fyribilið ferjuætlan er gjørd fyri norðuroyggjarnar, men samlaða ferjuætlanin er ikki gjørd, har Sandoyartunnin er tикиn við. Hetta er í gerð í lotuni. Strandferðslan hevur framtíðarhugsanir um, at um núverandi ferjuflotin, ið røkir útoyggjarleiðirnar, verður skiftur út, so kann Sam, ið siglir millum Klaksvík og Syðradals, sigla sum farmaskip, taka sær av rusksigling, sigla við olju til útoyggjarnar og rökja aðrar fyrifallandi uppgávur.

Tað skal góð planlegging til at betra um samferðsluviðurskiftini, og tað tykist ikki at vera ætlanin at koyra meira orku á samferðslukervið. Tí mugu loysnr finnast fyri, hvussu tað kann rekast meira skynsamt. Strandferðslan vísir á, at við at skifta ferjuflotan út við tríkiljur, kann manning sparast, útlátið minka munandi, minkast um larm og ferðatíðirnar styttast munandi.

Strandferðslan mælir til, at viðkomandi partar seta seg saman og gera eina felags ætlan fyri, hvussu viðurskiftini við oyggjarleiðunum best kann skipast.

ÚTOYGGJAR OG FERÐAVINNAN

Ferðavinnan er ein vaksandi vinna, ið alsamt stórr fyrilit má takast fyri. Stóri vöksturin hevur seinni árin lagt eitt stóðugt vaksandi trýst á Strandferðsluna, ið vanliga hevur lagt ferðaætlana eftir tørvinum hjá oyggjabúgvunum. Strandferðslan hevur eina siðvenju at leggja ferðaætlanir við høvuðsdentí á tørvin hjá teimum. Tað vil siga, at ein oyggjabúgví, um hann býr á Kalsoynni ella Suðuroynni, skal kunna sleppa til Havnar ella Klaksvíkar og koma aftur sama dag. Men eftir at ferðafólk hava finguð eyguni upp fyri Føroyum sum ferðamannalandi, er hendan siðvenjan undir trýsti. Ferðafólk hava ein annan tørv enn tann, ið útoyggjabúgvær hava. Hetta leggur trýst á Strandferðsluna, tí skipini eru ikki til henda økta tørvin.

ÚTOYGGJAR

Stóðan er tann, at fleiri stóð í Føroyum tola ikki ov nógv ferðafólk, utan viðurskiftini verða skipaði. Mykines hevur stongt gøtuna út í Mykineshólum orsakað av ov nógvum ferðafólkum. Sam hevur havt trupulleikar at frakta ferðafólk og bilar, ið vilja sleppa í Kalsoynna, meðan onnur stóð sum Skúvoy, Fugloy og Svínoy kunnu taka ímóti væl fleiri ferðafólkum, enn tey gera í dag.

Tað er, sambært Útoyggjafelagnum, ein lokalur áhugi at skipa fyrir tiltøkum í sambandi við ferðavinnuna, men at amboðini og mæguleikarnir mangla, tí óll vitanin um íverksetan er at finna á meginøkinum. Sum nú er, verða nógvu og oftani góðu hugskotini ikki framd í verki, tí fíggig ikki fæst, ella tað manglar



faklig og praktisk vitan. Ferðavinnan er í verandi lótu ov illa skipað í útoyggjunum, og um hon skal kunna skipast lokalt, so er neyðugt, at hjálp kann veitast teimum.

TYRLUPALLAR

Av teimum 11 tyrlupallunum, ið eru, rekur Landsverk 10 av teimum. Landssjúkrahúsíð hevur áburgdina av tyrlupallinum har á staðnum. Reglulig rutuflúgvning 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 øllum, men tey fastbúgvandi á oyggjunum hava framihjáraett til plássini. Endamálið við tyrluflutningstænastuni er í høvuðsheitum at flyta ferðafólk og farm til og úr útoyggjum, flutningur í sambandi við tilbúgvning, sjúkraflutningur og onnur tilbúgvning.

Játtanin til flogferðsluna verður nýtt til at reka tyrlupallarnar kring oyggjarnar. Arbeiðið at gera eina heildarkanning ella støðulýsing av øllum 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 stóðan á tyrlupallunum er, og soleiðis verður tað lættari at skipa arbeiðið frameftir. Ein slík heildarætlan vissar fyrir trygd og komfort.

Í lötuni eru høvuðsviðurskiftini á tyrlupallunum á einum rímiligum støði. Tó eru ymsar avbjóðingar. Arbeiðsviðurskiftini fyrir teimum, ið reka tyrlupallin í Klaksvík, Boðanesi og í Froðba eru ikki nóg góð. Arbeiðsfólkioð skal vera tøkt til check-in, og tað fer nógv tíð til tað. Samstundis sum ferðafólkatalið er støðugt vaksandi, og nýggju tyrlurnar kunnu taka fleiri ferðafólk,

so herðast altjóða trygdarreglur og treytir fyrir rakstri av tyrlupallum. Bíðiviðurskiftini eru ikki nóg góð til vaksandi ferðslu við tyrlunum.

Hóast nevndu tyrlupallar ikki eru staðsettir á útoyggjum, eru teir viðkomandi fyrir samlaða undirstøðukervið, tí teir eru ein sambinding til útoyggjarnar.

ÚTOYGGJAFELAGIÐ

ÚTOYGGJAFELAGIÐ

Landsverk hevur verið í jövnum samskifti við Útoyggjafelagið um ymisk viðurskifti, ið eru viðkomandi fyri undirstóðukervið á útoyggjum. Felagið hevur sum endamál at menna útoyggjarnar og at skipa fyri tiltökum á hvørjum ári, ráðstevnum, skeið-virksemi, verkstovum, mennandi verkætlanum, at koma til orðanna við politiska myndugleikan og fáa hesi at síggja tórvin á skjótum og munagóðum ábótum á samferðslu og farma-flutning og á øðrum virksemi, ið kann betra um umstóðurnar á útoyggj.

ÚTOYGGJAÆTLAN

Útoyggjafelagið fekk á fundi 31. maí 2018 möguleikan at leggja teíra sjónarmið fram fyri landsstýrinum. Tey vóru kunnadí um fleiri óki, ið veruliga törva eina ítökiliga atgerð. Fíggjarliga og/ella skipanarliga skulu útoyggjarnar hava lív lagað. Óll átök til bata eru stór stig á leiðini. Til tess at fáa yvirlit yvir stóðuna er neyðugt við einari ítökiligari heildarætlan fyri menning av útoyggjunum. Millum annað soleiðis, at íbúgvarnir kunnu fáa nakað burtur úr ferðavinnuni.

Við tí arbeiði hjá Visit Faroe Islands at menna ferðavinnuna, har tað verður víst útoyggjunum áhuga, lækkar tænastustóðið samstundis, um einki verður gjört fyri at betra um umstóðurnar

hjá teimum lokalu. Vissa má vera fyri, at tað altið er pláss fyri bygdfólkunum umborð á ferjunum og tyrluni og at betra um farmaflutning og undirstóðukervið á útoyggjunum sum heild.

ENDAMÁLIÐ VIÐ EINARI SAMLAÐARI ÆTLAN FYRI ÚTOYGGJARNAR ER MILLUM ANNAÐ AT:

- » fáa til vega ítökiliga kunning um kostnaðin av at dagföra útoyggjarnar
- » fáa betri grundarlag fyri kjaki og avgerðum
- » gera tað möguligt at leggja ætlanir fyri framtíðina
- » leggja upp til eitt tænastustóði, ið ger tað möguligt at búgva á útoyggj
- » skapa karmar, ið gera tað möguligt at reka vinnu (flutning, reint vatn o.l.)
- » gera tað möguligt hjá børnum at vaksa upp á útoyggj (skúla, trygd o.l.)

Í nøkrum av teimum málum, ið íbúgvær á útoyggj meta storstan tórv á at fáa framd, verður undirstóðukervið nevnt. Neyðugt er at seta meira pening av á komandi fíggjarlög til hesi mál.



Málini fevna um hækkaða játtan til Strandferðsluna, soleiðis at farmaflutningurin kann betrast og fáast í trygga legu, at tyrlan kann flúgva til útoyggjarnar, tá skipini ikki kunnu sigla vegna veður, og at farið verður undir eina tilgongd at endurnýggja skipaflotan, ið rekur útoyggjaleiðirnar. Strandferðslan og Landsverk eiga saman við kommunum, sum varða av útoyggjunum, at fara undir eina miðvísa dagföring av öllum undirstóðukervinum á útoyggj.

ÁHEITAN Á LANDSSTÝRIÐ

Útoyggjafelagið skrivaði 30. september 2018 eina áheitan til tárverandi landsstúrismann um at tryggja, at játtanirnir til Strandferðsluna og Landsverk máttu økjast á fíggjarlóginu árið eftir. Sagt er frá, at tað er avgerandi neyðugt, at Strandferðslan fær hægri játtan á fíggjarlóginu, sum skuldi oyramerkjast til farmaflutning á útoyggj. Hetta skuldi sambært Útoyggjafelagnum loysa trupulleikan og tann ruðuleikan, sum var við, at Strandferðslan skuldi leiga skip og fíggja tað av Útjavningarstuðlinum. Uppskotið hjá Útoyggjafelagnum var, at Strandferðslan setir farmatúrar inn í ferðaætlanina - tveir túrar um árið, ella eftir tórv, og fíggjar hetta av egnari játtan.



Í somu áheitan varpaði Útoyggjafelagið ljós á, at tað er av alstórum túdningu, at upphæddin, sum fíggjar 'stuðul til infra-

kervið á útoyggj', ið Landsverk umsitur, mátti økjast munandi. Tað eiga at setast millum 4 og 6 mió. krónur av á fíggjarlóginu komandi árin, soleiðis at alt undirstóðukervið á útoyggj, kemur upp á eitt brúkilig stóði. Útoyggjafelagið vísti á átroðkandi tórvin til eina hækkaða játtan, tí útoyggjarnar tola ikki, at alt enn einaferð fer í drag.

TILMÆLI

Tá ræður um undirstóðukervið, er langt á mál. Lítil og ongin peningur er tókur til endamálið. Vónin hefur leingi verið, at landsstúrið fór at endurreisa játtanina, men so var ikki. Talan er um játtanina til ‘undirstóðukervið á útoyggi’, ið kommunurnar kunnu sökja. Fyrr vóru um 4 mió. krónur á hesi játtan, men játtanin var skerd niður á bert 700.000 krónur, har hon framvegis er.

Eitt dömi um avbjóðingar er tyrlan, sum er ein túðandi partur av samferðsluni til útoyggjarnar. Men av tí at ferðavinnan er vaksandi, veksur trústið á tyrluna. Á vári 2018 var greitt, at tað bar ikki longur til at lata ferðafólk bóka ferðir ein mánaða frammundenan, tí eftir bert fáar minuttrí vóru allir túrar hjá tyrluni bókaðir av útlendingum. Útoyggjafelagið og Atlantsflog sótu saman á fundi í mars-apríl 2018 við tí endamáli at finna eina loysn á hesum. Úrsliðið varð, at bókingarskipanin varð umløgd soleiðis, at onnur enn fastbúgvandi ikki sleppa at bóka túrar, fyrr enn eina viku frammanundan fráferð. Hetta loysti ikki allar trupulleikar, men var eitt gott stig á leiðini. Serliga Stóra Dímun hevði trupulleikar við at fáa vörur inn á meginlandið, tí tyrlan úr Suðuroy oftani var fult lastað. Tyrluskipanin í dag er til óll, men útoyggjabúgvær fáa ein brúkara til bíleggingarskipanina, so at tey fáa avsláttur og annað, sum tey hava rætt til.

TILMÆLI

Strandferðslan og Landsverk tekur undir við niðurstóðuni hjá Útoyggjafelagnum um, at tørvur er á eini samlaðari ætlan fyri útoyggjar fyri at lyfta tær upp á eitt brúkbart stöði viðvíkjandi undirstóðukervi og tænastu. Hetta fyri at bygdaþókið og oyggjarnar kunnu vera fórar fyri at taka ímóti ferðafólkastreymunum, sum kemur á hvørjum ári. Til frama fyri økismenning eiga viðkomandi almennir stovnar, kommunur, bygdir, einstaklingar og onnur áhugað at virka fyri rímiligari javnvág vinnuliga, mentanarliga og sosialt.

Mælt verður til, at heildarætlanin skal millum annað viðgera endurnýggjan av flotanum hjá Strandferðsluni, farmaflutning og betran av samferðslumöguleikunum sum heild. Við einari slíkari útoyggjaætlan kann Strandferðslan og Landsverk lættari meta um tørvin í samferðsluni á útoyggjunum.

Mælt verður eisini til, at núverandi samansetning av ognarskapinum av havnum og ferjulegum, sum er býtt millum Landsverk og kommunurnar, kemur í eina hóskandi legu, soleiðis at allar havnir í hvussu so er, verða, um tær ikki verða lagdar undir sama stovn, hildnar við líka. Harafturat verður mælt til, at tað verður gjörd ein stöðumeting av öllum havnum, og síðani verður ein ítöklig virkisætlan gjörd, ið væl lýsir, hvussu farast skal fram, og kostnaðarmettingar.

LANDSVERK MÆLIR TIL, AT VEGAKERVIÐ Á ÚTOYGGJUNUM VERÐUR DAGFØRT:

- » Vegakervið í Kalsoy er lýst í partinum um Smærri ilögur komandi árin.
- » Vegakervið í Svínoy er umleið 1.500 m
(7.500 kr./m) = 11 mió. kr. (nærri tørvsgreining má gerast av vegakslum, víkiplássum, bilverju og asfalti).
- » Vegakervið í Fugloy er umleið 5.000 m
(7.500 kr./m) = 38 mió. kr. (nærri tørvsgreining má gerast av vegakslum, víkiplássum, bilverju og asfalti).

Landsverk mælir harafturat til, at hølisviðurskiftini verða betraði fyri tyrlupallarnar í Klaksvík, á Boðanesi og í Froðba.

Kostnaðurin liggur um 1 mió. krónur fyri hvønn tyrlupallin, t.e. tilsamans 3 mió. krónur.

Harafturat mælir Landsverk til, at tangaáfyllingarnar í Klaksvík og Froðba eiga at dagførast. Kostnaðurin fyri Froðba er 300.000 krónur, kostnaðurin fyri Klaksvík er 500.000 krónur, t.e. tilsamans 800.000 krónur.

05

PENDLAN – KNÝTIR
ØKIR SAMAN

PENDLAN – KNÝTIR ØKIR SAMAN



PENDLAN – KNÝTIR ØKIR SAMAN

Heitið pendlan sípar til orðið pendul, sum merkir at sveiggja aftur og fram. Ein pendlari er ein persónur, sum ikki býr ella arbeiðir á somu adressu. Pendlanin er ofta ein hvønndagslig ferð ímillum bústað og arbeiðsstæð, men kann eisini vera ein ferð við longri tíðarbilum ímillum. Tí verður ein, ið ferðast regluliga millum heim og arbeiðs-, útbúgvings- og/ella frítiðarstæð, nevndur pendlari. At talið á pendlarum hækkar, stendst av øktum flytföri, har vegirnir og tunlarnir og sjóvegir ferðamøguleikarnir gerast fleiri, soleiðis at tað er lættari at ferðast millum heimið og dagligt virksemi.

Eitt pendlarapláss er eitt knúapunkt, har tveir ella fleiri vegir møtast, og har tað ber til at skifta ímillum slag av ferðslu. Til dømis frá privatbili til almenn flutningsfør ella felags koyring.

Nakrir hentleikar eiga at vera tøkir á pendlaraplássum sum eitt nú ruskspannir, bíðirúm, vesi, parkering og hentleikar til súkkjur.

Øll pendlarapláss hava tó ikki sama tørv á öllum hentleikum, sum til dømis á Oyndarfjarðavegnum, har mett verður, at tørvur

er á parkering fyrir felags ferðslu. Av tí at tað ikki er eitt knúapunkt fyrir almenna ferðslu, er ikki neyðugt við øðrum hentleikum á einum slíkum staði.

HESIN PARTURIN UM PENDLAN VÍSIR Á DÓMI UM PENDLARAPLÁSS, HAR UMSTÐURNAR IKKI ERU NØKTANDI. UMSKIFTISPLÁSS, HAR FÓLK FARA ÚR PRIVATBILI Í BUSS, FERJU ELLA Í ANNAN BIL, EIGA AT HAVA NØKTANDI HENTLEIKAR. STRANDFERDSLAN OG LANDSVERK ARBEIÐA TÍ VIÐ AT GERA EINA STØÐULÝSING AV ÖLLUM PENDLARAPLÁSSUM Í LANDINUM OG LÝSA, HVAR ÁVÍSIR HENTLEIKAR MANGA SUM TIL DØMIS VESI, BíÐIRÚM, PARKERINGSPLÁSS OG HENTLEIKAR TIL SÚKKLUR. SUM EIN PARTUR AV HESI HEILDARÆTLAN VERÐUR EIN VIRKISÆTLAN GJØRD, TILMÆLI ORÐAD, OG KOSTNAÐARMETINGAR GJØRDAR.

Um almenna ferðslan altið skal vera eitt gott og væl skipað flutningstilboð hjá øllum, er neyðugt áhaldandi at planleggja felags ferðsluna, dagföra og tillaga verandi flutningstól og flutningskervi. Hetta snýr seg bæði um felags ferðslu á landi,

sjógví og í luftini – innanlands eins væl og utanlands. Títleikin av ferðasambandinum skal vera høgur, og ferðatiðirnar stuttar. Sjó-, land- og loftvegis flutningskervini eiga at stuðla hvørjum øðrum og vera samskipaði, og góðar umstøður eiga at vera til at skifta ímillum farleiðir á eitt nú farstøðum.

MYNSTRIÐ VIÐ PENDLAN BROYTIST

Pendlaramynstrið í Føroyum er í støðugari broyting við alsamt batnandi framkomuleika hjá føroyingum. Tíðarfakturin, hvussu langa tið tað tekur at koma frá bústaðinum til arbeiðsplássið, er avgerandi fyrir, hvar fólk velja at arbeiða og búga. Stórar framtíðarbroytingar í ferðslumynstrinum kunnu væntast sum avleiðing av Eysturoyartunlinum. Tíðin at ferðast ímillum Suðurstreym og Klaksvík/Skálfjørðin, minkar munandi, ferðingartíðin til Sandoyanna minkar eisini munandi, tá Sandoyartunnin er komin, og til Suðuroynna, sum tó liggar longri frammi í tíðini. Skrásetingar og framroknigar av pendlingarmynstri eru ein umráðandi partur av, hvussu Strandferðslan og Landsverk planleggja samferðsluna. Ikki minst kring høvuðsstæðin, Klaksvík og Runavík. Størsta avbjóðingin er natúrliga har, sum ferðslan er størst. Tey tiltok, ið verða sett í verk fyrir at skipa ferðsluna til dømis til og úr høvuðsstæðnum, mugu lagast til ta ofta einrættaðu ferðsluna um morgunin og kvøldið.

Føroyar verða í framtíðini sum ein størr býur, tá allar oyggjarnar eru knyttar saman, og möguligt er at ferðast millum øll bústaðarpláss eftir landsvegunum. Væntast kann, at fleiri pendlarar leggjast afturat sum avleiðing av broytingunum í undirstøðukervinum. Sjóleidið verða niðurlagdar, tí tunlar koma ístaðin, og bæði vinnan, ferðavinnan, privatkoyring og almenn ferðslukoyring fara at brúka undirstøðukervið meira og helst eisini á ein ørvísi hátt.

Í mun til vanligu siðvenjuna at vilja búga í miðstaðærøkinum tætt við arbeiðs- og frítiðarpláss, fara fleiri fólk at góðtaka at búga longur burturi. Rákið í pendlaramynstrinum aðrastaðni er, at ferðast verður longri teinar, enn vit kenna her heima í dag. Kanningar úr Noregi vísa, at hægri útbúgvings oftast hava eitt avmarkað útboð av størvum, og hetta ger, at fólk antin flyta bústað ella pendla langt til arbeiðis. Eisini vísa kannningar, at so hvort bæði akfør og vegakervi mennast töknliga, hevir hetta ta ávirkjan, at fólk í størr mun velja at koyra longri til arbeiðis¹.

Í Føroyum er ein støðugt vaksandi pendlaramentan, og tað vættar heimasíðan ella pendlarortalurin www.pendlan.fo.

PENDLAN – KNÝTIR ØKIR SAMAN

Har ber til at finna fólk, ið kunnu koyra við einum, ella ein hefur möguleika fyri at koyra við øðrum. Á heimasiðuni kunnu öll skráseta seg sum brúkara, antin við bili ella uttan. Túrar verða stovnaðir, har upplýst verður, nær og hvar ein vil koyra. Síðani seta fólk seg í samband við hvort annað og gera avtalur um tíð og kostnað. Heimasiðan víslir á vegleiðandi kostnað.

Pendla:fo er stuðlað av Tórshavnar kommunu, Umhverfisstovuni, Strandfaraskipum Landsins og Landsverki.

FELAGS OG ALMENN FERDSL

Fólk hava ymisk sjónarmið viðvíkjandi felags og almennari ferðslu. Summi fólk uppliva túrar við bussi sum eitt kærkomið andarúm í einum annars skundmíklum gerandisdegi, meðan onnur vilja hava fult ræði á síni tíð og harvið flytförishátt. Ein áhugaverdur spurningur er, hvat liggur aftan fyri valið hjá tí einstaka av flutningstóli. Hetta við tí fyri eyga at finna útav, hvussu fólk kunnu eggjast til í storri mun at nýta almenna ferðslu ella samkoyring. Her er neyðugt at hyggja nærrí eftir, hvort talan er um persónligan livihátt, ið avger valið av flutningstóli, ella um möguleikarnir at pendla avspæglu grundleggjandi samfelagsvirðir. Tað krevst kantska bæði ein persónlig hugburðsbroyting, men ikki minst at politiska skipanin raðfestir almenna ferðslu og pendlan, soleiðis at neyðug kunningarátök og tiltök kunnu setast í verk. Pendlan fer uttan iva at vaksa í Føroyum, har fólk í storri mun fara at flyta seg við øðrum enn privatbili.

Danir hava dugað at ment landið sum eitt súkkland, og leiri at íbúgvunum í býum nýta súkklu og spa bilin og tilhoyrandi avgjöld burtur, sum eru til fyrimuns fyri teirra figgarstøðu. Súkklarar gera eisini vart við, at ferðin fær tey at kenna seg glaðari. Fyri danir tykist tíðin at koma til og frá arbeidi styrtti, tá talan er um ein vakran ella onkursvegna innihalds-

ríkan súkklutúr. Hugurin at súkkla kann ertast fram, um fysiska planleggingin av landi og býi tekur hædd fyri at hugsa onnur viðurskifti inn í arbeidið enn skundleika og framkomuleika. Fólk, ið nýta bussin, hava möguleikan at lesa í eini bók, at sita við arbeidsskjölum, hyggja eftir einari sjónvarpsrøð á Netflix ella lurta eftir podvarpi. Á slíkari ferð er möguligt at taka sær av löttum og leggja skundmíkla gerandisdagin í dvala eina lötu. Hjáárin kunnu eisini vera fyri pendlan, um ferðatiðin er longri enn trú korter, sum til dømis strongd, ovurfiti, tunglyndi, högt blóðtrýst og nakka- og ryggþína. Føroysk pendlaramentan er ikki merkt af hesum, tí teinarnir eru lutfalsliga stuttir og ódrúgvir.

Í Føroyum verður ferðatiðin úr Tórshavn ongantíð longri enn ein tími. Tann túrun er til Suðuroyar, og hann verður helvítina styrtti enn núverandi sjóvegis farleiðin við Smyri, sum ivaleyst fer at koma flestu suðuroyingum væl við. Føroyingar kunnu menna pendlaraplássini kring landið og eggja fólk til at nýta almennu flutningsmöguleikarnar og koyra fleiri saman í privatbili, í staðin fyri at ferðast einsmallur í privatbili. Tað er til fyrimuns bæði fyri felagsskapin, heilsuna, figgjarstøðuna hjá einstaklinginum og veðurlagið.

PENDLARAPLÁSS

Almenna ferðslan á landi og sjóvvi skal vera eitt gott og væl skipað flutningstilboð til øll, óansæð aldur og fórleika. Tí eiga almenna ferðslan og ferðslumiðstöðir at verða innrættað til øll. Pendlarapláss verða skipað soleiðis, at tað ber til at seta bilin ella súkkluna trygt frá sær, áðrenn farið verður víðari í bussi, ferju ella í bil saman við øðrum. Almenna ferðslan skal vera eitt hóskandi tilboð til teirra, sum ferðast ímillum. Eitt nú við bussum og ferjum, har möguleiki er at arbeida á ferðini.



Á fleiri av verandi pendlaraplássum er tørvur á betri hentleikum, tá ferðandi skulu skifta millum bil, buss ella ferju. Hentleikarnir eru til dømis góð parkeringsviðurskifti nærhendis bussteðgiplássi, bíðirúmi, vesi og möguligari bensinstøð.

Leirvík: Busssteðgipláss eru báðumegin rundkoyringina við kirkjuna í Leirvík, og nærmastu hentleikar eru við Effo-støðina, har frástóðan er stívar 300 metrar. Góðir möguleikar eru at parkera á havnarlagnum. Tað eiger at verða kannað, um pendlarapláss kann gerast á Kráartanga.

Millum Fjarða: Til ávikavist Funningsfjørð/Oyndarfjørð: Bilar standa fram við landsvegnum við íbindingarnar. Mælt verður til at gera tvey minni pendlarapláss til í mesta lagi fimm bilar á økinum við báðar íbindingarnar, soleiðis at ferðslutrygdin ikki er í vágá.

Kostnaðarmeting: 600.000 krónur fyri hvort.

Skálafjørður: Saman við Effo í Skálafjørði er ætlan gjord fyri at umskipa alt økið í sambandi við nýggja vegin utan um bygdina Skálafjørð. Bussarnir koyra inn á økið, og tað verður möguligt at seta bilin frá sær og fara í annan bil ella buss. Allir hentleikar eru

á Effostøðini. Sí tilmælið í sambandi við íloguna, sum er partur av verkætlani 'Vegur um Skálafjørð'.

Kollafjørður: Nógvir bilar steðga við hóvuðsvegin, við brúnna um Dalánnu. Kollafjørður er knútapunkt fyri bygda- og bussleiðir. Til tess at fáa mest möguligt burturúr, er best at hava pendlaraplássið tætt við rundkoyringina inn móti Kollafirði og/ ella við Effo-støðina í Kollafirði. Tá er ætlanin at niðurleggja bussteðgiplássið við Kollafjørðartunninil. Neyðugt er at kanna nærrí, hvussu tørvurin á allari vestur- og norðurgangandi ferðslu kann nøktast frá einum pendlaraplássi. Strandferðslan hevir í longri tíð eftirlýst hetta plássið, har allar leiðirnar kunnu svavnast saman. Sí tilmælið í sambandi við íloguna, sum er partur av verkætlani 'Pendlarapláss í Kollfjørðardali'.

Við kirkjuna í Kollafirði: Parkeringspláss er á økinum, og tað er tætt við busssteðgiplássið og at keypa inn. Mælt verður til, at pendlarapláss í Kollfjørðardali verður gjört sum eitt skipað knútapunkt fyri ferðsluna, ið fer ígjøgnum Kollafjørð. Avmarkaðir möguleikar eru fyri parkering við Sjógv og Norðuri í Sundum.

PENDLAN – KNÝTIR ØKIR SAMAN



Pendlarapláss landsvegis og havnirnar.

HAVNIR

Ferjurnar eiga at verða dagfördar, millum annað við atliti at hentleikum til ferðafólk og flutningsorku. Í øðrum lagi eiga ferjurnar at verða skiftar út, eins og bíðirúm eiga at verða gjørd soleiðis, at tørvurin hjá teimum dagligu pendlarunum verður nøktaður. Bæði viðvíkjandi upphaldi og arbeidi á túrinum. Les meira í partinum *Strandfáraþskip Landsins – endurnýggjan av ferjuflotanum*. Her skulu viðurskiftini á flestu havnarlögum hjá teimum, ið bera brek, eisini betrast munandi.

Fleiri av ferjunum eru ov gamlar, og ikki bygðar til tær leiðir, tær røkja, og eru tí ikki nakrar haldgöðar loysnir. Antin er tænastan ikki nóg góð, og/ella er raksturin óneyðuga dýrur. Ein endurnýggjan av ferjuflotanum eigur at viðgerast undir einum, so felags standardur kann leggjast í tær við atliti at væl skipaðum, tryggum og ódýrum rakstri frameftir.

Svínoy/Fugloy-Hvannasund: Avmarkaðir hentleikar. Møguleiki er fyrir parkering í Hvannasundi. Í Svínoy og Hvannasundi eru bíðirúm, men annars avmarkaðir hentleikar í Fugloy.

Kalsoy-Klaksvík: Eingir hentleikar. Møguleiki er fyrir parkering.

Havnin í Syðradali: Her eru parkeringspláss, har til ber at seta bilin og fara í buss, ferju ella annan bil. Tó manglar bíðirúm.

Mykines-Sørvágur: Eingir hentleikar.

Nólsoy-Tórshavn: Ein bági hjá ferðafólkunum er ov long frástöða av farstöðini í Havn til ferjuna. Úti í Nólsoy er eitt skýli til tey ferðandi. Møguleikarnir fyrir langtíðarparkering í Tórshavn eru ikki góðir. Ferðslutørvurin í Nólsoy eigur at vera lýstur, og loysnir finnast fyrir, hvussu ferðamynstrið verður, tá tríkiljan er komin.

Sandoy/Hestur-Gamlarætt: Í dag mangla fleiri parkeringspláss á Gomlurætt, og parkeringin kann skipast betri. Bíðirúm og vesi eru á Gomlurætt. Eingir hentleikar eru til súkkjur, og hentleikar til fólk við breki eru avmarkaðir.

Skúgvoy-Sandur: Avmarkaðir hentleikar og óskipaði parkeringsviðurskifti. Bíðirúm er í havnini á Sandi. Í Skúgvoy er einki.

Suðuroy-Tórshavn: Umstøðurnar á báðum støðum eru góðar. Tó eru tað ikki góðir møguleikar fyrir langtíðarparkering í Tórshavn.

TILMÆLI

Landsverk og Strandferðslan mæla til, at ein heildarætlan fyrir pendlarapláss verður gjørd í samstarvi við viðkomandi kommunur. Somuleiðis at tey verða staðsett strategisk, soleiðis at møguleikarnar kunnu vera fleiri at koya við hvørum øðrum og nýta almenna ferðslu, bæði buss og ferjur. Harafturat skulu hentleikar til súkkling verða, soleiðis at fólk trygt kunnu stilla súkkluna, pumpa luft í hjólini og annað.

06

FÍGGING AV SAMFERÐSLU- KERVINUM

FRAMHALD AV FÍGGINGARPARTINUM

FRAMHALD AV FÍGGINGARPARTINUM

Sum nevnt í partinum *Hvat er eftirsleip?* undir høvuðsevninum *Trygt ferðslukervi við skerdum viðlíkahaldi?* sæst, at samlaða eftirsleipið er umleið 375 mió. krónum á tunlum, brúum, asfalti og síðuøki:

EFTIRSLEIPIÐ BÝTT Í ØKI:
Tunlar: 150 mió. kr.
Brúgvar: 25 mió. kr.
Asfalt: 100 mió. kr.
Síðuøki: 100 mió. kr.

Harafturat kann lesast í partinum *Fíggung av samferðslukervinum* um munin millum inntøku av gjöldum frá bileigarum og útreiðslum til samferðslukervið, og hvussu inntøkan frá vegskatti og skrásetingargjaldi einsamøll er væl hægri, enn mettur viðlíkahaldstørvur á landsvegakervinum. Sostatt rindar føroyksi bileigarin væl meira í ymsum skattum og avgjöldum í dag enn tað, hann fær út aftur til viðlíkahaldið av landsvegakervinum. Inntøkurnar frá avgjöldum, sum verða álagdar bileigarum at rinda, er nóg mikil til at varðveita verandi virði, heinta inn eftirsleipið innan lutfalsliga stutta tíð og samstundis hava avlop, ið fer í landskassan ella kann nýtast til nýilögur. Fyri at varðveita

verandi virði og samstundis heinta inn eftirsleipið á landsvegakervinum, mælir Landsverk til, at játtáðar verða 90 mió. krónur árliga í 20 ár.

Samferðsluætlanin 2018-2030 varð umrødd í aðalorðaskifti í Løgtinginum 11. apríl 2019, og politiski myndugleikin er varugur við ringu stóðuna, ið samferðslukervið er komið í Politiskt verður eftirlýst, at Landsverk viðger mæguligar aðrar hættir at fíggja samferðslukervið við.

Endamálini við øðrum avgjöldum kunnu vera ymisk. Avgjöld í samferðslukervinum kunnu nýtast til fíggung av ílögum, rakstri og viðlíkahaldi ella til reguleringar af ferðsluni, soleiðis at ferðslumynstrið kann tillagast nýggjar umstøður. Í Føroyum koyrir ferðslan lutfalsliga ótarnað samanborið við í øðrum størru londum. Hóast bilrøðirnar kunnu gerast langar, og bíðitíðin at sleppa framat kann tykjast long, er tað lutfalsliga munandi longri røðir av bilum í eitt nú Keypmannahavn, har ein kann uppliva at standa í bilrøð og bíða upp í ein tíma. Avbjóðingar eru tó í morgun- og kvöldferðsluni, serliga inn og úr Havnini. Tilíkum avbjóðingum slepst valla undan, tá so noggvið bilar fara avstað um somu tíð, men arbeidið at tillaga ferðslukervið er stóðugt, og ábøtur verða framdar við antin ljósskipanum, rundkoyringum, breiðkan av vegum ella við at gera nýggjar farleiðir.

AVGJÖLD Í FERÐSLUNI AÐRASTAÐNI

Býráðspolitkarar í Keypmannahavn hava umrøtt ymsar gjaldsskipanir og hava hugt eftir, hvørjar royndir eru aðrastaðni. Sokallaðir gjaldsringar eru gjørdir í London, Stokkhólmi, Singapor og Oslo, har tað frammanundan er siðvenja at rinda fyri at koyra á vegunum. Nevnast kann, at í Oslo er skipanin við gjaldsringum og ‘roadpricing’ í høvuðsheitum ikki sett í verk at stýra ferðsluni, men til frama fyri fíggung av ílögum í ferðsluni, til dømis tunlar ella sporfognar.

Í London skalt tú rinda eina upphædd við telefonini, umvegis interneti ella í kioskum. Myndatóni í London halda eisini eyga við, um gjöldini verða rindað, so tað er ikki ráðiligt at sleppa sær undan. Í Stokkhólmi taka myndatól sjálvvirkin mynd av nummarplátum, tá bilar koyra inn í býin. Pengarnir verða síðani kravdir inn við skattarokning. Í Singapor er skipanin grundað á gjaldskort, ið verða sett í ein lesara, sum liggar í bilinum, og á ring- og innkomuvegum eru gjaldsstøðir, ið sjálvvirknar krevja gjald frá kortinum. Í Keypmannahavn hefur verið tosað um at seta eina skipan í verk, ið líkist tí við Stórabelts- og Oyrasundsbrúgvarnar, har bilarnir hava eitt skrásetingartól (kubba) í bilinum, sum ger at gjaldið verður kravt inn sjálvvirkandi, tá farið verður yvir um brúnna. Tað er ein lutfalsliga lættur máti at skipa gjaldið uppá, og tøkniliða er tað eisini lættari at umsita, enn skipanirnar í Stokkhólmi og London, har myndatól vera nýtt.

Kanningar vísa, at orsakað av gjaldsringunum í bæði Stokkhólmi og London, er CO₂ útlátið minkað við 8-12 prosentum. Í sambandi við avbjóðingar við CO₂ útláti, kann verða álagt akførum, ið dálka mest, at gjalda meira fyri at koyra inn til býirnar. Tað kann hava við sær, at fólk ogna sær minni dálkandi bilar¹.

Í 2016 lat Landsverk politiska myndugleikanum eitt notat um, hvussu vegakervið, saman við Vága- og Norðoyartunlunum, millum annað kundi verið fíggjað við brúkaragjaldi, og hvat kostnaðurin kundi verið. Viðgerðin av fíggungini í hesi Samferðsluætlanini tekur lutvist støði í nevnda notati. Endamálið við notatinum var at lýsa eina støðu, har undirsjóvartunlarnir mæguliga skuldu yvrtakast, og hvussu gjøgnumkoyringin skuldi vera ókeypis, og hvussu hetta skuldi fíggjast. Í hesum fóri er talan um fíggung av núverandi vegakervi og ikki yvrtøku av Vága- og Norðoyartunlunum. Er politiskt ynski um at fremja yvrtøkuna, eru árligu útreiðslurnar av hesum undirsjóvartunlum 6 mió. krónur fyri Vágatunnlin og 8,5 mió. krónur fyri Norðoyartunnlin. Samanlagt umleið 14,5 mió. krónur, har neyðuga fíggungin kemur frá brúkaragjaldi ella umvegis skattin. Samlaðu útreiðslurnar eru dagfördar úr nevnda notati, har tær samanlagt eru 13,5 mió. krónur.

FRAMHALD AV FÍGGINGARPARTINUM

Raksturin av undirsjóvartunlunum er inntøkufíggjaður og uttan fyrir fíggjarlóginu. Inntøkan er oyramerkt til rakstur og viðlíkahald av undirsjóvartunlunum, og endar ikki sum fíggung av øðrum verkætlanum, sum í stóran mun ikki beinleiðis eru viðkomandi fyrir samferðslukervið. Fyri tunlarnar og brúkaran av teimum, er hetta ein fyrimunur. Á landi er stóðan øðrvísi, har arbeiðið at reka og viðlíkahalda tunlarnar er tengt at játtanini, ið politiski myndugleikin á hvørjum ári letur landsvegahaldinum. Eitt alment partafelag, ið varðar af nýtsluinntøku, hefur fríari teymar at reka tað verklagið, hetta er stovnað til, uttan at politiska skipanin setir treytirnar. Politiska landslagið tykist ikki vísa rakstrinum ella viðlíkahaldinum av verklögum nóg stóran áhuga, og hetta tarnar arbeiðinum hjá Landsverki at halda stöðið á landsvegum, tunlum og brúm á einum nøktandi og sámligum stöði.

Um yvirtøka av undirsjóvartunlunum verður framd, verður staðiliga mælt til, at játtanin fylgir við, soleiðis at tunlarnir framhaldandi verða hildnir í góðum og tryggum standi.

VERANDI AVGJØLD

SKRÁSETINGARGJALD

Skrásetingargjald er eitt avgjald fyrir akfør, ið skulu nýtast á vegunum, og verður rindað av persóninum, ið eigur akfarið. Skrásetingarskyldug akfør gjalda harafturat eitt CO₂-avgjald í

landskassan, tá akfarið verður skrásett. Gjaldið verður ásett eftir, hvussu nóg gramm av CO₂ akfarið letur frá sær fyrir hvønn kilometur (g/km).

Eitt høgt skrásetingargjald kann bera í sær, at innflutningurin av bilum minkar, men tað merkir eisini, at brenniveinsbilarnir verða seinni skiftir út. Ein bilpark við høgum miðalaldri dálkar meira enn nýggjari bilar.

Lækkar avgjaldið hinvegin, kunnu fólk eggjast til at keypa fleiri bilar, og harafturat orkuvinarligari bilar. Svøríki, Týskland og Ongland hava einki skrásetingargjald til persónibilar, og tilíkar tillagingar merkja saman við góðari kunning um umhvørvisvinarligar bilar, at fólk keypa nýggjar bilar, ið dálka minni. Danmark hefur hægsta skrásetingargjald í ES, men einki skrásetingargjald er á hybrid- og el-bilum, ið kosta undir 400.000 krónur. Tó hava danir ætlanir um, at hybrid- og el-bilar eisini skulu rinda skrásetingargjald frá ár 2022. Í dag eru umleið 200.000 el-bilar í Noregi. Frá 2017 til 2018 vaks talið av el-bilum í Noregi við 40 prosentum, og yvir 40 prosent av öllum nýggjum privatbilum, sum verða seldir í dag, eru el-bilar. Avgjald er ei heldur ikki lagt á el-akfør, men MVG-gjaldið kemur í gildið aftur í 2020.

Í Føroyum er áhugin fyrir el-bilum eisini vaksandi, og einki MVG, skrásetingargjald ella vegskattur skal rindast, um tú keypir ein

VERANDI AVGJØLD

el-bil. Í 2016 vóru 21.917 skrásettir persónibilar, harav 12 vóru el-bilar. Í 2017 vóru 22.935 skrásettir persónibilar, harav 18 el-bilar. Í apríl 2019 eru 25.157 skrásettir persónibilar, harav 122 el-bilar. Ein vökstur á 120 el-bilar í trý ár.

Ein háttur at fáa fólk at keypa umhvørvisvinarligar bilar er, at skrásetingargjaldið kann verða tengt at, hvussu nóg bilurin brennir. Akstovan hefur áður mælt til, at skrásetingargjaldið skal taka stöði í CO₂ útlátinum, og ikki í nývirðinum á bilinum. Fyri brenniveinsakfør, sum eru skrásetingarskyldug eftir ferðslulóginu, verður ásett skrásetingargjald, sum byggir á eitt virðisgjald og eitt CO₂-avgjald. Tó er CO₂ ongantíð broytt í mun til virðisavgjaldið, og sambært Akstovuni svarar virðisavgjaldið til 90 prosent, og CO₂ avgjaldið til 10 prosent. Gjaldið verður rindað í landskassan, samstundis sum akfarið verður skrásett. Henda høvuðskonta fevnir eisini um burturbeiningargjald og umskrásetingargjald.

VEGSKATTUR (VEKTGJALD)

Vegskattur er avgjald, ið verður lagt á skrásett akfør eftir vektini, útláti, nýtslu og drívmegi. Tað vil siga, at tyngri bilar rinda meira í vegskatti enn smærri bilar, tí slitið á vegirnar er størri.

Hækkar vegskatturin ella vektgjaldið, kann hetta bera í sær, at keypsmynstrið av bilum broytist. Um til dømis el-bilar sleppa

undan at rinda vegskatt, hefur tað jaligar avleiðingar fyrir lokala umhvørvið, tí sólan av el-bilum veksur. Lækkar vegskatturin hinvegin, er lættari at oga sær akfør við stórum brenniveinsmotorum, ið dálka.

Danir hava givið gjaldinum nýtt navn og kalla tað fyrir 'grøn afgift' ella grønt avgjald. Endamálið er, at umhvørvið skal setast á breddan, og at avgjaldið koma umhvørvinum til góðar. Ein orsøk, ið verður nevnd, um hví gjaldið er sett í verk, er, at tað kann nýtast til handfaring av burturkasti og í øðrum umhvørvisamanhangi. Ein atfinning móti hesum nýggja heitinum er, at nú kann politiski myndugleikin umberast fyrir, at minni fíggung fer til vegin, tí avgjaldið hefur ein breiðari týdning. Heitið leggur ikki longur upp til, at avgjaldið ger góðan mun á vegunum.

Heitið á avgjaldinum vegskattur og vektgjald merkir upprunalliga, at talan er um pening, ið skal nýtast til vegirnar, tí bilarnir nýta vegirnar og slíta teir, og tískil kundi hendan intókan verið nýtt til at menna og viðlíkahalda vegirnar við. Tó er hvørki fóroyksi vegskatturin ella danska avgjaldið oyramerkt til vegir.

VERANDI AVGJØLD

Eitt líknandi gjald, sum fóroyiskir skattgjaldarar eisini kenna væl, er kringvarpsgjaldið, sum TAKS við lög krevur inn fyri Kringvarp Føroya. Gjaldið verður kravt inn á sama hátt sum vanligur skattur, heilsutrygd og onnur gjøld. Ein munur á vegskattinum og kringvarpsgjaldinum er, at peningurin, ið TAKS krevur inn til Kringvarpið, verður nýttur til kringvarpsarbeiði uttan politiska ávirkan. Vegskatturin fer tó í landskassan og kemur ikki vega-kervinum í nóg stóran mun til góðar.

1. januar 2016 hækkaði vegskatturin við 10 prosentum, men hesin peningur hevur ikki verið undirstóðukervinum til gagns.

Um vegskatturin ella skrásetingargjaldið hækkar, er eingin vissa fyri, at avlopið fer til landsveginar.

BRENNIOLJUGJALD

Avgjaldið verður sett eftir brennievnisnýtluni.

Tað er eingin loyna, at störsti syndarin innan dálking av umhvørvinum er brennievnvi, og tað hava ongantíð verið so nögvir bilar pr. høvd í Føroyum sum í dag. Samlaða talið av persónibilum er nú 25.157 persónbilar. Ein grundgeving fyri at hækka gjaldið kann vera í sambandi við veðurlagsbroytingar, men eitt hægri brennioljugjald kann hava ta avleiðing, at eitt nú vørur og tænastur frá vinnuni dýrka, tí flutningurin av vørum gerst dýrari.

Lækkar gjaldið hinvegin, gerst tað meira freistandi at koyra fleiri kilometrar, og nýtslan av vegunum økist, samstundis sum dálkingin veksur. Á sama hátt sum við vegskattinum, er inn-tókan av avgjaldinum ikki oyramerkat at fara til umhvørvistiltøk ella viðlíkahald av vegunum.

MVG

MVG merkir meirvirðisgjald, og er ein óbeinleiðis skattur, sum verður roknaður av sóluprísinum av vøruni. Tá eitt akfar skal flytast inn til Føroya, skal MVG rindast. Meirvirðisgjaldið er eitt fast gjald á 25 prosent av vøruni. Um akfarið er framleitt í ES, skal inngangandi MVG rindast til TAKS. Er framleiðslan farin fram uttan fyri ES, verður GATT-tollur lagdur omaná.

ONNUR MØGULIG AVGJØLD

BUMMGJALD

Bummgjald ella tunnilsgjald er kent frá bæði Vága- og Norðoyatunlinum, har gjaldsstøð er sett upp inni í tunlunum, ið krevur gjald frá teimum bilum, sum koyra ígjøgnum. Tøkniliga er hetta eisini væl möguligt at gera inni í flestu av hinum tunlunum í landinum. Tó ikki uttan avbjóðingar.

Til dømis um rindast skal fyri at koyra ígjøgnum allar tunlar ella gjøgnum tunlar við nögvari ferðslu, skal ferðastuðul latast fastbúgvandi, skulu íbúgvær fáa tunnilskort, soleiðis at tey rinda minni, og skulu lesandi og skúlabørn fáa serligan avsláttur? Hvussu við heimatænastu, postbilinum og øðrum tænastum og vinnu? Skulu serligar skipanir setast í verk til frama fyri ávíssir bólkar? Við bummgjaldi í tunlunum kann vera trupult at áseta prísi, ið eru rættvísir fyri øll. Hinvegin kunnu øll mögulig undantøk gera, at innkrevjingin gerst ein umsitingarlig byrða.

Gjaldsskipanir við bummgjoldum kunnu vera settar í verk í sambandi við fíggging til gerð av landsvegi ella tunlum ella til dagføringar av eitt nú trygdarskipanum í tunlunum. Tað vil siga, at gjald kann krevjast inn í eitt avmarkað tíðarskeið, til verklagið er framt og útgoldið, ella til dagføringar eru framdar, og síðani

ONNUR MØGULIG AVGJØLD

kann tað fella burtur aftur. Gjaldið kann eisini minka, eftir at verklagið er útgoldið, og avlopið kann fara til rakstur og viðlíkahald. Í Noregi er vanligt at tunlar, brúgvær og eisini bygningar verður fíggjað av inntøku frá nýtsluni av verklagnum. Hesar skipanir eru í høvuðsheitum galddandi í býarökum. Vanliga er afturgjaldingartíðin fyri verklög, ið verða goldin við bummpengum, 15 ár. Tá verklagið er útgoldið, fer gjaldið úr gildi². Rakstur og viðlíkahald verða ikki rindað við bumppengum. Í Noregi er ein nyttureglu. Tann, ið ynskir at fáa nyttu burtur úr einum verklagi, skal gjalda, og tann, sum rindar, skal fáa nyttu av verklagnum. Peningur til nýgerð, dagføringar, rakstur og viðlíkahald av verklögum her á landi verður játtaður árliga á fíggjarlóginu, undantikið undirsjóvartunlarnir.

Nakrar avbjóðingar við bummgjaldi kunnu vera. Eitt nú, at bilar savnast í hópatali uttan fyri býin í sethusabýlingum, tí bilførararnir vilja ikki koyra inn í ásetta gjaldsøki. Bilar parkera til dømis javnan við gjaldstunlarnar í Føroyum, tí folk velja at koyra saman ígjøgnum hesar. Ein onnur avleiðing av at býta landið upp í sonur, har gjøld verða løgd á ferðsluna, er, at kommunur kunnu verða býttar upp í partar. Eitt dømi kundi verið Brúgvín um Streymin, tí hetta býtir Sunda kommunu í tvey. Í øðrum lagi, at gjald varð tikið í Leirvíkstunlinum, sum hevði býtt Eysturkommu sundur. Tey flestu av tilboðunum hjá kommununi verða í dag savnaði á Oyrarbakka. Tað merkir, at allir borgarar, sum búgva í Streymoynni, mugu gjalda fyri at sleppa fram at teimum kommunalu tænastunum. Í Suðuroy kann ein gjaldsstøð verða sett soleiðis, at ávíssir borgarar mugu rinda meira fyri at koma til Smyril. Tað er heldur óheppið.

² Samræða við norska Vegvesen

Ein möguleiki at basa slíkum avbjóðingum er við einum sonevndum borgarakorti, har möguligt er at fáa atgong til tær vanligu tænasturnar, um tær eru uttan fyri nærorkið.

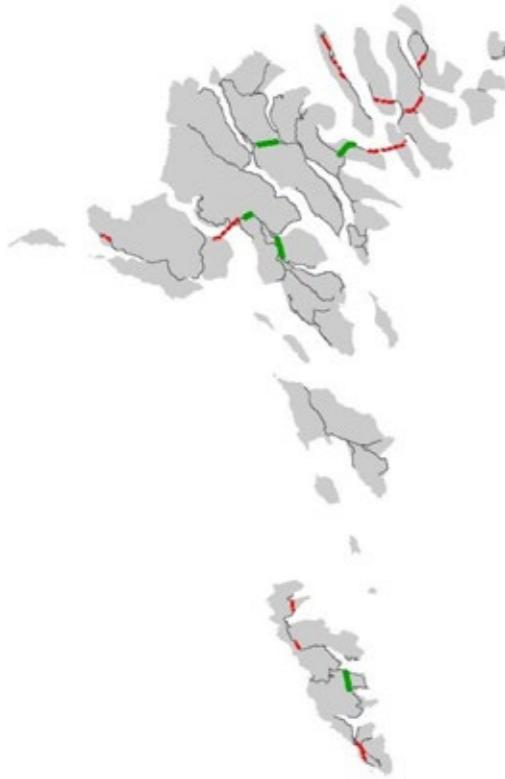
- Ferðsluvajøld kunnu hava við sær eina minkning í ferðsluni og tí samstundis eina minni inntøku frá bummgjaldinum enn væntað. Ferðslumynstrið lagar seg eftir kostnaðinum at koyra í gjaldsøkjum.

Í HESUM PARTINUM ERU TVEIR YMISKIR MØGULEIKAR LÝSTIR, HAR GJALDSSTØÐIR ERU SETTAR Í ÁVIKAVIST TUNLAR Á LANDI OG VIÐ LANDSVEIR SUM KNÚTAPUNKT.

Við nýggjastu ferðslutølunum hjá Landsverki, ber til at gera eina meting um, hvørjar inntøkurnar kundu verið frá gjaldsstøðum á landsveum og tunlum. Einvegis gjaldið verður roknað út í talvunum niðanfyri. Um rakstrarkostnaðurin fyri eina støð er hægri enn inntøkan, verður støðin ikki tikið við. Í talvunum er eisini hædd tikið fyri útreiðslunum av at hava eina gjaldsskipan. Eisini verður víst á, hvussu stórur umsitingarkostnaðurin er av tí samlaða kostnaðinum, ið kemur inn, og hvussu stórur partur av hvørjari krónu fer til umsiting.

Talvan niðanfyri er dømi um, hvat hevði komið inn við ymsum prísum í tunlunum. Gjaldstunlarnir í roknistykkinum eru Hovs-, Kollfjarðar-, Leyna-, Norðskála- og Leirvíkstunnlinum. Tað vil siga 5 gjaldsstøðir. Orsøkin til at hesir tunlar eru brúktir í roknistykkinum er, at teir hava mest ferðslu. Tað loysir seg ikki at leggja eitt gjald á smærri tunlar, tí útreiðslurnar eru hægri enn inntøkurnar.

ONNUR MØGULIG AVGJØLD



Tunlarnir í Føroyum. Tunlar við möguligum gjaldsstöðum vistar við grónum.

Gjaldstunlar	Manglandi viðlíkahald	Manglandi viðlíkahald + eftirsleip	Fullfiggjað landsvegahald
Rakstur og viðlíkahald	30.000.000	50.000.000	90.000.000
Útreiðslur til bummstöðir	9.750.000	9.750.000	9.750.000
Útreiðslur íalt	39.750.000	59.750.000	99.750.000

Prísur fyrir hvørja gjøgnumkoyring	kr. 6,83	kr. 10,23	kr. 17,14
Umsitingar-kostn.	25%	16%	9%
Innkrevjingar-kostn. fyrir hvørja krónu	kr. 0,26	kr. 0,20	kr. 0,12

Tafla 1: Mögulig inntøka við gjaldstunum á landi

Trý ymisk dömi eru kannaði, ið ynski hevur verið um at finna fíggинг til.

DÖMINI ERU:

1. **Manglandi viðlíkahald** – Her verður kannað, hvussu fíggинг kann finnast til at fáa landsvegahaldið upp á eitt nøktandi stöði (70 mió. kr.). Kannað verður tískil, hvussu 30 mió. kr. fáast av eyka inntökum. Hetta dömið tekur stöði í, at játtanin til landsvegahaldið framhaldandi er uml. 40 mió. kr., sum hon er í verandi lótu.
4. **Manglandi viðlíkahald + eftirsleip** – Her verður kannað, hvussu fíggинг verður funnin til at fáa landsvegahaldið upp á eitt nøktandi stöði og heinta inn eftirsleipið á 15-20 ár (90 mió. kr.). Her verður kannað, hvussu 50 mió. kr. fáast av eyka inntökum. Hetta dömið tekur stöði í, at játtanin til landsvegahaldið framhaldandi er uml. 40 mió. kr., sum hon er í verandi lótu.
5. **Fullfiggjað landsvegahald** – Her verður kannað, hvussu alt landsvegahaldið og eftirsleipið kann fíggjast. Kannað verður, hvussu 90 mió. kr. fáast av inntökum.

Í roknistykkinum verður roknað við, at tað skal gjaldast fyrir hvørja ferð, koyr verður ígjøgnum tunnilin.

Ein annar fíggingarmöguleiki er at seta gjaldsstöðir upp við landsveginar. Gjaldsstöðirnar eru settar upp, har eingin onnur mögulig farleið er. Valdar eru 10 gjaldsstöðir, sum eru strategiskt staðsettar, serliga í mun til ferðslunøgdina, og at tað ikki eru aðrar möguligar farleiðir at velja at koya eftir. Brúgvín um Streymin er til dömis ikki vald, tí hon býtir Sunda kommunu í tvey. Staðsetning av gjaldsstöðunum er tengt at, hvussu nógvur peningur fæst inn, og tí eru tað ikki allar, ið eru viðkomandi. Júst sum við smærru tunlunum.



Uppskot til staðsetning av 10 gjaldsstöðum kring landið.

Gjaldstunlar	Manglandi viðlíkahald	Manglandi viðlíkahald + eftirsleip	Fullfiggjað landsvegahald
Rakstur og viðlíkahald	30.000.000	50.000.000	90.000.000
Útreiðslur til bummstöðir	13.650.000	13.650.000	13.650.000
Útreiðslur íalt	43.650.000	63.650.000	103.650.000

Prísur fyrir hvørja gjøgnumkoyring	kr. 4,62	kr. 6,74	kr. 11
Umsitingar-kostn.	31%	21%	13%
Innkrevjingar-kostn. fyrir hvørja krónu	31%	21%	13%

Tafla 2: Mögulig inntøka við gjaldsstöðum á landsvegi

Í hesum modellinum verður roknað við, at gjaldast skal fyrir hvørja ferð, koyr verður ígjøgnum gjaldsstöðina.

ROADPRICING

Roadpricing er ein skipan, har brúkarin av vegakervinum rindar fyrir koyrda teinin. Hetta er í mun til bummpengar, har rindað verður fyrir at koya fram við bummstöðini ella inn í ein gjaldsring. Eitt slíkt gjald kann taka stöði í hvørjum koyrda kilometri, hvørjur vegir verða nýttir, slag av akfari og í tíðini á degnum.

Roadpricing kann vera eitt amboð at skipa ferðsluna, og kann minka um ferðsluna, um tað verður mett neyðugt. Avleiðingar kunnu tó vera, har fólk velja aðrar farleiðir, tí tey vilja sleppa undan at rinda, vinnulívið kann merkjast av tí, og kostnaðurin fyrir vørur fara upp, og umsiting, eftirlit og skrásetning kann gerast drúgt arbeiði.

ONNUR MÖGULIG AVGJØLD

Í Danmark verður roadpricing nögv umrøtt politiskt. Talsmenn fyrir at seta roadpricing í verk siga, at tóknin til at seta í verk roadpricing er klár. Skipanin verður stýrd umvegis fylgisvein, og kanningar hava víst, at neyvleikin er upp til 99 prosent.

Nakrir politikarar kalla roadpricing eitt fet mótvegis einum grönari undirstóðukervi, men eru ikki sinnaðir at gera royndir og vilja heldur hyggja at royndum aðrastaðni í heiminum, har prísir eru rímligar, og tænastan er nøktandi. Her leggja teir eisini dent á, at útreiðslur til umsiting og embætisarbeiði ikki mugu vera ov høgar. Vissa má fáast fyrir, at allar rokningar og prísir eru rættir, og at landið sum minst verður býtt í sonur.

Aðrir politikarar vilja als ikki hoyra um roadpricing, tí tá talan var um at seta roadpricing í verk í Danmark í 2011, var eingin undirtøka, og aðrar loysnir eru viðgjørðar síðani. Síðani eru tað aftur aðrir politikarar, ið síggja fyrímunir við roadpricing, um peningurin verður nýttur til at fíggja verkætlani við, men tað er alneyðugt, at tað ikki órógvær tey koyrandi ella tarnar ferðsuni á nakran hátt³.

Gjárnar millum meinungarnar og kjakið sum heild líkist tí frá 2011. Ivasemið um roadpricing skyldast í stóran mun, at fleiri politikarar meta ikki at tóknin til slíka skipan er tøk enn. Eisini fer umsitingin av skipanini og at býta landið sundur í sonur at hava útreiðslur við sær. Hjá teimum, ið ynskja at seta roadpricing í

verk, eru nakrar av høvuðsgrundgevingunum, at soleiðis kann ferðslan lættari skipast, og undirstóðukervið gerast grønari.

Ímillum verkfrøðingar í Danmark er heldur ikki nakað greitt svar at finna um íverksetan av roadpricing, tí 39 prosent svaraðu nei, og 38 prosent ja. Restin svaraði, at tað vistu tey ikki. 1.382 fólk vóru spurd.

SJÁLVKOYRANDI BILAR

Roadpricing kann gerast meira viðkomandi í framtíðini við sjálvkoyrandi bilum. Ein sovorðin bilur kann vera settur til eina GPS- ella fylgisveinaskipan, sum hevur eitt taxametur, ið sigur, hvor, nær og hvussu langt verður koyrt. Um landið verður skipað í sonur, kann bilurin eisini skráseta, hvørja sonu hann koyrir í, og hvat gjald er galdandi á staðnum. Ein slík skipan fer helst at verða meira sjálvvirkandi í framtíðini, og fer væntandi ikki krevja tað sama í umsiting, enn um slíkt gjald varð sett í verk í dag. Hugsast kann, at við snildum bilum á vegunum í framtíðini, verða helst fleiri av verandi gjöldum óneyðug, og ein endurskoðan umskipan av bæði vegakervinum og gjalds-skipanum má gerast.

Torført er at rokna út frá einari nágreniligrari og liðugt viðgjørðari skipan, har roadpricing er sett í verk. Í eini roynd, har tølini skulu takast við fyrivarni, kunnu vit taka samlaða

koyrda talið av kilometrum, sum í dag er umleið 390 mió. km árliga. Um miðalprísurin er settur til 50 oyru/km, verður tað 195 mió. krónur. Gjöld kunnu setast eftir slagi av akfari, CO₂ útláti og hvor og nær koyrt verður.

Ein familia, sum koyrir umleið 15.000 km um árið, skal sambært döminum omanfyri gjalda umleið 7.500 krónur. Ein hýruvognsførari, sum koyrir umleið 60.000 km um árið, skal gjalda umleið 30.000 krónur. Spurningurin er, um roadpricing skal heilt ella lutvíst setast í verk í staðin fyrir vegskatt ella brennijugjald, tí árliga roadpricing-gjaldið kann gerast høgt.

FERÐAGJØLD

Á fleiri ferðastóðum í øðrum londum vera ymisk ferðagjøld løgd á ferðafólkini. Eitt ávist prosenttal kann leggjast omaná eina rokning fyrir gisting á hotelli ella Airbnb. Eitt gjald kann leggjast á útlendsku bilarnar, ið koma til landið, eyka gjald fyrir leigan av bili ella eitt yvirskipað ferðagjald, sum tey ferðandi rinda, tá tey koma til landið.

Tað sæst á fíggjarlögini í dag, har eitt ferðagjald longu liggur inni. Hetta er eitt gjald, sum tey ferðandi um flogvøllin gjalda, og lutvíst tey við Norrønu. Tann parturin av ferðafólkum, sum ferðast við Norrønu, og eru á einari sonevnðari "viking cruise", sum er ein ferð til Týsklands, og sum eisini er ein rættiliga stórur

partur, rinda ikki ferðagjald. Ferðafólk, ið koma til landið við cruise-skipum rinda ikki ferðagjald. Ferðagjaldið var broytt frá 120 krónum til 65 krónur í 2013. Í 2017 komu 11,4 mió. krónur inn í ferðagjaldi. Inntøkurnar verða mettar til 12 mió. krónur í 2018 og 13 mió. krónur í 2019. Í talvuni niðanfyri verður víst, hvussu nögv ferðafólk ferðast til og úr Føroyum í 2018.

	Komin	Farin	Samlað
Loftvegis	186.714	186.636	373.350
Sjóvegis	25.793	15.460	41.253
Samlað	212.507	202.096	414.603

Talva 3: Ferðafólk í Føroyum

³ Roadpricing klar til brug: <https://ing.dk/artikel/roadpricing-klar-brug-v-s-df-staar-stadig-vejen-226193>.

ONNUR MØGULIG AVGJØLD

Ein annar móguleiki kundi verið at lagt eitt avgjald á yvritáttar á eitt nú gistingarhúsum. Í 2018 vóru 261.038 gistingar í Føroyum býtt upp í bæði føroyingar og útlendingar í og utan fyri Streymoynna. Móguleiki er at leggja ymisk gjøld á ymsu gistingarbólkarnar so sum ból og biti, íbúð, hús og camping, men her verður hugt eftir heildini. Um hesar gistingar til samans skulu gevna avlop á 30 mió. krónur, soleiðis at peningar verður tókur til landsveghaldið á nøktandi støði, skal eitt gjald á 115 krónur leggjast oman á hvørja yvirnáttung. Skulu 50 mió. krónur fáast inn til at heinta inn eftirsleipið, skal eitt gjald á 345 krónur leggjast oman á hvørja yvirnáttung.

LEIGUBILAR

Tað er torfört at finna álitandi tol í sambandi við avgjald á leigubilar í Føroyum, tí eingin samlar hesi tolini inn. Fyrirkurnar, sum hava leigubilar, vilja heldur ikki upplýsa, hvussu nögv leigumál, tey hava. Virksemið er nögv stórst um summaríð, tá vit meta, at tað eru 300 leigubilar virknir í 3 mánaðir. Restina av árinum er nögv minni av virksemi. Tá meta vit, at tað eru 30 virknir leigubilar. Við hesum fortreytunum eru tað umleið 35.000 leigudagar um árið. Ein miðal bilur á flogvøllinum kostar í dag umleið 750 krónur at leiga um dagin. Fyri at tað ikki skal ávirka prísin ov nögv, er neyvan mókuligt at leggja meira enn 10 prosent oman á henda prísin. Við einum avgjaldi á 75 krónur fáa vit eina inntøku á umleið 2,6 mió. krónur.

Ein annar móguleiki er at leggja eitt avgjald oman á útlendsku bilarnar, ið koma inn í landið. Í 2016 komu umleið 4.200 útlendskir bilar við Norrønu til Føroyar. Her er tískil ikki serliga nögv av eyka inntøku at fara eftir. Um 100 krónur verða lagdar oman á hesar bilarnar, verður inntøkan 420.000 krónur fyri tað.

BENSINSTØÐIR SUM GJALDSSTØÐ

Eitt dömi um eina gjaldsskipan, ið ferðafólk rinda, er at finna í Eysturíki. Har skalt tú keypa ein navnaseðil ella eitt heftimerki at koyra á bilin. Hetta er eitt slag av vegskatti, tú rindar fyri at sleppa at koyra á motorvegunum. Slíkur seðil kann keypast á bensinstøðum og í kioskum. Í Eysturíki eru tey farin undir at menna hesa skipanina, soleiðis at hon verður talgild og brúkaravinarligari.



Við nýggju talgildu skipanini slepst undan heftimerkjum og leivdum av klstri ella lími á bilrútunum. Seðlarnir kunnu tá keypast hvar sum helst, og tað gerst lættari, um tú eigur meira enn ein bil⁴.

FERÐAGJALD SKAL TÆNA FERÐAVINNUNI

Slík gjøld eru ikki óvanlig aðrastaðni, og grundgevingarnar eru ofta, at ferðafólkini kunnu rínda sín part av tí arbeidi, sum verður gjort í sambandi við ferðavinnuna. Tað nýtist ikki at vera neiligt hjá tí ferðandi, men gjaldið kann lýsast sum, at tann ferðandi er við til at varðveita Føroyar og tey merkisstøð, ið útlendingar eru áhugaði í. Her er serliga vert at nevna tey náttúruøki, ið illa tola gongd av nögvum fólkum, sum til dømis Saksunarvegurin, Gjáarvegurin, Mykines, Málavegurin og aðrar væl dámdar leiðir. Peningurin kann harafturat nýtast til varðveislu av feroyskum mentanar- og arkitekturarvi.

Neyðturviliga eru ferðaavgjøld ikki beinleiðis viðkomandi fyri stovnar sum Landsverk og Strandferðsluna, men av tí at góðar flutningsumstøður eru ein fyrirtreyt fyri eini væl virkandi ferðavinnu, eiga báðir stovnar at vera við í samskiftinum hesum viðvikjandi. Eitt slíkt gjald eigur at tæna ferðavinnuni sum heild,

har vegakervið og sjóvegis farleiðir eru ein natúrligur partur av teirri menning, sum arbeitt verður við í sambandi við hesa vaksandi vinnu.

⁴ Ferðslureglar fyri ferðandi í Eysturíki: <https://www.austria.info/dk/overnatning/rejsen-til/tips-til-dig-der-k-er-i-bil-pa-ferie-til-strig>

SAMANSETING AV AVGJØLDUM

SAMANSETING AV AVGJØLDUM

At enda kann hyggjast eftir, hvussu nøkur gjøld kunnu setast saman, soleiðis at eitt av gjøldunum ikki einsamalt verður hækkað ov merkisvert. Útgangsstöðið er at fáa 50 mió. krónur afturat inn árliga, soleiðis at samlæða játtanin er 90 mió. krónur. Henda upphædd nøktar verandi stöði og heintar inn eftirsleipið yvir 15-20 ár. Her eru fleiri möguleikar fyri tillagingum, har hækkingar verða framdar fyri öll avgjøldini, soleiðis at ein hækking ikki er ov stór í einum ávísun avgjaldi.

Í dag eru tvey grundleggjandi gjøld inni í skipanini. Annað er vegskatturin, sum er eitt samhaldsfast gjald, har öll gjalda uttan mun til, hvussu nögv tey koyra. Gjaldið er bundið at tyngdini á bilinum. Tá ið tú keypir ein bil, kanst tú velja at keypa ein minni bil fyri at fáa lægri vegskatt. Skrásetingargjaldið á nýggjum bilum kann eisini roknast upp í hesa upphædd.

Hitt gjaldið er oljuavgjaldið, og tað er meira at rokna sum eitt nýtslugjald, har tann, ið koyrir meira, ríndar meira. Afturat hesum báðum er ferðagjaldið. Um ferðafolk eisini skulu gjalda eitt sindur meira til fóroyska undirstóðukervið, kann tað gjaldið tillagast.

EIN SAMANSETING KANN TIL DØMIS VERA:

- » *Brennoljugjald - 36.500.000 litrar*
- » *Vegskattur - 27.000 akfør*
- » *Ferðaavgjald - 202.096 ferðafolk í 2018*

*Hækkar prísurin av brennolju við 0,40 kr.,
hækka inntökurnar 14,6 mió. kr.*

*Hækkar vegskatturin við 500 kr.,
hækka inntökurnar 13,5 mió. kr.*

*Hækkar ferðaavgjaldið við 50 kr.,
hækka inntökurnar 23 mió. kr.*

Við oman fyri standandi framferðarhátti kunnu 51,1 mió. krónur meira fáast til vega, soleiðis at Landsverk samanlagt fær 90 mió. krónur til at halda landsveginir og heinta inn eftirsleipið. Öll tølini eru frá 2016.

Við hesum gjaldshátti nýtist ikki at seta gjaldsstöðir upp. Við gjaldsstöðunum verður eisini tikið meira peningur inn, enn tað er neyðuð í mun til tað, sum brúk er fyri, tí tær eru dýrar at umsita.

FÍGGING OG SKIPAN AV VERKÆTLANUM

FÍGGING OG SKIPAN AV VERKÆTLANUM

Niðanfyri verða fýra hóvuðsmyndlar fyri, hvussu verkætlarnir kunnu fíggjast, lýstir nærrí. Hesir myndlar verða nýttir aðrastaðni, og teir tryggja, at peningur fer til ítökiligu verkætlanina.

TAÐ FINNAST NÓGVIR YMISKIR HÆTTIR AT FÍGGJA OG SKIPA VERKÆTLANIR EFTIR, MEN TEIR FÝRA HÓVUÐSMYNDLARNIR, SUM VERÐA NÝTTIR Í DAG ERU:

- » BOOT-myndilin; nevndur »Build-Own-Operate-Transfer«
- » PPP-myndilin; nevndur »Public-Private Partnership«
- » Lánitrygd-myndilin – Alment partafelag
- » Almenn verkætlán

BOOT-MYNDILIN:

BOOT myndilin er eykendur við, at eitt privat felag ígjøgnum tillutað loyvi fær ábyrgdina av at prosjektera, byggja, fíggja, reka og viðlíkahalda eina verkætlán, til dømis ein tunnil, í eitt ávist áramál (20-30 ár). Privata felagið skal seta pening í. Írestandi fíggining verður fingin til vega gjøgnum lántøku á kapitalmarknaðinum. Tá loyvistíðin er av, fellur verkætlanin til landið. Fyrimumirnir við eini slíkari loysn eru, at rentustóðið hjá landinum neyvan ávirkest, og at íloðan kann framskundast, tí hon liggur uttan fyri politiska ávirkan. Vansin er, at tað verður

dýrarí hjá brúkarunum, orsakað av at privata felagið má rinda eina hægri rentu fyri lántøkuna, tí kredittvirðið er lægri enn hjá tí almenna. Harumframt krevur eginkapitalurin eina væl hægri rentu/avkast, enn hjá tí almenna. Hesin hægri meirkostnaðurin, ið privata felagið skal renta, verður lagdur oman á kostnaðin. Hetta er sjávandi treytað av, at verkætlanin er trygg, soleiðis at skilja, at fíggjaravtalur við lánveitararnar vera hildnar.

PPP-MYNDILIN (PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP):

Í hesum myndlinum gera landið og eitt privat felag partnaraavtalu undir nærrí ásettum treytum um bygging, rakstur, fíggning og viðlíkahald í einum loyvistíðarskeiði. Ein týðandi munur millum BOOT og PPP er, at í PPP-myndlinum er tað landið, ið ber ferðsluváðan, t.e. inntökusíðuna. Hetta merkir, at landið tryggjar privata felagnum eina fasta avtalaða minstu inntøku, aftur fyri at felagið lýkur nærrí avtalaðar ásetningar í sambandi við verklagið og raksturin av hesum. Slíkar ásetningar fevna vanliga um liðugtgerð av verkætlanini til ásetta tíð, krøv um atkornuleika hjá brúkarum, krøv um viðlíkahaldsstöði og trygðar,- og tilbúgvigarviðurskiftir.

Eftirsum tað almenna ber inntökuváðan, verður fíggingskostnaðurin lægri enn í BOOT-myndlinum. Ein avleiðing í PPP-myndlinum er, at meðan tað almenna ber inntökuváðan, fellur avlopsinntøkan av eini meirferðslu til privata felagið.

FÍGGING OG SKIPAN AV VERKÆTLANUM

VIÐMERKINGAR OG TILMÆLI

LÁNITRYGD-MYNDILIN (ALMENT PARTAFELAG):

Hesin hátturin minnir nágv um PPP-myndilin og er nágv nýttur í Norðurlondum. Eitt nú til sambandið um Stórabelt, Oyrasund og føroystu undirsjóvartunlarnar. Eyðkennið er, at ábyrgdin fyri bygging, rakstri og viðlíkahaldi verður latin einum almennum partafelag, ið virkar undir somu rættarligum treytum sum eitt privat partafelag. Verkætlanin verður fíggjað á kapitalmarknaðinum við almennari trygd. Tað merkir, at fíggjar-kostnaðurin verður munandi lægri enn hjá einum privatum felagi. Tað almenna ber í útgangsstöðinum váðan av íloguni og rakstrinum.

Byggiváðanum kann landið sleppa sær undan við at bjóða verkætlanina út, sum er at lata privatar arbeidstakrar standa fyri byggingini. Eisini er tað upp til almenna felagið, um tað ynskir at bjóða út viðlíkahald og so framvegis. Hesin myndilin leggur stöði undir, at prísurin fyri at ferðast er tann bílgasti, samborið við aðrar loysnir, og hevur tí eisini stórst samfelagsligt gagn.

Samanumtikið er tað bílgast at byggja eitt verklag, har tað almenna veitir trygd móttvegis lánveitaranum, tí fíggingsar-kostnaðurin – tað er rentan til partaeigararnar og lánistovnarnar – vigar tungt í einum vanligum ílöguroknistykki av hesum slag.

ALMENN VERKÆTLAN Á FÍGGJARLÓGINI:

Um ein verkætlan verður fíggjað beinleiðis yvir fíggjarlóginna utan týðandi lántøku, nervar hetta ikki kredittvirði og rentu.

Ein vansi kann tó vera, at verkætlanin er bundin at politisku skipanini, og tann óvissan kann gera tað torfört at optimera uppgávuna. Hinvegin eru fyrimunirnir fleiri. Eitt nú at ferðaprísurin kann ásetast soleiðis, at samfelagsnytan verður, sum tað almenna ynskir. At verkætlanin kann fíggjast við eini samanseting av beinleiðis brúkaragjöldum og skattainntøkum, ger eisini, at möguleiki er fyri at fíggja verkætlanina á ein meira samhaldsfastan hátt. Haraftrurat er ein fyrimunur eisini, at arbeidi er opioð, og òll kunnu fylgja við.

VIÐMERKINGAR OG TILMÆLI

Um ætlanin er at taka í nýtslu gjaldsskipanir og harvið fáa gjaldstunlar, eiger hetta at vera væl gjøgnumhugsað. Fyrilit má takast fyri, at fleiri av tunlunum avloysa nakrar vánaligar farleiðir, har tað kann vera ótryggari at koyra. Til dømis er Hovstunnlinin komin fyri Hovsegg sum høvuðsfarleið í Suðuroy. Um vit seta eitt gjald á tunnilin, kann tað bera í sær, at fleiri velja gamla vegin istaðin. Fleiri av hesum gomlu vegunum eru longu niðurraðfestir í dag í samband við viðlíkahald. Gomlu vegirnir eru ikki longur í standi til at klára eina økta ferðslu, og tað er tí ótryggari at velja hesar vegir. Gjaldsstöðirnar eiga at verða settar soleiðis, at tað ikki eru aðrar möguligar vandamiklar farleiðir at koyra eftir.

- » Um onnur ella fleiri avgjöld verða løgd á bileigarar enn tey, ið eru, mælir Landsverk staðiliga til, at peningurin verður nýttur til at viðlíkahalda tað, ið rindað verður fyri.
- » Um ætlanin er at arbeida víðari við tunnilsgjaldi, gjaldsstöðum ella ðórum möguligum avgjöldum, mælir Landsverk til, at tað verður tikin politisk avgerð um at gera

nakrar meginreglur fyri, hvussu ein tilik skipan skal byggjast upp. Skipanirnar kunnu verða hildnar at vera órættvisar, tí tær kunnu seta nakrar eyka forðingar á landsvegakervið. Harumframt mugu umsitingarligar útreiðslur og uppsetan av gjaldsstöðum havast í huga.

» Eisini verður mælt til, at aðrir möguligir fíggjargarhættir verða settir í verk, um gjaldið skal vera tiðaravmarkað. Til dømis til verklagið er útgoldið fyri síðani at fella burtur. Alternativt at gjaldið lækkar framyvir, og at inntøkan verður bundin at fara til rakstur og viðlíkahald. Eitt gjald krevur tó umsiting.

» Höast aðrar fíggjarskipanir enn verandi verða lýstar her, mælir Landsverk til at varðeita samhaldsfestið, sum er eyðkenni fyri aðrar verkætlanir í samferðslukervinum.

Verandi skipan kann regulerast og verandi gjöld, ið hava við bilognarskap at gera og tær inntøkur, ið fylgja við, kunnu javnførast. Eitt nýtt játtanarbýti av inntøkuni frá verandi gjöldum er tó ein politisk uppgáva.
