

1. Partur

Strategiskjal



FORORÐ

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

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

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

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

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

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

¹ Bussleiðirnar, sum Strandferðslan umsitir, eru undantiknar.



INNIHALDSYVIRLIT

Samandráttur og niðurstøða	7
1. FORTREYTI RNAR FYRI ÆTLANINI	10
1.1. Arbeissetningur	10
1.2. Visjónin.....	12
1.3. Yvirskipaða ráðleggingin higartil.....	13
2. STØÐAN Í DAG	17
2.1. Flutningskervið	17
2.2. Fólkahagtøl 1990 til 2005	27
2.3. Skrásett akfør	28
2.4. Hagtøl yvir óhapp	30
2.5. Framkomuleiki	33
2.6. Pendlan	35
2.7. Øki, sum hava týdning fyri yvirskipaðu ferðsluna...	37
2.8. Umhvørvisárin sum t.d. óljóð, dálking og árin av forðingum	39
2.9. Viðlíkahald av flutningskervinum	43
2.10. Náttúran og mentanarumhvørvi, sum hava týdning fyri ferðsluna	45
2.11. Veðurlagsbroytingar	46



3. MÁL FYRI TÍÐARSKEDIÐ 2008 - 2020	47		
3.1. Raðfestingargrundreglur	47	3.7. Viðlíkahald og rakstur	67
3.2. Flytfæri og framkomuleiki	49	3.7.1. Viðlíkahald.....	67
3.2.1. Smíðligt undirstöðukervi við fleiri valmöguleikum	49	3.8. Umhvævi og fagurfræði	70
3.2.2. Yvirskipaðir vegaflokkar, herundir stovnan av høvuðsvegi.....	50	3.8.1. Góð formlist í flutningskervinum.....	70
3.2.3. Høvuðssjókervið, herundir flokking av farleiðum/oyggjum.....	56	3.8.2. Sóljuleiðir, serliga vakrir vegateinar.....	71
3.2.4. Pendlaramöguleikar.....	57	3.9. Gøtur	72
3.2.5. Flutningstíðin.....	58	3.9.1. Gøtur í haganum.....	72
3.2.6. Innanlands loftflutningur.....	59	3.9.2. Ferðsla á súkklu.....	74
3.2.7. Uttanlands loftflutningur.....	60	3.10. Parkering	76
3.2.8. Tilbúgving.....	61	3.11. Samanbering við onnur lond	77
3.3. Ferðslutrygd	62	3.12. Kelduyvirlit	78
3.3.1. At minka talið av fólkaskaðum í ferðsluni.....	62		
3.4. Ferðsluomhvævi	64	Strategiskjalið lagt út	
3.4.1. Árin av forðingum, ferðsluóljóði og omhværviseitrandi evnum.....	64	Strategiskjalið verður lagt út til hoyringar á heimasíðunum hjá Vinnumálaráðnum, Landsverki og Strandferðsluni.	
3.5. Møgulig vakstrarøki	65		
3.5.1. Samferðsluætlan og økismenning.....	65		
3.6. Samfelagsnytta	66		
3.6.1. Kostnytt og greining av avleiðingum.....	66		





Samandráttur og niðurstøða

Samanhangur og bygnaður í samferðsluætlunini

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

Skjølini eru:

1. Strategiski parturin, har greiða fæst á atlitum, hagtølum, tørvi og ráki, sum hava munandi ávirkan á ráðleggingina, umframt at málini og raðfestingargrundarlagið fyri hetta 12 ára skeiðið verða lýst.

2. Taktiski parturin, har uppskot til ítøkiligar verkætlanir næstu 12 árin, verða lýst við fyrimumum og vansum og raðfest.

Nær skal ráðleggjast?

Samferðsluætlanin fevnir um 12 ár, og verður 4. hvørt ár endurskoðað og tikin upp til politiska viðgerð. Nýggj vitan og nýggj rák kunnu gera at neyðugt er at broyta ætlaninar. Tiltøk og verkætlanir kunnu koma afturat, eins og móguleiki er at broyta verandi verkætlanir. Í tíðarskeiðinum kann tilfar verða skoytt uppí ætlanina, so hvørt tørvur er á hesum.

Høvuðsinnihaldið í strategiætlunini

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

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

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

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

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



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

Flytføri
 Framkomuleiki
 Trygd
 Umhvørvi
 Kostnaður
 Samfelagsnytt
 Økismenning
 Viðlíkahald

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

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

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

Onnur mál viðvíkjandi flytføri eru t.d., at flutningskervið skal vera eitt tilboð til øll, óansæð aldur ella møgulig brek, at felagsferðslan

veitir trygd fyri sambandi hvønn dag alt árið², og at ferðatíðin verður styt.

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

Umhvørvisatlitini eru m.a., at tey árin samferðslukervið hevur á umhvørvið, tað verði seg dálking, larmur ella annað, skulu avmarkast.

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

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

² Kollektiv ferðsla (bussar og skip)



Nøkur mál, sum viðvíkja bleytari ferðslu, eru eisini sett. Hesi mál hava ávirkan á fleiri av omanfyrinevndu atlitum, men eru ikki flokkað beinleiðis undir einum teirra. Málini viðvíkja vegum fyri ferðafólk (sóljuleiðir), varðagøtum, gongu-, ríði- og súkklugøtum.

Niðurstøða av strategiætlanini

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

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

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

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



1. FORTREYTIARNAR FYRI ÆTLANINI

1.1. Arbeidssetningur

1. Endamál

Endamálið við verkætlanini er at tryggja, at fysiska undirstøðukervið í Føroyum til eina og hvørja tíð nøktar samtíðarinnar krøv og tørvir.

Tryggjast skal, at íløgur í undirstøðukervið verða framdar á slíkan hátt, at samfelagið fær sum mest burtur úr íløgnum, herundir at játtanin er hósandi, og at raðfestingin er greið og grundað á viðkomandi atlit.

2. Áhugabólkar

- **Landsverk**

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

- **Strandfaraskip Landsins**

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

- **Vinnumálaráðið**

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

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

3. Skipan av verkætlanini

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

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

4. Uppgávur hjá arbeiðsbólkinum

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



tyrlupallar og floghavn. Spurningurinn um býtið av játtan millum íløgur í og rakstur av undirstøðukervinum kann to eisini verða viðgjørður.

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

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

Til 1)

Strategiskjalið skal m.a. innihalda eina lýsing av:

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

Til 2)

Heildarætlanin skal lýsa:

- á hvønn hátt, grundað á strategiskjalið, undirstøðukervið kann skipast, og grundað á hetta skjal, mæla til møguligar loysnir.

- tá ið høvuðsíløgurnar eru ásettar sambært grundsjónamiðunum í strategiskjalinum, skal eisini lýsast, hvørjar smærri íløgur eiga at verða gjørðar.
- Við atliti til grundreglurnar fyri raðfestingunum í strategiskjalinum, skal arbeiðsbólkurin gera uppskot til raðfesting av íløgnum.

Til 3)

Bólkurin skal koma við tilmæli um:

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

5. Tíðarætlan

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

Vinumálaráðið,

9. mars 2006

Bjarni Djurholm
Landsstýrismaður

/ Niels Winther



1.2. Visjónin

Visjónin um samferðsluætlanina:

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

Undirstøðukervið skal vera soleiðis háttað, at tað er lætt, trygt og ódýrt hjá øllum at ferðast millum ymisk støð, bæði innanlands og millum Føroyar og útheimin.

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

Ein treyt fyri kappingarføri og evnunum at tillaga seg í samfelagnum, er eitt smidligt og virkið undirstøðukervi. Undirstøðukervið hevur fyrst og fremst lívsneyðugan týðning fyri vinnulívið, útboðið av arbeidsplassum, búsetingarmynstrið, heilsuøkið, útbúgvingarmøguleikar, trivnaðin og menningina í

einum samfelag, har persónligu sambondini ofta eru spjødd yvir stórar fjarstøður.

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

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

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



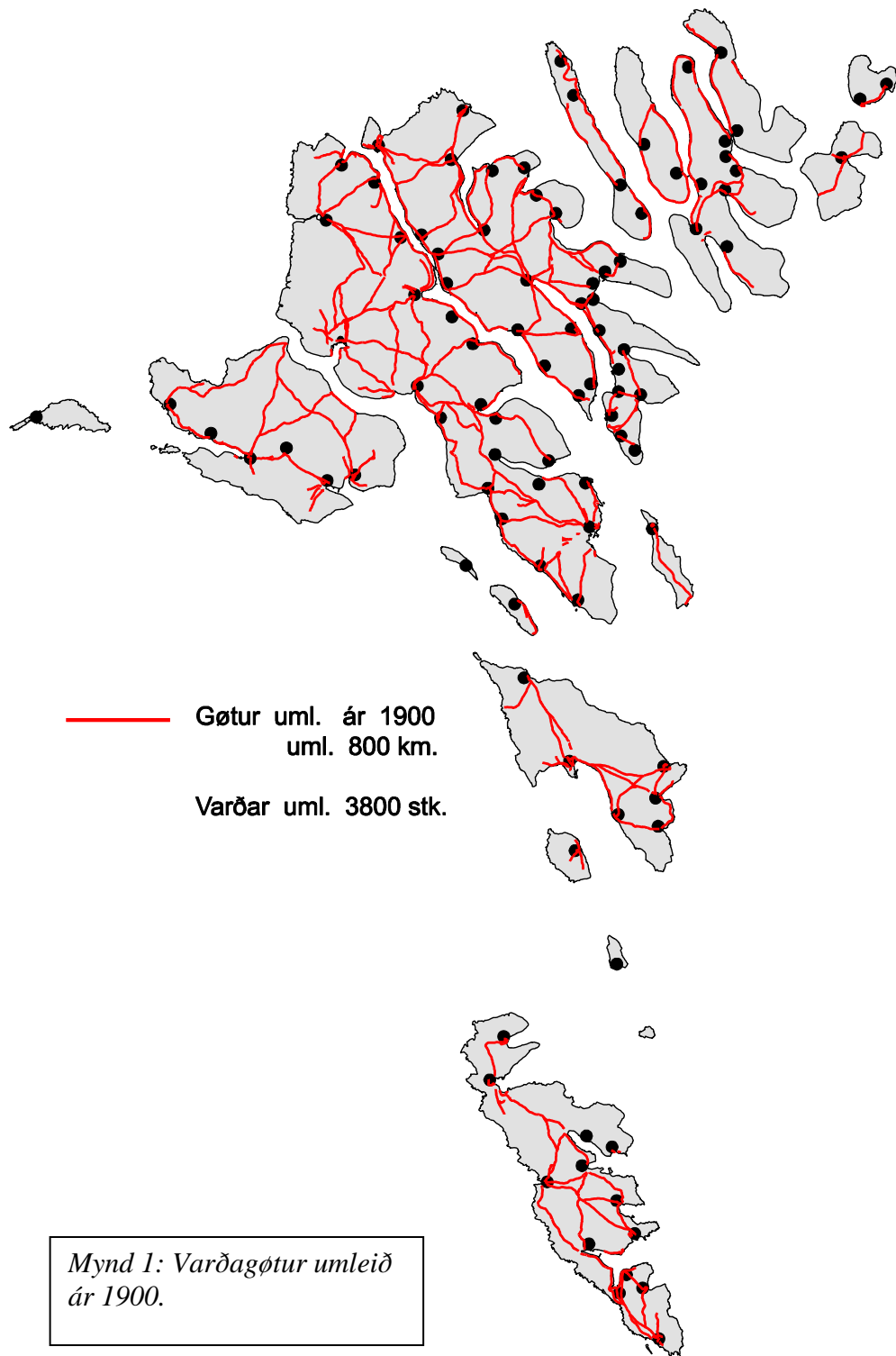
1.3. Yvirskipaða ráðleggingin higartil

Ráðleggingin áðrenn ár 1900.

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

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

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



Mynd 1: Varðagøtur umleið
ár 1900.



Ráðlegging í 1900 talinum

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

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

Hesar meginreglur í flutningsráðleggingini vórðu fylgdar heilt til miðskeiðis í 1950-unum.

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



Mynd: Tinganes.

Nýggjari ráðlegging.

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

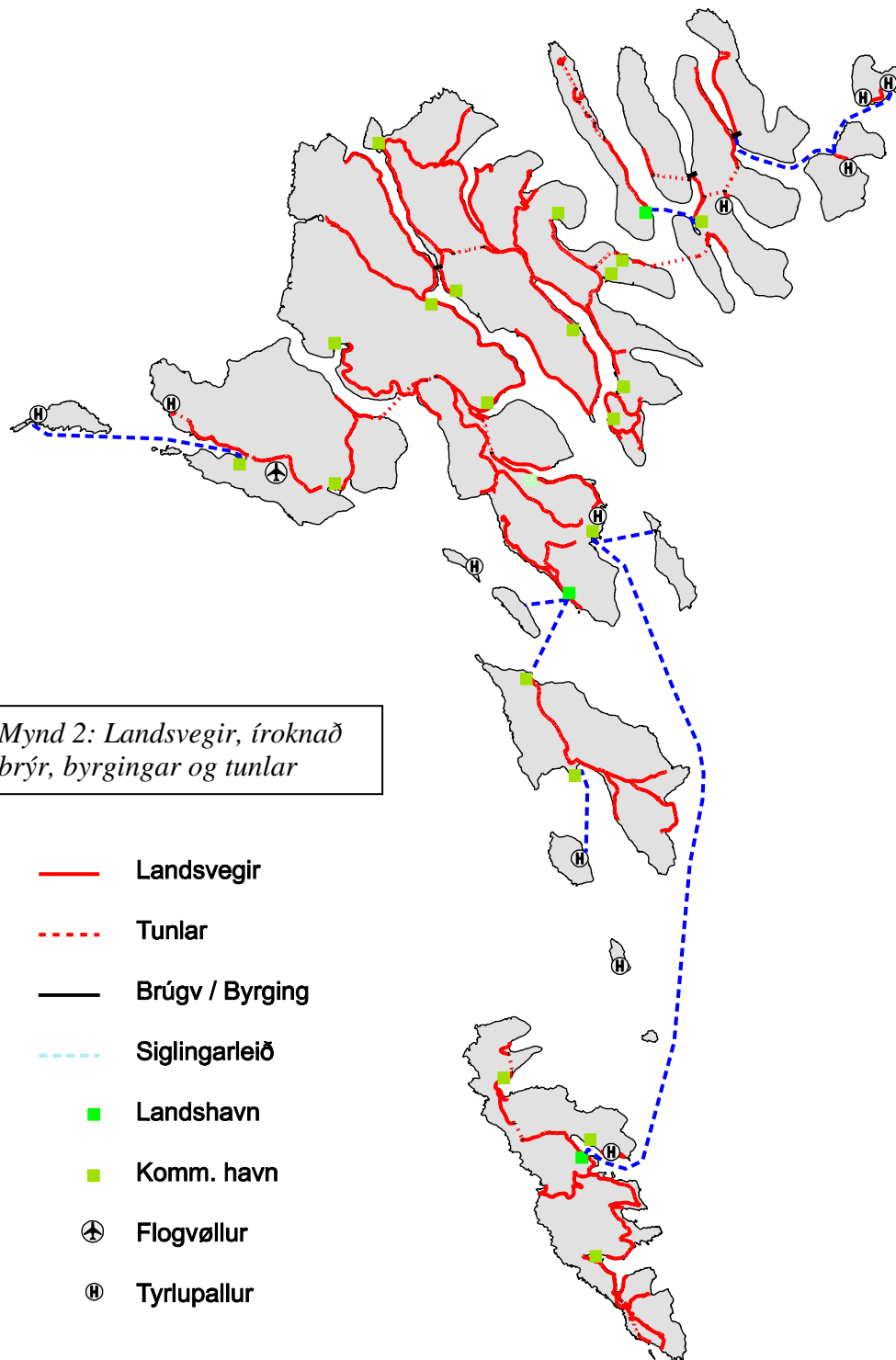
Í ætlanini var gjørd ein skipan, eftir hvørjari tað kundi roknast út, hvat úrslitið bleiv, við ymiskum íløgum í samferðslukervið. Við rentugagns-skipanini vórðu útrokningar gjørdar av 5 ítøkiligum íløgum: Sambandinum um Vestmannasund, sambandinum um Leirvíksfjørð, vegateinin Øravík-Hov, tunlinum Millum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

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



Samferðsluarbeiðið, sum er í gongd, fevnir um:

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



2. STØÐAN Í DAG

2.1. Flutningskervið

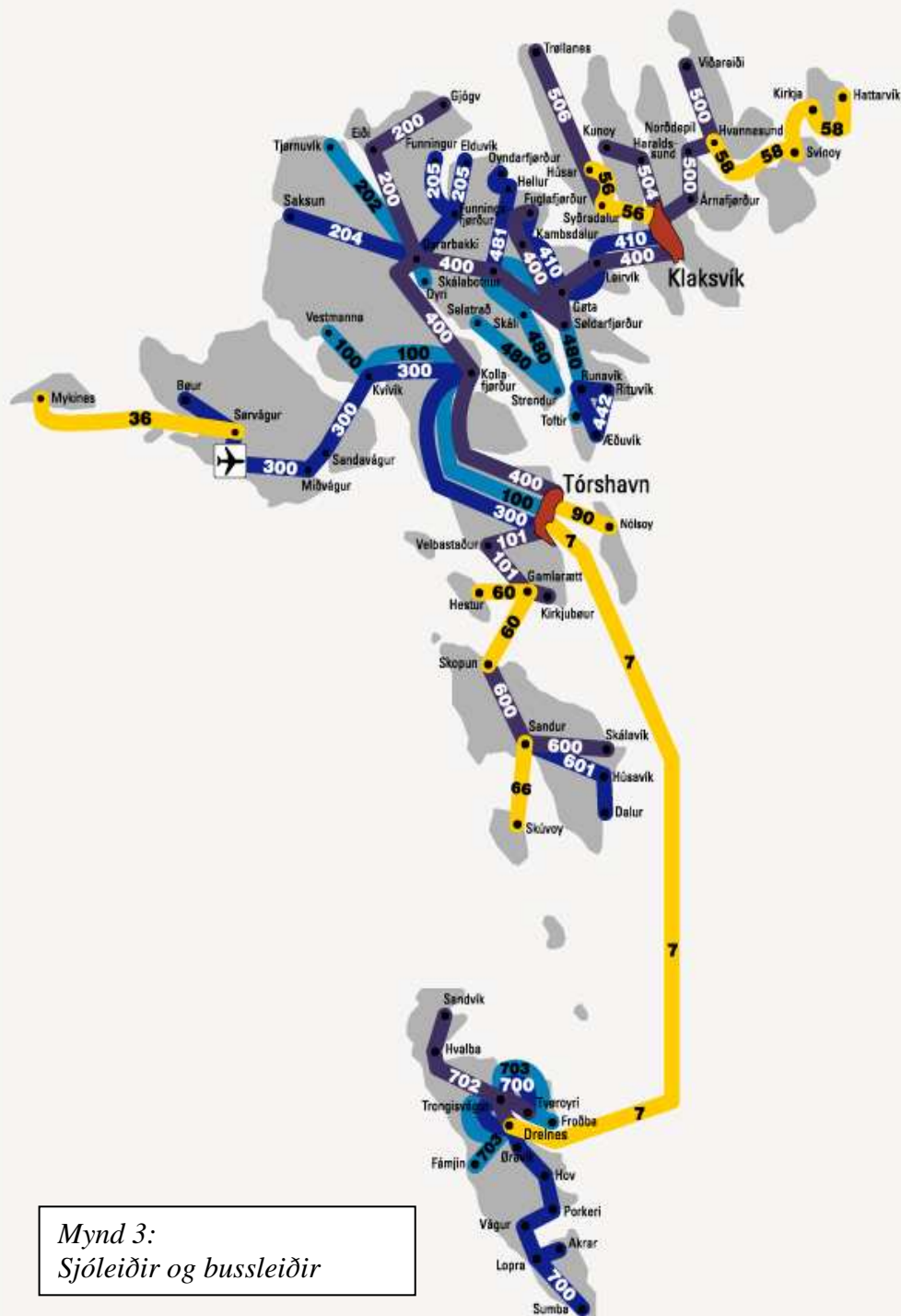
Fast samband.

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

Tann størsta brúgvín, uml. 250 m long, bindur saman Streymoyonna og Eysturoyonna. Síðani eru tvær byrtingar, sum binda Borðoyonna í ávikavist Kunoyonna og Viðoyonna.

Flutningskervið fevnir um 17 tunlar í alt. Tveir av hesum eru undirsjóvartunlar, og eru teir fíggaðir lutvíst privat; landið yvirtekur hesar aftaná 14 ár (í ávikavist 2017 og 2021). Undirsjóvartunlarnir eru Vágatunnilin, sum bindur saman Streymoyonna og Vágarnar, og Norðoyatunnilin, sum bindur saman Eysturoyonna og Borðoyonna. Av hinum tunlunum eru 5 tvísparaðir og 10 einsparaðir.

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



Felagsferðsla á sjógvi, landi og í luftini.

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

Sjóleiðirnar innanlands.

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

Niðanfyrinevndu siglingarleiðir knýta 7000 íbúgvar, ella 14 % av samalaða fólkatálinum í miðstaðarøkíð.

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

Mynd 3:
Sjóleiðir og bussleiðir



Sjóvegis farleiðirnar innanlands eru hesar:

1. Suðuroy – Tórshavn

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

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



M/F Smyril



2. Sandoy/Hestur – Gamlarætt

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

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

3. Nólsoy – Tórshavn

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

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



4. Skúvoy – Sandur

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

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

5. Mykines – Sørvágur

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

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



6. Kalsoy – Klaksvík

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

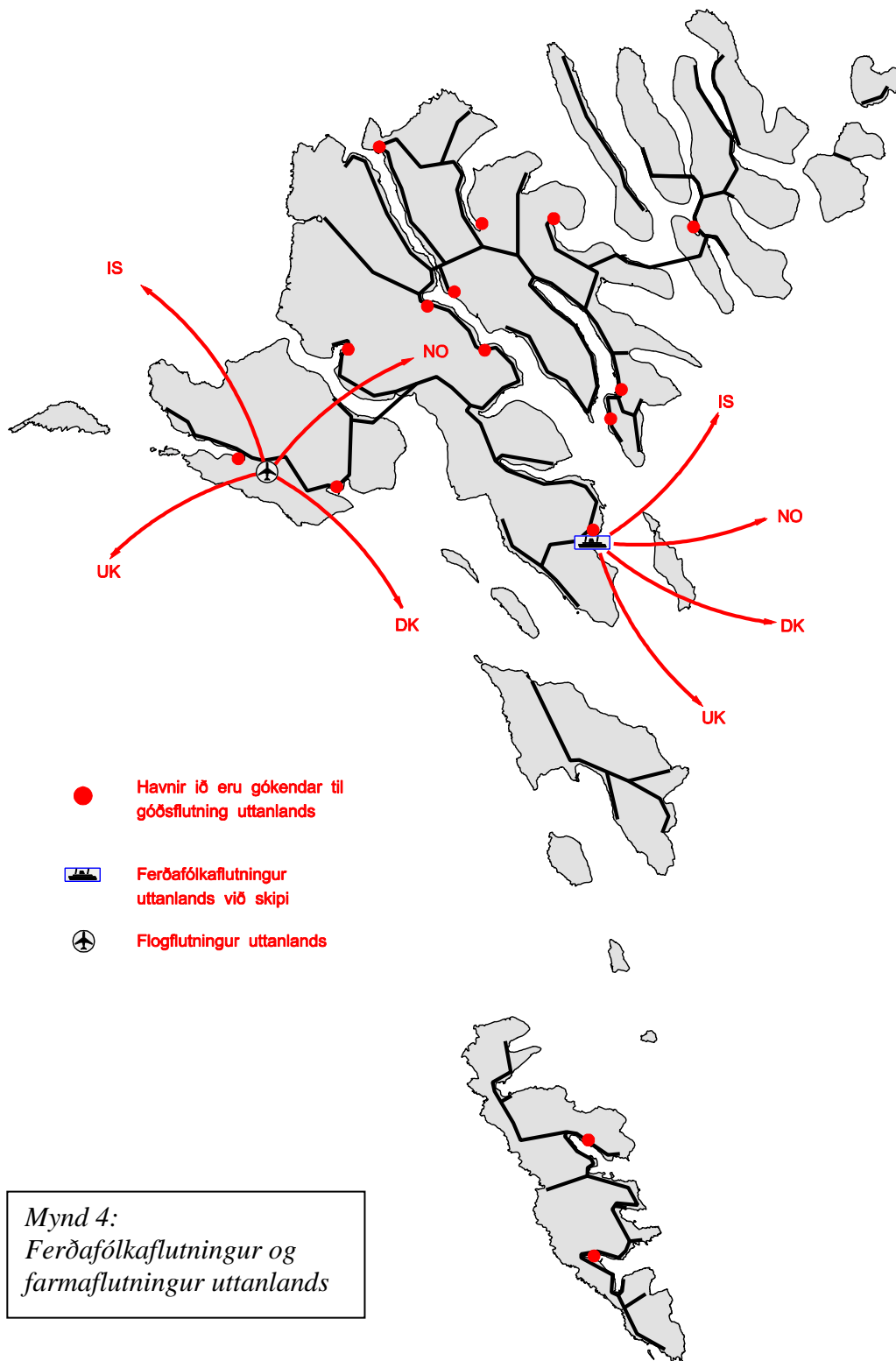
Byggiár	1975
Hægsta tal av ferðafólki	115
Hægsta tal av persónbilum	17
Siglingartíð	20 min
Arbeidsferð	9 míl
Túratal	7 (4) ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Ótíðarhóskandi
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei
Atløguviðurskifti–havnir	Ikki hóskandi á Syðradali
Atløguviðurskifti-ferðafólk	Hóskandi
Bíðiviðurskifti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

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

7. Svínoy/Fugloy – Hvannasund

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

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



Sjóflutningur uttanlands.

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

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



M/F Norröna

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

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

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

Mynd 4:
 Ferðafólkaflutningur og
 farmaflutningur uttanlands



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



Tyrluflutningur.

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

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

Tyrlan er eisini eitt sera hent flutningstól til rørslutarnað.

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

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



Loftvegis flutningur uttanlands.

Vága Floghavn.

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



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

Fólkaflutningurin fevnir um:

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

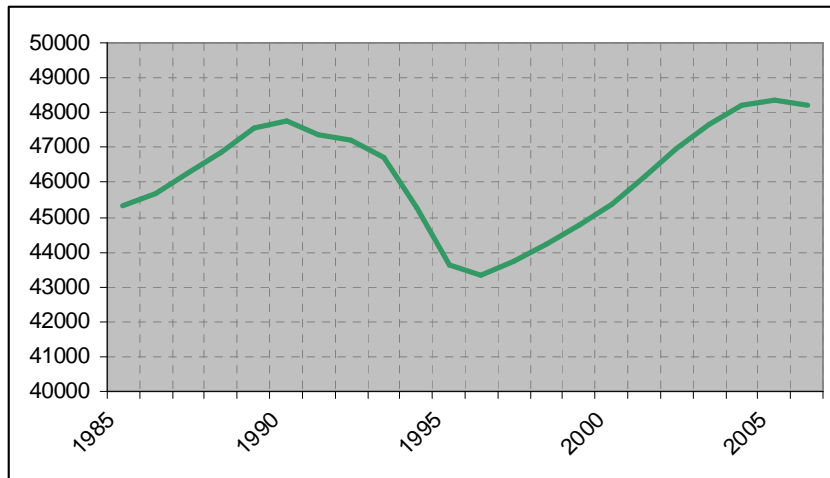
Sambandið til útlandið:

Av mest vanligu ferðasambondunum til útlandið kunnu nevast trýggir til fimm túrar dagliga til Danmarkar, tveir til trýggir túrar um vikuna til Noregs, til Íslands og til Stóra Bretlands. Tað er stórir munur á talinum av fráferðum um summarið og um veturin.

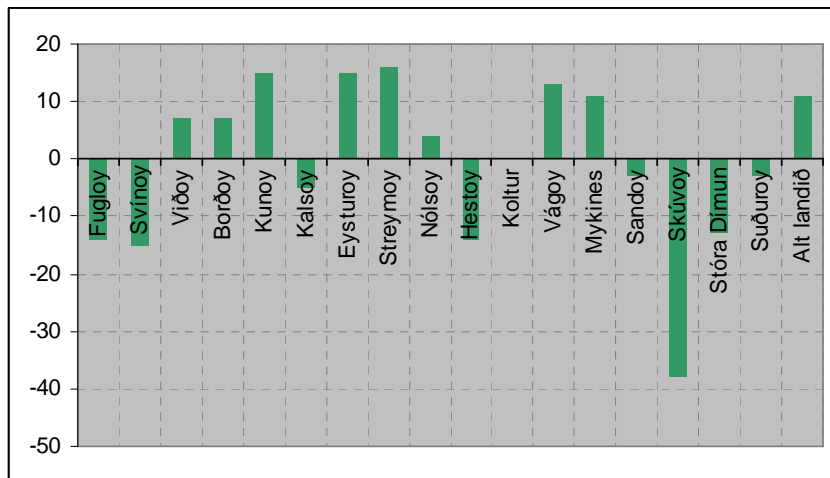
Íløgur:

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

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



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



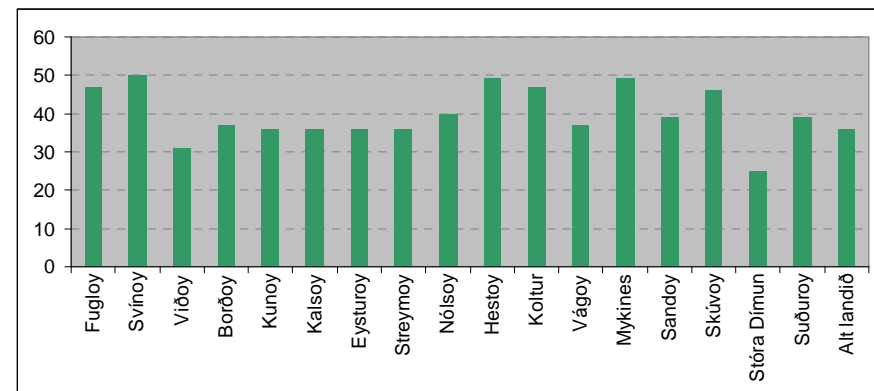
Mynd 7: Fólkaþækstur in % 1996-2006

2.2. Fólkahagtøl 1990 til 2005

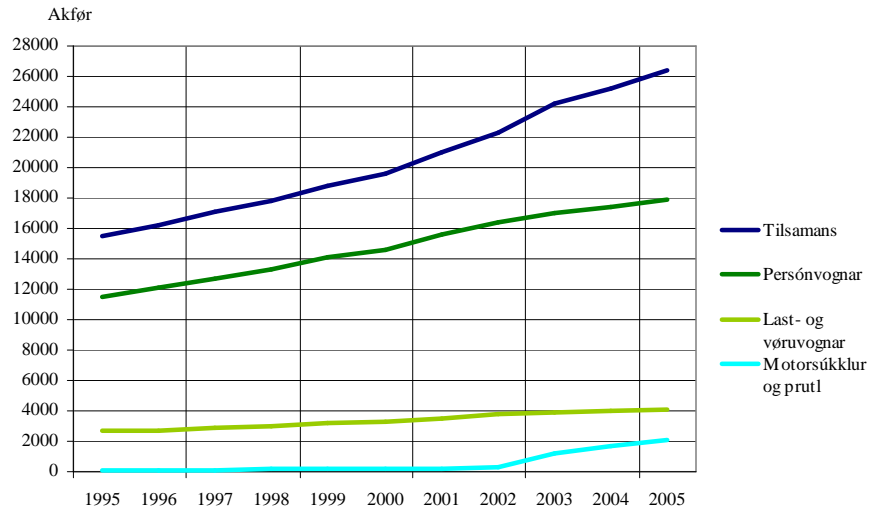
Fólkatálið hevur verið stöðugt vaksandi seinastu 10 árin, tó undantikið í 2006, sí mynd 6.

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

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



Mynd 8: Miðalaldur pr. 1. januar 2006



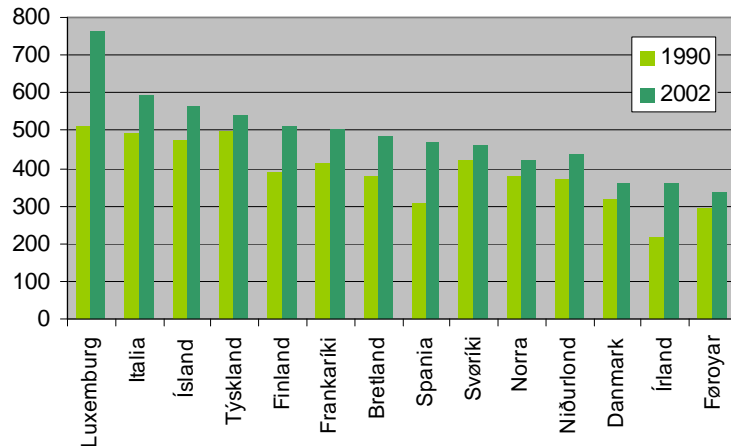
Mynd 9: Skrásettir bilar 1995 til 2005
(áðrenn 2002 eru prutl ekki við í uppgerðini)

2.3. Skrásett akfær

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

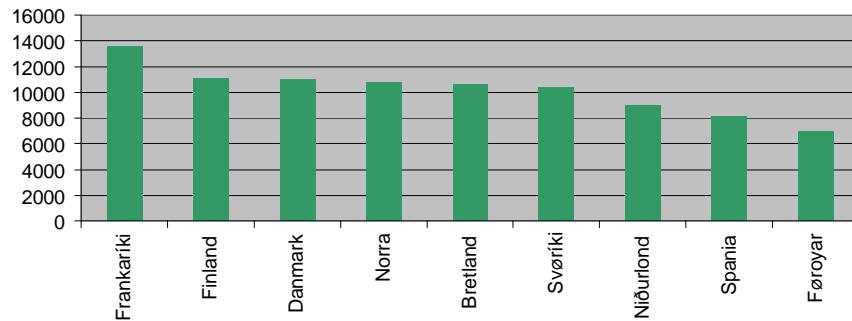
Serliga er talið á persónbilum týðiliga vaksandi, og kann hetta síggjast sum eitt tekin um raðfesting og fíggjarliga orku hjá tí einstaka húsarhaldinum.

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



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

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



Mynd 11: Koyrdir persónkilometrur

Kelda: ECMT og DK statistik, Føroyar settar inn.

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

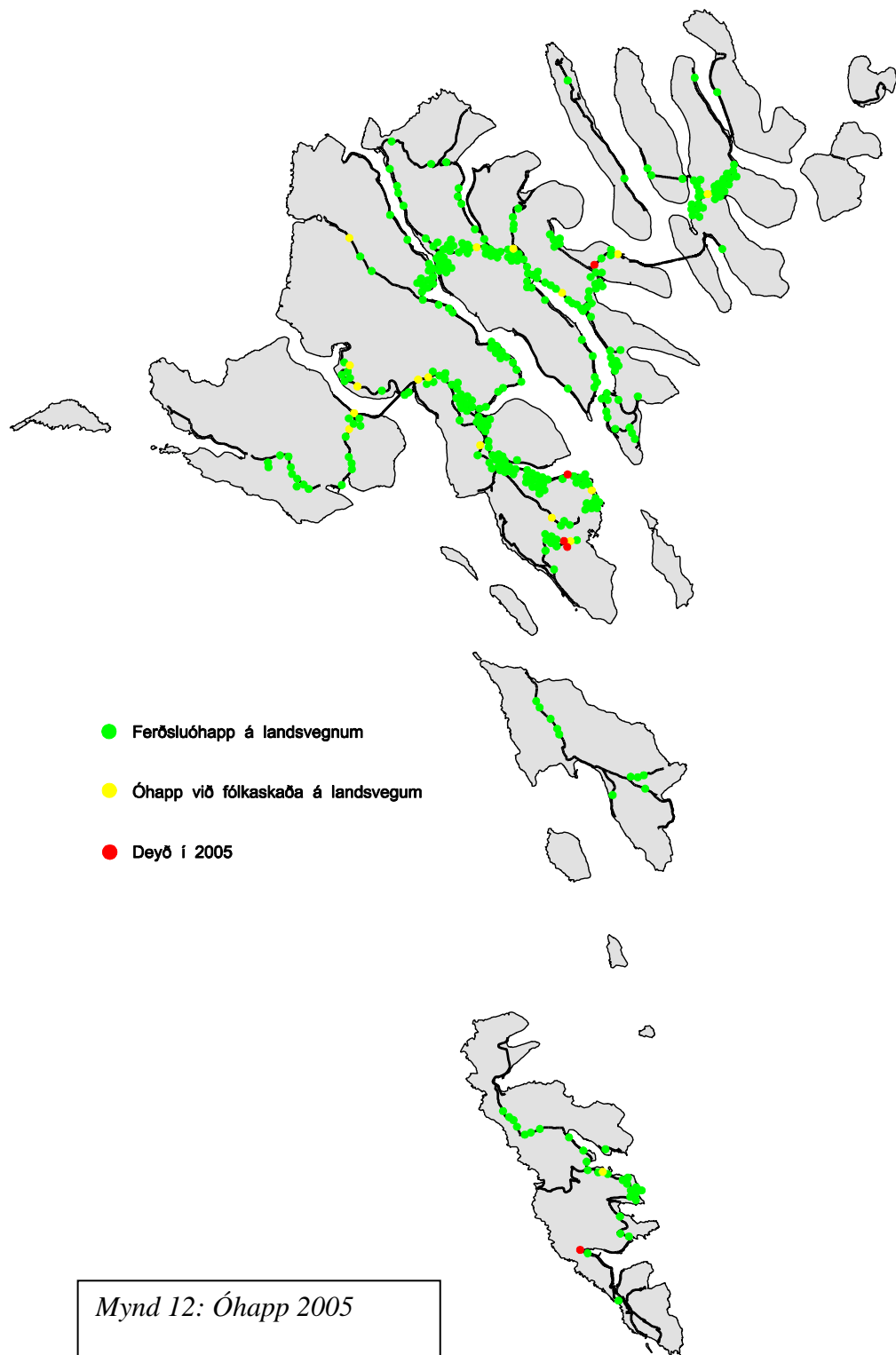
Mynd 10 vísir tal av bilum pr. 1.000 íbúgvar í ávikavist 1990 og 2002 í ymskum londum

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

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

Mynd 11 vísir hvussu nógvar persónkilometrur er koyrdir, samanborið við onnur lond. Ein orsök til, at Føroyar liggja lágt í mun til hini londini, kann vera stuttu vegateinarnir í Føroyum.

Persónkilometrur er samlaða talið á koyrdum kilometrum í persónbili, býtt við samlaða fólkatálinum.



- Ferðsluóhapp á landsvegnum
- Óhapp við fólkaskaða á landsvegum
- Deyð í 2005

Mynd 12: Óhapp 2005

2.4. Hagtöl yvir óhapp

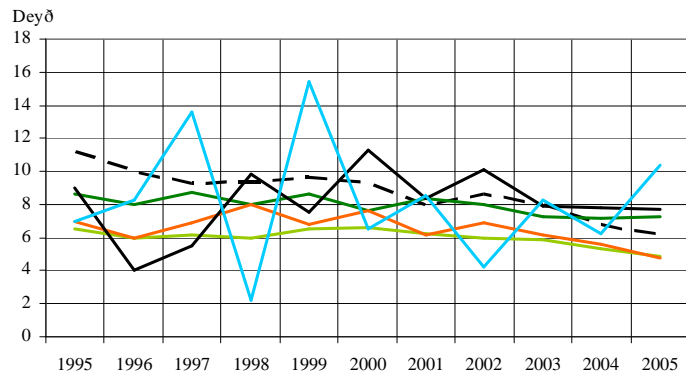
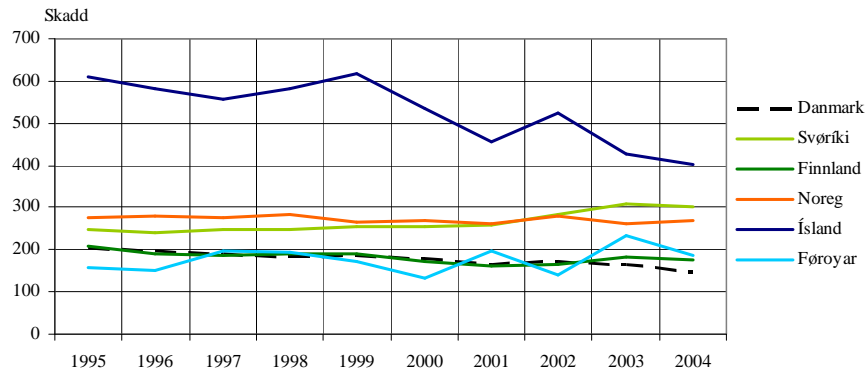
Hagtølini gera tað móguligt at vísa á ”svartar” blettir, ella vegateinar við óhappum. Ein greining av teimum skrásettu óhappunum kann gerast við hjálp frá árligu frágreiðingini ”Ferðslan” hjá Landsverki. Í ársfrágreiðingini er m.a. víst, hvar óhappini henda, og hvat slag av óhappum, talan er um, sí mynd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

Tilfarið byggir á frágreiðingar frá lógregluni.

Útreiðslur av ferðsluóhappum

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

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



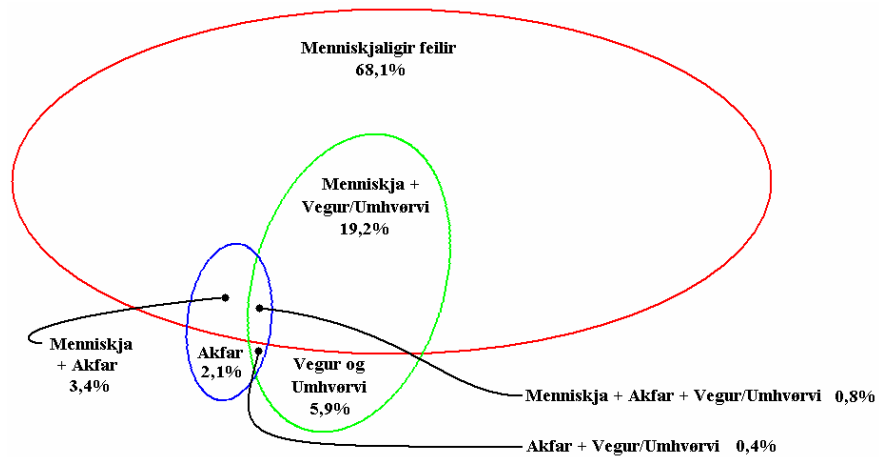
Roknað verður við, at talið av álvarsligum ferðsluóhappum fer at minka, so hvørt tann tøkniþróðiliga menningin fær ávirkan á vegakervið og bilarnar, hóast vit vita, at uml. 80 % av øllum óhappum henda av menniskjaligum ávum.

Av trygdarútgærð, sum antin er á marknaðinum ella á tekniborðinum, kann m.a. nevast

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



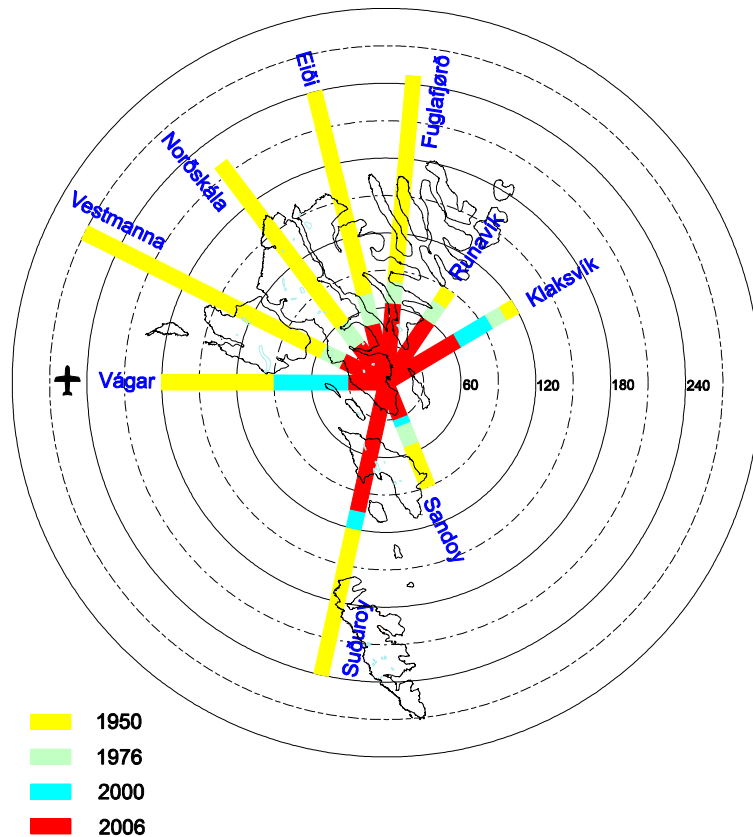
Trygðin á vegunum er serliga vorðin betri, við það at framdar eru tryggar loysnir á truplum vegamótum. Loysnirnar hava vanliga við sær, at talið á trupulleikadeplum minskar, eins og ferðin verður sett niður. Henda skaðar her, eru tað vanliga smærri tólskaðar.



Orsøkin til ferðsluóhapp.

Kelda: Transportøkonomisk Institut í Oslo.





Mynd 13:

Frástøðan í minuttum úr Tórshavn til restina av landinum í 1950, 1976, 2000 og 2006.

(Bíðitíð á ferjulegum er ikki íroknað)

2.5. Framkomuleiki

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

- flutningsútreiðslunum í samfelagnum
- rakstrarútreiðslunum hjá tí einstaka virkinum

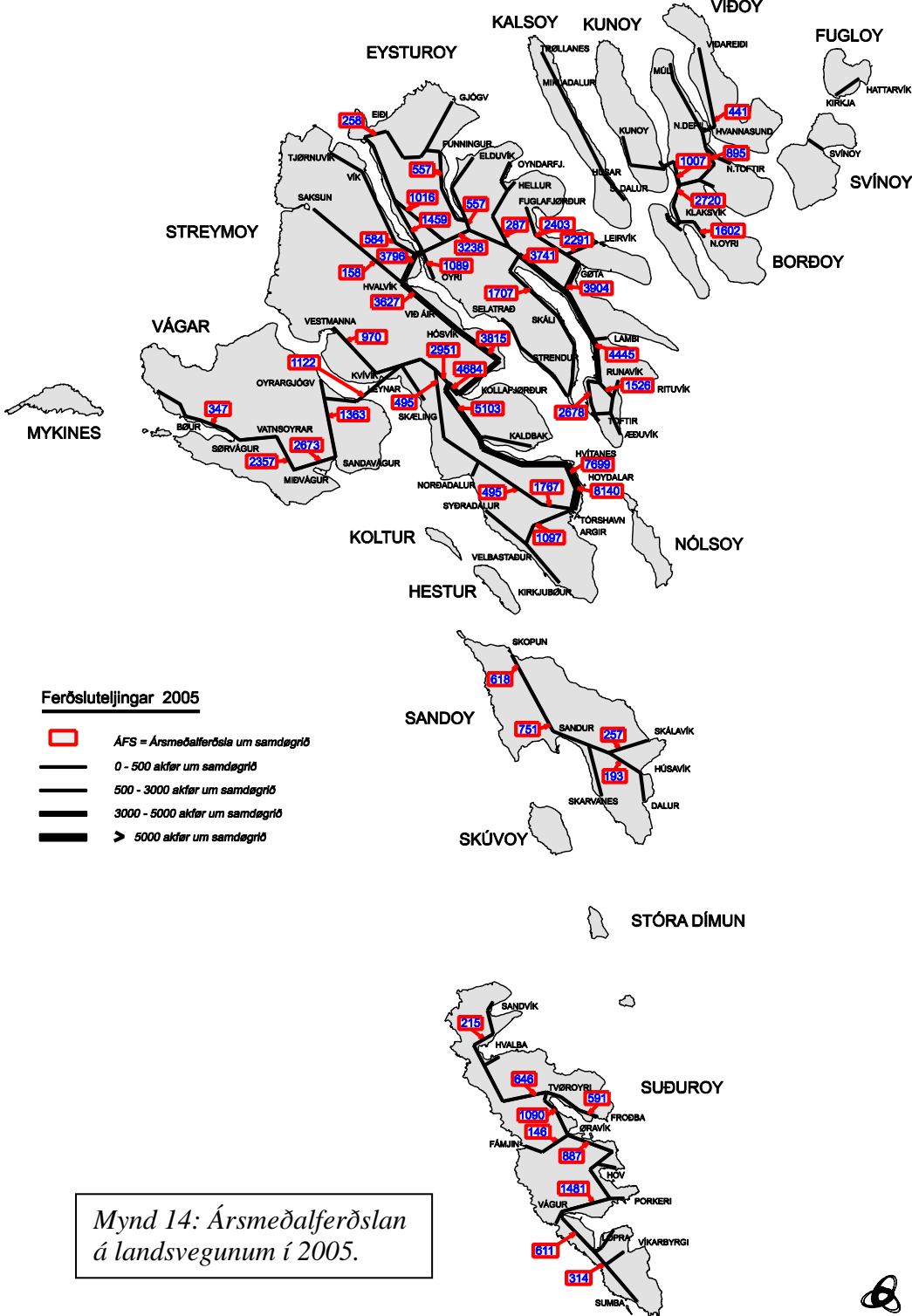
Í hugtakinum framkomuleiki verður roknað við **tíð** og **flutningsútreiðslum**. Hetta kann hava stóra ávirkan á hvar virkir, bústaðir og almennar tænastrur verða lögð.

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

Dømi:

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

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



Ferð

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

Trýstið á vegakervinum

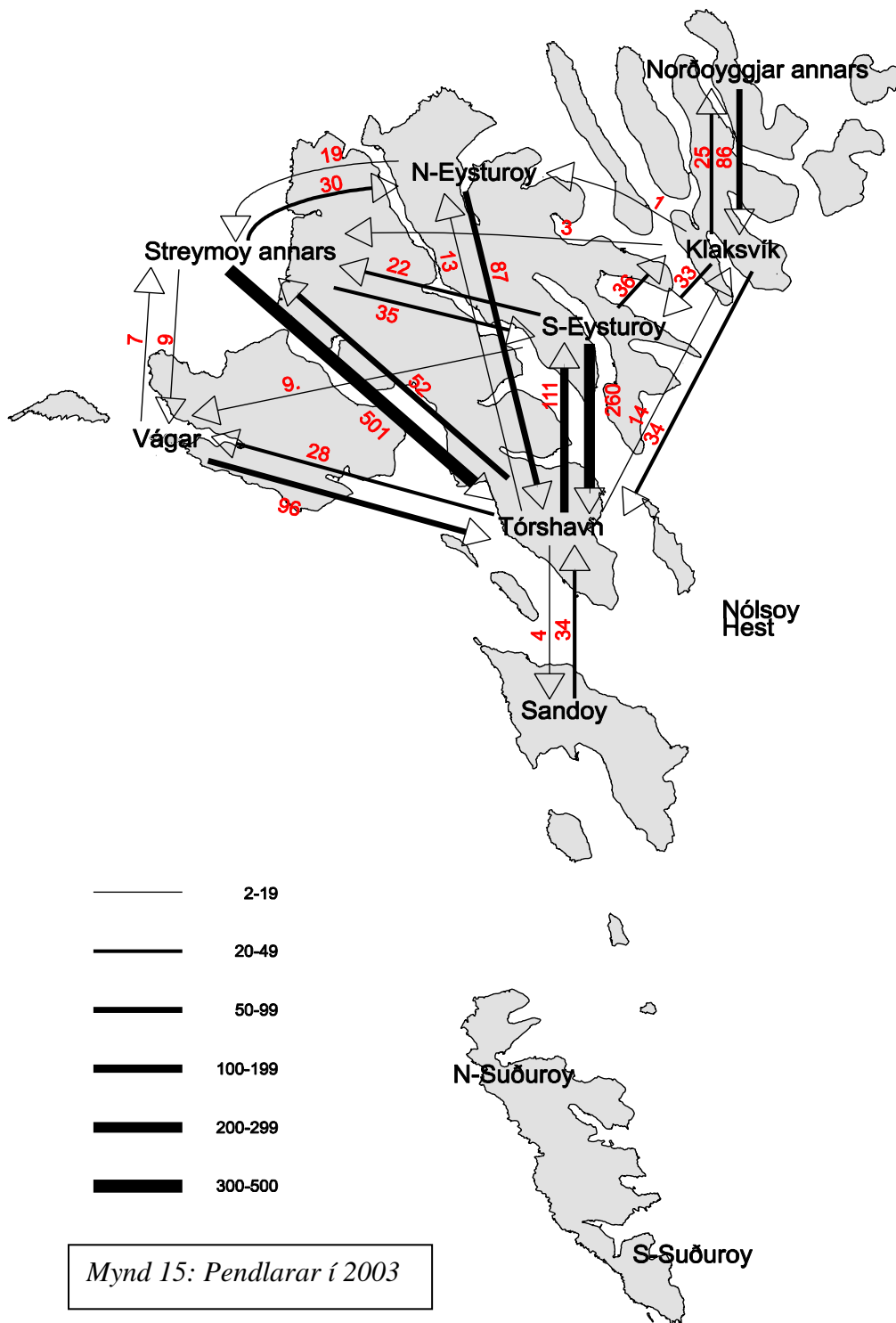
Trýstið á einum vegateini, er lutfallið millum ta skrásettu ferðslumongdina, og ta mettu, hægstu ferðslumongdina (Orkuføri á vegateininum).

Um málda orkuføri fer upp um 70 % av metta vegorkuførinum, merkir hetta trupulleikar við týðiligari minking í ferðini, og tá kunnu vøntast bilrøðir og ferðsluknútar

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

Mynd 14: Ársmeðalferðslan á landsvegum í 2005.





Mynd 15: Pendlararar í 2003

2.6. Pendlan

Pendlarakanning.

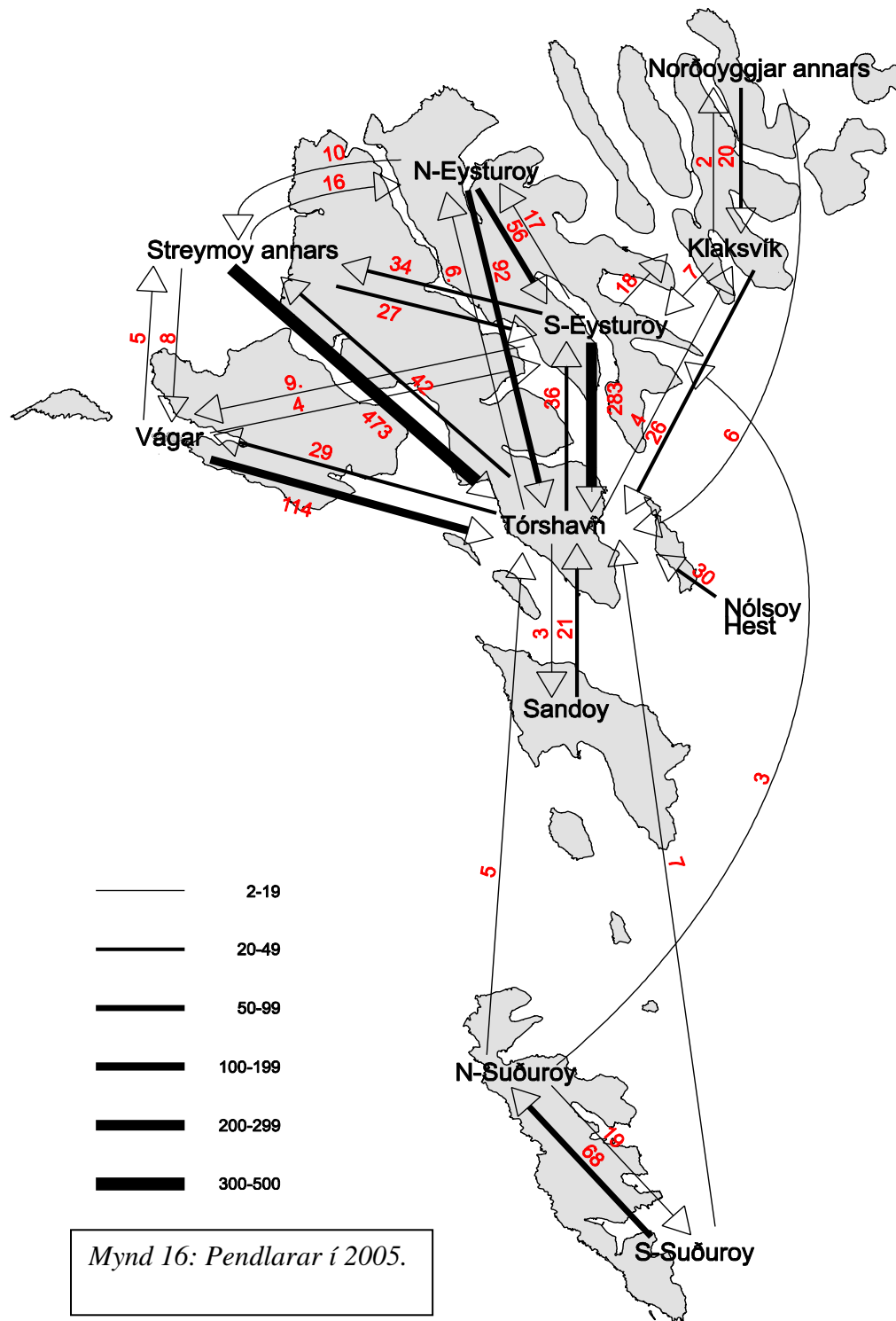
Í 2003 var gjörd ein pendlarakanning, har øll arbeiðspláss vóru biðin um at upplýsa, hvar starvsfólk teirra arbeiddu, og hvar tey búðu (sí mynd 15). Kanningin fevndi um 1.540 persónar (lesandi og næmingar vóru ikki tikin við). Um miðal frástøðan millum bústað og arbeiðspláss er 30 km, so er dagliga pendlanin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

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

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

Verandi pendlaramøguleikar eru privatbilar og felagsferðsla (bussar⁴ og ferjur).

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



Mynd 16: Pendlararar í 2005.

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

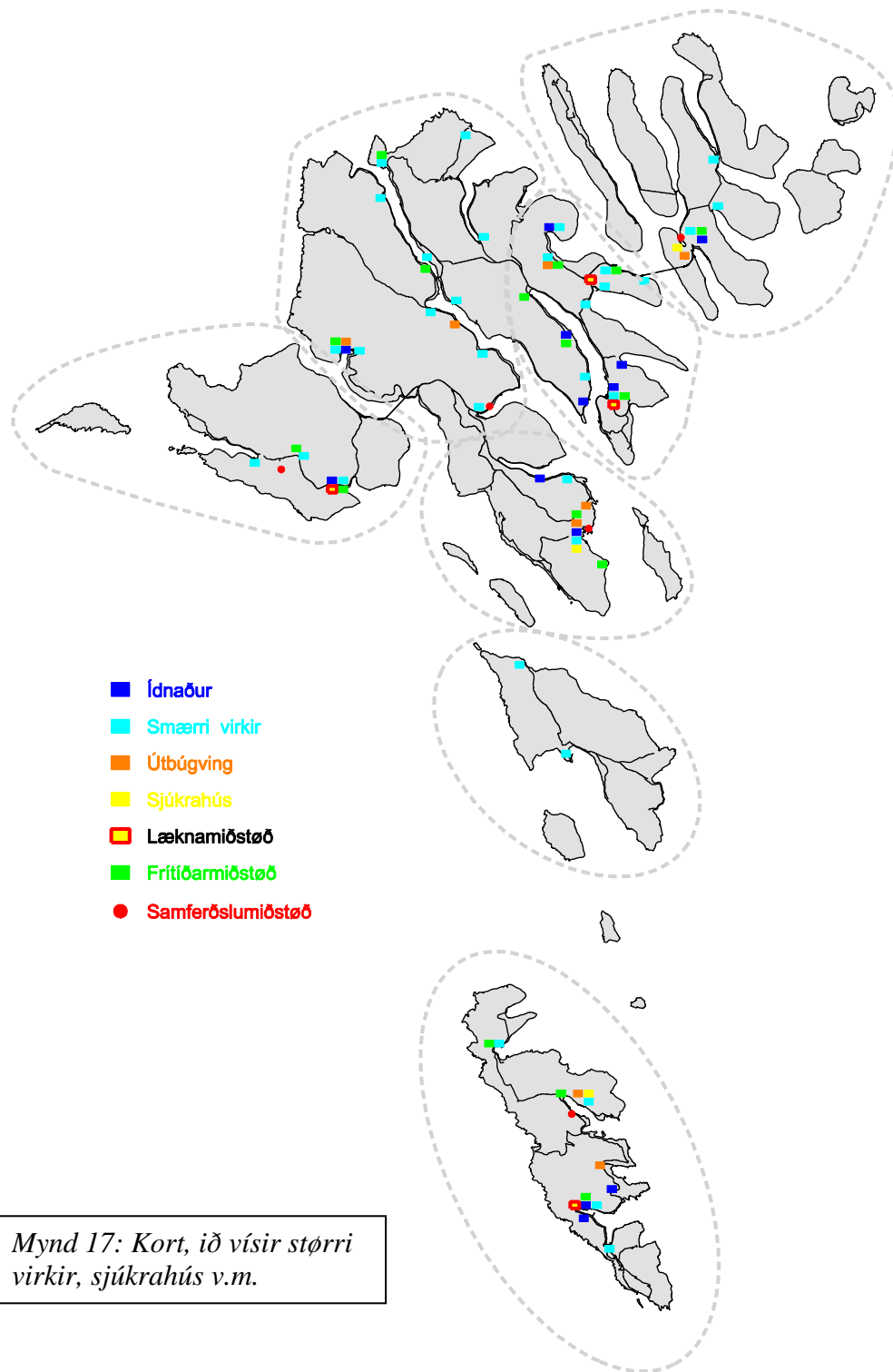
Ferðslan við privatbili er lagaligari, tá tað ræður um fráferðartíð og hentleikar hjá tí einstaka.

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

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

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

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



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



2.7. Øki, sum hava týðning fyri yvirskipaðu ferðsluna.

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

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

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

Økismenning

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

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



Hövuðsferðsluásir

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

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

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

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

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

Samfelagslig tíðarvirði fyri koyring.

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

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

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

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

Løn	163
Avskrivningar	75
Umvælingar	7
Orkuførisútreiðslur	44
Miðalútreiðslur, avgjöld ikki íroknaðið	289

Kelda: Vejdirektoratet.

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



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

Óljóð

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

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

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

Er óljóði oman fyri 55 dB á framsíðuni á eini húsabygging, tosa vit um trupulleikar av óljóði.

Óljóð oman fyri 70 dB verður mettt sum sera álvarsligt!



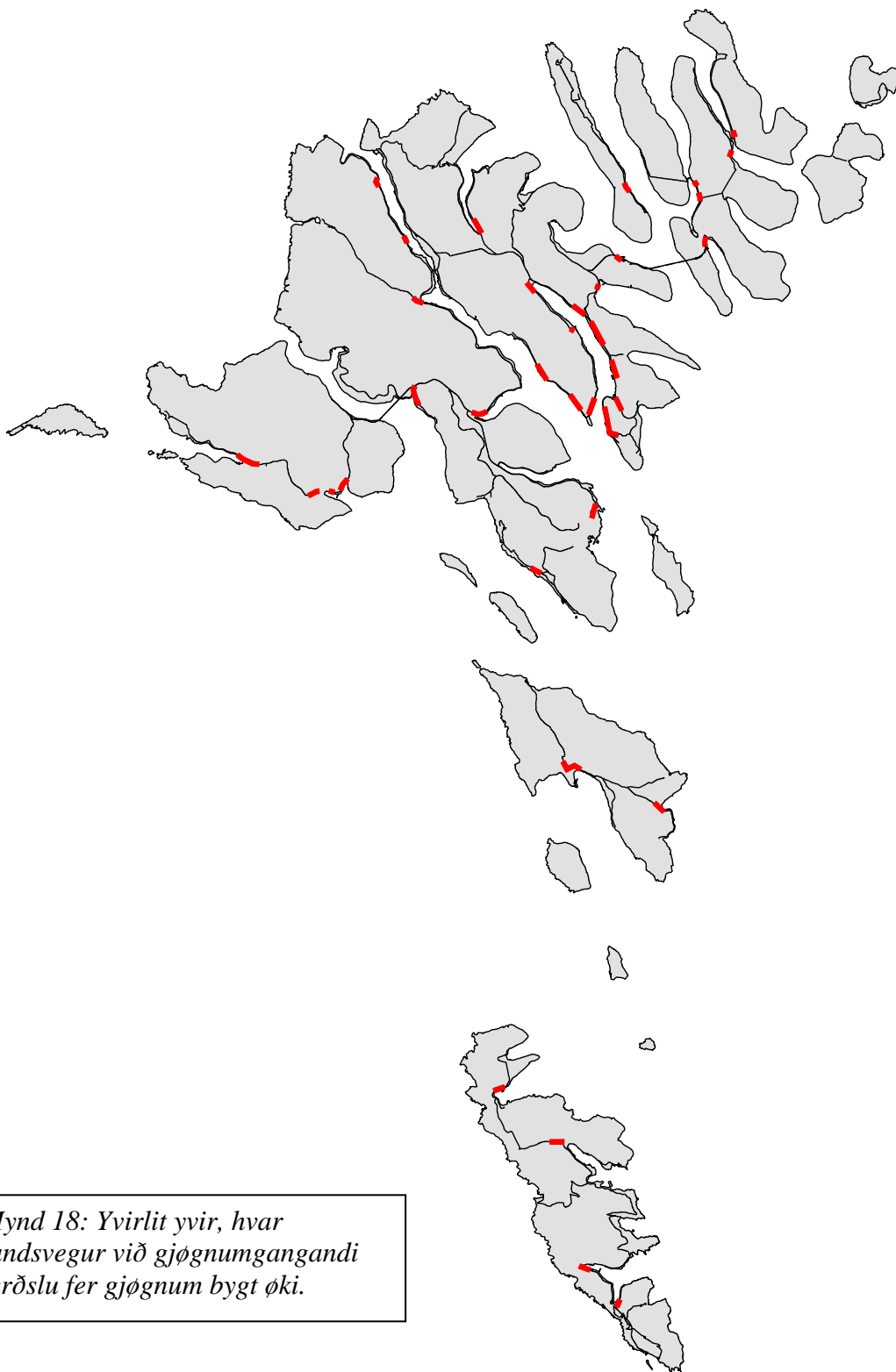
Minkast kann um óljóðið frá vegnum, við at velja at leggja ávís sløg av asfalti á vegin, men hetta má metast sum ein hugborin møguleiki, tí ljóðdoyvandi asfalt er dýrt og heldur ikki serliga leingi.

Asfaltið, sum vanligi verður nýtt, er sera sterkt og haldgott, og er vælegnað í Føroyum, tí koyrt verður við píkadeknum í vetrarhálvuni. Hinvegin er óljóð frá ferðsluni ein táttur, ið má takast við, tá ætlanir verða gjørdar um nýggjar vegir nær bygdum øki.

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

Verjugarðar ella skermar fram við vegunum kunnu minka um óljóðið.

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



Forðing.

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

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

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

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

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

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

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



Mynd: Undirföring til bleytu ferðsluna millum Oyrarbakka og Norðskála.

Dálking

CO₂ Koltvísúrnir

Tá ið bensin, olja ella gass verða brend, veksur innihaldið av CO₂ í lofthavinum, og er hetta við til at økja um óynsktu vakstrarhúsárinini.

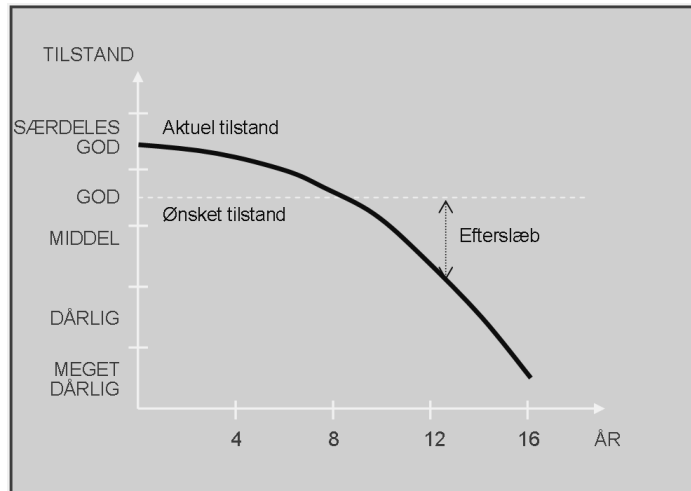
Føroyar hava ikki tikið undir við Kyoto-sáttmálanum, har fleiri lond hava gjørt sínámillum avtalar um at minka um dálkingina.

Hetta hevur tó ikki við sær, at tað ikki verður hugsað um t.d. at avmarka CO₂ útlátið, m.a. verður miðja móti at leggja vegir lág og við fáum brekkum.

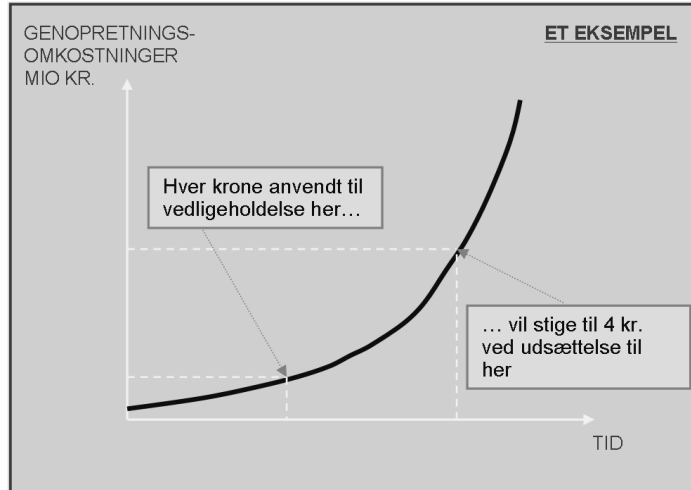
Umhvørviseitrandi evni

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

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



Ritmynd, ið vísir stöðuna hjá viðlíkahaldinum av vegum



Neyðugar íløgur til ábøtur á vegir

Kelda. Vejdirektoratet, formidling af vejteknisk viden, kapitel 5.

2.9. Viðlíkahald av flutningskervinum

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

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

Niðurbróting av anleggum kemur vanlig av

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

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



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

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

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



Vetrarmynd: Við vatnið vestan fyri Eiðisskarð.

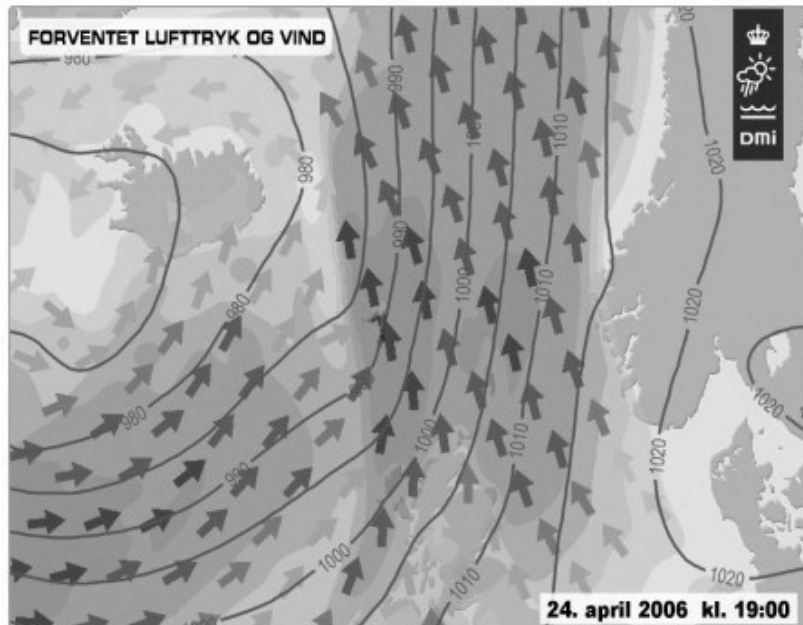
2.10. Náttúran og mentanarumhvørvi, sum hava týdning fyri ferðsluna

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

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

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

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



2.11. Veðurlagsbroytingar

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

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

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

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



3. MÁL FYRI TÍÐARSKEIÐIÐ 2008 - 2020

Málini eru býtt sundur í strategisk og taktisk mál.

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

3.1. Raðfestingargrundreglur.

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

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

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

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

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

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

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



Útgreiningar ekki í lötuni vísa at tær loysa seg. Framtíðarmyndir kunnu tá nýtast sum grundarlag undir útgreiningunum.

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

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

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

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

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



3.2. Flytfæri og framkomuleiki

3.2.1. Smidligt undirstøðukervi við fleiri valmöguleikum

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

Strategisk mál:

At stuðla búseting, vinnu og virkseimi við einum undirstøðukervi, sum ger tað møguligt at hava títt ferðasamband.

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

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

At undirstøðukervið í øllum økjum ger tað møguligt at velja millum ymiskar flutningshættir.

At undirstøðukervið veitir trygd fyri vælvirkandi ferðslu.

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

At undirstøðukervið við kanningum og nýggjari tøkniþróði, støðugt verður ment.

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

At felagsferðslan veitir trygd fyri sambandi hvønn dag alt árið.

Taktisk mál:

At øll øki, har tað samfelagsbúskaparlaga er ráðiligt, skulu hava fast samband.

At ferjurnar regluliga verða dagfórdar við atlit at hentleikum til ferðafólk (herundir fólk við breki) og orkufæri, m.a. til bilflutning og eisini viðvíkjandi ferð.

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

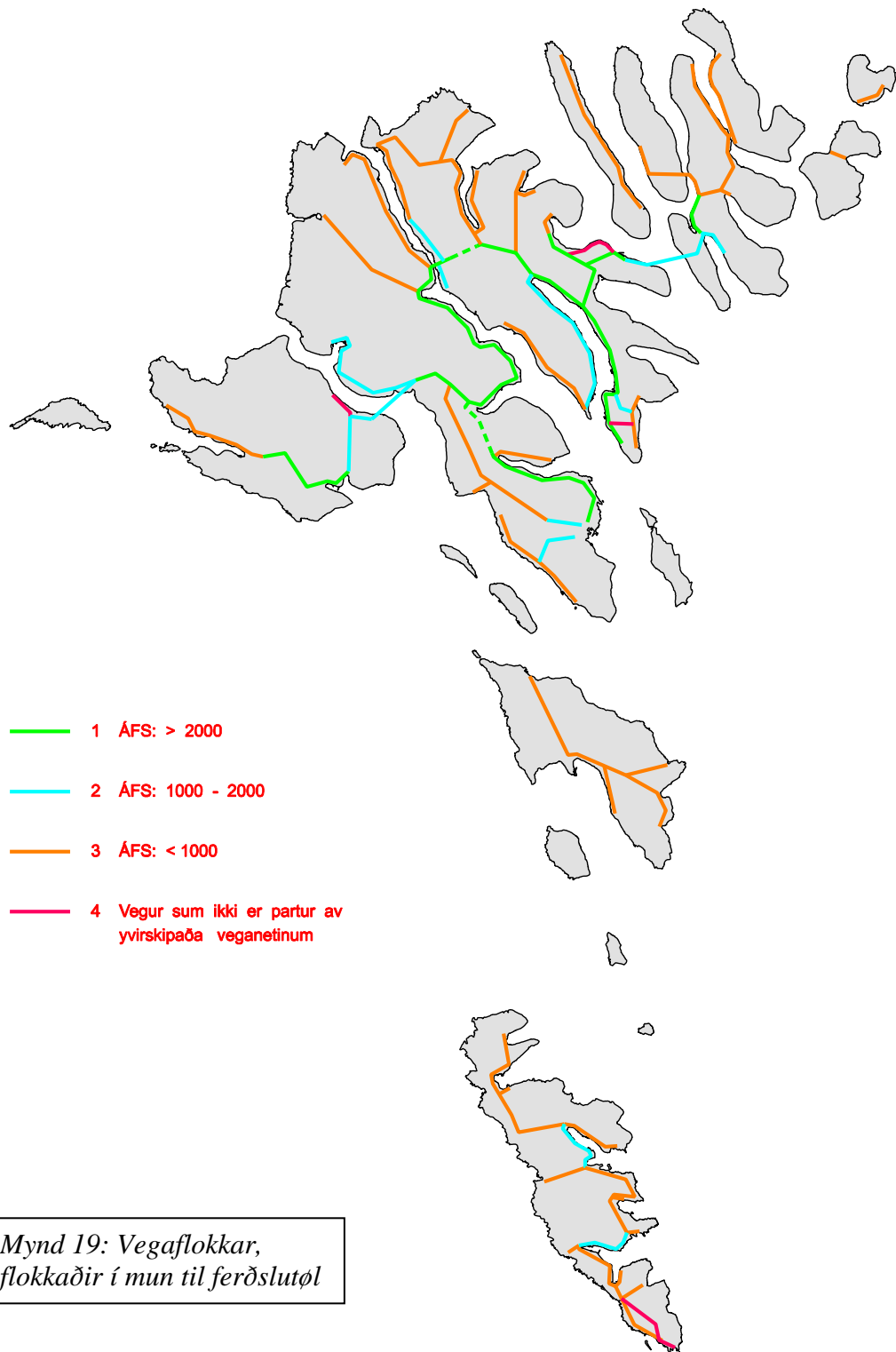
At tað í nýgerðum verður raðfest, at vegirnir verða lagdir í láglandi uttan ov nógv brekkur.

At tað í nýgerðum verða gjørdar royndir at leiða gjøgnumgangandi ferðsluna uttan um bygd øki.

At tað verða gjørdar so fáar íbindingar sum gjørligt í tað yvirskipaða vegakervið, og at hesar við gransking verða ferðslutryggjaðar.

At ein ætlan verður gjørd yvir aðrar møguligar leiðir, um regluliga nýttu vegirnir verða stongdir.

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



Mynd 19: Vegaflokkar, flokkaðir í mun til ferðslutöl



3.2.2. Yvirskipaðir vegaflokkar, herundir stovnan av høvuðsvegi

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

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

Flokkarnir eru:

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

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

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



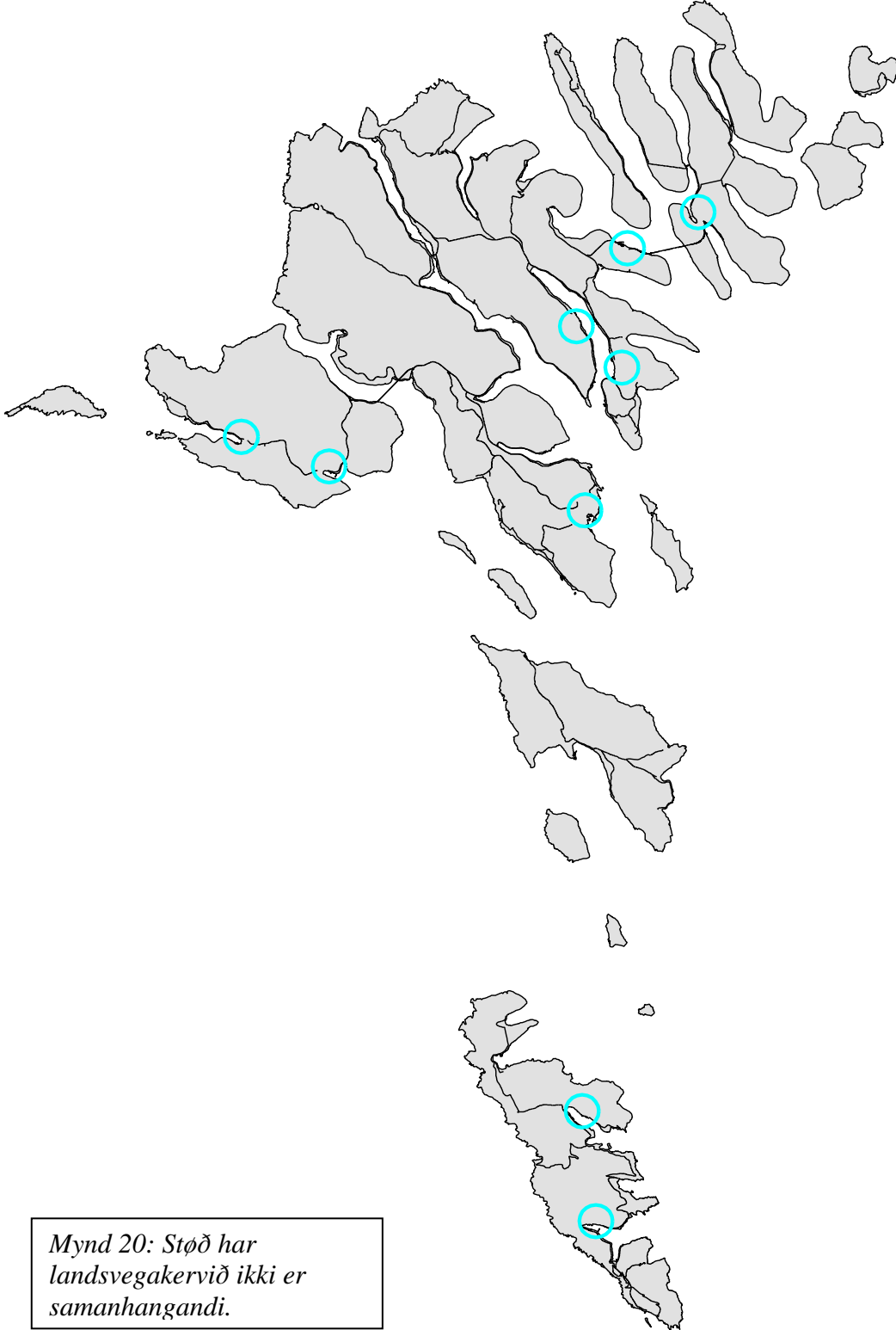
Flokkur 3 (vegir, har ársmiðalferðslan er minni enn 1.000 akfær)

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

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

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

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



Mynd 20: Stöð har landsvegakervið ekki er samanhangandi.



Samanhangandi landsvegakervi.

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

Strategisk mál:

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

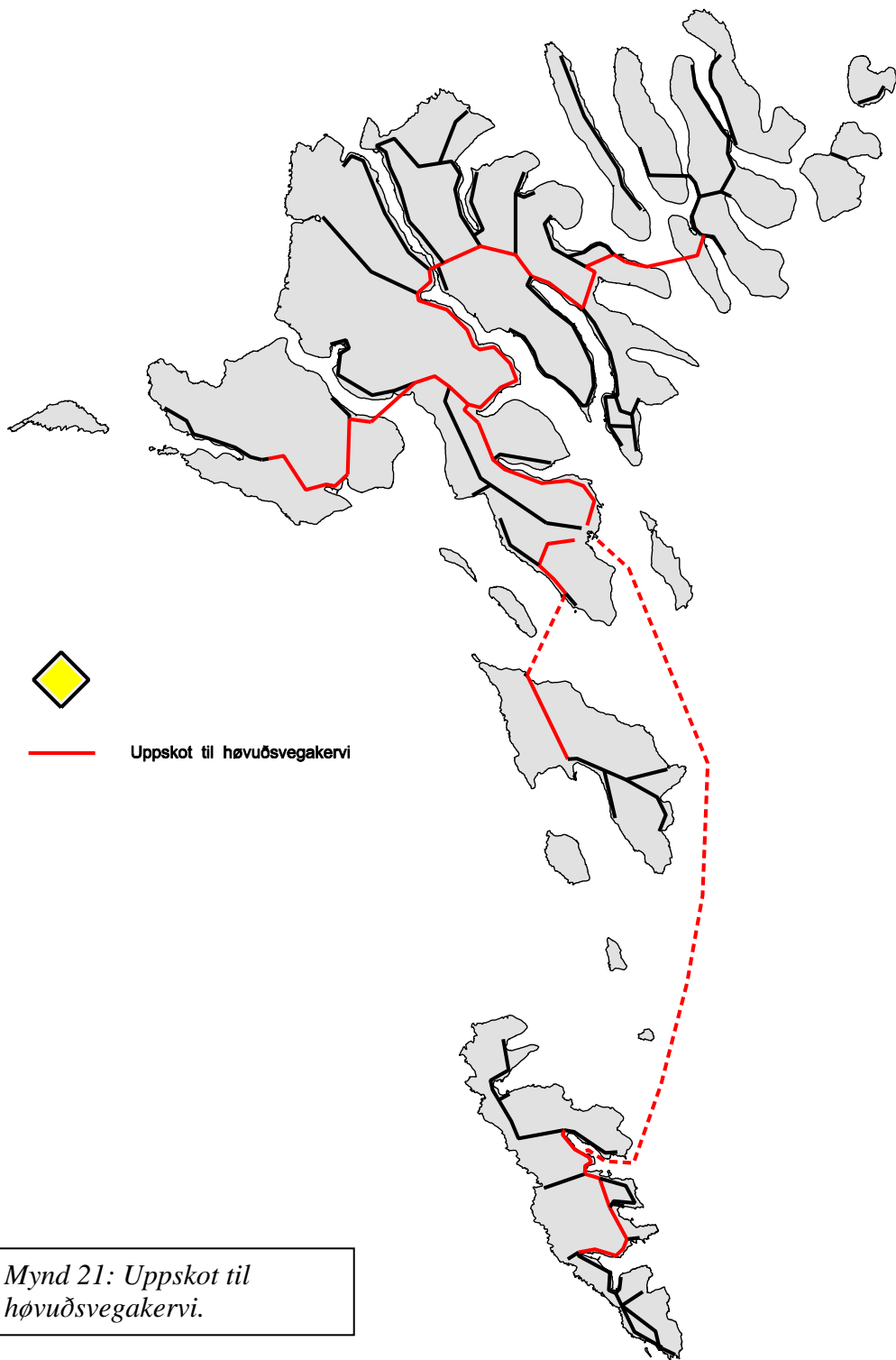


Taktisk mál:

At kommunalir teinar við landsferðslu verða landsvegir.

At landsvegir, sum fara gjøgnum bygt øki, verða endurskoðaðir og umbygdur til at kunna nøkta krøvini hjá bleytari og tungari ferðslu. Hædd skal eisini takast fyri heimligu og gjøgnumkoyrandi ferðsluni.

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



Mynd 21: Uppskot til hövuðsvegakervi.



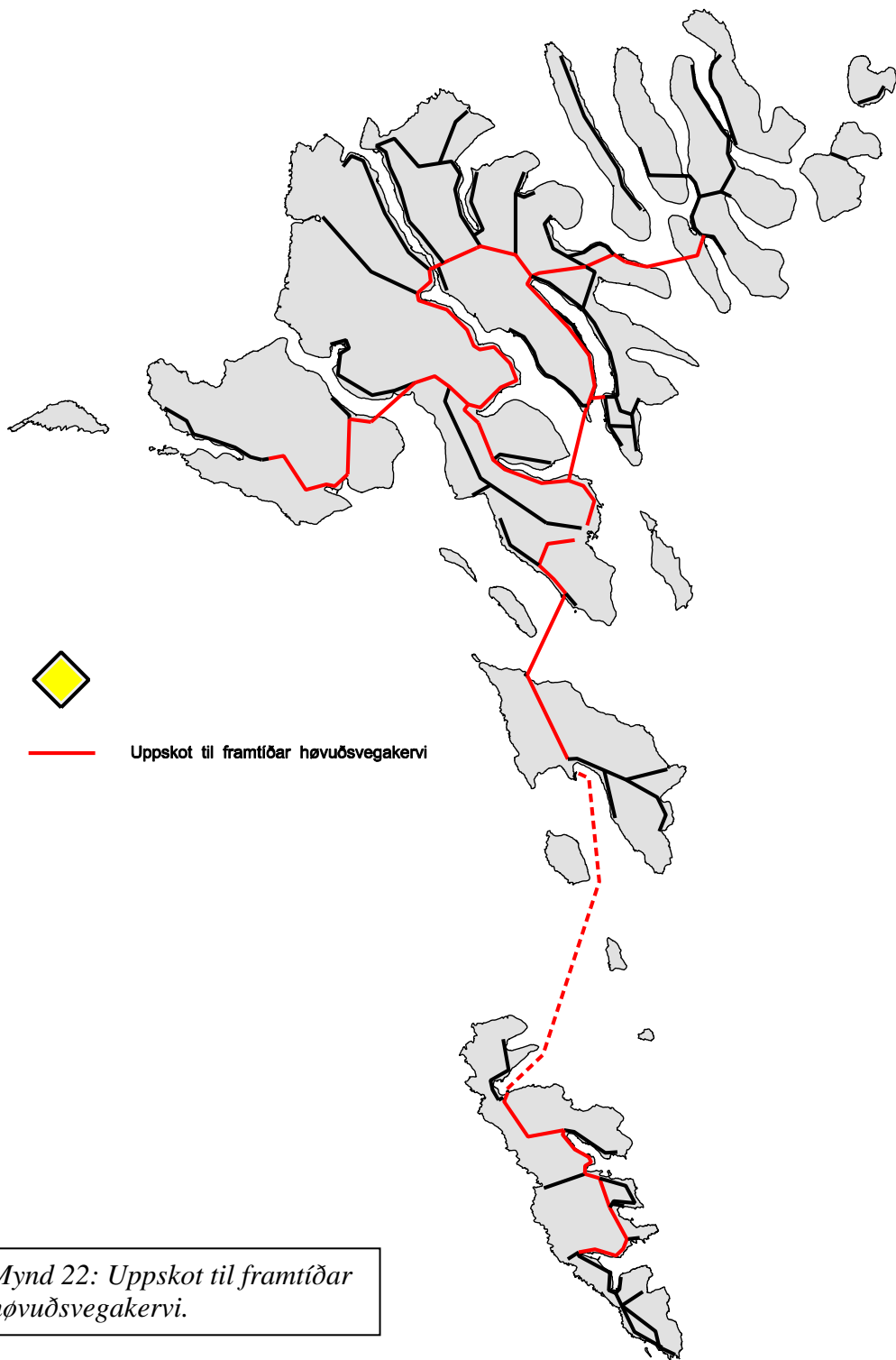
Stovnan av hövuðsvegakervi

Heitið hövuðsvegur gefur viðkomandi vegateini eina yvirskipaða stöðu. Hövuðsvegurinn bindur landið saman gjøgnum teir týðningarmestu, samhangandi vegateinarnar við mest ferðslu. Lóggávan gefur landsstýrismanninum í samferðslumálum heimild til at stovna ein hövuðsveg.

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

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

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



Mynd 22: Uppskot til framtíðar hövuðsvegakervi.



Til hövuðsvegin verða knýttar niðanfyri standandi reglur:

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

Alment

Hámarksferðin kann í framtíðini verða endurskoðað:

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



3.2.3. Høvuðssjókervið, herundir flokking av farleiðum/oyggjum

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

Strategisk mál:

At stremba eftir at hava tíðarsvarandi ferjur (javna útskipting)

At gera royndir við nýggjum loysnum sum t.d. ymiskar ferjur til fólka- og farmaflutning har tað ber til og harvið hægri títtleika og komforti fyri fólkaflutning

At hava hægst móguliga arbeiðsferð

At hava mest móguligan komfort og tænastu

At hava góðar umstøður at skifta millum farleiðir

Flokkur 1: Suðuroy og Sandoy

Farleið við nógvum ferðandi og bilflutningi. Nýggj stórri skip. Nøktandi havnaviðurskipti. Nøktandi orkuføri.

Taktisk mál:

At gera royndir við øktum túratíttleika á suðuroyaleiðini.

At kanna móguleikarnar fyri at skilja sandoyar og hestleiðina sundur, tí økt tænastustøði á eini leið minskar um tænastustøðið á hinari leiðini.

Flokkur 2: Nólsoy og Kalsoy

Farleiðir við meðal nógvum ferðandi og færri akførum. Meðalstór skip við minni nøktandi havnaviðurskiptum.

Taktisk mál:

At gera íløgur í tvær ferjur, ið hóska til flutningstørvin av akførum á hvørjari farleið, hesar skulu móguliga kunna avloysa hvørja aðra.

Flokkur 3: Fugloy, Svínoy, Mykines, Skúvoy - og Hestur⁵

Farleiðir við fáum ferðandi, ongum akførum og smáum ferjum. Vánalig havnaviðurskipti.

Taktisk mál:

At kanna móguleikarnar fyri at nýta skjóttgangandi ferjur við høgum komforti til ferðafólkaflutning og minni farm til hesar farleiðir.

At kanna móguleikarnar fyri at nýta serstakt skip til farmaflutning, sum røkir allar leiðirnar í flokki 3 t.d. tvær ferðir um vikuna.

At kanna móguleikarnar fyri eini hóskaandi ferju til hestleiðina, hendan kundi eisini verið nýtt til koltursleiðina.

Flokkur 4: Koltur og Stóra Dímun

Ongin sjóvegis flutningur. Bert tyrluflutningur.

Taktisk mál:

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

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



3.2.4. Pendlaramöguleikar

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

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

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

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

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

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

Strategisk mál:

At stuðla bústaðarmynstrinum og vøkstrinum í økjum við at hava tíðarhóskandi pendlaramöguleikar.

At fylgja gongdini í pendlanini við endurtøku av kanningum í samstarvi við aðrar myndugleikar, sum hava dátur og áhuga í økinum.

At geva pendlarum í almennum flutningsførum sersømdir.

Taktisk mál:

At øll miðstødd pendlarapláss skulu útbyggjast, so trygt ber til at seta bilin ella súkkiluna, áðrenn farið verður víðari í ferju, busi ella í bili saman við øðrum.

At finna eina loysn viðvíkjandi felags koyring, t.d. ein pendlarasíða á alnótini, so at til ber at finna eitt yvirlit yvir tilboð um felags koyring.

At felagsferðslan verður ment við m.a. tilboðum um snarbussar, telebussar ella hýruvagnar.

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



3.2.5. Flutningstíðin

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

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

Skattapolitikkur við frádrátti ella endurgjaldi fyri ferðing millum bústað og arbeiðspláss, eins og tunnilsgjöld og onnur gjöld, hava eisini týðning fyri valið hjá tí einstaka borgaranum av bústaði og arbeiðspláss.

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

Strategisk mál:

At raðfesta útbýggingina av undirstøðukervinum við gjøgnumhugsaðum avgerðum, sum byggja á tørvskanningar út frá eini rentugagns útrokning, har samfelagsbúskapurin hevur avgerandi týðning.

At stytta um ferðatíðina.

At minka munandi um flutningstíðina á smærri sjóvegis farleiðum.

Taktisk mál:

At flutningur til Tórshavn, har fast samband er, undir vanligum umstøðum skal taka í mesta lagi 1 tíma.

At flutningur til Tórshavn, har fast samband ikki er, skal taka í mesta lagi 2½ tíma.

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

At flutningstíðin til týðningarmiklan virkna (t.d. til handils, lækna, posthús og banka) skal vera í mesta lagi ½ tíma.

At brúka møguleikarnar at laga ferðarkið til vegakervið, uttan at tað gongur út yvir trygdina.

At í minsta lagi helvta flutningstíðina á smærri sjóvegis farleiðunum.



3.2.6. Innanlands lofflutningur

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

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

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

Strategisk mál:

At flutningstænastan til oyggjarnar, innan fysisku og fíggarligu karmarnar, verður framd á besta og tryggasta hátt.

At tyrluleiðirnar verða albøttar (optimeraðar) til neyðugu tænastruna út í oyggjarnar.

At loftvegis og sjóvegis flutningur verða hugsað sum ein heild, har endamálið er best tænastr í mun til kostnaðin.

Taktisk mál:

At oyggjar, sum ikki kunnu varðveita eitt stöðugt ferjusamband, hava regluligan tyrluflutning.

At tyrlupallarnir verða útbygdir sambært ásetingunum hjá Statens Luftfartsvæsen.

At parkeringspláss verður tengt at tyrluplássunum á meginøkinum, so at útoyggjafólk kunnu hava bil standandi har.

At allir tyrlupallarnir verða útgjördir soleiðis, at til ber at flúgva um náttina.

At tað í framtíðini verður gjördur ein nýggjur tyrlupallur í Tórshavn, við góðum atkomumóguleikum, har móguleiki verður fyri áfylling av brennievni. Tyrlupallurin skal liggja nær Landssjúkrahúsinum ella tí yvirskipaða vegakervinum og skal avloysa verandi allar í Tórshavn.

At kanna um flutningur við smáum flogföllum millum Suðuroynna og meginøkið loysir seg samfelagsliga.



3.2.7. Utanlands loffflutningur

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

Strategisk mál:

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

At møguleiki skal vera fyri kappingarørum farmaflutningi.

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

Taktisk mál:

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

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

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

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

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



3.2.8. Tilbúgving

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

Strategisk mál:

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

Taktisk mál:

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

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



3.3. Ferðslutrygd

3.3.1. At minka talið av fólkaskaðum í ferðsluni

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

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

Fyri at greina ferðsluóhappini verður nýttur hesin leistur:

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

Av møguligum tiltøkum, sum hava ávirkan á framtíðar ferðslutrygðararbeiðið, kunnu nevast:

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

**Strategisk mál:**

At talið á skaddum og deydum skal minkast við 30 % yvir 10 ár. Málið er grundað á nullhugsjónina, sum er samtykt í lögtinginum.

At ambítiónirnar um eina støðuga minking av skaðum og óhappum verða tiknar við í øll tiltøk innan vegaøkið, sum ein partur av mentanini í virkseminum.

Taktisk mál:

At gjørd verður ein kanning av verandi hagtølum um óhappini, og út frá hesum gera neyðug tiltøk.

At samstarva við allar avvarandi partar um at menna og skipa ferðsluhagtølini

At eitt ferðsluátak verður gjørt árliga í samstarvi við viðkomandi partar.

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

At gjørdar verða frágreiðingar um trygdina og støðuna á anleggum og ferjum.

At ferjurnar og havnaløgini verða dagförd sambært galdandi normum og reglum.

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

At gjørdar verða tilbúgvingarætlanir fyri samferðslukervið.



3.4. Ferðsluumhvervi

3.4.1. Árin av forðingum, ferðsluóljóði og umhvørwiseitrandi evnum

Ferðslumiðsavnan í bygðum økjum hevur við sær forðingar í sambandi við trygd og ráсарúm.

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

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

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

Strategisk mál:

At tað skulu tryggjast munadyggar loysnir á móguligum forðingum í bygðum økji.

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

Taktisk mál:

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

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

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

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

At stuðla undir felagsferðslu fyri at minka um ferðslunøgðina.



3.5. Møgulig vakstrarøki

3.5.1. Samferðsluætlan og økismenning

Eitt dagført undirstøðukervi er ein fortreyt í einum vælverkandi samfelagi.

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

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

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

Strategisk mál:

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

Taktisk mál:

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

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

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

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



3.6. Samfelagsnytta

3.6.1. Kostnytta og greining av avleiðingum.

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

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

Kanningarnar umfata niðanfyrirstandandi útgreiningar:

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

Heildarmeting verður gjørd út frá øllum greiningum og kanningum.

Strategisk mál:

At samfelagið fær mest møguligt fyri pengarnar, og sleppast kann undan skeivum íløgum.

Taktisk mál:

At kostnyttu útrokningarnar verða gjørdar av rímliga stórum verkætlanum.

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



3.7. Viðlíkahald og rakstur

3.7.1. Viðlíkahald

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

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

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

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

Floghavnin er ein týðningarmikil partur av flutningskervinum við atlit til uttanlandsferðslu. Tað er tí avgerandi týðningi, at hon



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

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

Strategisk mál:

At tilfeingið til íløgur og rakstur, og eisini viðlíkahald, verður lagað soleiðis, at íløgurnar ikki minka í virði.

At tilfeingið, sum verður brúkt til rakstur og viðlíkahald, samsvarar við rakstrarpeningin, sum mælt verður til at brúka til hesar íløgur.

Taktisk mál:

At fingnar verða til vega skipanir til viðlíkahald.

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

At til hvørja støðufrágreiðing verður gjørd ein virkisætlan fyri viðlíkahaldsarbeiðið.

At íløgujáttanir ikki verða settar í verk fyrr enn rakstrarjáttanir til viðlíkahald av nýggju íløgnum eru gjørdar.

At tunlarnir verða viðlíkahildnir sambært norsku normunum í viðkomandi flokki.

At kanna nýggjar móguleikar fyri at betra um havnaútbyggingar.

At tyrlupallarnir verða útbygdir og viðlíkahildnir sambært ásetingunum frá Statens Luftfartsvæsen.

At floghavnin verður útbygd og viðlíkahildin sambært ásetingunum frá Statens Luftfartsvæsen.



3.7.2 Vetrartænasta

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

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

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

Strategisk mál:

At borgarin til eina og hvørja tíð hevur atgongd til dagfórda vitan um veður- og koyrilíkindi.

At kavi og háлка ikki forða menningini í samfelagnum.

Taktisk mál:

At høvuðsvegirnir, undir vanligum umstøðum, eru opnir alt samdøgrið, hvønn dag í árinum.

At fyriryrgjandi tiltøk verða gjórd á vegirnar í flokki 1-3 (saltað, áðrenn vegirnir gerast háilir).

At koyrandi er eftir vegunum í **flokki 1-2** millum kl. 7 og 23 gerandisdagar, og millum kl. 8 og 23 halgidagar.

At flokkur 3 som útgangsstøði verður ruddaður aftaná at koyrandi er eftir vegunum í flokki 1 og 2.

At vegirnir í **flokki 4** sum útgangsstøði ikki regluliga verða ruddaðir fyri kava.

At fráboðanartøknin framhaldandi verður dagfórð tøkni-frøðiliga og, har tað er hóskandi, gerst alment atkomulig.



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



Dvalarviki við Syðrugötu - borð og beinkir úr basalti.

3.8. Umhvervi og fagurfrøði

3.8.1. Góð formlist í flutningskervinum

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

Strategisk mál:

At raðfesta góðar, listfrøðiligar loysnir við fløgum í flutningskervið.

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

At til ber at uppliva økini (uttan at vera til ampa fyri, ella seinka ferðsluni). Hetta kann gerast við at útbýggja nøkur stategiskt staðsett víkipláss ella dvalarvikar.

At ferjur í útsjónð hóska til havgangandi farleiðina.

Taktisk mál:

At fáa tað listfrøðiliga vavið við í ráðleggingina.

At brúka serkent føroyskt tilfar til álegging og bygningar, eins og til innbúgv, sum t.d. kann gerast úr basalti.

At skipa skipa fyri smærri avmarkaðum framsýningum av list v.m. umborð á ferjunum.



Sólja.

Føroyska tjóðarblóman leggur navn til vakrar leiðir við lítlari ferðslu.

3.8.2. Sóljuleiðir, serliga vakrir vegateinar

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

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

Strategisk mál:

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

1. Vegateinurin skal hava serstøk eyðkenni við náttúru- ella mentanarligum virðum.
2. Vegateinurin má ikki vera partur av tí yvirskipaða samferðslukervinum, har ferðslutrygðin kann vera ávirkað av, at hugt verður at landslagnum heldur enn ferðsluni.

At dagføring ella nútímansgerð av hesum leiðum verður avmarkað.

Taktisk mál:

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

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

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

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



3.9. Gøtur

3.9.1. Gøtur í haganum

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

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

Gøturnar er býttar sundur í niðanfyrri standandi flokkar:

Flutningsgøtur

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

Upplivingargøtur

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



Strategisk mál:

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

Takstisk mál:

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



3.9.2. Ferðsla á súkklu

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

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

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

Strategisk mál:

At røkja móguleikarnar fyri at byggja gongu- og súkklugøtur, har tað er hóskandi. Viðvíkjandi trygdini er tað ein fyrimunur, at bleyta ferðslan fær sínar egnu ferðslubreytir, tí vandin fyri álvarsligum óhappi er umleið trýggjar ferðir so stórir hjá einum súkklisti, sum hjá einum bilførara.



Taktisk mál:

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

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

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



3.10. Parkering

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

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

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

Strategisk mál:

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

Taktisk mál:

At tað verður tikið við í politiviðtøkuna (í samráði við lögregluna), at tað ikki er loyvt at seta húsvagnar ella tjöld aðrastaðni enn á teimum til endamálið skipaðu stöðunum.

At tað í samstarvi við Ferðaráðið verða tikin stig til, at tað í upplýsingartilfarinum, sum verður sent út saman við skeltingini, verður víst á ásetingina.



3.11. Samanbering við onnur lond

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

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



3.12. Kelduvirlit

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