

SAMFERÐSLUÆTLAN 2008-2020
2. partur: Heildarætlán



SAMFERÐSLUÆTLAN 2008-2020 – SEINNI PARTUR

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

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

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

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

Á nógvum økjum ber til at bøta um ferðslutrygdina og ferðsluumhvørvið – onnur øki kunnu bíða, men verða hesi tikin við sum natúrligur lutur í heildarætlanini, sum frá líður.

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

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

Tíðin elur altíð nýggj krøv, nýggjar móguleikar og nýggjar avmarkingar, og hetta má ein taka støðu til, so hvørt sum undirstøðukervið verður dagført.

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

Heildarætlanin lýsur:

- á hvønn hátt, grundað á strategiskjalið, undirstøðukervið verður skipað, og grundað á hetta skjal verður mælt til loysnir.
- hvørjar smærri íløgur eiga at verða gjørdar
- íløgurnar eru raðfestar við atliti at grundreglurnar fyri raðfestingunum í strategiskjalinum.



INNIHALDSYVIRLIT

SAMANDRÁTTUR.....	5	7. FERÐAFÓLKALEIÐIR OG GØTUR	65
1. NÆRRI KANNINGAR AV VERANDI STØÐU.....	7	7.1. Sóljuleiðir	65
1.1. Bústaðarmynstur.....	8	7.2. Gøtur at ganga, súkkla og ríða á.....	66
1.2. Ferðslumynstur og –vøkstur.....	9	8. ÍLØGUÆTLAN 2008-2020.....	68
1.3. Krøv til vegir, uppmáting av landsvegakervinum...11		9. FRAMTÍÐAR SAMFERÐSLURÁÐLEGGING.....	70
1.4. Støðumeting av landsvegakervinum	16	FYLGISKJAL 1:	
1.4.1. Flyttføri og framkomuleiki.....	17	Støðumeting av landsvegakervinum	
1.4.2. Ferðsluumhvørvið	17	FYLGISKJAL 2:	
1.4.3. Ferðslutrygd	18	Kostnyttu rokning og greining av avleiðingum	
1.5. Kortlegging av ferðsluóhappum	19	FYLGISKJAL 3:	
1.6. Býtislykil fyri játtanini til flutningskervið	22	Kort av landsvegakervinum	
2. ÍLØGUR Í VEGAKERVIÐ.....	23	FYLGISKJAL 4:	
2.1. Útbygging av vegakervinum	24	Støðumeting og heildarætlan fyri sjóvegis farleiðirnar	
2.2. Verkætlanir orsakað av vantandi viðlíkahaldi	39		
2.3. Ferðslu- og trygdartiltøk.....	43		
2.4. Høvuðsvegakervið	44		
3. ÍLØGUR Í HAVNIR OG FERJUR.....	46		
4. ÍLØGUR Í FLOGVALLIR OG TYRLUPALLAR.....	54		
5. SERLIGAR ÍLØGUR.....	57		
6. ÍLØGUR Í INFRAKERVIÐ FYRI FELAGSFERÐSLU	59		
6.2. Farstøðir til ferðslu millum heim og arbeiðspláss .64			



SAMANDRÁTTUR

Samanhangur og bygnaður í samferðsluætluninni

Langtíðarráleggingin 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. Heildarætlanin, har uppskot til ítøkiligar verkætlanir næstu 12 árin verða lýst við fyrimum og vansum og raðfest.

Høvuðsinnihaldið í heildarætluninni

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

Skjalið er uppbyggt soleiðis, at sjálvar kanningarnar, sum gjørdar eru, eru í fylgiskjølum, meðan íløgurnar, sum eru valdar at gera út frá kanningunum, eru í sjálvari Heildarætluninni.

Heildarætlanin er ein íløguaetlan, har íløgur í samferðslukervið eru viðgjørdar. Tíðarskeiðið, samferðsluætlanin fevnir um, er 2008-2020.

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

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

Íløgur

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

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

Ein íløga er, at høvuðsvegakervið verður stovnað. Hetta umfatar, at høvuðsvegirnir verða stikaðir av fyri kríatúrum og seyðasmogur verða gjørdar, har hetta er neyðugt. Høvuðsvegakervið verður stovnað fyri at knýta landið saman við eini tryggari og smidligari farleið við sera góðum framkomuleika.



Viðlíkahald

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

Umvæling vegna vantandi viðlíkahald

Orsakað av at viðlíkahaldið ikki hevur verið raðfest nóg ovarlaga, er talan um ávísar umvælingar og dagfóringar, serliga av brúm og tunlum, men eisini av restini av flutningskervinum.

Ferðslu- og trygdartiltøk

Ferðslan og ferðslumynstri broytist allatíðina, soleiðis at neyðugt er við ymiskum tiltøkum, ábótum, tillagingum ella umbyggingum av flutningskervinum, fyri at tað skal kunna nókta tørvin á tryggum og virknum flutningi. Talan er vanliga um minni tiltøk og umbyggingar, sum verða raðfest út frá metingum av tørvi og trupulleikum. Kanningar av, hvar á vegakervinum óhapp henda, er ein partur av hesi tørvskanning.

Ferðafólkaleiðir og gøtur verða so líðandi útbygd sum partur av hesum ferðslutiltøkum.

Felagsferðsla

Felagsferðslan á landi er viðgjørd, og mælt verður til at gera nøkur ávís stórri og smærri ferðsluknútapunkt, harumframt eru nevndar íløgur í t.d. busslummar og skýli.

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

Havnir

Íløgur verða gjørðar í nýggjar havnir og tillagingar gjørðar á verandi havnir, har tørvur er á tí, serliga í sambandi við at nýggjar ferjur verða tiknar í nýtslu á farleiðini.

Loftvegis flutningur

Flogvallakanningarnar umfata kanningar av møguligum alternativum flogvøllum. Undir serligum ílögum er útbyggingin av flogvøllinum í Vágunum.

Tyrlupallarnir verða útbygdir eftir tørvi, serliga í sambandi við at gera tað gjørligt at lenda í myrkri.

Íløguskjal

Aftast í Heildarætlanini er ein talva við øllum hesum tilmælum um íløgur í samferðslukervið.

Samferðslurálegging

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



1. NÆRRI KANNINGAR AV VERANDI STØÐU

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

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

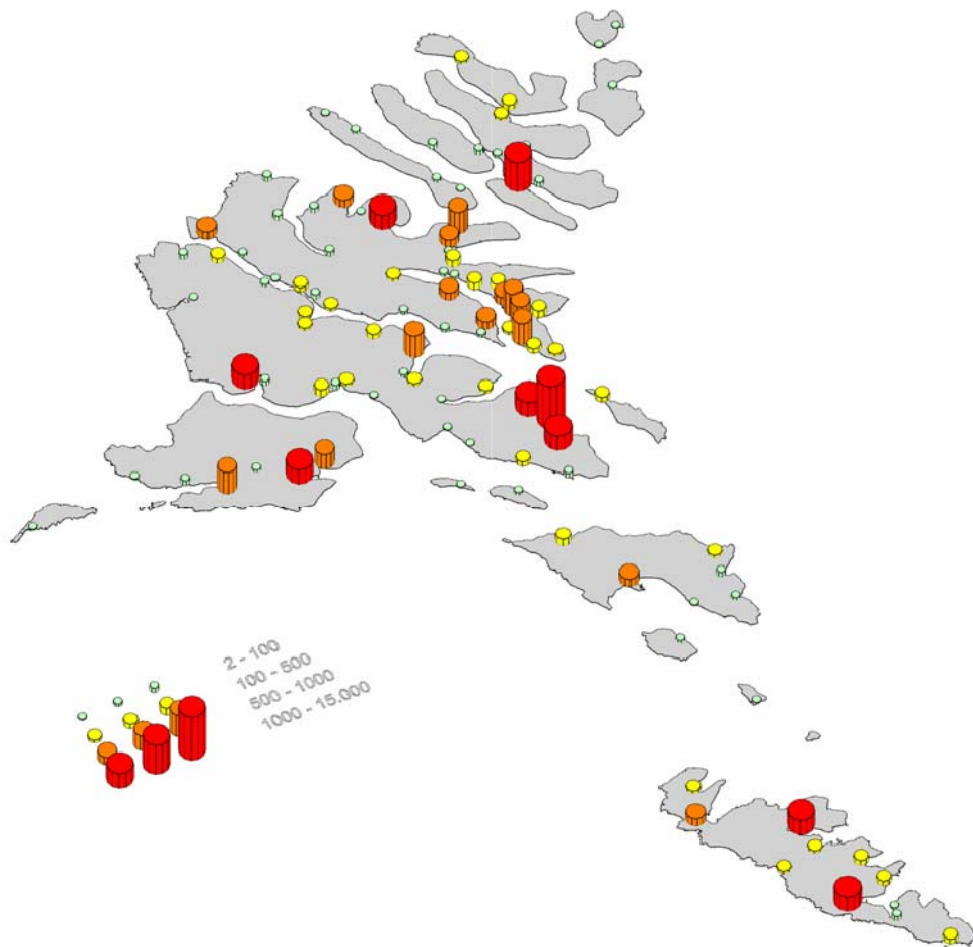
Vaksandi ferðslan og krøvini um flytføri og framkomuleika, hava við sær eina røð av krøvum um út- og umbyggingar av samferðslukervinum. Av tí at talan aloftast er um stórar íløgur, tá samferðslukervið skal útbyggjast, er umráðandi at røttu loysnirnar vera valdar, so størst møgulig nytta fæst fyri íløgurnar.

Íløgur í útbygging av undirstøðukervinum eru tí gjørdar eftir tí fýrastreingjaðu skipanini, sum er lýst í strategiskjalinum. Soleiðis vera møgulig tiltøk raðfest:

1. Tiltøk, ið kunnu ávirka flutningstørv og flutningshátt.
T.d. skipan av pendlarum, menning av felagsferðsluni og staðfesting av ferðsluknútapunktum.
2. Tiltøk, sum á virknan hátt nýta verandi vegakerfi og verkløg.
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 størri broytingartiltøk.
T.d. nýggjar vegir, tunlar, havnir og ferjur.

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

Á hendan hátt fæst sum mest fyri pengarnar, og lýsti trupulleikin verður loystur fyri minst møguligar útreiðslur. Í summum førum kann ein størri íløga tó geva størri samfelagsnyttu.



Mynd 1: Bústaðarmynstur,
býar- og bygðastøddir

1.1. Bústaðarmynstur

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

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

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

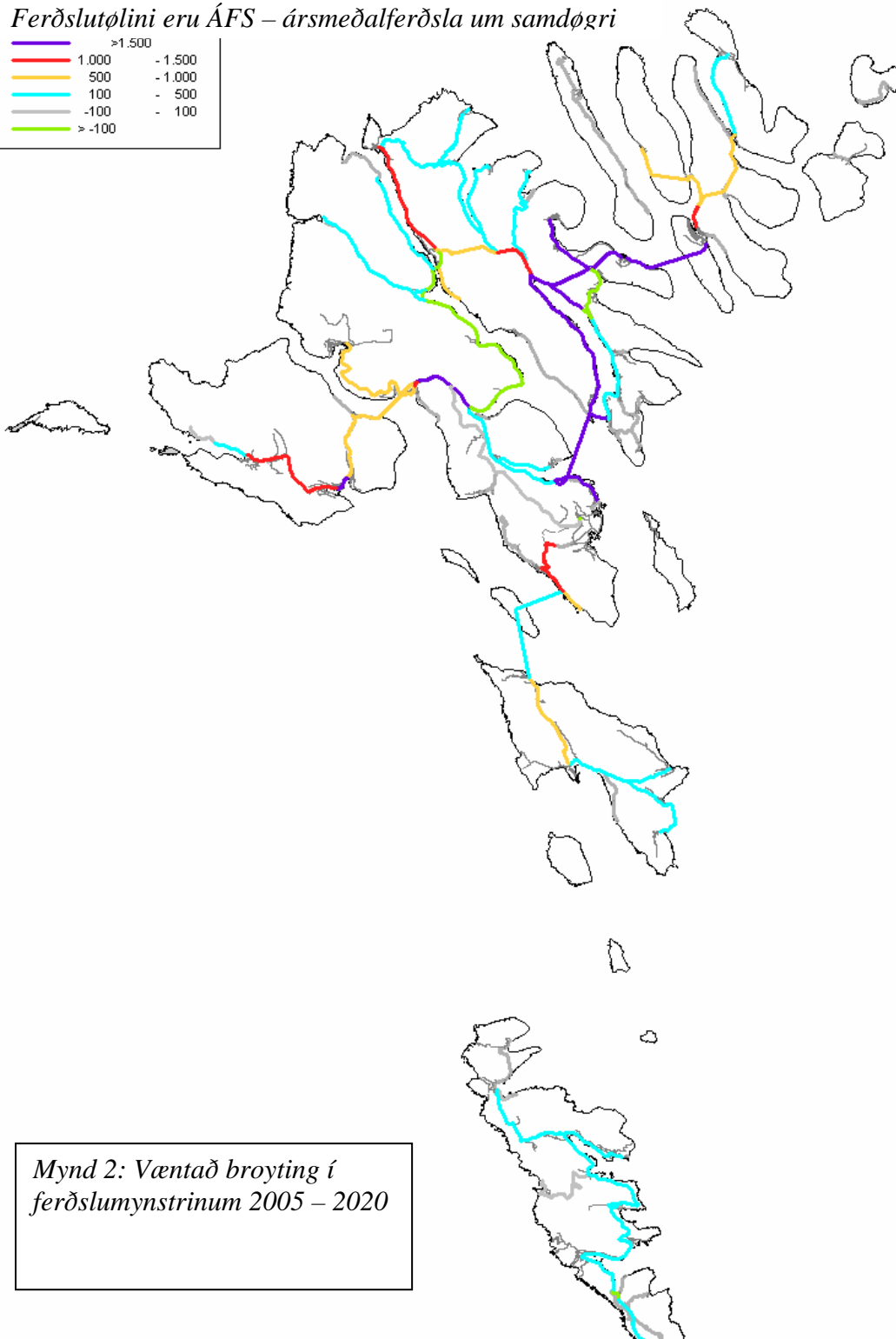
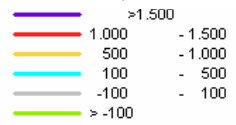
Summstaðni eru bygdir og býarpartar eisini vorðin sjálvstøðugar heildir, og hetta gevur orsök at seta sær nýggj framtíðarmál.

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

Kort:

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

Ferðslutølini eru ÁFS – ársmeðalferðsla um samdøgri



Mynd 2: Væntað broyting í ferðslumynstrinum 2005 – 2020



1.2. Ferðslumynstur og –vækstur

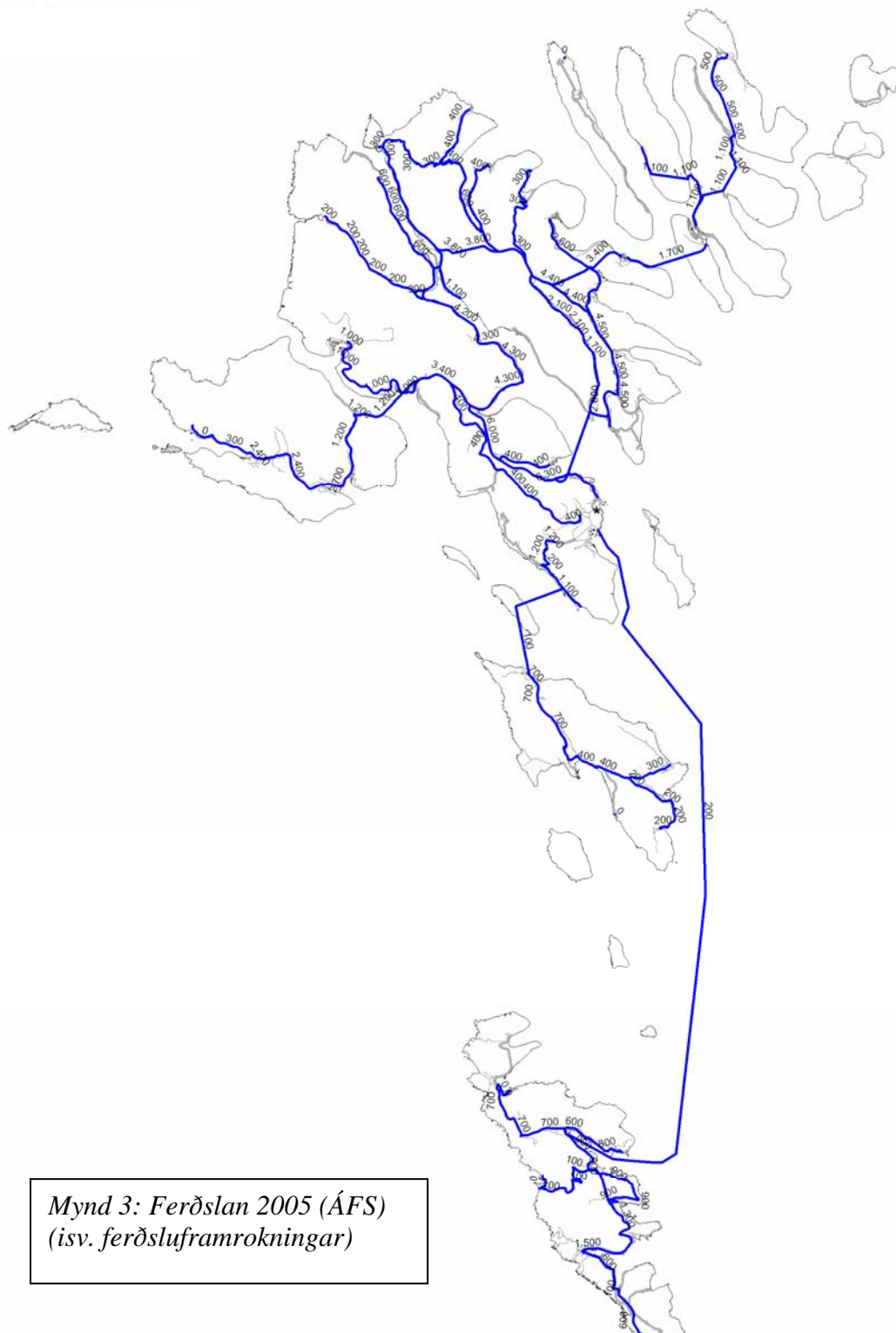
Ferðslan á landsvegakervinum hevur verið støðugt vaksandi seinastu mongu árinum. Hetta setur krøv til viðlíkahald og útbyggingar á vegakervinum.

Framrokningar av ferðsluni verða gjørdar út frá upplýsingar um ferðslutøl, vegakervið, hall á vegnum, hámarksferð, brúkaragjöld, tal á akførum, tal á íbúgvum, tal á arbeiðsplássum og tal á fólki, sum ferðast millum bygdur til arbeiðis (pendla).

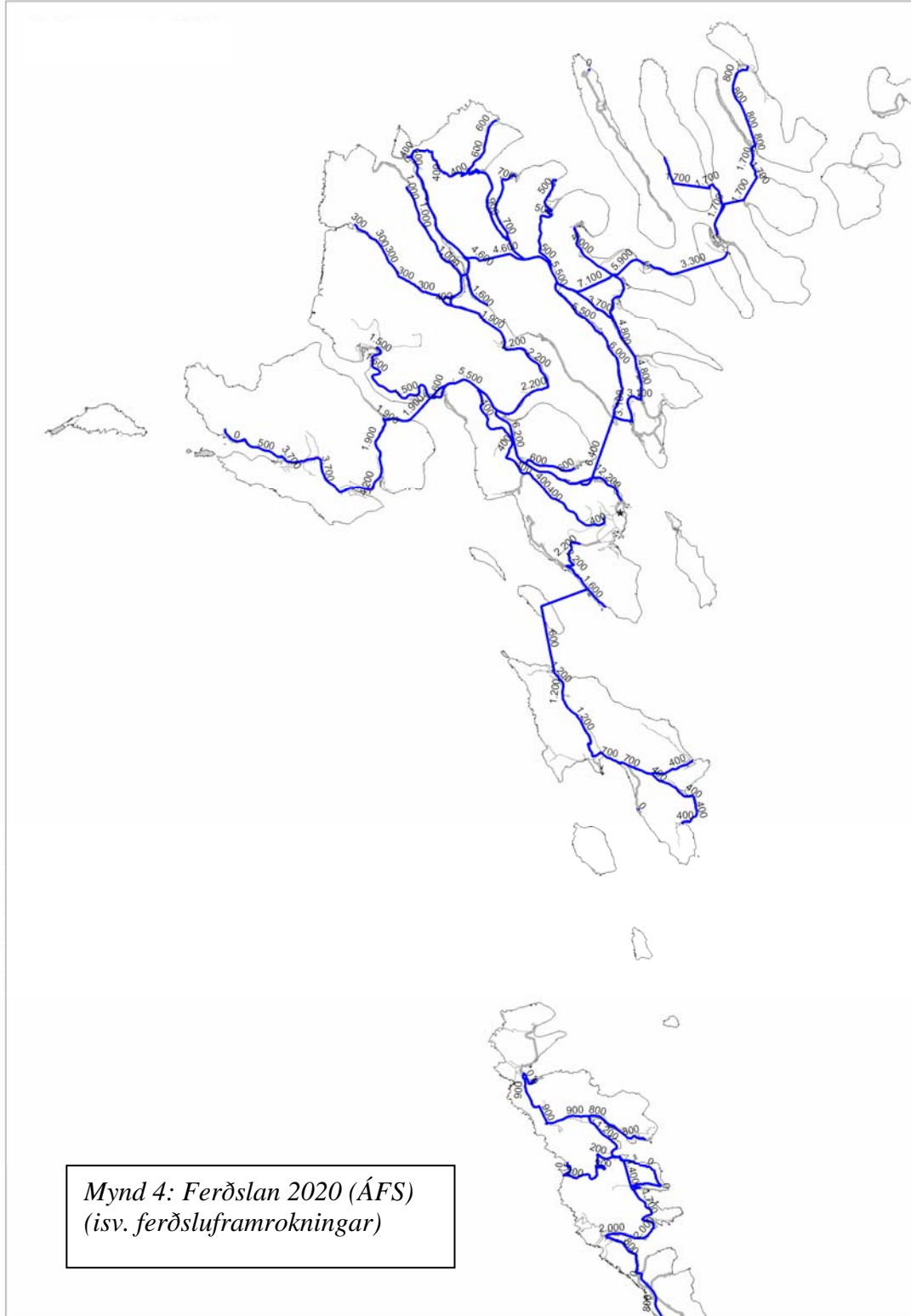
Tá nýggjar farleiðir verða gjørdar, broytist ferðslumynstrið; t.d. kann ein vegaútbygging, sum gevur styttri ferðatíð millum nakrar bygdur, hava við sær, at fleiri túrar verða gjørdur millum hesar bygdur. Somuleiðis kunnu íløgur í nýggjar farleiðir hava við sær negativar avleiðingar fyri ferðsluna á øðrum økjum, har ferðslutrygdar- og orkuføristrupulleikar kunnu gerast á verandi vegakervi. Framrokningar kunnu eisini gerast av ferðsluni á nýggjum farleiðum, so hædd kann takast fyri broytta ferðslumynstrinum, tá útbyggingar verða ráðlagdar.

Fyri ymiskar linjuføringar ella plaseringar av vegum ella tunlum kunnu somuleiðis ferðsluframrokningar gerast fyri at kanna, hvussu ferðslan broytist av teimum ymisku loysnunum. Hetta verður gjørt fyri at finna bestu loysnirnar, so mest møgulig nytta fæst burtur úr gjørdum íløgnum.

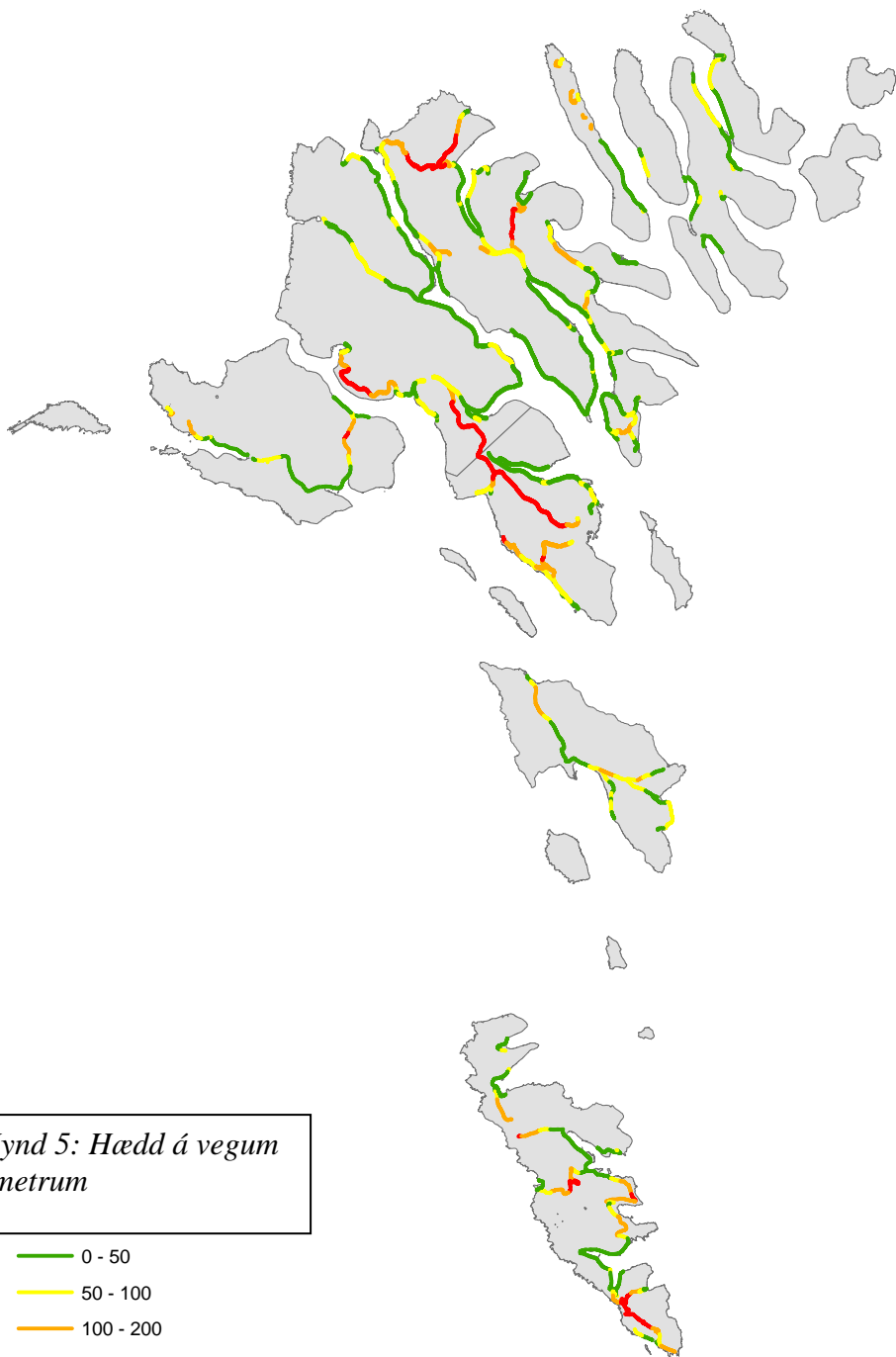
Ferðsluframrokningar hava ein týðandi lut í ráðleggingararbeiðinum í sambandi við út- og nýbygging av samferðslukervinum.



Mynd 3: Ferðslan 2005 (ÁFS)
(isv. ferðsluframrokningar)



Mynd 4: Ferðslan 2020 (ÁFS)
(isv. ferðsluframrokningar)



1.3. Krøv til vegir, uppmáting av landsvegakervinum

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

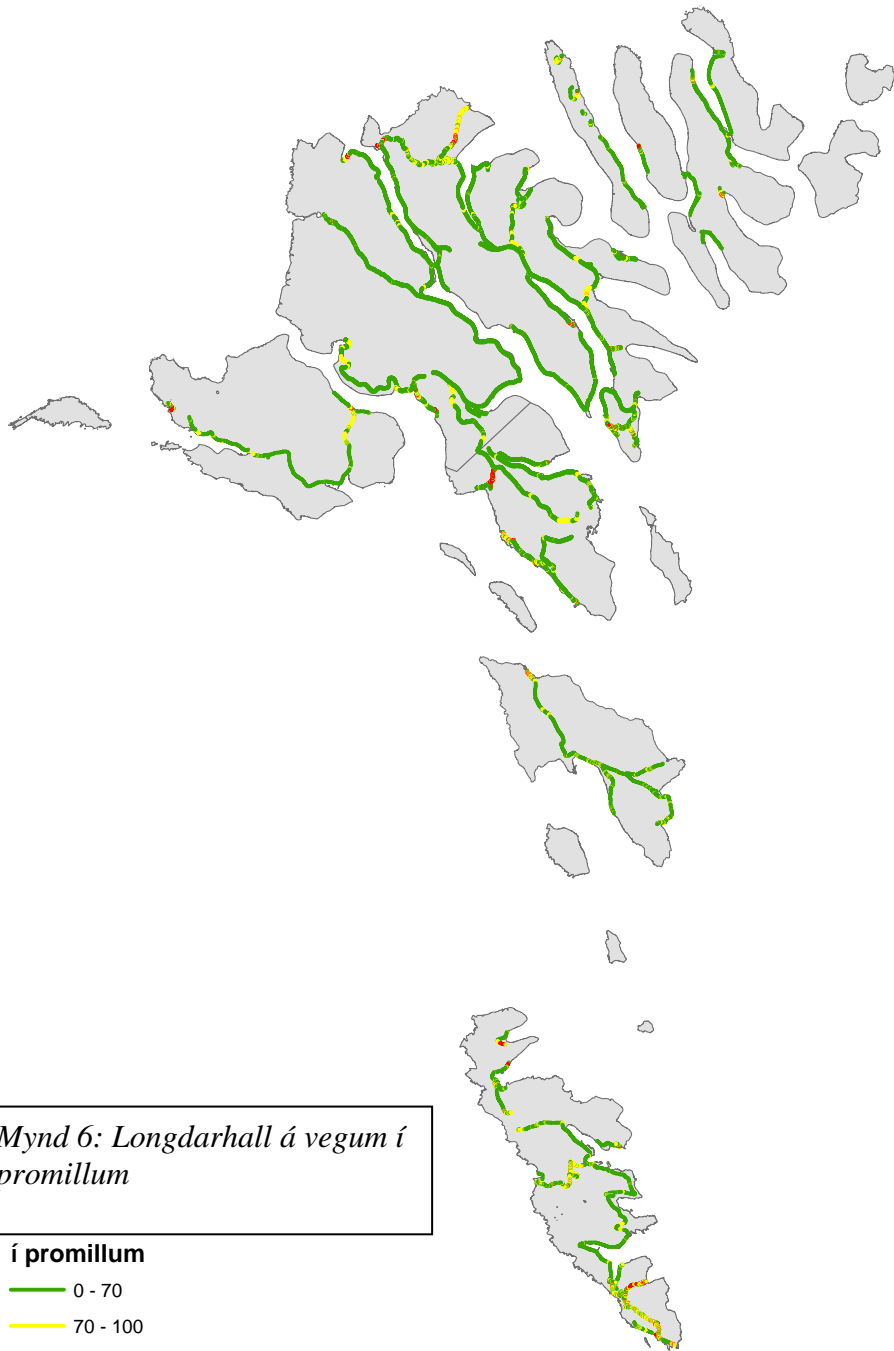
Verandi vegakervið er ofta merkt av landafrøðini og teimum tøkniligum møguleikunum og avmarkingunum, sum vóru, tá ið vegirnir upprunaliga vóru bygdur.

Tá ið ætlanir verða gjørdar um nýggjar vegir, eru nøkur vegatøknilig viðurskifti, ið eru serliga týðningarmikil. Hesi eru hallið á vegnum, hæddin, bogar, íbindingar o.a. Grundarlagið fyri at leggja og dagføra landsvegir er norðurlendskir normar, serliga teir norsku, ið vera hildnir at hóska til viðurskiftini í Føroyum.

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

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

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



Mynd 6: Longdarhall á vegum í promillum



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

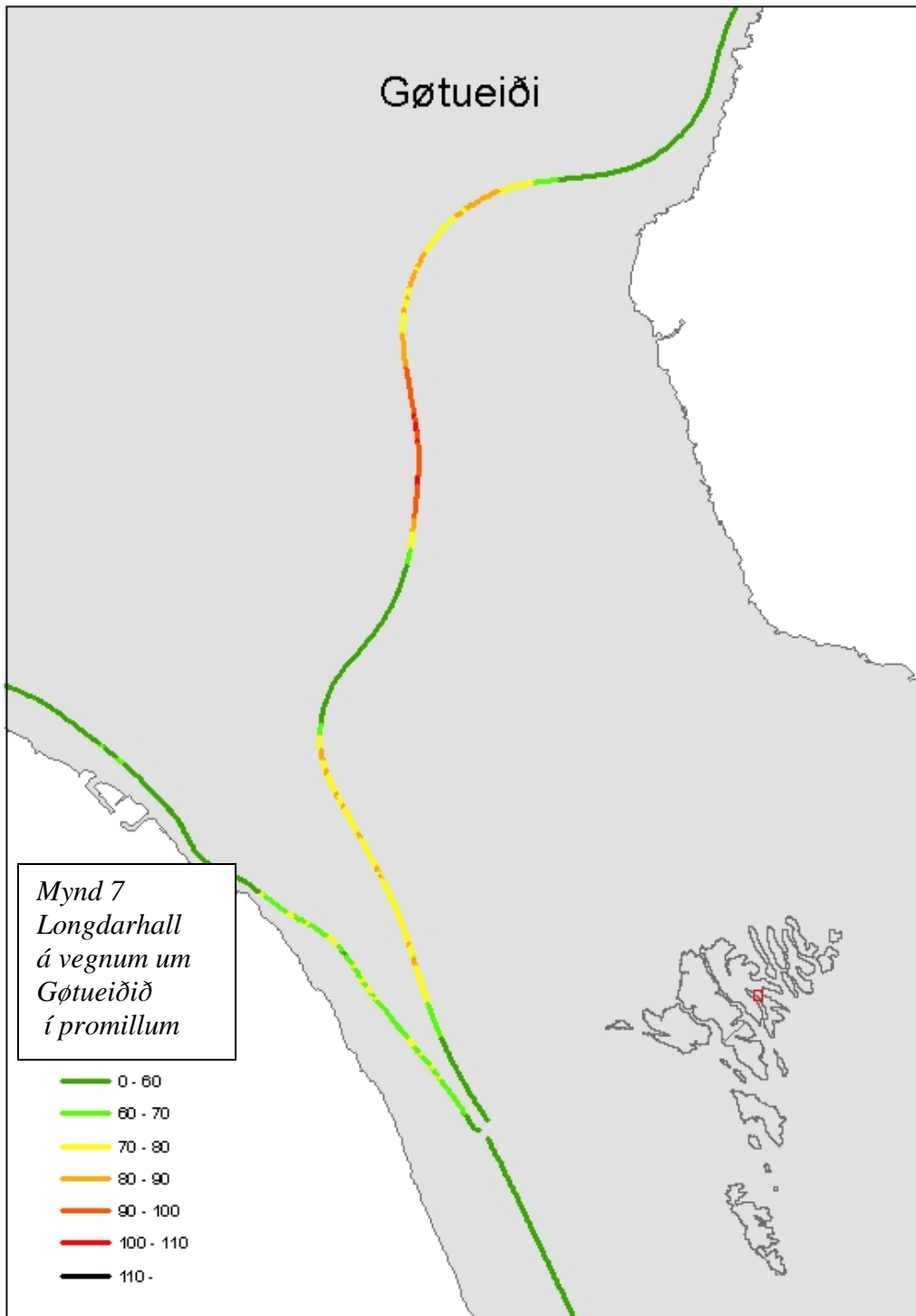
Veðurlagið hefur serliga stóra ávirkan á ferðsluna á vegum, sum liggja høg. Kafi, hálka og vindur kunnu gera, at høgtiliggjandi vegir ikki kunnu nökta flutningstørvin á farleiðini, serliga tunga ferðslan verður avmarkað av hesum.

Í framtíðar vegaføringum verður miðað móti, at vegirnir, so vítt møguligt, liggja í láglendi við so fáum brekkum sum gjørligt.

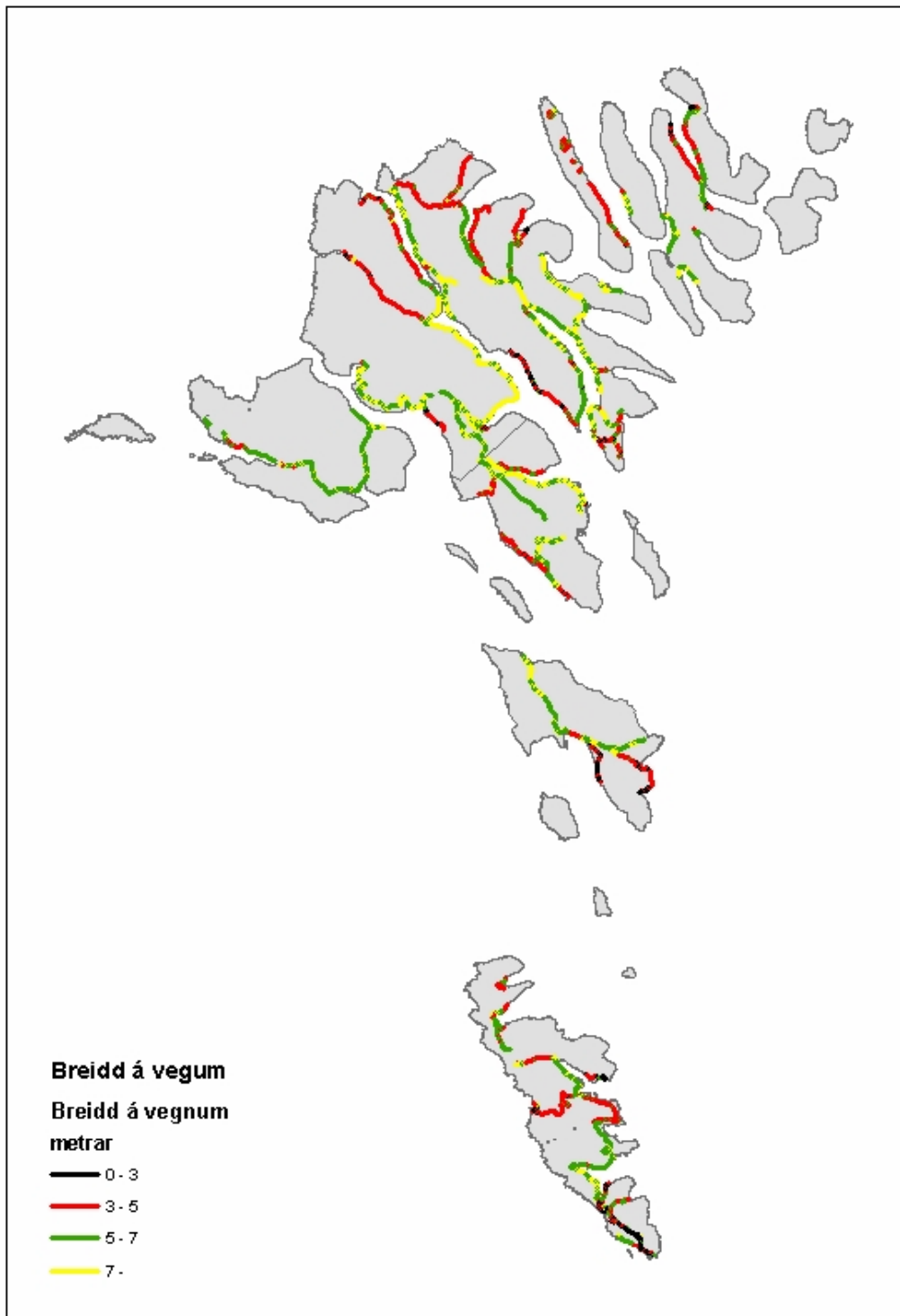
Longdarhallið á vegnum vísir, hvar brekkkur eru. Miðað verður ímóti, so vítt gjørligt, ikki at gera vegir við meira enn 70 promillum í longdarhalli. Mynd 6 vísur longdarhall á landsvegakervinum.

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

Í fylgiskjali 3 eru nágreinilig kort við uppmáingum av landsvegakervinum.



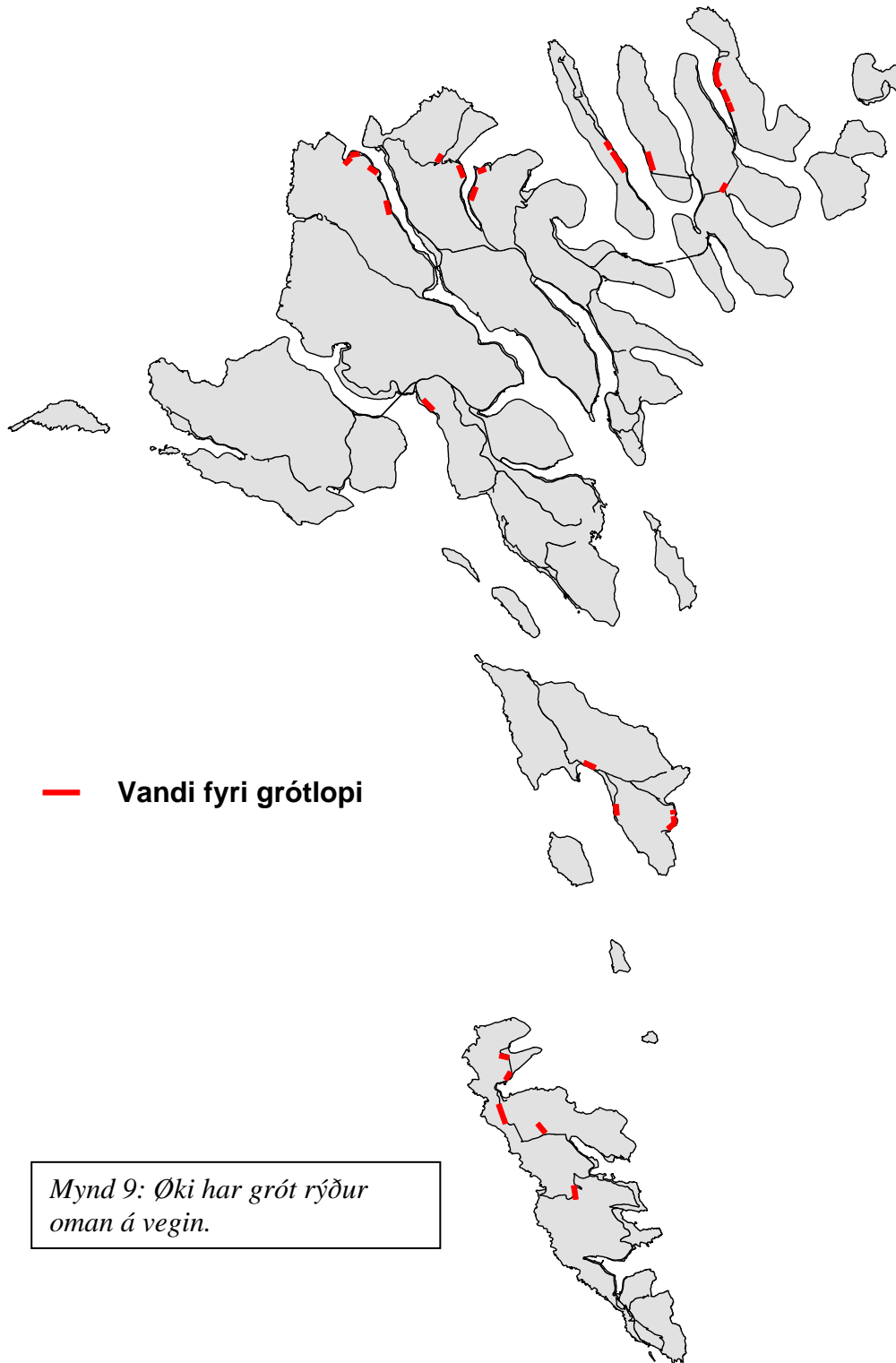
Út frá uppmátingini av vegunum kann linjuføringin kannast, so yvirlit kann fáast yvir, um vegakervið fylgir nýggju krøvunum til hall og bogar, sum sett vera til ferðina á vegateininum. Onnur atlit (t.d. bygt økið, sýnið og fastir lutir við vegin) kunnu tó gera at hámarksferðin á teininum ikki er tann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



Krøv til tunlar.

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

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



— Vandi fyri gróttlopi

Mynd 9: Øki har grót rýður oman á vegin.



Fjallatrygging

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

Hetta kann verða gjørt á ymsan hátt, alt eftir umstøðunum á staðnum. At grava veitir til at lofta gróttinum er vanlig á ein góð og bílig loysn.

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

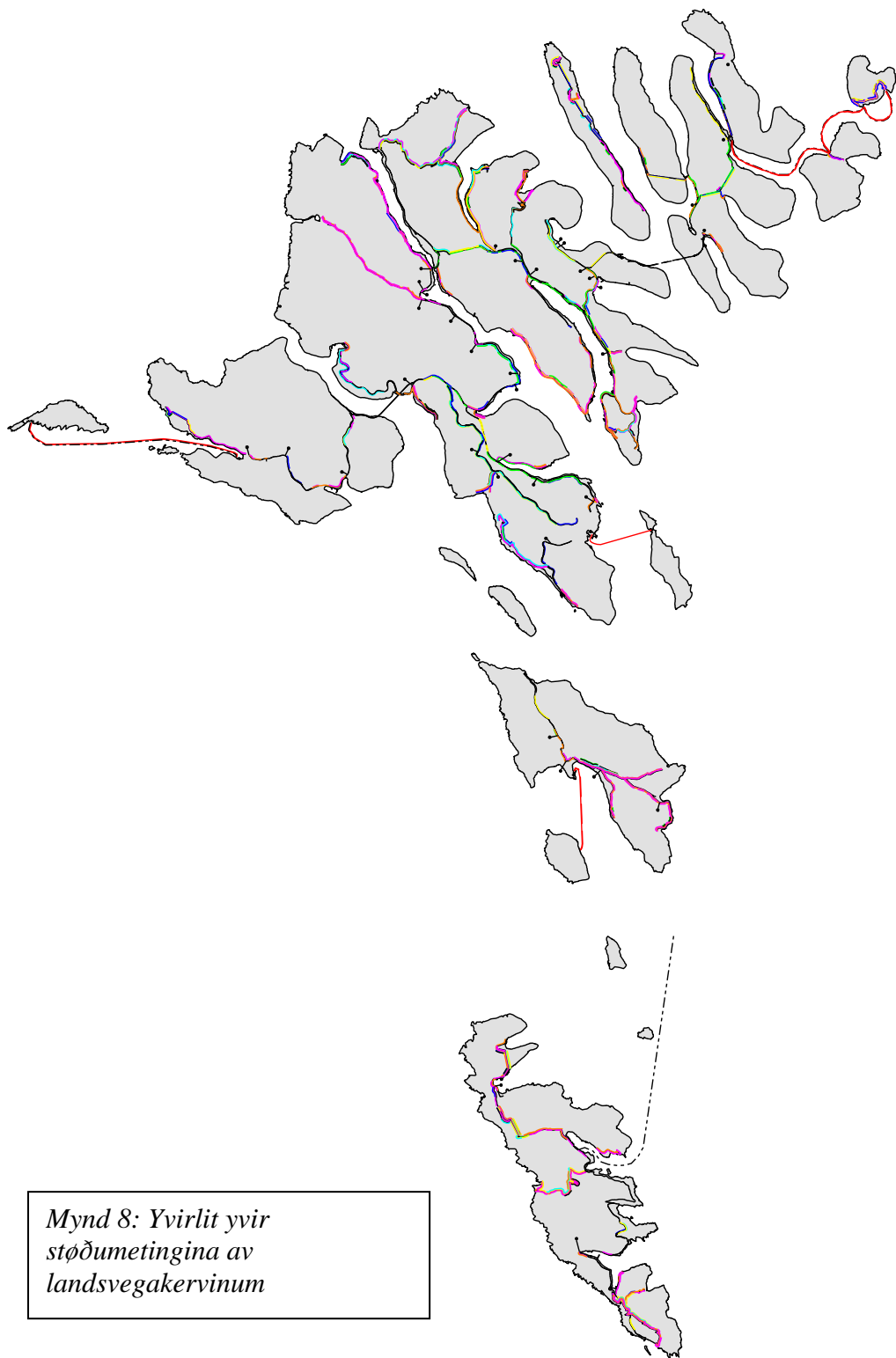


1.4. Stöðumeting av landsvegakervinum

Ein stöðumeting er gjørd av øllum landsvegakervinum fyri at kanna, hvar trupulleikar vera mettir at vera. Úrslitini av kanningini eru í fylgiskjali 1. Út frá stöðukanningini eru ymiskar størri og smærri verkætlanir valdar, sum hava størst týdning at fáa gjørdar.

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

Í stöðumetingini verður eisini tikið høvur fyri, at tørvur er ymiskur, alt eftir ferðslunøgdini og slagnum á ferðslu. Framkomuleikin verður raðfestur ovast á høvuðsvegum. Hetta merkir, at her skulu so fáar forðingar sum gjørligt verða, og við tíðini er ætlanin, at alt høvuðsvegakervið skal fara uttanum bygt økið; meðan á vegum við minni ferðslu kann flutningstørvurin vera nøktaður, hóast vegurin bert hevur eina koyribreyt.



Mynd 8: Yvirlit yvir stöðumetingina av landsvegakervinum



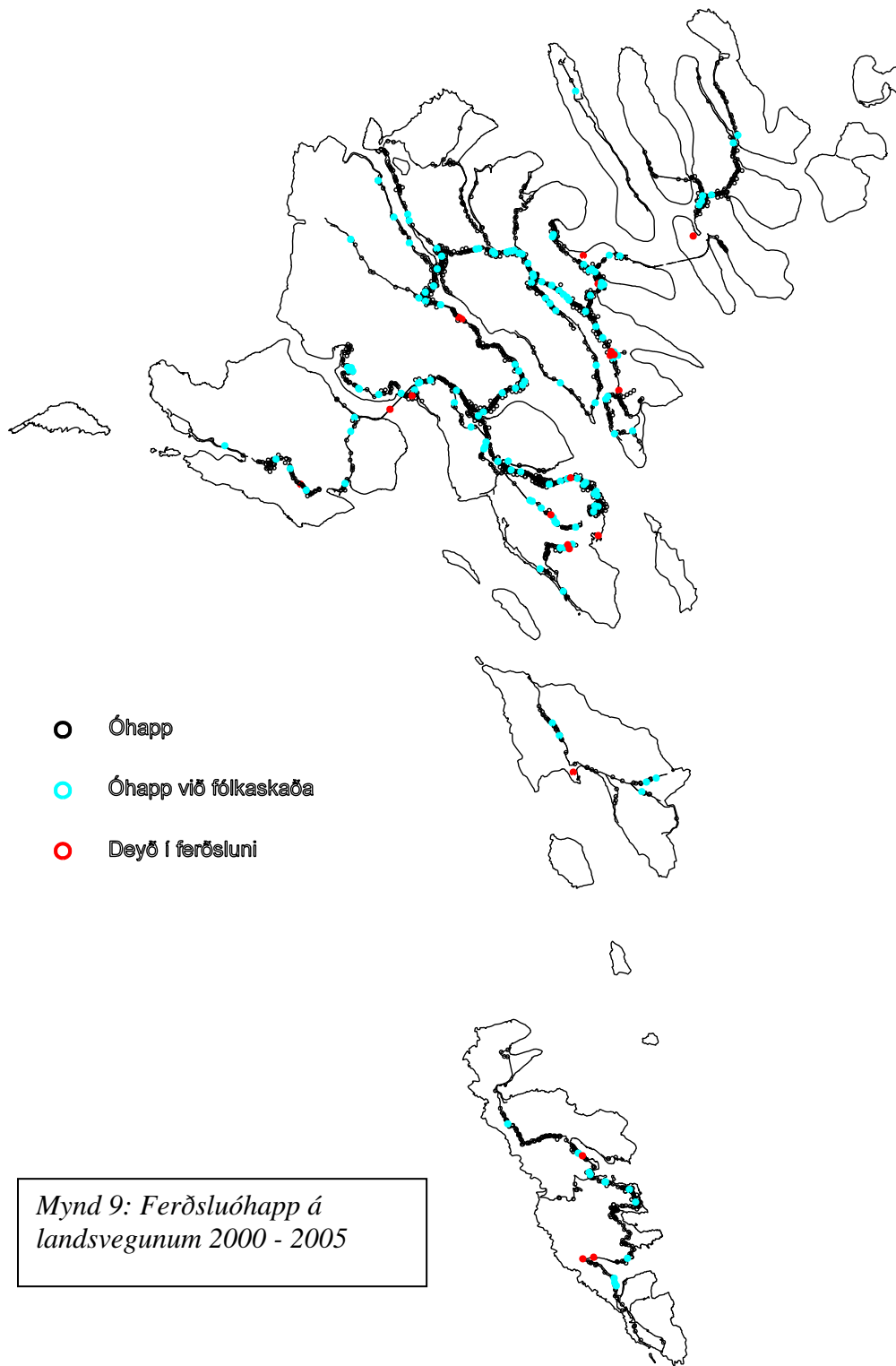
1.4.1. Flytfæri og framkomuleiki

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

Somuleiðis eru landafrøðiligu viðurskiftini viðgjørd, høgtliggjandi vegir við brekkum skapa trupulleikar fyri framkomuleikan a farleiðini, tí teir eru meira útsettir fyri ávirkan av veðurlagnum. Trupulleikar eru eisini av gróti á vegunum og í summum førum av, at gamlir vegir seta seg. Hetta ávirkar bæði framkomuleikan og trygdina.

1.4.2. Ferðsluumhvørvið

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



1.4.3. Ferðslutrygd

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

Nógv óhapp eru orsakað av, at seyður er á vegnum. Umframt frágreiðingarnar frá lögregluni eru tøl fingin til vega frá tryggingarfeløgnum, sum vísa, at umleið 3 ferðir so nógv óhapp við seyði á vegnum verða meldað til tryggingarfeløgini, enn frágreiðingarnar hjá lögregluni vísa. Hetta gevur eina mynd av, hvussu stórir hesin trupulleiki er.

Tal av óhappum orsakað av seyði er:

Ár	Boðað frá til tryggingarfeløgini	Skrásett hjá lögregluni
2002	128	67
2003	117	26
2004	137	36
2005	153	48
í meðal	134	44

Mynd 9: Ferðsluóhapp á landsvegnum 2000 - 2005



1.5. Kortlegging av ferðsluóhappum

Kortlegging og greiningar av ferðsluóhappum er ein fortreyt fyri fáa yvirlit yvir, hvar trupulleikar eru, so at íløgur ella ábøtur verða gjørdar, har mest tørvur er á tí.

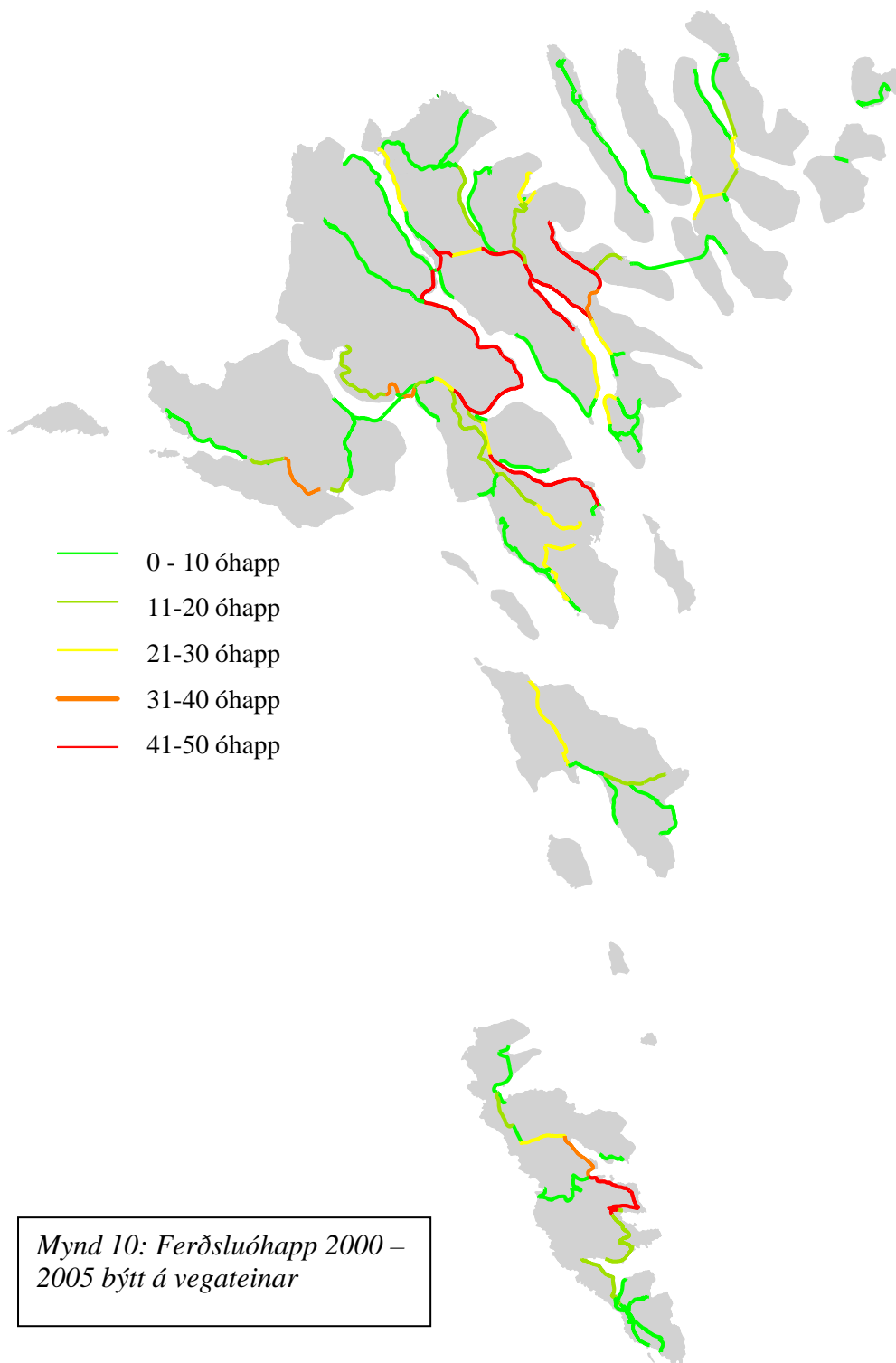
Verandi hagtøl um ferðsluóhapp, eru ikki nøktandi, t.d. er staðið, har óhappið hendi, ikki staðfest við koordinatum, men bert við staðarnøvnum, sum kunnu vera misvísandi. Orsøkin til óhappið og hvussu stórir skaðin var, eru heldur ikki heilt eintýdd skrásett. Aðrastaðni hava tey sokallaðar skaðanevndir, sum staðfesta veruligu orsøkina til hvørt óhapp. Ein arbeidsbólkur arbeiðir við einum uppskoti um, hvussu hagtalstílfarið kann betrast.

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

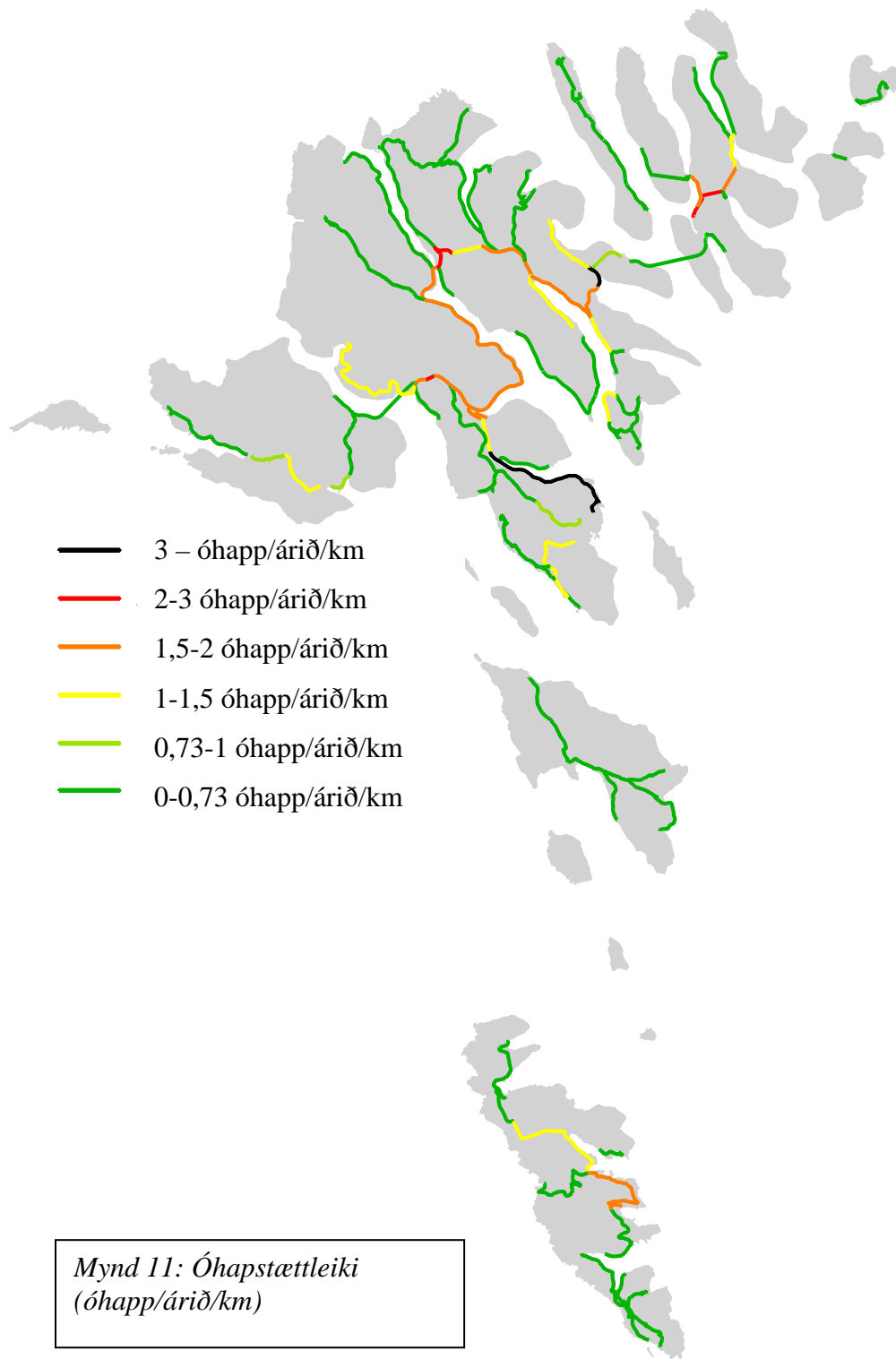
Ymisk mát kunnu gerast fyri, út frá óhapshagtølum, at lýsa ferðslutrygdina á landsvegakervinum. Felags fyri øll er, at talið av óhappum verður sett í mun til sannlíkindini fyri einum óhappi, ella hvussu útsettur ein er fyri at verða úti fyri einum óhappi, tvs. í mun til koyrdar kilometrar (ferðsluarbeiði)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

Mest nýttu mátini fyri óhapsvandan (risiko) eru:

- óhapstættleiki og
- óhapstíttleiki



Mynd 10: Ferðsluóhapp 2000 – 2005 býtt á vegateinar



Óhappstættleikin er talið á óhappum um árið fyri kilometurin, og hetta er eitt mát fyri vandan á júst hesum vegateininum. Hetta verður serliga nýtt fyri at finna truplar vegateinar, sum hóskaði kann verða at gera ábøtur ella tiltøk á.

Landsmiðaltalið fyri óhappstættleikan er roknað til:

0,73 óhapp/árið/km

Kortið á mynd 11 vísir óhappstættleikan, talið á óhappum í mun til longdina á vegateininum.

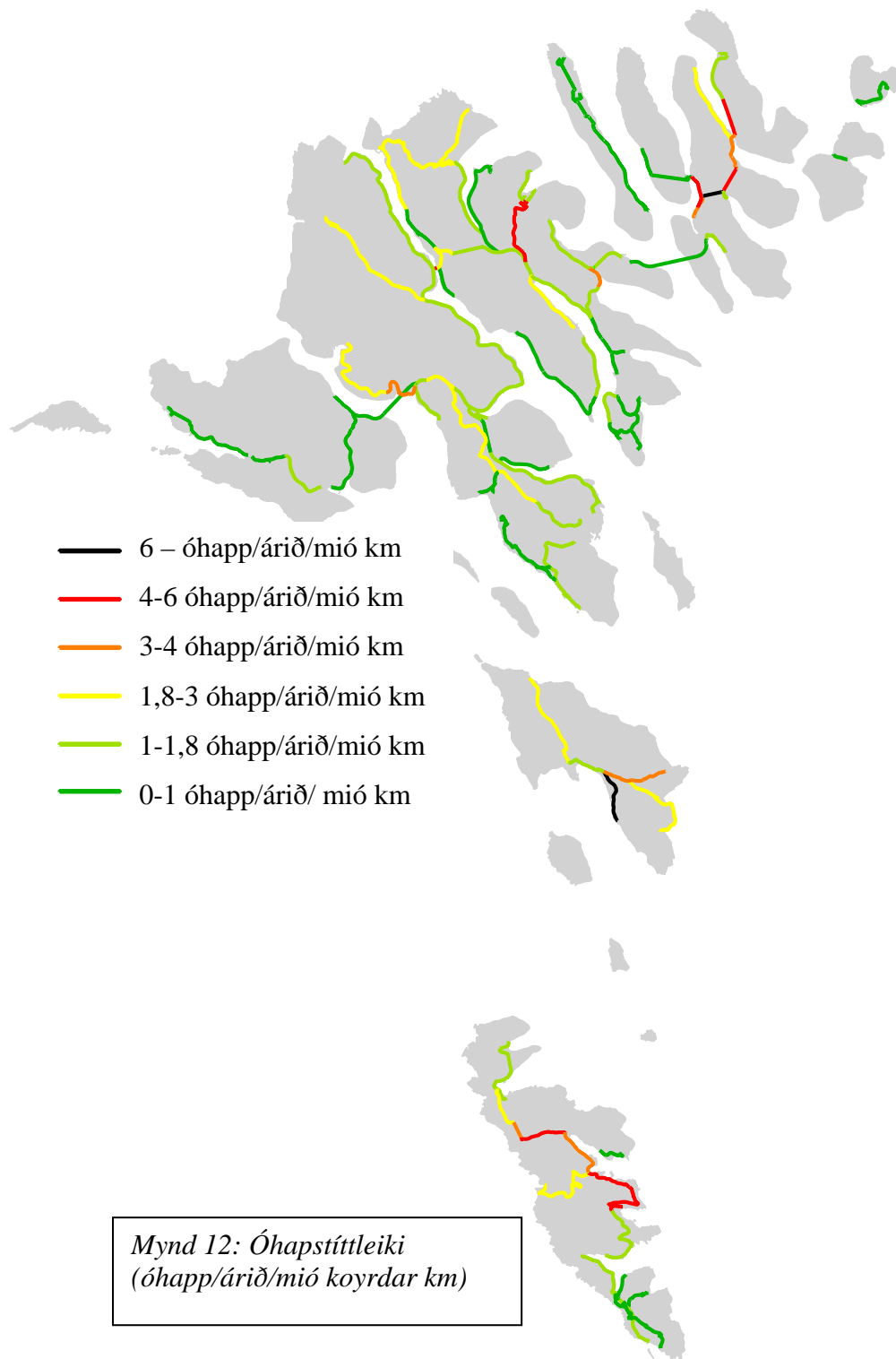
Á kortinum sæst, at strekkini við flestum óhappum í mun til longdina á strekkinum eru:

- Vegurin frá Gøtudali, gjøgnum Gøtugjógv og til Syðrugøtu (6 ferðir so nógv sum landsmiðaltalið)
- Vegurin millum Tórshavn og Kollafjarðartunnilin (5 x miðal)

Síðani koma:

- Norðskáli (4 x miðal)
- Leynatunnilin (3 x miðal)
- Árnafjarðartunnilin og tunnilsvegurin (3 x miðal)

Mynd 11: Óhappstættleiki
(óhapp/árið/km)



Mynd 12: Óhappstítleiki
(óhapp/árið/mið koyrdar km)

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

Kortið á mynd 12 vísir óhappstítleikan.

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

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

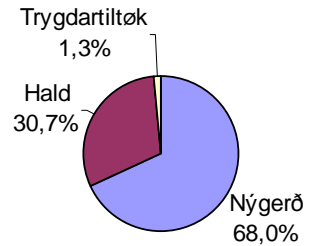
Strekkini, har mest óhapp henda í mun til ferðslunøgdina, eru:

- Árnafjarðartunnilin (4 ferðir landsmiðaltalið)
- Hvannasundstunnilin (2 x miðal)
- Vegurin Klaksvík-Strond(2-3 x miðal)
- Viðareiðisvegurin (sunnari partur) (2 x miðal)
- Oyndarfjarðarvegurin(2 x miðal)
- Vegurin til Skarvanes (4 x miðal, sera lítil ferðsla)
- Vegurin um Hovseggina (3 x miðal)
- Vegurin gjøgnum Trongisvágssdal(2 x miðal)

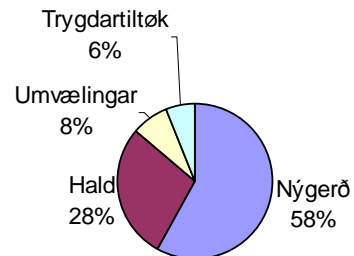
Hendan kanningin gevur eitt yvirlit yvir, hvar møguligir trupulleikar eru. Tá íløgur skulu gerast undir Ferðslu og trygdartiltøk (kap. 2.3), eigur ein nágreiniligari kanning at verða gjørd, har hugt verður eftir, hvørjum eistøkum staði/strekki, har trupulleikar eru.



Núverandi bítislykil



Tilmæltur bítislykil



1.6. Bítislykil fyrri játtanini til flutningskervið

Í dag (2007) er játtanin býtt eftir bítislyklinum

Íløgur 68,0 %

Hald 30,7 %

Trygdartiltøk 1,3 %

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

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

58% til íløgur,

28% til viðlíkahald,

8% til umvælingar av tí, sum er afturúrsigt og

6% til ferðslu- og trygdartiltøk



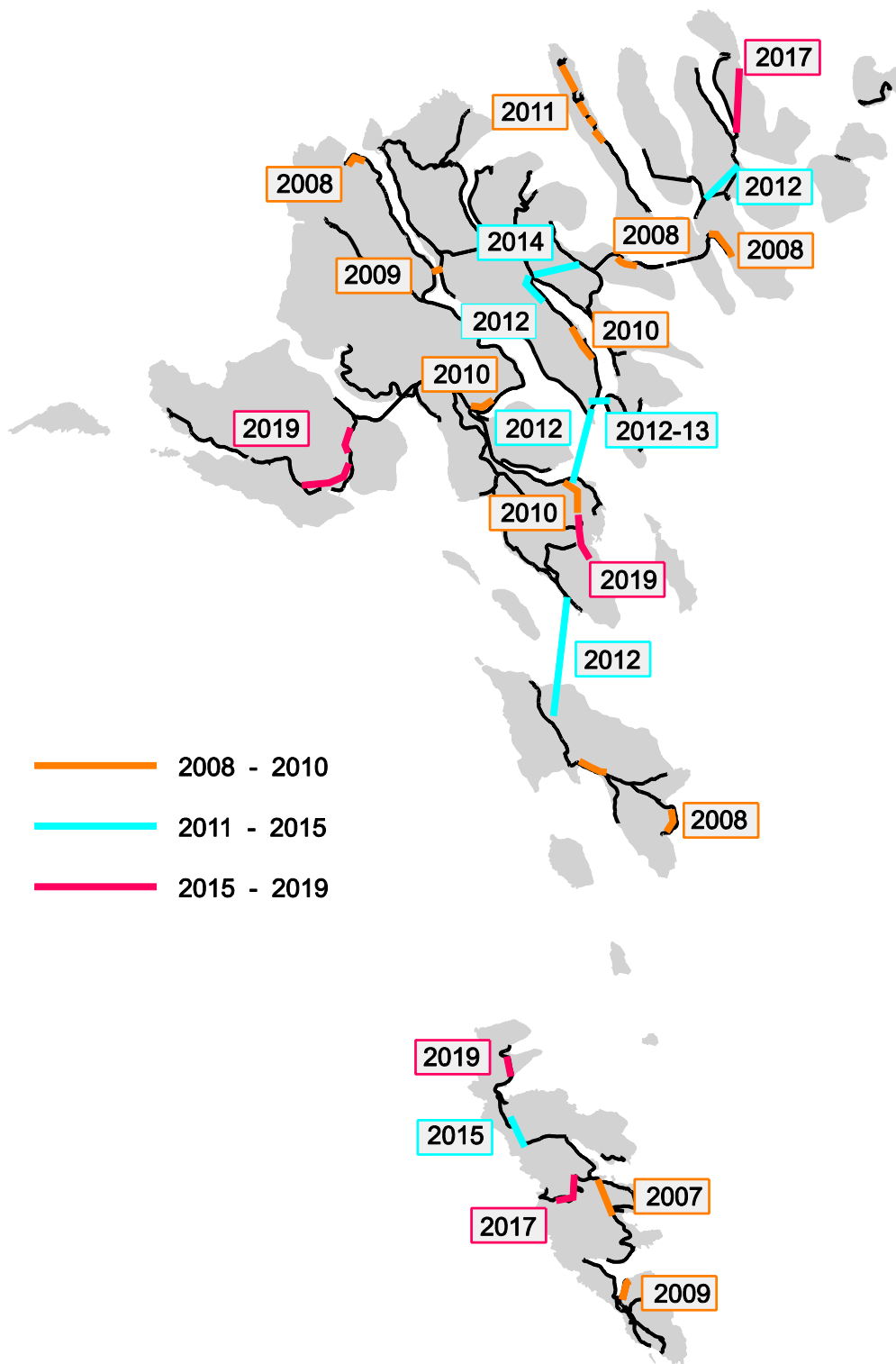
2. ÍLØGUR Í VEGAKERVIÐ

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

Verkætlanirnar, sum vóru hildnar at vera mest átrokandi, eru raðfestar fremst og viðgjørðar fyrst, hinar verkætlanirnar, sum ikki eru eins átrokandi verða kannaðar nærri seinni. Væntandi vera verkætlanirnar, sum eru raðfestar fremst, gjørðar fyri 2015 og hinar, sum eru raðfestar seinni, verða eisini gjørðar seinni.

Verkætlanirnar eru viðgjørðar á tann hátt, at fyrst er trupulleikin lýstur, síðani eru fleiri uppskot til loysnir viðgjørð eftir fýrastreingjaðu skipanini. Kostnyttukanningar vera gjørðar av útvaldum verkætlanum, har íløgan er størri enn 10 mió. kr. Allar kanningarnar eru í fylgiskjali 2. Har eru grundgevingarnar fyri valdu loysnunum at finna.

Tær minnu verkætlanirnar úr stöðumetingini eru ikki raðfestar, men eru í einum lista til trygdartiltøk. Hesar verkætlanir verða gjørðar, so hvørt tørvur og høvi er til tað. Tær vera tá ferðslugranskaðar, so besta loysnin verður vald í hvørjum einstøkum føri.



2.1. Útbygging av vegakervinum

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

- Vegurin til Tjørnuvíkar
- Vegurin til Dals
- Tunlarnir á Borðoyggi
- Hvalbiartunnilin
- Vegurin um Sandarlíð

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

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

Aktuellar útbyggingar av høvuðsfarleiðum eru:

- Eysturoyartunnilin
- Sandoyartunnilin

Hesar íløgur eru so stórar, at tær verða viðgjórdar fyri seg undir kap 5. Serligar íløgur.



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

Avleiddar verkætlanir av hesum útbyggingunum eru:

- vegakervið á vestara armi á Skálafjørðinum (er um at vera liðugt)
- vegur um Skálabotn
- tunnel millum Gøtural/Kambsdal og Skálafjørðin

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

Aðrar verkætlanir viðvíkjandi framtíðartrygging eru:

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

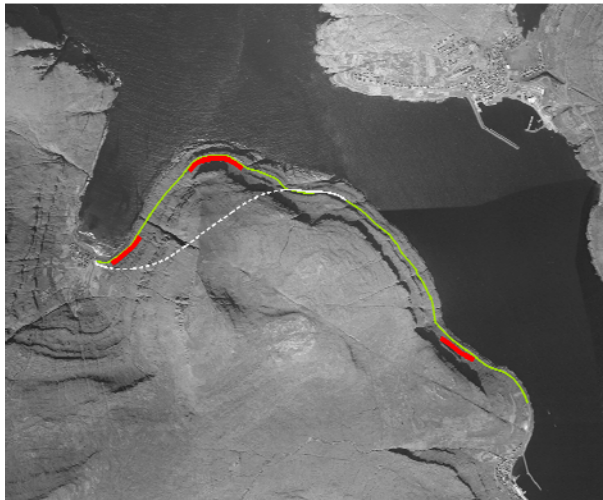
Nakrar verkætlanir eru í gongd og umráðandi er, at tær verða gjörðar lidnar, so nytta fæst burturúr íløgum. Hesar verkætlanir eru:

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

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

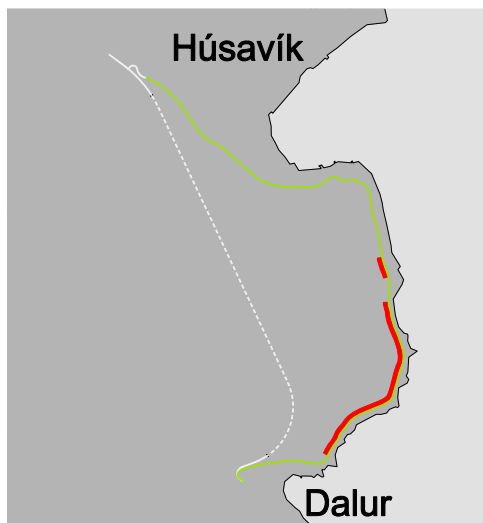
- Innkoyringin til Havnar (uml. 8000)
- Kollafjørður (Inni í Firði) (uml. 4500)
- Gøtugjógv (uml. 3900)
- Skipanes (uml. 3700)
- Sandavágur, Miðvágur (uml. 2500)
- Leirvík (uml. 2300)
- Innkoyringin til Klaksvíkar (uml. 1600)

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



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

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



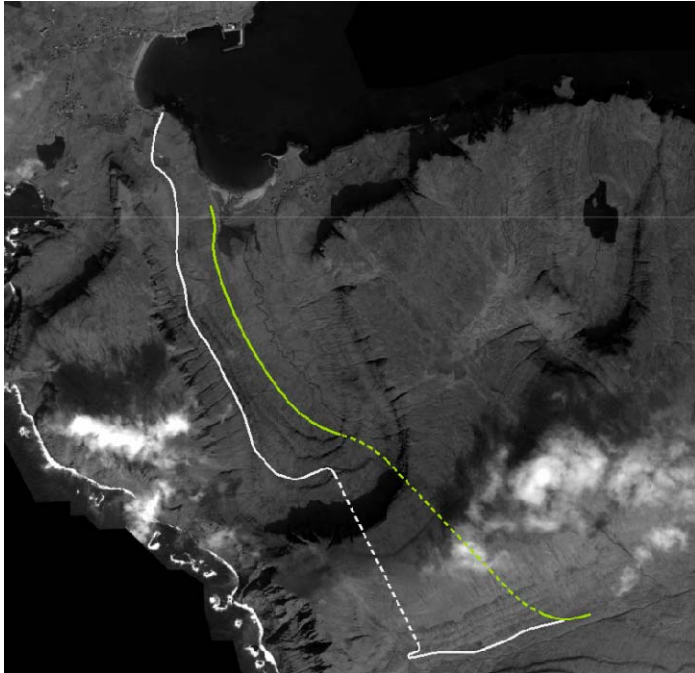
Verkætlan:	Dalsvegurin
Lýsing	Á vegnum eru trupulleikar av gróti og skriðulopum.
Vald loysn	At tryggja vegin við fjallatryggingarnetum, og við í støðum at útbyggja vegin við eini veit omanfyri vegin fyri at forða fyri at grót ríður oman á vegin.
Kostnaður	15 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	Ein dagføring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

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



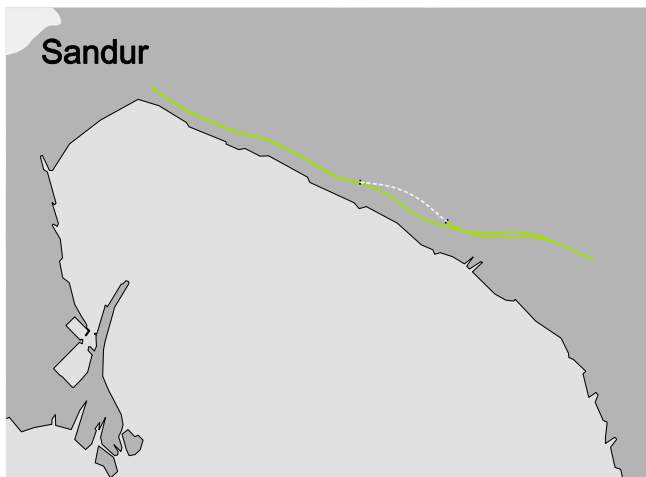
Verkætlan:	Tunlarnir á Borðoyggi
Lýsing	Tunlarnir eru ótíðarhóskandi og eru ein forðing fyri menning í økjunum norðanfyri teir.
Vald loysn	At gera tveir nýggjar tunlar við umleið somu plasing sum verandi tunlar. Ein nýggjur tunnil frá Ánunum til Árnafjarðar og ein nýggjur tunnil millum Árnafjørð og Norðtoftir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

	Aðrar viðgjørdar verkætlanir
Lýsing/ Kostnaður	Tunnil Norðuri á Dal (3060 m), vegir báðumegin, dagføring av Árnafjarðartunlinum. Íalt 251 mió.
	Tunnil Klaksvík-Árnafjørður (3000 m), vegur í Árnafirði, tunnil Árnafjørður-Norðtoftir(2260 m). Íalt 292 mió. (sí annars fylgiskjal 2)



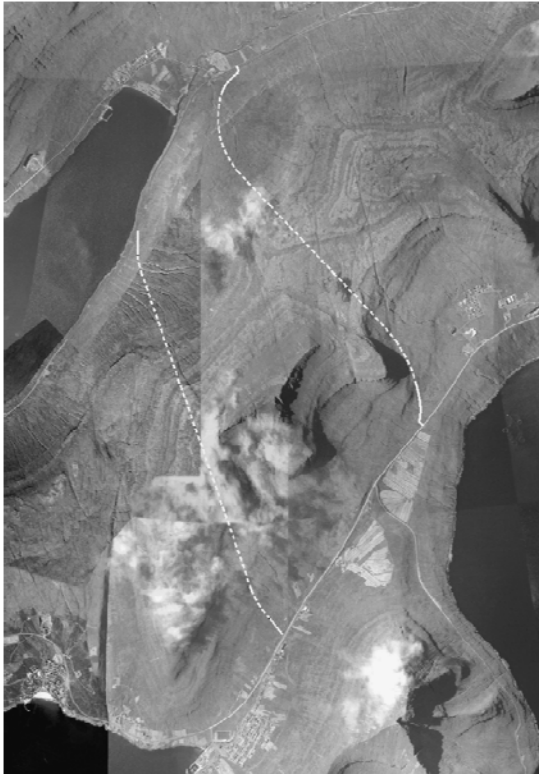
Verkætlan:	Hvalbiartunnilin
Lýsing	Tunnilin er ótíðarhóskandi og er ein forðing fyri menning í økinum norðanfyri hann, undirlendið undir tunnilsvegnum í Hvalba setur seg í støðum.
Vald loysn	At gera ein nýggjan tunnel við nýggjum vegum báðumegin, í Hvalba kemur nýggi vegurin at liggja nógv lægri.
Kostnaður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

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



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

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



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



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

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



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

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



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

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



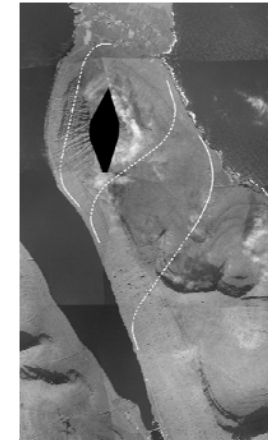
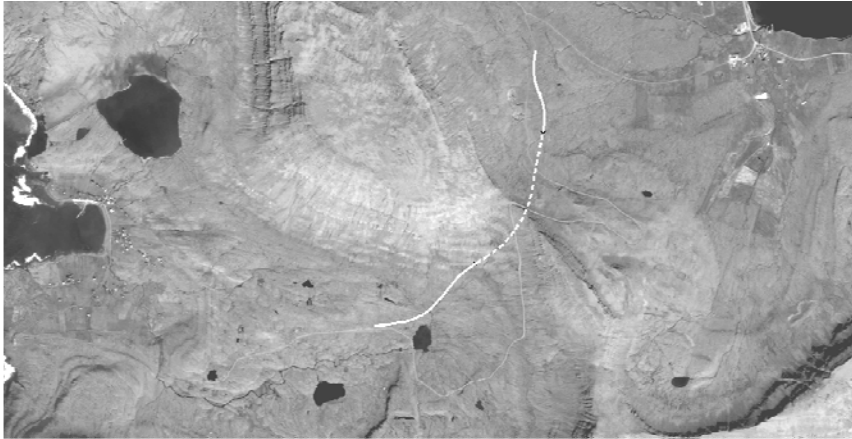
Verkætlan:	Skála-Strendir
Lýsing	Verkætlanin er í gongd og er um at verða liðug. Útbygging av framtíðar høvuðsfarleið.
Vald loysn	At byggja ein umkoyringarveg um bygdinar Skála og Strendir, sum ger, at ferðslan fer uttanum bygt økið.
Kostnaður	4 mió kr. til liðugtgerð
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Farleiðin verður hóskaði til ferðsluna í dag og til høvuðsfarleiðina, tá Eysturoyartunnilin er bygdur.
Byggitíð	Vegurin er um at verða liðugur.
Tíðarætlan	2008

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



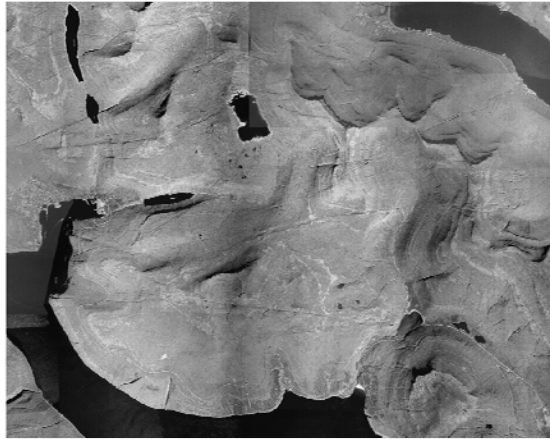
Verkætlan:	Sandavágshálsur, Sandavágur, Miðvágur
Lýsing	Útbygging av høvuðsvegakervinum. Høvuðsvegurin gongur gjøgnum bygt øki í Sandavági og Miðvági. Harumframt er strekkið høggtliggjandi og bratt um Sandavágsháls.
Vald loysn	Enn er eingin endalig loysn vald. Ymiskar linjuføringar við umkoyringarvegi og/ella tunli eru nevndar sum uppskot til loysnir (fylgiskjal 1).
Kostnaður	Umleið 100 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Høvuðsvegakervið uttanum bygt øki, liggur lágt uttan brekkur.
Byggitíð	Avhongur av, hvør loysn verður vald
Tíðarætlan	2018-2019

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



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

Verkætlan:	Farleiðin til Viðareiðis
Lýsing	Útbygging av vegakervinum. Partar av vegnum liggja í brattlendi og trupulleikar eru av, at grót rýður oman á vegin..
Vald loysn	Enn er eingin endalig loysn vald. Arbeitt verður í lýtuni við 3 ymiskum linjuföringum til gerð av tunli við nýggjum ella dagførdum vegum báðumegin við tunnilin.
Kostnaður	Umleið 120 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagførd farleið, uttan grótlop og kavatrupulleikar.
Byggítíð	3 ár
Tíðarætlan	2015-2017



Verkætlan:	Farleiðin til Vestmanna
Lýsing	Útbygging av vegakervinum. Vegurin er í støðum brattur og nærum allan vegin høggtliggjandi. Ferðslan á vegnum er ávirkað av veðrinum.
Vald loysn	Enn er endalig loysn ikki vald. Talan kann vera um at gera ein tunnil á farleiðini, so sleppast kann undan verandi høggtliggjandi vegi.
Kostnaður	Um 300 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	
Byggítíð	
Tíðarætlan	2019 -

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



2.2. Verkætlanir orsakað av vantandi viðlíkahaldi

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

Tá ið samferðslukervið skal útbyggjast, er umráðandi fyrst at tryggja og endurreisa verandi kervið. Hareftir er umráðandi, at viðlíkahaldið er á einum nøktandi støði, so verkløginu ikki missa virðið, tí hetta er nógv tann bíligasti hátturin at varðveita virðið á verandi verkløgum.

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

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

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

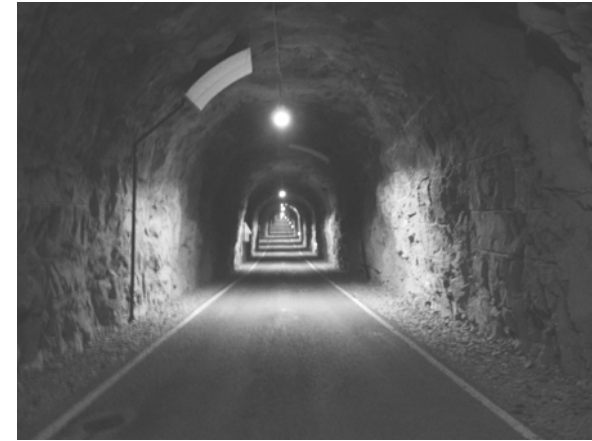
Mest umráðandi verkætlanirnar viðvíkjandi vantandi viðlíkahaldi og dagføring eru:

- Ábøtur á Brúnna um Streymin
- dagføring og umvæling av vegabrúm
- dagføring av tunlum
- ymiskir vegateinar (m.a. Sandarlíð og Selatraðarvegurin)



Verkætlan:	Umvæling av Brúnni um Streymin
Lýsing	Umvæling. Fyri at tryggja farleiðina er neyðugt at umvæla brúnna, dagføringin er ein so stór verkætlan, at hon er roknað sum ein íløgna.
Vald loysn	Umvælingsarbeiðið verður gjørt yvir 2 ár, fyri ikki at tarna ferðsluni á leiðini, sum er ein høvuðsfarleið, meira enn neyðugt.
Kostnaður	12 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagførd brúgv
Byggítíð	2 ár
Tíðarætlan	2008-2009

Verkætlan:	Eftirkanning og umvæling av vegabrúm
Lýsing	Umvæling. Vegakervið umfatar 300 vegabrýr, sum ikki eru viðlíkahildnar, sum tær eiga at verða, um livitíðin skal halda og sum mest fæst fyri íløgna.
Vald loysn	Skipa eftirkanning og dagføring/umvæling
Kostnaður	100 mió kr (leysliga mett)
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagførdar brýr, og ein støðumeting av verandi vegabrúm, skipað viðlíkahald.
Byggítíð	Leypandi
Tíðarætlan	2008-2020



Verkætlan:	Dagføring av 4 tunlum
Lýsing	Umvæling. Dagføring av teimum fyra tunlunum, sum eru á høvuðsvegakervinum, og hava mest ferðslu. Talan er um Norðskálatunnilin, Leynatunnilin, Kollfjarðatunnilin og Leirvíkartunnilin.
Vald loysn	Dagføring, so tunlarnir liva upp til tey settu krøvini í dag. Eisini viðvíkjandi ljósi og trygdarútbúnaði.
Kostnaður	100 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagfördir tunlar, sum lúka tey settu krøvini til tunlar við hesi ferðsluni.
Byggitíð	Arbeiðið er í gongd
Tíðarætlan	2008-

Verkætlan:	Dagføring av tunlum við minni ferðslu
Lýsing	Umvæling. Dagføring av tunlunum við minni ferðslu.
Vald loysn	Dagføring, so tunlarnir hava ljós og trygdarútbúnað, sum fylgir krøvunum til tunlar við hesi ferðslunøgd. Talan er um ljós (møguliga bert rímingarljós fyrst), eldslökkiútgerð og fartelefonsamband (saman við televeitarum).
Kostnaður	20-30 mió kr (leysliga mett)
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagfördir tunlar við hóskandi trygdarútbúnaði.
Byggitíð	
Tíðarætlan	2008-



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

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



2.3. Ferðslu- og trygdartiltøk

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

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

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

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



2.4. Høvuðsvegakervið

Stovnan av høvuðsvegakervið fevnir um:

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

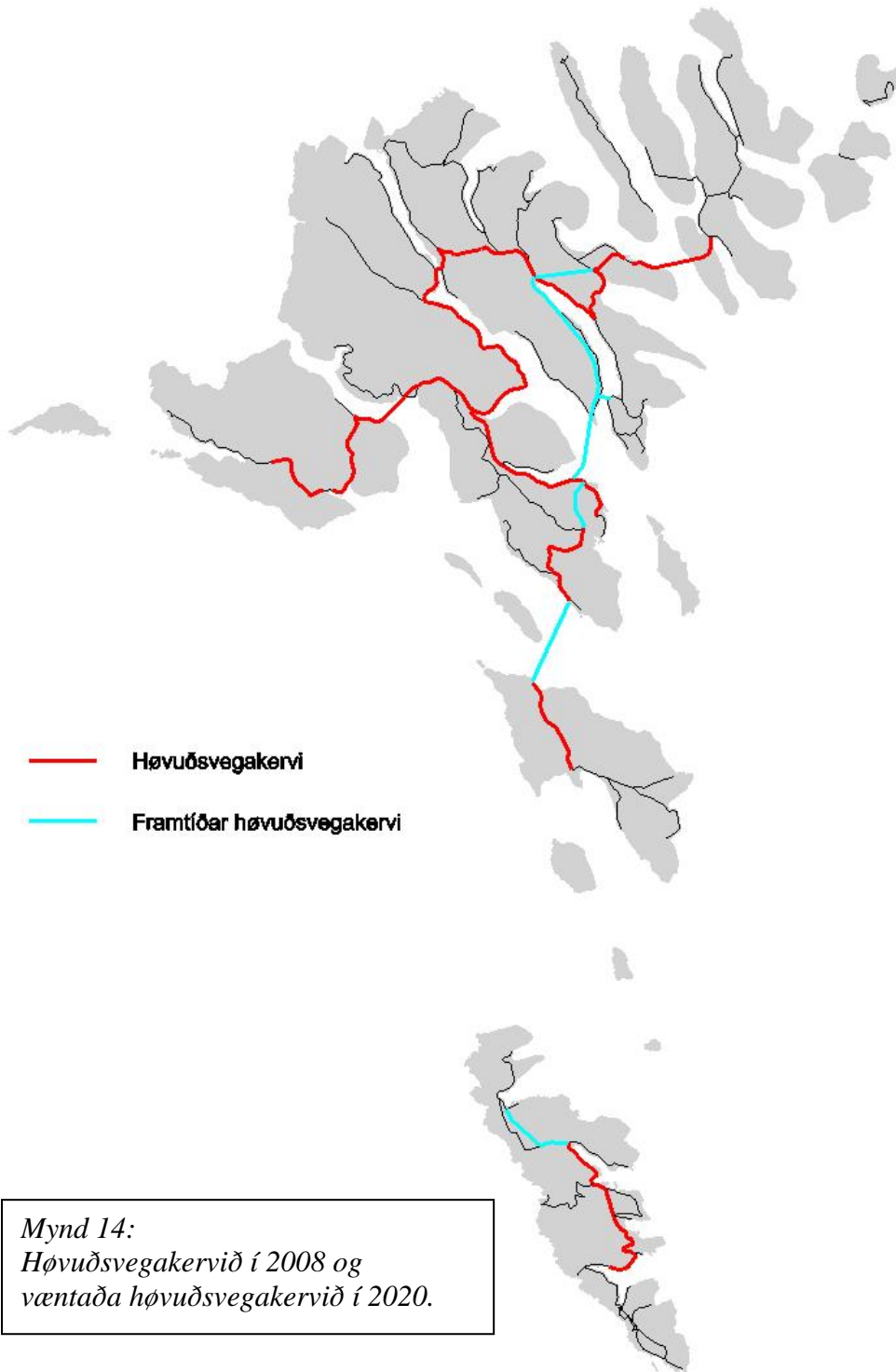
Høvuðsvegakervið verður útbygt so líðandi, byrjað verður við teimum vegateinum, sum í 2008 skulu vera høvuðsvegir, men ráðlagt verður við framtíðar høvuðsvegakervinum í huga.

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

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

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

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



Mynd 14:
Hövuðsvegakerfið í 2008 og
væntaða hövuðsvegakerfið í 2020.



Hövuðsvegakerfið eitur í 2008 at vera samansett av eini eystur-vesturgangandi farleið og eini norður-suðurgangandi farleið.

Onkur av teinunum er kommunalur, og eitur at verða tikið hond um hetta í eini nýggjari útgávu av lógini um landsvegir.

Eystur-vestur sambandið umfatar vegateinarnar:

- Frá flogvøllinum í Vágnum til Lambá (har landsvegurin endar) í Miðvági
- Eftir kommunala vegnum gjøgnum Miðvág
- Og víðari úr Miðvági til Vágatunnilin
- Gjøgnum Vágatunnilin
- Úr Leynum (við Vágatunnilin) til Kollafjarðar og víðari eftir landsvegnum til Sundalagið, um brúnna við Streym, til Skipaneskrossin og til Norðoyatunnilin
- Gjøgnum Norðoyatunnilin
- Frá Norðoyatunninum til Norðoyravegin

Norður-suður sambandið umfatar vegateinarnar:

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

Kortið vísir hövuðsvegakerfið í 2008 og í 2020.



3. ÍLØGUR Í HAVNIR OG FERJUR

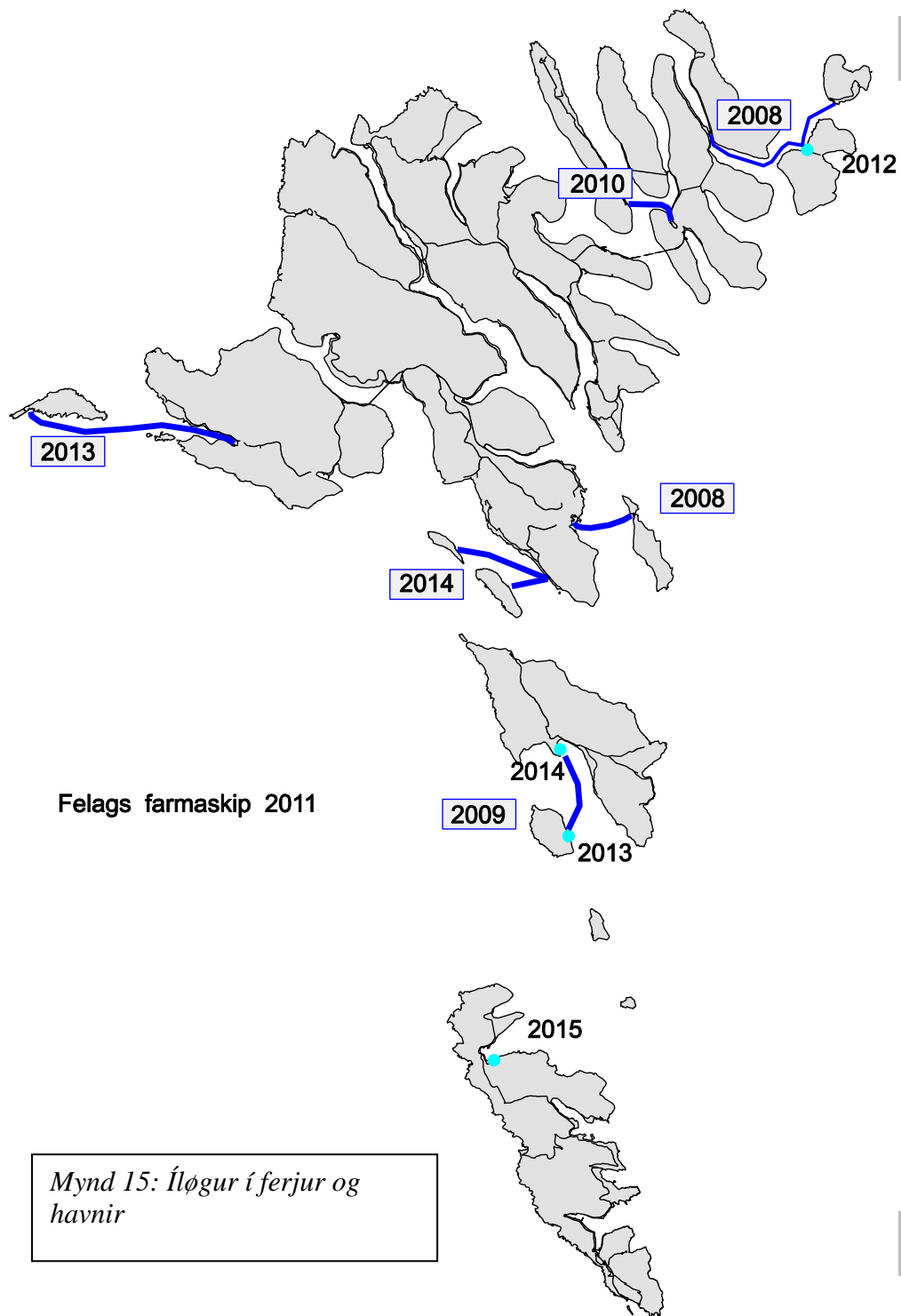
Ætlanin er at broyta flutningsmynstrið, soleiðis at ferjurnar fyrst og fremst skulu nøkta tørvin hjá teimum ferðandi. Eitt felags farmaskip skal røkja farmaflutning.

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

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

og hesar íløgur í havnir

- Havn í Skúvoy
- Havn á Eiðinum í Svínøynni
- Ábøtur verða gjørdar á havnir, so hvørt tørnur er á tí í sambandi við, at nýggjar ferjur verða fingnar til vega
- Havn á Sandi (um Suðuroyarleiðin verður umvegis Sandoyinna)
- Havn í Hvalba (um Suðuroyarleiðin verður umvegis Sandoyinna)



Mynd 15: Íløgur í ferjur og havnir



3.1. Ferjur

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

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



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

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



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

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



Ílaga:	Ferja til Hestleiðina
Lýsing	Farleiðin er í dag partur av Sandoyarleiðini, tvs siglt verður út í Hest við ”Teistanum”. Verður Hestur ikki bundin í móguliga undirsjóvatunnilin til Sandoyinna, verður tørvur á eini ferju.
Vald loysn	Skjóttgangandi ferja til 50-60 fólk. Akfarsflutningur móguliga við øðrum skipi.
Kostnaður/rakstur	15 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Nøktandi nógv ár frameftir
Byggítíð	1-2 ár
Tíðarætlan	2012-2015



3.2. Havnir og lendingar

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

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



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

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



Verkætlan:	Havn á Sandi
Lýsing	Verður aktuelt, um suðuroyarsiglingin verður lögð um Sandoyinna, tá fast samband verður til oynna
Vald loysn	
Kostnaður	50 mió kr. (leysliga mett)
Avleiddar verkætlanir	Umkoyringarvegur um Sands bygd (50 mió kr)
Støðan eftir verkætlanina	
Byggitíð	
Tíðarætlan	

Verkætlan:	Havn í Hvalba
Lýsing	Verður aktuelt, um suðuroyarsiglingin verður lögð um Sandoyinna, tá fast samband verður til oynna
Vald loysn	
Kostnaður	50 mió kr. (leysliga mett)
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	
Byggitíð	
Tíðarætlan	



4. ÍLØGUR Í FLOGVALLIR OG TYRLUPALLAR

4.1. Flogvallaviðurskipti

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

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

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

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

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

Innanoyggjaflúgving

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

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

Hesin møguleiki eigur at verða kannaður nærri seinni.



4.2. Tyrflúgving

Í summum av smáu oyggjunum er tyrflan álitid, og avgerandi er, at fólkid har hevur eina tryggja tænastu.

Veturin 2007 verður flogid triggjar dagar um vikuna – mikudag, friggjadag og sunnudag – um summarið eisini mánadag.

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

Tá ið skjóttgangandi ferjurnar eru komnar og havnaábøturnar gjørdar, fer tørvurin at broytast, soleiðis at ikki verður brúk fyri føstum tyrflutningi til summer útoyggjar.

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



Verkætlan:	Tyrlupallur á Kirkju
Lýsing	Tyrlupallurin á Kirkju verður útbygður sambært krøvum frá "Statens Luftfartsvæsen".
Vald loysn	
Kostnaður	2 mió kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Tyrlupallurin lýkur settu krøvini frá SLV, og móguleiki er fyri at flúgva um náttina
Byggítíð	1 ár
Tíðarætlan	2008

Verkætlan:	Tyrlupallur í Stóru Dímun
Lýsing	Tyrlupallurin á Stóru Dímun verður útbygður við ljósum, so gjørligt er at lenda har í myrki.
Vald loysn	
Kostnaður	80.000 kr.
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagførdur tyrlupallur við móguleika at lenda í myrki.
Byggítíð	1 ár
Tíðarætlan	2008



5. SERLIGAR ÍLØGUR

Av serligum ílögum eru nevndar:

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

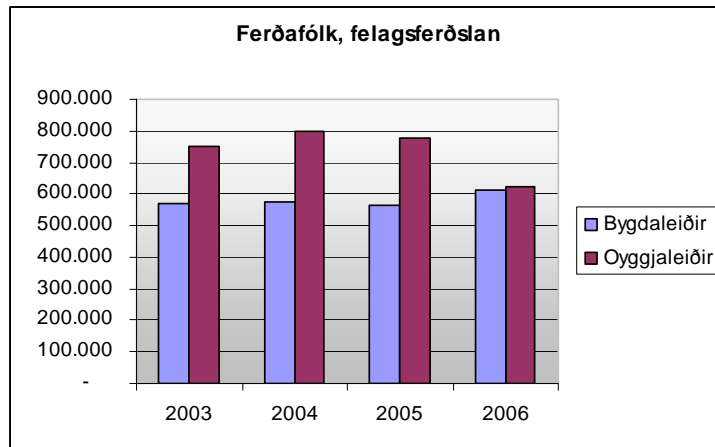
Verkætlan:	Útbygging av flogvøllinum í Vágunum
Slag av verkætlan	Verkætlan í gongd og framtíðartrygging
Vald loysn	Flogvøllurin verður longdur til 1600 m, og farstøðin verður útbygd og dagförd fyri at kunna nøkta tørvin í dag.
Kostnaður	365 mió kr
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Dagfördur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

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



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

Verkætlan:	Suðuroyartunnill
Lýsing	Framtíðarfarleið
Vald loysn	Enn er eingin loysn vald. Hugsast kann, at í framtíðini fer at bera til at gera ein undirsjóartunnill millum Sandoyinna og Suðuroy.
Kostnaður	
Avleiddar verkætlanir	
Støðan eftir verkætlanina	Fast samband millum meginøkið og Suðuroynna
Byggitíð	Forkanningar 2019
Tíðarætlan	



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

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

6. ÍLØGUR Í INFRAKERVIÐ FYRI FELAGSFERÐSLU

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

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

- ferðsluknútapunkt
- farstøðir
- busslummar
- skýlir
- steðgipláss
- kunningar skipan (uttanfyri hesa frágreiðing)
- fleksibla skipan fyri felagsferðslu (uttanfyri hesa frágreiðing)

6.1. Ferðsluknútapunkt og pendlarapláss

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

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



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

Høvudsknútapunkt:

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

Á hesum knútapunktum mugu øll hesi viðurskifti vera nøktandi:

- Til- og frá koyringarviðurskifti
- Básar til bussar
- Møguleiki at kombinera felagsferðslu og privata ferðslu
- Stutt- og langtíðarparkering (50-100)
- Farstøð
- Kunningar skipan
- Tænastuveitingar

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

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

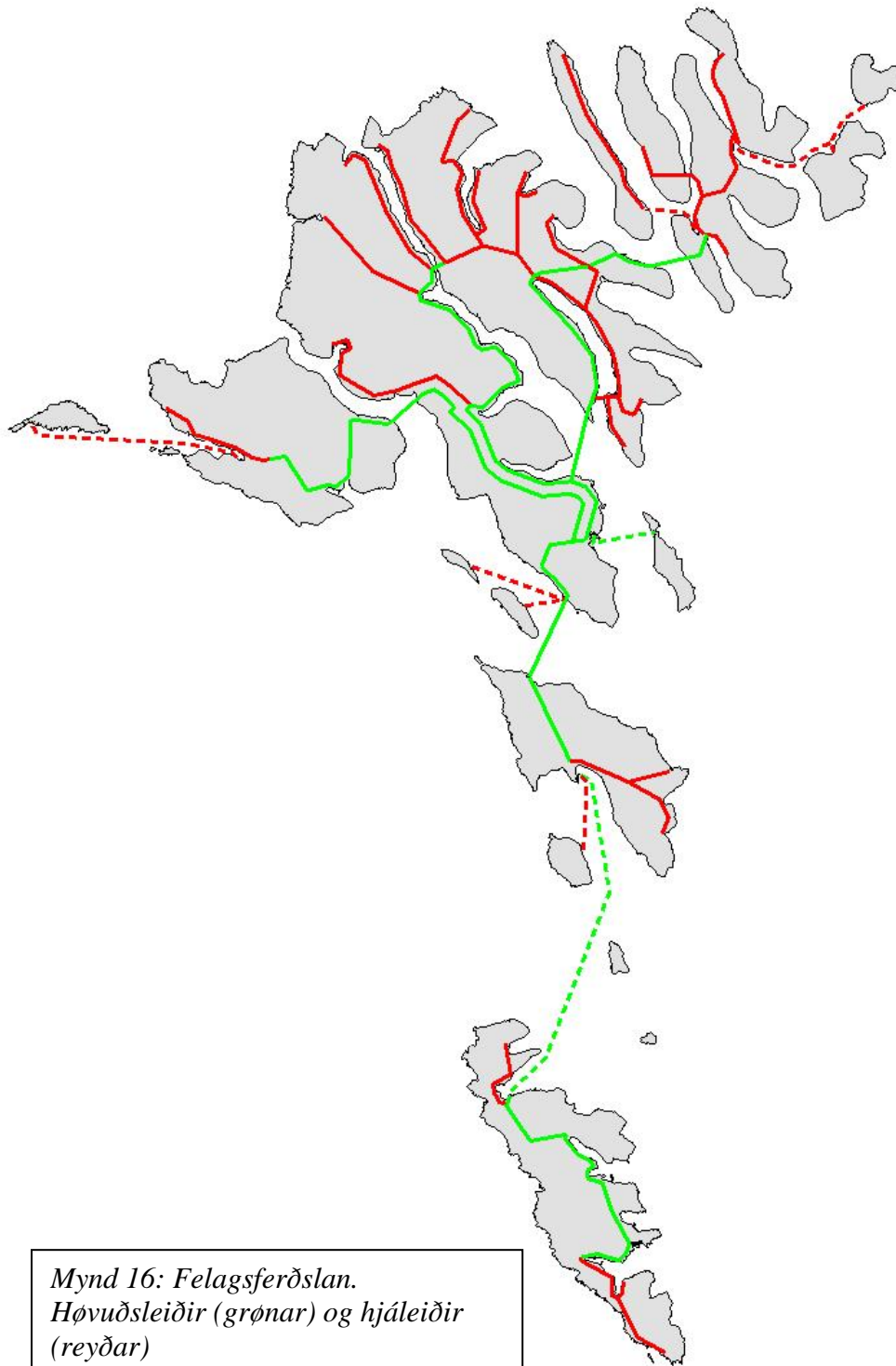
Minni knútapunkt:

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

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

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

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



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



Farstøðir

Felagsferðsla er treytað av flutningi til og frá farstøðum og steðgistøðum. Hetta er m.a. í sambandi við, at skift verður millum ymisk sløg av flutningstólum (kombinatiónsferðir). Terminalviðurskiptini eru tí av avgerandi týdningi fyri, hvussu ferðafólk uppliva felagsferðsluna, og harvið fyri eftirsurninginum.

Yvirskipaði mál við eini farstøð eru m.a. góðar komu- og fráferðarumstøður, góðir skiftismøguleikar (frá t.d. persónbili til bus/skip), høg trygd, verja móti vindi og regni og nøktandi førleiki (kapasitetur) og høgleiki (komfortur).

Farstøðir eru rakstar- og viðlíkahaldstungar. Tí kann tað vera ein gongd leið at samskipa knútapunkt við privat riknar handilsmiðstøðir ella bensinstøðir. Hetta hevði avmarkað íløgutørvin og rakstrarútreiðurnar til farstøðir.

Framtíðar tørvur á farstøðum (ella tilsvarandi funktión) eru í Klaksvík, Gøtudali, Skálabotni, Oyrarbakka, Kollafirði, Tórshavn, Sandi og Hvalba. Møguleikin fyri at samskipa farstøðir/knútapunkt við privat riknar handilsmiðstøðir ella bensinstøðir er sannlíkt í Klaksvík, Gøtudali, Oyrarbakka og í Kollafirði.

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



Busslummar

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

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

Tørvur á nýggjum busslummum m.a. í

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

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

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

Í bygdum øki er eisini tørvur á nýggjum busslummum ella böttum umstøðum fyri felagsferðsluna. Dømi eru: Sørvági.

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



Skýlir

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

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

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

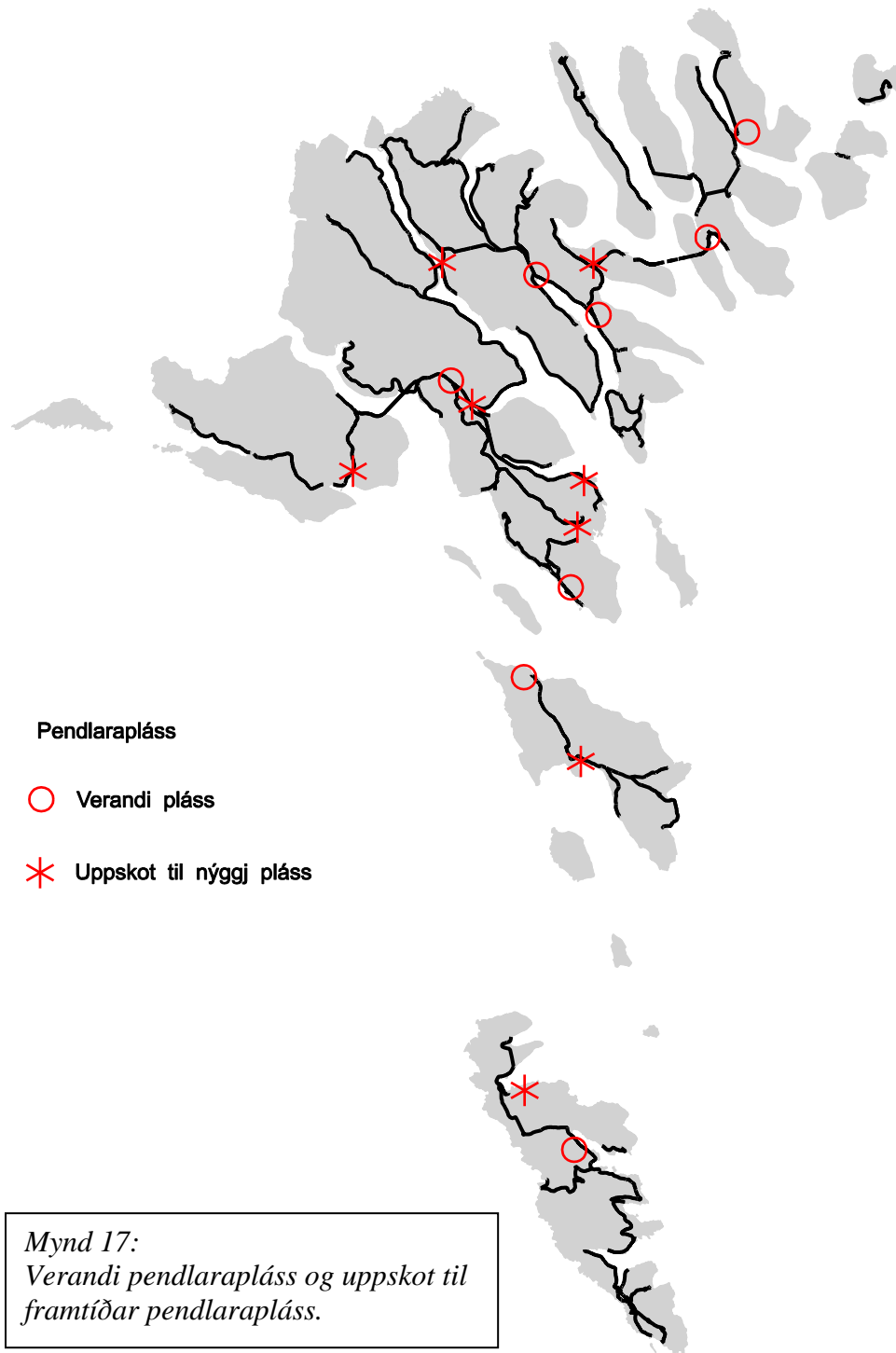
Í øllum havnum, har ferjusamband er, men eingin farstøð, skulu góð skýli setast upp. Á brimplássum skulu serliga atlit takast. Skýli mangla á hesum ferjuhavnum: Kirkju, Hattarvík, Svínioy og á Eiðinum í Svínioy, Hvannasund, Klaksvík, Syðradal, Nólsoy, Sørvág, Mykines, Hest, Sand, Skúvoy.

Steðgipláss/skelting

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

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

Øll steðgistöð skulu lúka ásetingar í ferðslulógini. Møguligt skal vera at seta upp kunningarskelti og vegleiðing fyri ferðafólk.



6.2. Farstøðir til ferðslu millum heim og arbeiðspláss

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

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

Í USA og nógvastaðni í Evropa verður nú roynt at tálma ferðsluni við at bjóða fólkum ymsar móguleikar at ferðast saman.

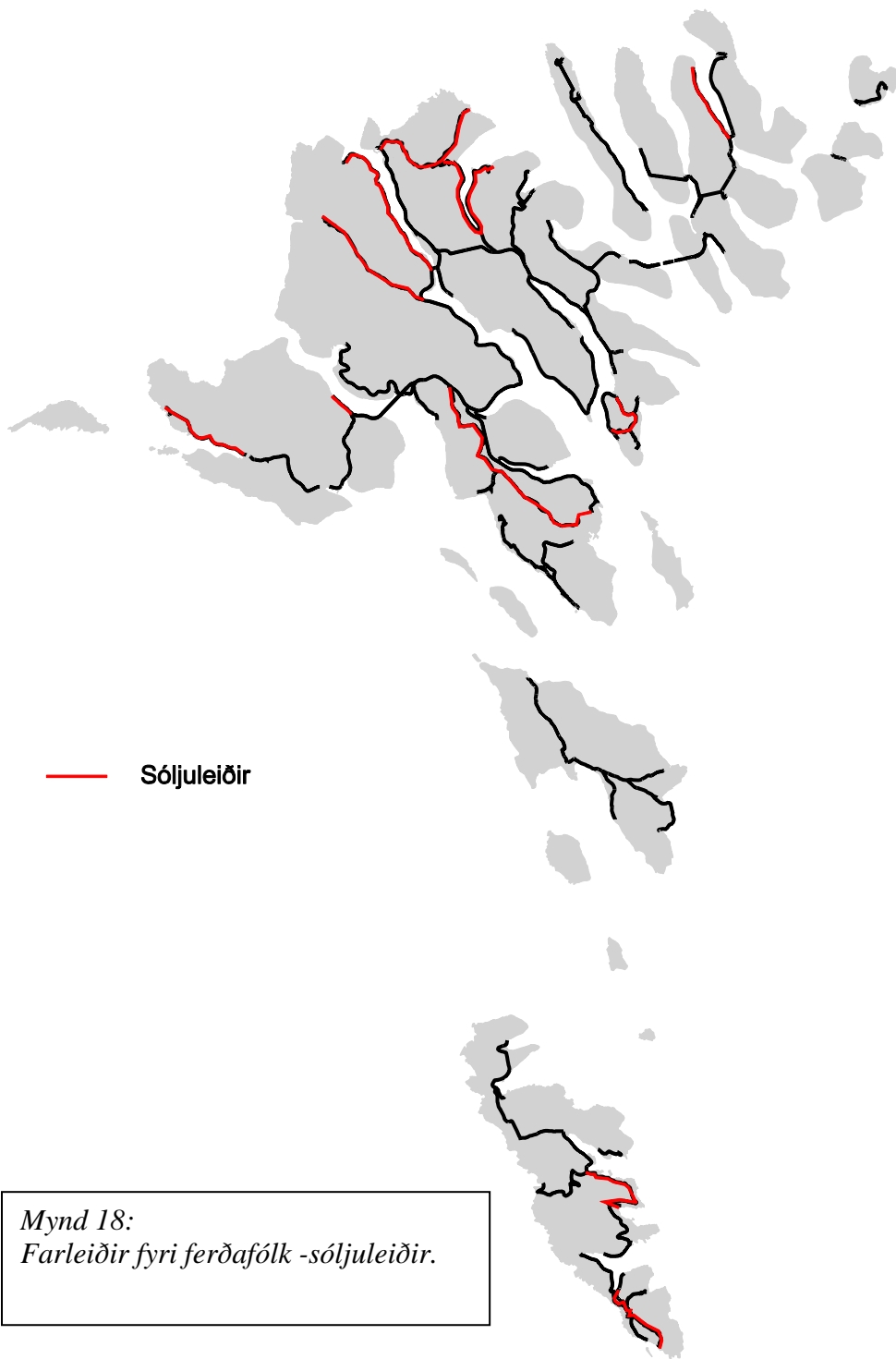
Í alt eru 8 støð, har ein kann seta bilin frá sær og halda áfram í busi ella bili saman við øðrum. Vit eiga at fáa munandi fleiri slík støð, so hvørt sum vegnetið verður betri og fleiri okkara fara at ferðast ímillum arbeiðspláss og heim.

Í øðrum londum eru komnir ferðaportalur, har tey, ið vilja bjóða fólkum fart, og tey, ið sóknast eftir slíkum tilboðum, kunnu melda seg til. Slíkur portalur kundi í Føroyum verið umsitin av SSL. Royndir aðrastaðni siga, at tað tekur lutvíst langa tíð at fáa hesar portalur at virka væl, tí ringt er at broyta ferðavánar hjá fólkum.

Krøv til farstøðir til ferðslu millum heim og arbeiðspláss:

Støðirnar skulu liggja væl fyri, bussar skulu koyra framvið, bíðirúm skulu vera, og ljós skal vera bæði inni og úti.

Mynd 17:
Verandi pendlarapláss og uppskot til
framtíðar pendlarapláss.



Mynd 18:
Farleiðir fyrir ferðafólk -sóljuleiðir.



7. FERÐAFÓLKALEIÐIR OG GÖTUR

Til ferðafólkaleiðir og götur verða nýtt tilsamans ½ mió kr av ferðslu og trygdartiltökum um árið.

7.1. Sóljuleiðir

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

Sóljuleiðir skulu lúka hesar treytir:

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

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

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

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



7.2. Gøtur at ganga á, og súkkla og ríða á

Staðfestandi at heimildarøkið hjá landinum fevnir um koyrivegir, kunna íløgur ikki gerast í gøtur uttan so at heimildir verða broyttar. Við tí fyri eyga, at skapa betur umstøður fyri heima- og ferðafólk, eiga umstøðurnar, har gøtur koma í samband við landsvegir, at verða so góðar, at komast kann á gøturnar, og har tað er neyðugt um landsvegin, á tryggan hátt.

Latnar verða 100.000 kr um árið at fremja nevndu tiltøk, umframt at útbyggja og varðveita gøtuskipanir til súkklugøtur, mannagøtur og reiðgøtur.

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





8. ÍLØGUÆTLAN 2008-2020

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



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

Viðmerkjast kann, at omanfyristandandi íløgúætlan er treytað av, at íløgurnar verða gjørdar eftir tilmælunum. Frávik viðvíkjandi val av loysn ella raðfesting av verkætlan, ger at íløgúætlanin má broytast tilsvarandi.



9. FRAMTÍÐAR SAMFERÐSLURÁÐLEGGING

Sambært arbeiðssetninginum skal arbeiðsbólkurinn 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.

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

Strategiskjalið verður í høvuðsheitum dagført 4. hvørt ár.

Skotið verður upp, at hvørt ár í mai mánaði skal samferðsluætlanarbólkurinn hittast til fundar fyri at dagføra heildarætlanina. Fyri fundin hevur arbeiðsbólkurinn savnað saman og viðgjørt viðkomandi tilfar og uppskot til broytingar. Bólkurinn hevur somuleiðis kunnað seg um, hvørt ymsu málini í strategiskjalinum eru rokkin, ella um neyðugt er at gera tillagingar á summum økjum.

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

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

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



