



SAMFERÐSLUÆTLAN

TEMABLAÐ

FERÐAFÓLKA- FERÐSLA

FORORÐ

Mynstur broytast innan samferðslu, og tí er neyðugt áhaldandi at dagføra Samferðsluætlanina, fyri at samferðslan kann mennast og vera tíðarhóskandi. Í hesum sambandi er viðkomandi arbeiðssetingurin við Samferðsluætlanini: At ferðast lætt, trygt og burðardygt í Føroyum – fakliga lýsa og greina framtíðar samferðslu. At føroyska samferðslan skal vera burðardygg merkir, at hon byggir á heimsmáluni hjá Sameindu Tjóðum (ST) og teirra skilmarking av burðardyggari menning, sum fevnir um samfelagsligt, búskaparligt og umhvørvisligt fyrilit.

Hendan Samferðsluætlanin verður ein framhaldandi tóttur, sum byggir á tær undanfarnu Samferðsluætlanirnar, har nýggj og viðkomandi evnir verða viðgjørd í styttri temaútgávum. Niðanfyrri eru søguligt yvirlit og bygnaður fyri verkætlanina.

SAMFERÐSLUÆTLANIR

- Samferðsluætlanin - frágreiðing um framtíðarsamferðslukervið í Føroyum (Vinnumálastýrið, 1999)
- Samferðsluætlanin 2008-2020 (Landsverk, 2007)
- Samferðsluætlanin 2012-2024 (Landsverk, 2012)
- Samferðsluætlanin 2018-2030 (Landsverk, 2018)

UNDANFARNAR TEMAÚTGÁVUR

- Kostnaðarmetingar (novembur 2023)
- Ábær ferðsla (mai 2024)

BYGNAÐUR

- **Stýrisbólkur fyri Samferðsluætlanina**
 - Marjun Weihe Thomassen, Landsverk
 - Atli Eiriksson, Samferðslumálaráðið
 - Niels Juel Arge, Standfaraskip Landsins
 - Per Martin Gregersen, Kommunala Arbeiðsgevarafelagið
- **Arbeiðsbólkur**
 - Dan Sofus Hofgaard (ábyrgd)
 - Brandur Sjúrdarson (verkætlanarleiðari)
 - Fríðrik Heinesen
 - Marin Katrina Frýdal
 - Jákup N. Olsen
 - Asløg Schytter Andersen
 - Marita Svartá
- **Fylgibólkur**
 - Dánjal Samuelsen, Standfaraskip Landsins
 - Jóhan Pauli Helgason, Visit Faroe Islands
- **Ráðgevi**
 - Gunn Møller, GUNN ráðgeving



INNIHALDSYVIRLIT

Fororð	3
Innleiðsla	7
Føroyar sum ferðavinnuland.	9
Hugskotaskrá	13
Royndarverkætlanir	15
Samandráttur	17
Keldur	19
Fylgiskjøl	21



INNLEIÐSLA

Hetta temablaðið lýsir og viðger ferðafólkaferðslu. Ferðafólkaferðsla sipar til tey ferðandi, sum ikki eru fastbúgvandi í Føroyum. Í temablaðnum verður fyrst dentur lagdur á at lýsa avbjóðingarnar og tørvin, ið standast av ferðafólkaferðslu, og síðani at koma við nøkrum ítøkiligum loysnum fyri útvald ferðavinnu.

Undirstøðukervið grundarlagið fyri burðardyggari ferðavinnu

Endamálið hesi temaútgávu er at skapa betri og tryggari karmar fyri ferðafólkaferðslu og stimbra undir burðardyggari samferðslu. Temaútgávan tekur støði í heimsmálunum hjá ST, har undirstøðukervi, búskaparvækstur og búsetingar eru týðandi heimsmál viðvíkjandi ferðafólkaferðslu. Niðanfyrir er eitt yvirlit yvir heimsmálini og ein útgreinað stöðulýsing av, hvønn leiklut ferðavinnan hevur fyri føroyska búskapin, og hvørji staðbundin fyrivarni viðvíkjandi undirstøðukervi og búsetingum eru neyðug at taka fyri at tryggja burðardyggja menning.

Í stöðulýsingini omanfyri er týðiligt, at samstundis sum ferðavinnan er ein vaksandi partur av føroyska búskapinum, mugu tillagingar gerast í undirstøðu-

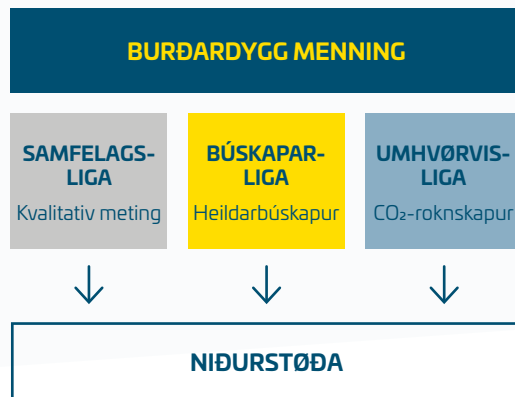


kervinum, fyri at ferðafólkaferðslan skal gerast burðardyggari. Undirstøðukervið hevur í hesum sambandi ein lyklaleiklut og er í fluttari merking bindiliðið millum búskaparvækstur og burðardyggar búsetingar.

Greiningarfrýmil hjá ST nýttur til temaútgávuna

Temablaðið ferðafólkaferðsla byggir á skilmerklingina hjá ST um burðardyggja menning, t.v.s. at hon hevur samfelagsligt, búskaparligt og umhvørvisligt fyrilit, sí mynd 1 (Brundtlandrapporten, 1987). Hetta skal skiljast á tann hátt, at tilmælini í hesum temablaðnum byggja á eina javnvág millum fyrilit fyri hesum trimum viðurskiftum.

MYND 1: GREININGARFRÝMIL TIL TEMABLAÐIÐ



TALVA 1: STÖÐULÝSING VIÐVÍKJANDI HEIMSMÁLUNUM

Evni	Støða
Búskapur	Í 2022 vóru 100.000 útlendsk ferðafólk í Føroyum samanborið við 140.000 í 2019. Ferðavinnan hevði ein umsetning upp á 900 mió. kr. í 2022, sum svarar til 6 % av samlaða føroyska útflutningsvirðinum. Við ferðavinnuni vórðu 646 ársverk skapt.
Búseting	Best umtóktu ferðamálini í Føroyum eru í lutfalsliga stóran mun í útjaðaranum við avmarkaðum fólkatali og umstøðum. Økta ferðslan við ferðavinnuni merkist tí best í smáøkinum.
Vegakerivi	Í Føroyum eru 501 km av landsvegi, harav eru 33 % einbreytaður vegur. Flestu ferðafólkini eru í Føroyum í summarhálvuni juni-august, og heilt nógv teirra nýta einbreytaðu vegirnar.
Almenn ferðsla	Frá 2011 til 2022 er ferðafólkaflutningurin til Føroya øktur við 84 % og talið av leigubílum økt við 341 %. Í sama tíðarskeiði er 17 % færri ferðandi við Bygdaleiðum.

Kelda: Akstovan, Landsverk, Standfaraskip Landsins og Visit Faroe Islands

Byggja nýtt ella menna verandi karmar?

Útbyggt infrakervi økir um ferðsluna, og tað er bæði av tí góða og illa. Tí er av týðningi at laga seg eftir, hvat fyri ferðslumynstur okkara samferðsluætlanir skapa. Burðardyggari samferðslu tørvar tí onnur amboð enn einans økt og nýtt infrakervi. Arbeidsamboðið, sum verður brúkt til stýra og skipa ferðafólkaferðslu, er Flytförisskipan (Mobility Management), ið hevur sum útgangsstøði at økja flytiføri, men samstundis hava samfelagsligt, búskaparligt og umhvørvisligt fyrilit í huga. Hetta verður gjørt við at seta tørvin hjá brúkaranum í miðdepil, tí við at skilja samferðslutørvin gerst tað lættari at brúka verandi undirstøðukervi skynsamari.

Mannagongdin við flytiförisskipanini er í stuttum, at avbjóðingar í ferðsluni fyrst verða eyðmerktar og allýstar, og síðani verður kannað, hvørji tiltøk kunnu setast í verk. Niðanfyrir er hendan tilgongd lýst við fýra meginreglum.

Meginreglur við Flytförisskipan:

1. Tillaga

Kann flutningstørvurin minkast, ella kunnu aðrir flutningsmøguleikar nýtast? Kann almenn ferðsla koma í staðin fyri ferðslu í egnum bili?

2. Menna

Kann samferðslukervið betrast við til dømis ferðsluljósum ella øðrum ferðsluskipanum?

3. Dagføra

Kunnu trupulleikar loysast við at dagføra verandi vegakervi?

4. Byggja nýtt

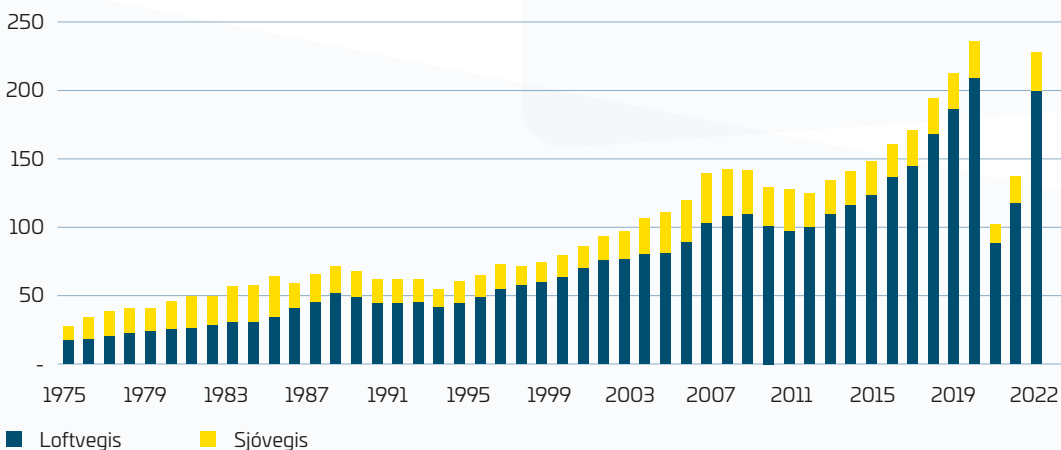
Er tørvur á at byggja nýtt ella fremja størri dagføringar?

Kelda: EU Urban Mobility Observatory

Við at brúka hesar meginreglur kann flytiføri í mongum føri økjast og betrast fyri væl lægri kostnað og við minni árinum á umhvørvið. Viðvíkjandi samferðslu er eyðsæddir møguleikar at fáa meira fyri pengarnar. Sum dømi kann nevast, at vit í Føroyum eiga 0,77 akfør pr. íbúgva samanborið við Danmark og Noregi, sum hava ávikavist 0,47 og 0,53 akfør pr. íbúgva. Hinvegin hevur Ísland 0,86 akfør pr. íbúgva.¹ Samstundis vísa kanningar, at nógvir bilar í okkara samfelagi standa stillir og veita einki nyttuvirði 95 % av tíðini, og at tað er minni enn 1,5 persónar í miðal í hvørjum bili á vegnum (Cowi 2021).

RITMYND 1: FERÐAFÓLKAFLUTNINGUR TIL FØROYA, LOFT- OG SJÓVEGIS, 1975-2022

Túsund



Kelda: Hagstova Føroya

¹ Hagstova.fo, dst.dk, ssb.no og statice.is

FØROYAR SUM FERÐAVINNULAND

Flestu ferðafólkini koma uttan egnan bil

Ferðafólkaflutningurin hevur seinnu árin verið í støðugum vøkstri og hevur serliga tikið dik á seg síðani 2011. Ferðafólkaflutningurin var hægst í 2019, men hevur nú fóttað sær aftur eftir koronutíðarskeiðið. Samstundis sæst, at flestu ferðafólkini koma til Føroyar loftvegis. Í 2022 komu umleið 9 av 10 ferðafólkum loftvegis, t.v.s. at nógv tann størsti parturin kemur til Føroyar uttan egnan bil og skal finna sær flutningstól í Føroyum.

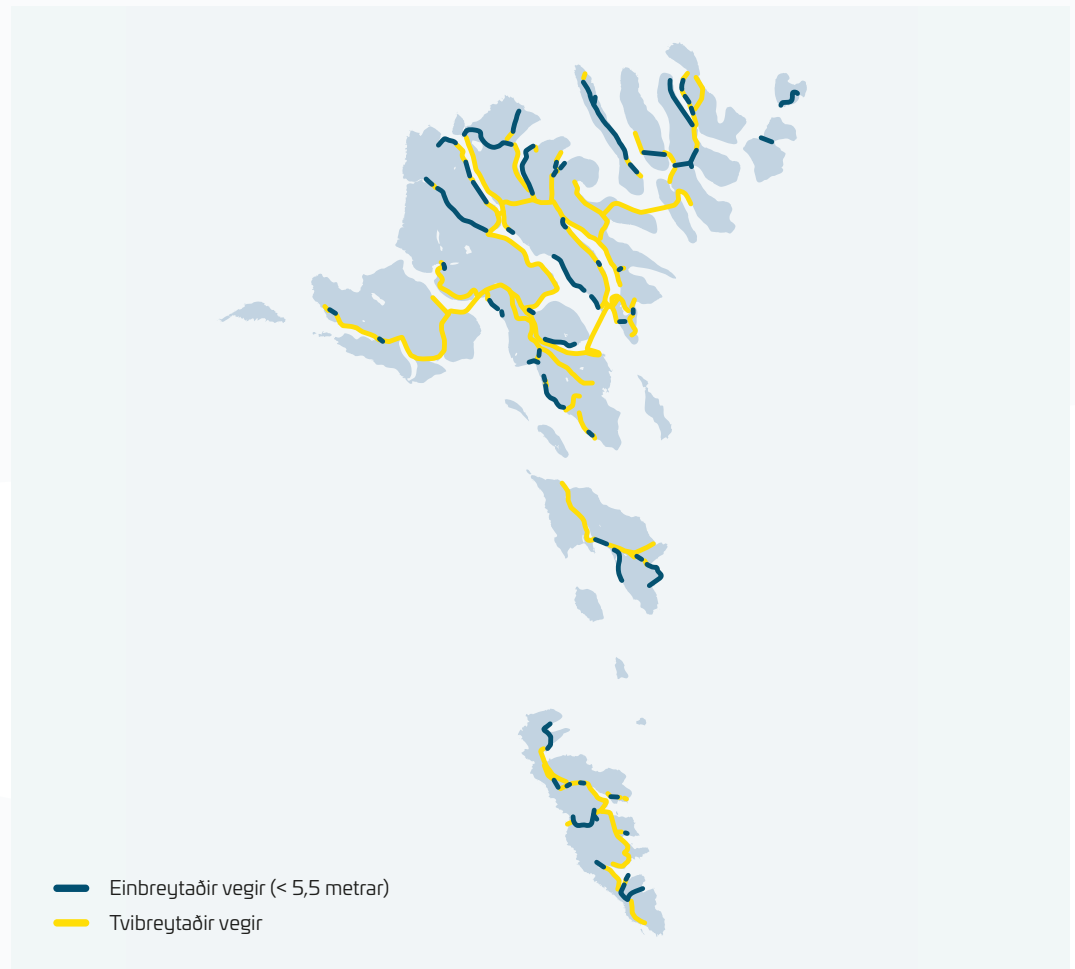
Tað skal leggjast afturat, at hagtølini vísa allan fólkaflutning til Føroya, og hædd verður ikki tikin fyri

ferðandi, sum búgva í Føroyum. Men sambært Visit Faroe Islands er umleið helmingurin av teimum ferðandi ikki búsitandi í Føroyum.

Einbreytaðir vegir undir øktum trústi

Tað eru samanlagt umleið 501 km av landsvegi í Føroyum. Á mynd 2, niðanfyri, er eitt yvirlit yvir føroyska veganetið, harav 67 % eru tvíbreytaðir vegir, og 33 % eru einbreytaðir.

MYND 2: YVIRLIT YVIR EINBREYTAÐAR OG TVÍBREYTAÐAR LANDSVEGIR



Kelda: Landsverk

Teir tvíbreytaðu vegirnir virka sum hævðusveganeitið við nógvari ferðslu, ímeðan einbreytaðu vegirnir eru ætlaðir til minni ferðslu og eru upprunaliga gjördir til tann staðbundna tórvin, t.v.s. gjördir til teirra, sum búgva í ókinum. Men her er tað ein sannroynd, at einbreytaðu vegirnir eru undir størri trústið enn áður. Hetta kemst serliga av øktari ferðavinnu (serstakliga í summarhálvuni), og at vit í størri mun ferðast í egnum landi.

Í Samferðsluætlanini 2008-2020 varð víst á náttúruvakra vegateinar við lítlari og ongari ferðslu. Hesir vegateinarnir blivu útnevndir til Sóljuleiðir, har ferðandi kundu koyra seint uttan at vera til ampa fyri ferðsluna annars. Hugsanin við Sóljuleiðunum var, at tað ræður ikki bert um at koma fram, men eins nóg um at uppliva landslagið, ein koyrir ígjøgnum. Eisini eru Sóljuleiðirnar væl egnaðar til fólk við rørlutarni, tí tey kunnu koyra og njóta vøkur støð uttan at ganga tyngri túrar í haga ella niðan á fjøll.

Sum víst á áður, er ferðslutrústið munandi økt, síðani Sóljuleiðirnar vórðu útnevndar í 2007, men játtan til rakstur og viðlíkahald er ikki sett av til endamálið. Niðanfyrri á talvu 2 er ein støðulýsing av Sóljuleiðunum.

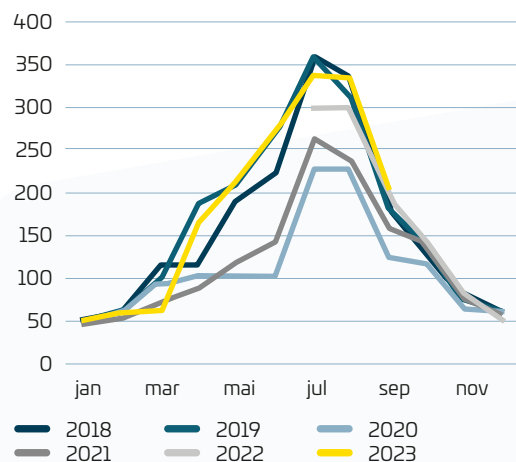
Í talvuni sæst, at tær flestu Sóljuleiðirnar eru einbreytaðar uttan vegøksl ella nøktandi víkipláss. Umframt hetta er støðan á asfaltinum so vánalig, at onkrir vegir hava fingið avmarkingar, so at akfør tyngri enn 5 tons ikki mugu koyra á vegnum. Hetta merkir eitt nú, at bussar ikki kunnu koyra runt Agnið, Múlaleiðina og um Hestin, tí vandi er fyri, at vegurin skrædnar undan bussinum, og í lätuni er leiðin ikki nóg trygg hjá tyngri akførum at brúka.

Alt í alt, so eru leiðir, ið áður hava verið nøktandi fyri ta ferðslu, sum tær upprunaliga vóru gjørdar til, ikki longur tíðarhóskandi. Tí er neyðugt at tillaga veganeitið til nýggja ferðslumynstrið.

Einbreytaðu vegirnir eru ikki hóskandi í summarhálvuni

Á Saksunarvegnum hevur Landsverk ferðsluteljara, sum telur alt árið. Á ritmynd 2 niðanfyrri sæst mánaðarliga miðalferðslan til Saksunar. Ferðsluteljaringarnar vísa, at um veturin koyra einans 50-100 bilar, meðan ferðslan um summarið veksur til umleið 350 bilar um samdøgrið. Vøxturnin millum vetur og summar árin 2018-2022 vísir eitt greitt mynstur, at ferðslan veksur, sum summarið nærkast, og tá ið hon er í hæddini, er hon sjeyfaldað samanborið við veturin (undantikið koronutíðarskeiðið).

RITMYND 2: MÁNAÐARLIG MIÐALFERÐSLA TIL SAKSUNAR, 2018-2023



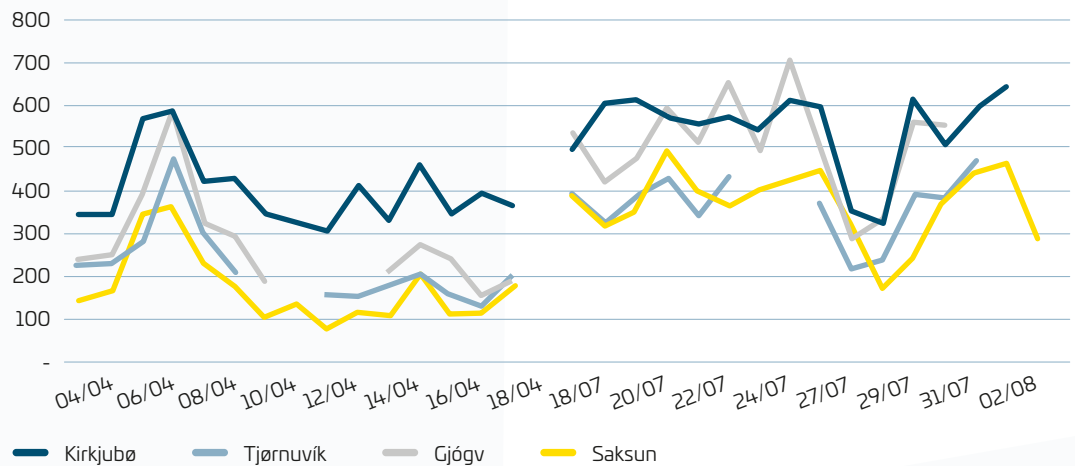
Kelda: Landsverk

TALVA 2: STØÐULÝSING AV SÓLJULEIÐUM

	Km	Breytir	Vegøksl	Nøktandi víkipláss	Støðan á vegnum	5t
Gásadalisleið	13,2	2	Ja	Ja		
Oyggjarvegurin	19,5	2	Ja	Ja		
Saksunarleið	11,1	1	Nei	Nei		
Tjørnuvíkarleið	13,7	1	Nei	Nei		
Um Eiðisskarð	8,1	1	Nei	Nei		
Gjárleið	5,1	1	Nei	Nei	Sera vánaligt	
Funningsleið	9,8	1 og 2	Nei	Nei		
Elduvíkarleið	7,7	1	Nei	Nei		
Oyндarfjarðarleið	9,7	1 og 2	Nei og Ja	Nei		
Runt Agnið	3,8	1	Nei	Nei	Sera vánaligt	x
Múlaleið	6,9	1	Nei	Nei	Vánaligt	x
Um Hestin	9,3	1	Nei	Nei	Sera vánaligt	x
Um Hovsegg	8,7	1	Nei	Nei		

Kelda: Landsverk

RITMYND 3: DAGLIGA FERÐSLAN TIL ÚTVALD ØKI, APRÍL OG JULI 2023



Á ritmynd 3 sæst dagliga ferðslan til Saksunar, Tjørnuvíkar, Gjáar og Kirkjubøar 14 dagar í apríl (um páskirnar) og 14 dagar í juli-august 2023. Fyri øll økini sæst sum væntað ein øking í ferðsluni frá apríl til juli. Í juli er dagliga ferðslan til Gjáar og Kirkjubøar umleið 500-600 akfør um samdøgrið, meðan ferðslan til Saksunar og Tjørnuvíkar er nakað minni, einir 300-400 akfør um døgrið.

Felags fyri allar hesar ferðsluleiðirnar er, at tær heilt ella partvís eru einbreytaðar. Í Føroyum hava vit ikki gjørt veganormar fyri, hvussu nógv ferðslu vegirnar taka, men íslensku veganormarnir siga, at ein einbreytaður vegur uttan vegøksl verður settur í mesta lagi at taka 50 akfør um samdøgrið². Fyri Saksun merkir hetta, at vegirnar einans eru hóskandi til staðbundnu ferðsluna, sum er í vetrarhálvuni, men ikki til dagligu ferðsluna hinar árstíðirnar (serliga um summarið). Tað sama er í stóran mun galdandi fyri hini økini.

Tillagingar á Kalsoyarleiðini eitt gott fyridømi

Endamálið við Standfaraskip Landsins (SSL) "er at lúka landsins tørv á innanlands fólka- og farmaflutningi"³. Ferðaætlanin hjá SSL er tí fyrst og fremst gjørd soleiðis, at búsitandi fólk á bygd og í býum kunnu sleppa til og frá skúla og arbeiði. Almenna ferðslan í Føroyum hevur tí ikki eitt ferðslumynstur ið nøktar ferðslutørvin hjá ferðafólki. Hetta hóast flestu ferðafólk koma til landið uttan egnan bil og spyrja eftir almennum ferðslumøguleikum. Í hesum sambandi kann nevast, at Visit Faroe Islands hevur gjørt eina "Ferðavinnustrategi fram ímóti 2030", har víst verður á eftirspurningin hjá ferðafólki at brúka almenna ferðslu.

Eitt dømi um, at eftirspurningur eftir almennum ferðslumøguleikum er millum ferðafólk, eru tiltøkini, sum SSL setti í verk í Kalsoynni. Í 2021 setti SSL eyka bussar inn á Kalsoyarleiðina um summarið, har ferðaætlanin varð skipað soleiðis, at ferðandi við bussi høvdu móguleika at ganga út á Kallin, síggja Kópakonuna og vitja bygdirnar í oynni. Sum túðuliga sæst á ritmynd 4, hevur hetta ført við sær, at fleiri velja at brúka bussin í Kalsoynni. Ímeðan tali av akførnum er nærum óbroytt, er talið av ferðandi við Bygdaleiðum tvífaldað.

Kalsoyggjin er eitt gott dømi um, at ferðandi nýta Bygdaleiðir, tá ið ferðslukervið er lagað til tørvin. Hetta kann samstundis síggjast sum eitt stórt framtig fyrir fólkaflutning innanlands. Fólk á staðbundnu ferðavinnuskivstovnum eru eisini nøgd fyri hesa loysnina og kundu hugsað sær at fingið verandi loysn útbygda við øktum ferðslutittleika⁴. Tí fleiri túrar við almennari ferðslu koma bæði ferðafólkinum og heimaafólkinum til góðar.

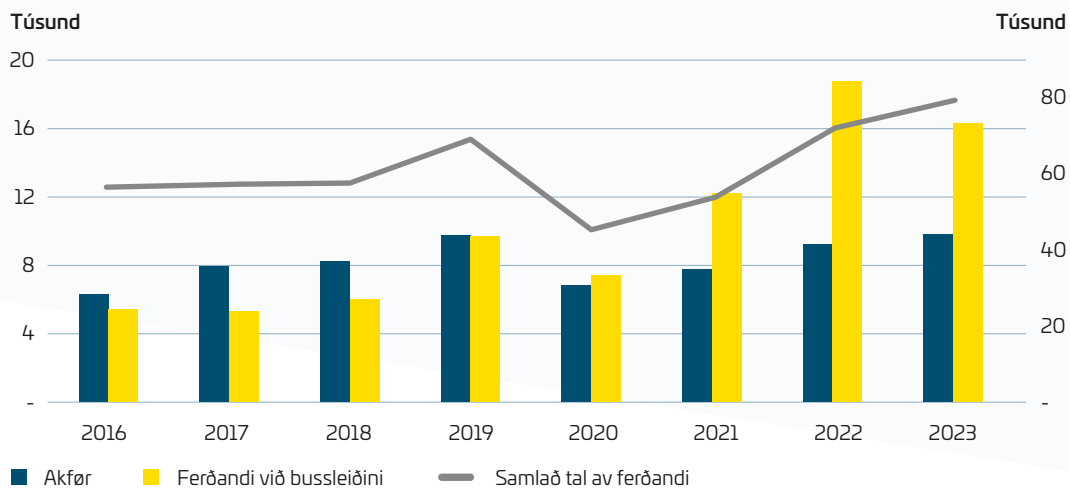
Tað kann sýnast sum, at Kalsoyggjin ikki er eitt umboðandi dømi um tey økini, sum áður hava verið frammi – Kirkjubø, Tjørnuvík, Gjógv og Saksun, tí munurin er, at ferjan út í Kalsoynna er ein natúrlig avmarking fyri tey við egnum bili. Samstundis er broytingin í ferðslumynstrinum í Kalsoynni ein sannkenning um, at amboðini við flytiførisskipan tykjast at hava ætlaða virknaðin, nevnliga at loysnin hevur útgangsstøði í ferðslutørvinum heldur enn ferðslutólinum (bilinum o.l.).

Eitt annað gott fyridømi um, at ferðafólk brúka almenna ferðslu, eru býarbussarnir, sum koyra millum Havnina og Kirkjubø. Eingi ferðahagtøl eru fyri

² <https://www.vegagerdin.is/vegakerfid/vegtegundir/>

³ <https://www.ssl.fo/fo/um-ssl>

⁴ Óliver Thomsen, stjóri á Visit Kalsoy

**RITMYND 4: AKFØR OG FERÐANDI VIÐ BUSSLEIÐINI (T.V.)
OG SAMLAÐ TAL Á FERÐANDI (T.H.) Í KALSOYNNNA, 2009-2022**


hesa bussleið, men sambært Tórshavnar kommunu og bussførarum er henda ferðaleið sera nógv brúkt av ferðafólki. Hetta kann tó eisini skyldast, at býarbussarnir eru gjaldsfrír.

HUGSKOTASKRÁ

Niðanfyri er ein hugskotaskrá við móguligum átøkum, ið kunnu gerast, fyri at betra um áður viðgjørdu avbjóðingar við ferðafólkaferðsluni. Hugskotaskráin hevur útgangsstøði í teimum fyra meginreglum um flytiførissskipan, har samferðsluátøkini fevna um tillaging, menning, dagføring og at byggja nýtt.

Tillaga – útbyggja almenna flutningin

Einbreytaðu vegirnir eru upprunaliga gjørdir til lokalu ferðsluna og klára, sum víst á, ikki ferðslutrýstið í summarhálvuni. Samstundis sum ferðslutrýstið við bilum er munandi økt, er almenna ferðslan minkað. Hetta hóast nógv tey flestu ferðafólkini koma til landið uttan egnan bil og við eftirspurningi eftir almennum ferðslumøguleikum. Vit eiga tí at ganga hesum eftirspurningi á mæti við fjølbroyttum og samansettum flutningsloysnum.

Eitt tillagandi átak er tí at útbyggja almenna flutningin í Føroyum soleiðis:

- **Summarferðaætlan**

Verandi ferðaætlan er gjørd út frá staðbundna ferðslutørvinum, t.v.s. pendling til og frá arbeiði og skúla. Ein summarferðaætlan er hinvegin ætlað ferðafólki og gjørd út frá ferðslutørvinum um summarið, tá ið heimaafólkið hevur summarfrí. Summarferðaætlanir hava verið royndar áður til Gjáar og á Kalsoynni í juni-august við sera góðum afturmeldingum. Samstundis kundi verandi bíleggingarskipan hjá SSL eisini verið brúkt, so ferðandi kunnu bíleggja túrin áðrenn. Á hendan hátt kundi SSL samskipað flutningin skynsamari, eitt nú við at tillaga støddina á bussinum til ferðslutørvin.

- **Pendlarapláss**

Eitt pendlarapláss er ein savningarstaður, har fólk kunnu seta bilarnar og síðan brúka almenna ferðslu. Verður skipað fyri ferðafólkasavning, gerst lættari at samskipa almennum ferðsluna og fáa skynsama ferðslu í lag. Pendlarapláss og savningarstøð eiga at hava fæstar við vesihentleikum, útgerð til súkkluviðurskifti v.m.

Menna – ferðslustýrd ljósskipan

Í Føroyum hava vit ávísar royndir við ferðsluljósum fyri at stýra ferðsluni og avmarka hana. Hendan skipanin hevur eitt nú verið brúkt í summarhálvuni í Tjørnuvík og í tunlinum Norður um Fjall, meðan teir nýggju tunlarnir eru í gerð. Hóast ferðsluljós hava avmarkingar við sær fyri tey ferðandi, tí tey mugu fyrihalda seg til eina ferðaætlan, so sýnist hetta at vera ein bílig og nøktandi loysn. Eisini kunnu ljósskipanir nýtast, ið sjálvar tillaga seg til ferðslumynstrið, t.v.s. at ljósini verða stýrd soleiðis, at flest mógulig fólk fáa grønt ljós.

Dagføra – fleiri víkipláss

Ein móguleiki er at endurbyggja verandi vegakervi við smærri dagføringum. Hetta kundi eitt nú verið gjørt við at fáa fleiri víkipláss, har bilar kunnu steðga og halda av fyri mótkoyrandi ferðslu. Í hesum sambandi kundi eisini verið gjørd fleiri dvalarvikar, sum eru størri steðgipláss, har ferðandi kunnu steðga og taka eina mynd, áðrenn farið verður víðari. Umframt at dvalarvikar eru væl størri enn vanlig víkipláss, er eisini neyðugt, at teir eru útgjærdir við bonkum o.ø. Ein annar máti at endurbyggja veganetið er at fáa súkklu- og gongubreytir fram við vegnum (hetta verður nærri viðgjørt í temablaðnum Ábær ferðsla).

Byggja nýtt – breiðka vegin

Síðsti móguleiki er at gera størri dagføringar av vegnum. Hetta kundi eitt nú verið at breiðka vegin, so hann gerst tvíbreytaður, ella við at gera ein tunnil. Hetta hevði økt og bøtt um flytiføri, men er hinvegin tann loysnin við størst náttúruintrivi.

Økt ferðsla økir parkeringstørvin

At enda skal leggjast afturat, at økt flytiføri kann elva til økta ferðslu. Hetta er serliga galdandi fyri átøkini omanfyri, sum fevna um endurbygging og at byggja nýtt. Orsøkin til hetta er, at hesi átøkini økja flytiføri við verandi ferðslutólum, í mun til hini átøkini um tillaging, ið birtir uppundir at skifta frá bili til almenna ferðslu.

MYND 3: PARKERINGSPLÁSS Í DALI (T.V.) OG TJØRNUVÍK (T.H.)

Kelda: Landsverk

Økt flytiføri við bili kann seta størri krøv til parkeringspláss og skelting, tí parkeringstørvurin á fleiri smáplássum er nógv størri enn talið á parkeringsplássum. Hetta hevur ført til óskipaða parkering til ampa fyri ferðsluna, men kann serliga vera ein trupulleiki í sambandi við tilbúgving. Ein roynd at basa hesum er at steingja bygdirnar fyri óviðkomandi ferðslu og at gera fleiri parkeringspláss uttan fyri bygdirnar.

Royndir í Tjørnuvík og Saksun við at skelta ímóti óviðkomandi ferðslu vísa, at skelting verður væl vird – serliga av ferðafólki (Kelda: Sunda Kommuna). Omanfyri eru tvey dømi um, hvussu fleiri parkeringspláss kunnu fáast til vegar uttan fyri tvær smærri feroyskar bygdir.

ROYNDARVERKÆTLANIR

Niðanfyrir verða fýra ítökilgar royndarverkætlanir brúktar fyrir at vísa á mögulegar samferðsluloysnir, ið betra flytiføri. Felags fyrir allar royndarverkætlanirnar er, at tær í verandi løtu hava avmarkað flytiføri, tí farleiðin til og frá heilt ella partvíst er einbreytað. Hetta kemur, sum víst á, serliga til sjóndar í summarhálvuni, av tí at talan er um fýra vælumtókt ferðafólka-mál, ið seta størri trúst á avmarkaða flytiførið.

Uppgerðirnar fyrir royndarøkini síggjast í tabellunum niðanfyrir. Sum sæst, so eru burðardyggja fyrilitið í erva og ferðsluátøkini við flytiførissskipan í vinstru síðu. Samfelagsliga fyrilitið skal skiljast sum kvalitativar metingar av, hvørja ávirkan ferðsluátøkini hava á trivnaðin í bygdini. Hitt fyrilitið er í tveimum og snýr seg um útrokningar fyrir ávikavist kostnað og CO₂-útlát fyrir íløguna og raksturin í 50 ár. Tølini í tabellini skulu lesast í mun til verandi loysn, ella um einki varð gjørt. Sum dømi so kostar tað 23 mió. kr. at útbyggja almenna flutningin í Saksun, og hetta er tí ein meirkostnaður í mun til verandi loysn.

Roknifortreytirnar fyrir hesum útrokningum eru í fylgiskjali 1.

Ferðslustýrd skipan ikki besta loysnin samfelagsliga

Felags fyrir allar verkætlanirnar er, at viðvíkjandi samfelagsliga fyrilitinum betra øll ferðsluátøkini flytiføri uttan ferðslustýrd ljósskipan. Hetta tí at tey ferðandi skulu fyrihalda seg til eina ferðaætlan, nær tey kunnu koyra, og tað avmarkar brúkaragóðan. Allar hinar verkætlanirnar verða mettar at betra flytiføri, tí átøkini gera tað lættari at ferðast til og frá. Fleiri víkipláss og at breiðka vegin gera farleiðina atkomuligari, og ein betri almennur flutningur kemur eisini heimafólkinum til góðar. Hetta skal tó takast við fyrivarni, tí at økja vegakapasitetin elvir allarhelst til meiri ferðslu, sum aftur krevur víðkað økið til parkeringspláss v.m. Hetta verður hinvegin tikið við í búskaparliga og umhvørvisliga fyrilitinum.

Ferðslustýrd skipan er hinvegin besta loysnin búskaparliga

Kostnaðurin fyrir átøkini spennir rættuliga vítt og er millum 1,7-4,14 mió. kr. Afturvendandi fyrir øll støðini er, at tað er nógv dýrari at byggja nýtt í mun til at tillaga ella menna samferðsluna við verandi karmum. Hetta er serliga galdandi fyrir Saksun og Gjógv, tí at vegastrekkini eru lutfalsliga long. Tað er væl bíligari at brúka eina ferðslustýrda skipan í summarhálvuni, tí við henni slepst undan at gera tillagingar á vegnum (breiðka ella fáa fleiri víkipláss). Hetta er eisini galdandi fyrir útbygging av almenna flutninginum, har neyðugt verður við fleiri og størri víkiplássum, sum eru ætlaði bussum. Hinvegin kostar tað væl minni at gera fleiri víkipláss í mun til at breiðka vegin, og tað sæst eisini aftur í kostnaðinum.

Útbyggingin av almennari ferðslu fremur eina sparing í CO₂

Í umhvørvisliga fyrilitinum verður lagt upp fyrir bygging og rakstri, t.v.s. hvussu nógv CO₂ verður brúkt til at fremja og brúka íløguna. Eins og við kostnaðinum, so spennar átøkini eisini rættuliga vítt umhvørvisliga. Hetta kemst serliga av ymiskum vegalongdum og ferðslutølum. At byggja nýtt hevur yvirhøvur størst útlát, ið serliga kemst av, at asfalt er dálkandi byggitalfar. Hinvegin, so fremur útbyggingin av almennari ferðslu til allar bygdin eina sparing í mun til verandi loysn. Hetta kemst av, at fólk í størri mun fara frá at koyra við egnum bili til at brúka almenna ferðslu, sum alt í alt minskar um CO₂.

At útbyggja almenna flutningin er burðardyggasta loysnin

Um hugt verður at fyrilitinum sum heild, so eru tað serliga átøkini viðvíkjandi tillaging og menning, sum fáa góð skotsmál fyrir allar verkætlanirnar. Útbygging av almenna flutninginum hevur tó munin samfelagsliga og kann tí sigast at vera burðardyggasta loysnin á ferðafólkaferðslu. Hetta tó at ein slík skipan krevur ábøtur av víki- og parkeringsplássum til bussarnar, umframt eina uppraðfesting av busssteðgiplássum. Viðvíkjandi tillaging hevur einamest verið tosað um almennan flutning við bussum, men eitt annað flutningstól kundi verið at súkkla, sum

TALVA 3: UPPGERÐ FYRI BURÐARDYGGUM LOYSNUM

Saksun	Samfelagsliga Lokalur trívnaður	Búskaparlíga Kostnaður yvir 50 ár (mió. kr.)	Umhvørvislíga CO ₂ yvir 50 ár (tons)
Tillaga - útbyggja almenna flutningin	+	44	-94
Menna - ferðslustýrd ljósskipan	-	1.7	54
Dagføra - fleiri víkipláss	+	49	660
Byggja nýtt - breiðka vegin	+	223	3.002
Tjørnuvík			
Tillaga - útbyggja almenna flutningin	+	30	-91
Menna - ferðslustýrd ljósskipan	-	1.7	54
Dagføra - fleiri víkipláss	+	23	86
Byggja nýtt - tunnil	+	414	1.577
Gjógv			
Tillaga - útbyggja almenna flutningin	+	40	-156
Menna - ferðslustýrd ljósskipan	-	1.7	54
Dagføra - fleiri víkipláss	+	42	435
Byggja nýtt - breiðka vegin	+	254	2.600
Kirkjubour			
Tillaga - útbyggja almenna flutningin	+	24	-102
Menna - ferðslustýrd ljósskipan	-	1.7	54
Dagføra - fleiri víkipláss	+	9	119
Byggja nýtt - breiðka vegin	+	40	540

Kelda: Egin framleiðsla bygd á flytiførissskipan

eisini er væl umtókt í ferðavinnuhøpi. Súkkululeiðir verða nærri viðgjørðar í temablaðnum "Ábærferðsla".

Til síðst skal leggjast afturat, at um tey ferðandi skulu skifta ferðslumynstur og atferð, so er neyðugt, at samlaði flutningsmøguleikin er haldgóður. T.v.s. at ferðslutítleikin og umstøður uttan um bussarnar skulu vera tiltalandi (farstøðir, vesir v.m.). Eitt gott royndarøki til eitt pendlarapláss og savningarstað fyri ferðafólk er á Oyrarbakka, tí har eru longu góðar umstøður til tess, og tað er miðskeiðis millum útvaldu ferðavinnumálini Saksun, Tjørnuvík og Gjógv.

Roknidømi at breiðka vegin til Saksunar (byggja nýtt):

Íløgukostnaðurin:

12,5 mió.kr. x 10 km x 1,4 (váðaiskoyti)

Árligur rakstur:

0,38 mió.kr. x 10 km x 50 ár

SAMANDRÁTTUR

Føroyska undirstøðukervið hevur ein lykklaleiklut í samfelagsmenningini og er grundarlagið fyri einari burðardyggari ferðavinnu. Í hesum sambandi er viðkomandi at spyrja, um vit áhaldandi skulu byggja nýtt ella í staðin menna verandi karmar? Svárið, vit koma fram til, er, at flestu einbreytaðu vegir hóska ikki til verandi ferðafólkaferðslu, serliga ikki um summarið, og átøk eru neyðug. Greiningin av ferðsluviðurskiftunum vísir, at burðardyggasta loysnin er at byggja almenna ferðafólkaflutningin út. Hetta merkir, at lagt verður upp til, at ferðafólk koyra við skipaðum bussleiðum til smærru økini við einbreytaðum vegi heldur enn at koyra við egnum bili. Hetta er eisini eitt átak við stórum menningarmøguleikum, tí flest øll ferðafólk koma til landið uttan egnan bil og spyrja eftir størri útboði av almennari ferðslu.

Tilmælið frá Landsverki er sostatt, at játtanin verður økt til almenna ferðslu, sum skal vera við til at røkja ferðafólkaferðsluna til smærru økini í summárlvuni. Játtanin liggur umleið 1,2 mió.kr. fyri hvørt øki, harav umleið ein triðingur er inntøkufíggaður við brúkaragjaldi.



KELDUR

- Akstovan, <https://akstovan.fo/akstovan/hagtoel>
- Bundtlandrapporten (1987), <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>
- Cowi (2021), Transportøkonomiske enhedspriser
- [dst.dk](https://www.dst.dk)
- EU Urban Mobility Observatory, https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index_en, <https://www.bsr-sump.eu/good-example/four-step-principle-sweden>
- Hagstova.fo, Hagtalsgrunnurin
- Landsverk, <https://www.landsverk.fo/Files/Images/Tunlar%20%C3%AD%20F%C3%B8royum%20des%202023.pdf>
- [Ssb.no](https://www.ssb.no)
- SSL, <https://www.ssl.fo/fo/um-ssl/hagtoel>
- [Statice.is](https://www.statice.is)
- VFI, <https://visitfaroeislands.com/404.php?dir=visitfaroeislands.com/about1/about0/key-figure>



FYLGISKJØL

Fylgiskjal 1: Roknifortreytir

TALVA 4: ROKNIFORTREYTI FYRI KOSTNAÐINUM

Roknifortreytir fyri kostnaðarmetingina

	Mi. kr.	Mi. kr.	Kelda
Prísstöði	2023-prísur	2023-prísur	
Vegur	Íluga /km	Rakstur /ár/km	
Tunnil (T8,5)	110	875	LV
Dagføra veg	12,5	0,38	LV
Dagføra veg í brattlendi	17,5	0,38	LV
Møtipláss pr. 250m	3,5		LV
Breiðka møtipláss pr. 250m	1,75		LV
Váðaískoyti fyri íløgukostnaðin	40%		LV
Vegalongdir			
Saksun	10	km	LV
Tjørnuvík (tunnil)	2,35	km	LV
Gjógv	8,66	km	LV
Kirkjubøur	1,8	km	LV
	Íløgán	Rakstur /ár	
Ljósskipan	0,4	0,02	LV
Ljósskipanin skal skiftast út 15. hvørt ár			LV
Bussrakstur			
Bussrakstur, netto		0,224	SSL
Túrar pr. dag	8		SSL
Koyridagar	7		SSL
Vikur	20		SSL
Prísur pr. koyritíma	1.000		SSL
Koyritíð pr. t/r (min)	60		SSL
Miðal ferðandi pr. túr	10		SSI
Prísur t/r	80		SSL
Ferðandi, íalt	11.200		SSL
- herav feroyingar	60%		SSL
- herav ferðafólk	40%		SSI
Diskonteringsrenta			
0-35ár	3,50%		FM
ár 36-50	2,50%		FM

Kelda: Landsverk

TALVA 5: ROKNIFORTREYTI FYRI ÚTLÁTI

Roknifortreytir fyrri CO₂-útlátið

Bygging	Mongd	Eindir pr. km	Útlát	Eindir	Kelda
Tunnill					
Burturkoyring av gróti	7.089	10m ³ pr.	23	kg CO ₂ /les (10m ³)	Oekobaudat.de
Tryggja grótið, botling	10.400	stk	6	kg CO ₂	Oekobaudat.de
Tetting av lekum, betong	1.088	m ³	262	kg CO ₂ /m ³	Oekobaudat.de
Tunnilsportalur (pr stk.)	2	stk	351	kg CO ₂ /stk	Oekobaudat.de
Kápulbakki til innleggingirnar	1.000	m	3	kg CO ₂ /km	Oekobaudat.de
Eldslökkjari, 2 pr. 125m	16	stk	3	kg CO ₂ /stk	Oekobaudat.de
Slitlag	425	m ³ /km	207	kg CO ₂ /m ³	Oekobaudat.de
Vegkantur	80	m ³ /km	252	kg CO ₂ /m ³	Oekobaudat.de
Nýtt asfalt 20. hvørt ár					LV
Nýggur vegur T8,5					
Grundlag	4.250	m ³ /km	23	kg CO ₂ /les (10m ³)	Oekobaudat.de
Styrkilag	2.550	m ³ /km	0	kg CO ₂ /m ³	Oekobaudat.de
Niðara berilag	850	m ³ /km	0	kg CO ₂ /m ³	Oekobaudat.de
Ovara berilag	510	m ³ /km	185	kg CO ₂ /m ³	Oekobaudat.de
Slitlag	425	m ³ /km	207	kg CO ₂ /m ³	Oekobaudat.de
Vegkantur	80	m ³ /km	252	kg CO ₂ /m ³	Oekobaudat.de
Nýtt asfalt 20. hvørt ár					LV
ÁMF					
Rakstur	Bilar áðrenn	Bilar eftir	Færri bilar	Fleiri bussar	Kelda
Saksun	350	200	-150	16	LV
Tjørnuvík	350	200	-150	16	LV
Gjógv	600	450	-150	16	LV
Kirkjubøur	600	450	-150	16	LV
Kg CO ₂ pr. kWh	0.398				SEV
Ljósskipan	7.000	kWh/ár			SEV
Bilparkin					
Framskrivningar av bilparkini					VD

Kelda: Landsverk

