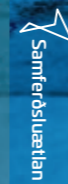




SAMFERÐSLUÆTLAN 2018-2030 / *FRAMHALD*



SAMFERÐSLUÆTLAN
2018-2030 / *FRAMHALD*

Útgevart: Landsverk 2019 ©

Lagt til rættis: Landsverk í samstarvi við Samferðslumálaráðið
Stýrisbólkur: Árant Andriasson (LV), Hilmar Eliassen (SSL), Atli Eiríksson (SMR) og Armgarð E. Steinhólm (LV)
Verkætlanarleiðari: Armgarð E. Steinhólm
Samskipari og skrivari: Sigurd Justinussen
Lesibólkur: Súsanna Mc. Birnie, Kári Mikkelsen og Mikkel Heide Frandsen
Rættlestur: Levi Hentze
Myndir: HeinesenMyndir og egið myndasavn
Uppseting og prentumsiting: Sendistovan

Høvuðskeldur: Landsverk og Strandfaraskip Landsins

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

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

INNIHALDSYVIRLIT

INNGANGUR TIL FRAMHALD AV SAMFERÐSLUÆTLANINI

SMÆRRI ÍLÖGUR KOMANDI ÁRINI:

» Lesivegleiðing	15
» Vegakervið í Kalsoynni	18
» Múlavegurin (Sóljuleið)	20
» Elduvíkarleiðin (Sóljuleið)	22
» Víkavegur	24
» Farleiðin Oyndarfjörður og Hellurnar	26
» Dagføring av Kunoyartunlinum	28
» Saksunarvegurinn	31
» Vegateinurinn Millum Fjarða – Funningsfjörður	34
» Vegamót á Kambsdali	36
» Skálafjörður-Undir Gøtueiði	38
» Ferðslutrygðarættan fyri vegateinin Undir Gøtueiði – Runavík	40
» Vegurinn um Agnið (Sóljuleið)	42
» Dagføring av Gásadalstunlinum	44
» Vága Floghavn – Íbinding	46
» Vegamót á Giljanesi	48
» Umkoyringarvegur um Kollafjørð	50
» Pendlarapláss í Kollfjarðadali	52
» Oyrareingir – Signabø	54
» Norðradalsvegurinn	56
» Syðradalsvegurinn	58
» Kirkjubæjarvegurinn	60
» Húsavíkarvegurinn	62
» Um Hovsegg (Sóljuleið)	64
» Vegurinn um Hestinn (Sóljuleið)	66
» Dagføring av Sumbiartunlinum	68

UMHVØRVI – GRØN ORKA OG HEILSA 71

» Umhvørvi og veðurlagsbroytingar	78
» Betri fólkaheilsa	84

TØKNILIG FRAMBROT 89

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

ÚTOYGGJAR 101

» Útoyggjafelagið	106
» Tilmæli	108

PENDLAN – KNÝTIR ØKIR SAMAN 111

FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM 119

» Framhald av fíggingarpartinum	120
» Verandi avgjöld	122
» Onnur møgulig avgjöld	124
» Samanseting av avgjöldum	132
» Fígging og skipan av verkætlanum	133
» Viðmerkingar og tilmæli	135

INNGANGUR TIL FRAMHALD AV SAMFERÐSLUÆTLANINI

Fyrri partur av nýggjastu dagfóringini av Samferðsluætlánini var framskundaður til aðalorðaskiftið í Løgtinginum 11. mars 2019, men tað bar ikki til at fáa øll evni liðugt viðgjørd til hetta høvið. Strandfaraskip Landsins og Landsverk ynskja at varpa ljós á fleiri evni, sum hava týdning fyri heildarmyndina. Evnini eru hesi:

- » Smærri íløgur komandi árin
- » Umhvørvi – grøn orka og heilsa
- » Tøknilig frambrot
- » Útoyggjar
- » Pendlan – knúttir økir saman
- » Fígging av samferðslukervinum – ískoyti

SMÆRRI ÍLØGUR KOMANDI ÁRINI

Arbeiðið at planleggja verkætlanirnar, nevndar í hesum framhaldi av Samferðsluætlánini, tekur støði í ymsum planleggjaramboðum. Nakrar mannagongdir innan planlegg- ing og amboð eru viðgjørd niðanfyri, har ‘mobility manage- ment’ og tær ‘fýra meginreglurnar’ fyri burðardyggja planlegg- ing verða lúst nærri. Verkætlanirnar vera lústar fyri seg í egnum parti. Fyrst við stuttari lýsing av verandi umstøðum, síðani eini lýsing av viðgjørdum loysnum við kostnaðarmeting og at enda einum tilmæli. Verkætlanirnar eru ikki settar upp í raðfestari røð, men eru skipaðar landafrøðiliga frá norðast til sunnast í landinum.

TILMÆLI:

- » Tilmæli standa at lesa í hvørjari einstakari verkætlan.

UMHVØRVI – GRØN ORKA OG HEILSA

Náttúran verður ávirkað av fleiri verkætlanum, ið vera framd- ar í vegakervinum, og umhugsni um dálking og nýskipan av orkunútslu eigur at raðfestast. Fyrlit eigur at vera tikið til náttúruna, tí jarðfrøðiliga og fagurfrøðiliga, og tað eigur altíð at verða ein natúrligur partur av planleggjengararbeiðinum at menna og halda okkara samferðslukervið á høgum støði.

Harafturat eigur fólkaheilsa at hugsast inn í arbeiðið, og tí sam- bandi mennast ein súkkluætlán.

TILMÆLI:

- » Landsverk mælir til, at 1 mió. krónur verða jættaðar til kanningar av ferðslularmi og til átøk, ið kunnu minka um dálking frá ferðsluni. Út frá kanningum kann verja fyri larmi gerast, og tiltøk fyri dálking setast í verk, sum síðani verða kostnaðarmett og fylgd upp við tilmælum um, hvat eigur at verða gjørt.
- » Mælt verður til, at 10 mió. krónur verða jættaðar árliga til at betra um súkklumøguleikarnar. Peningurin kann vera ein “pulja”, har til ber at lata stuðul til verkætlanir, sum land og kommunur gera í felag og/ella í samstarvi við ferðaskriv- stovur, Fólkaheilsuráðið og aðrar viðkomandi partar. Talan er ikki bert um nýtt asfalt, men um verkætlanir, ið savna neyðug hagtøl, fremja kunnandi og upplýsandi átøk og eggja til nýhugsan og nýskapan.

TØKNILIG FRAMBROT

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

INNGANGUR

tykjast at vera nærri veruleikanum. Við tøkniliga frambrotinum koma stórar broytingar, ið vit øll mugu vera fyrireikaði til. Undirstøðukervið eigur altíð at vera smidligt, tí tað krevur vinnulívið, búsetingarplássini, heilsuøkið, útbúgvingin og trivnaðurin í samfelagnum. Føroyingar mugu tí verja verandi undirstøðukervi, og fremja neyðugu ábøturnar, áðrenn ov seint er. Um verandi undirstøðukervið verður viðlíkahildið, kann tað tillagast nýggjastu tøkni við tiltøkum, so hvørt hetta gerst neyðugt. Sum stóðan er nú, er langt á mál at lyfta støðið upp á verandi vegakervi, soleiðis at tað lýkur øll nútíðar krøv til ferðsluverkløg.

TILMÆLI:

- » Landsverk mælir til, at áðrenn fyrirtekandi tiltøk verða sett í verk í sambandi við sjálvkoyrandi akfør, verður peningur jættaður til at heinta inn eftirsleipið á vegakervinum. Mælt verður til at jætta 90 mió. krónur til viðlíkahald og eftirsleip í 20 ár. 70 mió. krónur fara til at varðveita verandi virðið, meðan 20 mió. krónur verða settar av til neyðugar og forsømdar ábøtur. Samlaða virði á eftirsleipinum er 375 mió. krónur.
- » Í sambandi við mennandi tøkna og ítøkiliga arbeiðið, ið Landsverk helst skal byrja upp á um 5 ár, verður mælt til, at 5 mió. krónur verða jættaðar til stríping og skelting. Sjálvkoyrandi bílar, og nýggjastu bílarnir á marknaðinum í dag, lesa strípurnar og skelti á vegnum, og tað er alneyðugt, at hetta er á lesivinarligum støði. Stríping og skelting eigur at vera regluligt viðlíkahald í vanligu rakstrinum, men orsökina til tilmælið um hægri játtan er, at tøkniliga menningin kann krevja ávísar broytingar í skeltingini og strípingini,

og sensorar skulu kanska setast í vegjaðaran, soleiðis at sjálvkoyrandi akførini fáa upplýsingar um veður, vind og ‘flow’ í ferðsluni. Viðmerkjast skal, at tilmælið fevnir um verandi tøkni innan sjálvkoyrandi bílar. Verður hugt longur fram í menningini er møgulegt, at tað ikki verður neyðugt við strípum o.ø., men asfaltið verður í øllum førum neyðugt í langa tíð afturat.

ÚTOYGGJAR

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

TILMÆLI:

- » Mælt verður til, at ein heildarætlan verður gjørd fyri útoyggjar, har betran av samferðslumøguleikum verður viðgjørt.
- » Mælt verður til, at havnir og ferjulegur vera hildnar við líka og í tryggari legu, hóast fleiri eigarar.
- » Mælt verður til, at vegakervið í Kalsoynni, Svínøi og Fugloy verður dagført.
- » Mælt verður til, at hólsviðurskiptini og tangaáfyllingarnar verða betraði fyri tyrlupallarnar í Klaksvík, á Boðanesi og Froðba.

PENDLAN - KNÝTIR ØKIR SAMAN

Pendlaramynstrið í Føroyum er í stóðugari broyting, og tað er samsvarandi einum munandi batnaðum framkomuleika hjá føroyingum. Víst verður á nøkur av verandi pendlaraplássunum í Føroyum, og hvørji eiga at vera útbyggt og/ella gjørd av nýggjum.

TILMÆLI:

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

FÍGGING AV SAMFERÐSLUKERVINUM – ÍSKOYTI

Sum nevnt í fyrra útgjvna partinum av Samferðsluætlanini um fígging av samferðslukervinum, er undirstøðukervi alneyðugt fyri eitt vælverkandi samfelag, men tað kostar sjálvandi pening at reka og útbyggja. Her verða ymisk gjöld lýst, ið kunnu tillagast ella setast í verk, sum skrásetingargjald, vegskattur, brennioljugjald, MVG, tunnillsgjald, bummgjald, gjaldsringar, ‘roadpricing’ og ferðaavgjöld. Strandferðslan og Landsverk mæla til, at verður ein gjaldsskipan sett í verk fyri at fígga samferðslukervið, skal samhaldsfestið varðveitast, ið annars er eyðkenndi fyri verkætlanirnar í samferðslukervinum.

TILMÆLI:

- » Landsverk mælir til at varðveita verandi skipan og javnføra verandi gjöld, ið hava við bilognarskap at gera og tær inntøkur, ið fylgja við. Sí fyrra partin um fígging av samferðslukervinum. Eitt nýtt játtanarbúti av inntøkuni frá verandi gjöldum er tó ein politisk uppgáva.



INNGANGUR

FLEIRI FÓLK, BILAR OG KRØV

Eitt smidligt undirstøðukervi er ein treyt fyri kappingarføri og evninum at tillaga seg sum samfelag. Undirstøðukervið hevur fyrst og fremst alneyðugan týðning fyri vinnulív; útboð av arbeiðsplássum, búsetingarmynstur, heilsuøki, útbúgvingar-møguleikar, trivnað og menning av samfelagnum. Krøv og treytir til og frá hesum tænaðum eru vaksandi, og við støði í verandi bústaðarmynstri skulu vit hava eitt undirstøðukervi, sum ger tað møgulegt hjá fólki at búseta seg og arbeiða, har tey helst vilja. Somuleiðis skal vegakervið ikki vera ein forðing fyri staðseting av tænaðum-, mentanar-, útbúgvingar- og vinnu-fyritøkum og stovnum.

Føroyingar hava nú í meira enn hundrað ár bygt vegir, tunlar, brúgvar, byrgingar og havnir fyri at gera tað lætt at ferðast millum bygd og bý. Arbeitt hevur verið miðvíst fram ímóti at fáa tað at bera til at búgva í einum staði í landinum og fara til arbeiðis, í skúla og nýta somu tænaðum og frítíðartiløk aðrastaðni í landinum, enn í lokaløkinum. Ferðatíðirnar eru styttrar munandi, eftir at vegakervið er bygt út við vegum og tunlum. Ferðir, ið fyrr tóku hálvan dag, taka nú hálvan tíma, og føroyingar pendla sum ongantíð áður.

Nú Eysturoyartunnlin er væl áleiðis, og Sandoyartunnlin eisini skjótt gerst veruleiki, eins og Suðuroyartunnlin hómast í sjónarrínginum, kann sigast, at tað ikki er langt á mál við ætlanini at knýta landið saman. Tá Suðuroyartunnlin er bygdur, hava 99 prosent av føroyingum fast samband, og ferðatíðirnar millum Suðuroynna og restina av landinum verða styttrar enn meira.

Tá Suðuroyartunnlin er veruleiki, fara suðuroyingar at hava umleið somu ferðatíð til Havnar, sum norðoyingar hava í dag. Hetta merkir, at ferðatíðin hægst verður ein tíma av Tvøroyri til Havnar. Sæð burtur frá Suðuroyartunlinum og øðrum tunlum, sum standa raðfestir á listanum yvir framtíðar iløgur, verður undirstøðukervið í framtíðini neyvan eins nógv útbyggt í vavi. Í dag eru vit mitt í einum tøkniligum vegamóti, og nýggj krøv fara at verða sett til, hvussu undirstøðukervið skal rekast og mennast. Tí kann væntast, at í framtíðini verða verandi farleiðir ikki útbygdar í sama mun, men heldur gjørdar tryggari og betri fyrireikaðar til framtíðar tøkniligar avbjóðingar. Hetta fer at elva til eitt meira fjølbroytt undirstøðukervi.

Sum dømi um ein veg, ið verður tillagaður einum nýggjum ferðslutervi, kann vegurin tvørtur um sandin í Hvalba nevast. Har var ein tvíbreytaður vegur gjørdur til ein sonevndan »2 minus 1« veg. Eyðkenni fyri ein slíkan veg er, at hann hevur breiðari einbreytaða færbreyt til akførini at koyra á báðar vegir, og so hevur hann eina gongu- og súkkurás á báðum síðunum og vegøksl báðumegin. Leggjast kann afturat, at slíkir vegir eru vanligir í øðrum norðurlondum, og royndirnar eru sera góðar. Bilarnir koyra spakuligari, fólk til gongu kenna seg tryggari, og nøgdsemið hjá øllum pørtum er sum heild betri.

FLYTFØRI Í FØROYUM

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



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

FLYTFØRI AV STØRSTA TÝÐNINGI

Flytføri ella mobilitetur og samferðslukervi eru grundsúlur í einum nútíðar samfelag. Tað er ein fyritleyrt fyri kappingarføri í vinnuni, fyri menning av bústaðarøkjum, býum og londum og fyri vælferðini hjá borgarum. Uttan eitt haldbart vegakervi er eingin fíggarligur vøkstur, tí framkomuleiki hevur stóra ávirkan á arbeiðsmarknaðin, handilslívið, skúla- og útbúgvingar-møguleikar og frítíðina. Um 'flowið' í ferðsluni koyrir væl, so koma vit til arbeiðis til tíðina, vit mæta rættstundis til fundir, vit sleppa ótarnað til arbeiðis, til barnagarðar og onnur stöð. Hetta økir trivnaðin og lættir um gerandisdagin hjá fólki.

Men hvat er flytføri? Flytføri er í høvuðsheitum, at fólk og farmur kunnu flyta úr einum staði í annað. Í Føroyum eru trí sløg av ferðslufarleiðum: vegir, sjóleiðir og flogleiðir, sum aftur kann býttast í smærri eindir sum gongu- og súkkluferðsla, persónbíl-, buss-, vørubíl-, flogfara- og lastbílafærðsla og so framvegis. Til tess at skilja hugtakið flytføri, kunnu nevast nakrar av avbjóðingunum fyri flytføri, sum er vaksandi fólkatál og fólkatættleiki, avbjóðingar við parkeringsviðurskiftunum í býunum, skiftandi veðurlagið og lokala umhvørvið. Til dømis kann nevast, at gott flytføri og skjótur framkomuleiki, merkir ikki neyðturviliga, at skjótasta akfarið uppfyllir tín tørv. Størsta orsøkin til, at fleiri danir enn føroyingar nýta súkklu, er nevniliga, at tað er skjótt at koma fram, tað er billigt, umhvørvisvinarligt og hentleikar eru til súkklu við skúlar og almennar bygningar og gongugøtur. Tað ber til at menna flytføri á súkklu í Tórshavn og

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

KERVIÐ FLEIRI BEIN AT STANDA Á

Undirstøðukervið kring allan knøttin er í dag undir trústi. Sam-felagsfyribrigdi ella »mega trends« sum urbanisering, veður-lagsbroytingar og skjóta menningin innan tøkni, eru ikki bara ein føroysk, men altjóða avbjóðing. Hvussu fólk flyta, hvar tey velja at búseta seg, og hvussu onnur samfelagsmynstur broytast, er ikki til at spáa um við vissu. Við stórum verkætlanum sum eitt nú tunnilverkætlanir bæði á landi og sjógv, kunnu væntast, at stórar demografiskar broytingar eru ávegis. Sjónin millum iløgur og tørv kámost so hvørt, sum samfelagið mennist við rúkandi ferð. Spurningurin er, um tað er møgulegt at fylgja við tí menn-ing, sum fer fram, um arbeiðið at fyríreika undirstøðukervið til framtíðina er tengt at politiskari fígging.

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

INNGANGUR

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



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

VEÐURLAGSBROYTINGAR OG AVBJÓÐINGAR

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

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

BANNA BENSIN- OG DIESELAKFØR

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

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

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

FERÐSLUPLANLEGGING

MOBILITY MANAGEMENT

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



Nøkur lyklorð hesum viðvíkjandi eru: upplýsing, samskipti, samskipan og skipan. Strandferðslan og Landsverk hava ábyrgd av samferðslukervinum, soleiðis at fólk og farmur koma smíðliga og trygt fram. Harafturat er umráðandi, at samskipti er við fólk sum búgva og liva í einum øki, fáa høvi til at vera við

og ávirka avgerðirnar um flytføri, og at hetta hendir, áðrenn ov seint er.

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

Skipað eigur at verða fyri almennum borgarafundum í sambandi við størri verkætlanir, ið hava stóra ávirkan á íbúgvum í økinum, soleiðis at borgarin kemur til orðanna og fær gjørt viðmerkingar, sum byggiharrin kann taka til eftirtektar. Hoyringartíðarskeið og samskipti annars millum embætið og lokalsamfelagið, eigur at verða gjørt so tíðliga í tilgongdini, sum til ber.

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

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

1. HUGSA UM TAÐ:

- » Kann flutningstørvurin minkast ella aðrir flutningsmøguleikar nýtast? Kann almenn ferðsla taka yvir vanliga privata bilferðslu?

2. MENNA:

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

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

INNGANGUR

3. ENDURBYGGING:

- » Kunnu trupulleikar loysast við at dagføra verandi vegakervi?

4. BYGGJA NÝTT:

- » Er tørvur á at byggja nýtt ella fremja størri dagføringar?

FERÐSLUFRAMROKNINGAR

Framrokningar av ferðsluni, býtt á vegateinar, verða regluliga gjørdar fyri at meta um framtíðar ferðslumynstrið. Ferðsluframrokningar eru ein týðandi partur av planleggingararbeiðinum og verða eisini nýttar í sambandi við stórar útbyggingar av samferðslukervinum. Hetta verður gjørt fyri at meta um ferðsluna á nýggjum farleiðum, og hvørjar avleiðingar hetta hevur fyri verandi vegakervi. Framrokningar av ferðsluni verða gjørdar við støði í upplýsingum um ferðslutøl, vegakervi, hall á vegum, hámarksferð, brúkaragjöld, tal á akførum, tal á íbúgvum, tal á arbeiðsplássum og tal á fólki, sum ferðast millum bygdir til arbeiðis.

Tá nýggjar farleiðir eru gjørdar, broytist ferðslumynstrið. Eitt nú kann ein vegaútbygging, sum hevur við sær styttri ferðatíð millum nakrar bygdir, elva til, at fleiri túrar vera millum hesar bygdir. Somuleiðis kunnu íløgur í nýggjar farleiðir hava neiligar avleiðingar fyri ferðsluna á øðrum økjum, har ferðslutrygdar- og orkuføristrupulleikar kunnu koma fyri á verandi vegakervi.

Framrokningar kunnu eisini gerast av ferðsluni á nýggjum farleiðum, so hædd kann takast fyri broytta ferðslumynstrinum, tá útbyggingar verða planlagdar. Fyri ymiskar linjuføringar ella staðsetingar av vegum ella tunlum kunnu somuleiðis ferðsluframrokningar gerast fyri at kanna, hvussu ferðslan broytist

við teimum ymisku loysnunum. Hetta verður gjørt fyri at finna bestu loysnirnar, so mest nytta fæst burtur úr gjørdum íløgnum, og møguligar avleiddar verkætlanir kunnu raðfestast.

HØVUÐSFERÐSLUÁSIR

Á mynd 1 niðanfyri sæst, at høvuðsferðsluásirnar ganga frá Tórshavn og suðureftir, vestureftir og norðureftir. Við Eysturoyartunlinum verða tvær høvuðsfarleiðir norðureftir tvístreingjaðar, tí framtíðar høvuðsvegakervið verður víðkað. Reyðu strikurnar benda ikki á, at ávís øki hava framíhjárætt, men vísa, hvar talan er um mestu ferðslu. Høvuðsfarleiðirnar vísa, at planleggingin í samferðsluni hevur havt sum endamál at knýta øll øki saman, og tá Suðuroyartunnilin er vorðin veruleiki, kann alt landið nærum fatast sum ein stórur býur, tí longsta ferðatíðin til Havnar verður góðan tíma.

Fyri at nækta tørvín á flutningi millum ymsu økini, er neyðugt, at høvuðsfarleiðirnar hava góðan framkomuleika og eru álítandi. Hetta vil siga, at tað altíð er gjørligt at nýta farleiðina. Um ein teinur av onkrari orsök gerst óvirkin, skal tað innan stutta tíð verða gjørligt at gera eina aðra møguliga farleið til henda teinin. Til dømis um ein tunnil ikki kann nýtast til ferðslu eina tíð, skal vera gjørligt at nýta eina alternativa farleið (tíl dømis tann vegin, tunnilin upprunaliga loysti av) ella at seta skip inn at røkja hesa leiðina.

Við at útbyggja samferðslukervið á høvuðsfarleiðunum, verður ferðslan millum ymsu samferðsluøkini í landinum stuðlað, og skapast kunnu vakstrarmøguleikar til øll øki í landinum.

Høvuðsvegir eru yvirskipaðir vegir, og hesir binda landið saman gjøgnum teir týðningarmiklastu, samanhangandi vegateinarnar við mest ferðslu.



Mynd 1: Framtíðar høvuðsferðsluásir og verandi bústaðarmynstur

Uppskot til núverandi høvuðsvegakerv myndar vegasambandið eystur-vestur og norður-suður. Hetta samband knýtir høvuðsøkini í landinum saman við einum høgum raðfestum og tryggum flutningssambandi.

BÚSTAÐARMYNSTUR

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

Miðsavningin við bústaðarvøkstri, útbygging av handlum og vinnuvirksemi í Tórshavn, ger, at høvuðsstaðurin hevur stóra ávirkan á flutningskervið. Høgt trúst er á yvirskipaða samferðslukervinum kring høvuðsstaðin, og útbyggingar eru tí neyðugar.

Samferðsluplanleggingin tekur fyrst og fremst støði í verandi bústaðarmynstri, men framtíðarútlitini fyri tey ymsu økini verða sjálvandi tikin við.

FRAMHALDSARBEIÐIÐ VIÐ SAMFERÐSLUÆTLAN

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

INNGANGUR

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

MÁLBÓLKUR OG RAÐFESTINGARGRUNÐARLAG

Samferðsluætlanin er ikki bara gjørd til tey, ið smíða lógir landsins og veita játtanir, men eisini teir borgarar, ið brúka tænastrnar, og sum merkja hvørt inntriv, ið gjørt verður í teirra nærumhvørvi. Tískil skal Samferðsluætlanin eisini fatast sum eitt kunningaramboð til lokalsamfelagið. Tað vil í stuttum siga, at Samferðsluætlanin er skrivað til øll.

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

EFTIRSLEIPIÐ MÁ RAÐFESTAST

Hægsta raðfesting fyri flutningskervið í tíðarskeiðnum 2018-2030 er rakstur og viðlíkahald. Viðlíkahaldið eigur at fáa eina játtan, sum ger tað møguligt at byrgja upp fyri eftirsleipi. Kervið eigur at verða rikið á ein slíkan hátt, at tað hevur størst møguligt gagn fyri brúkaran í mun til at veita eina góða tænastru.

Fleiri ressursir mugu setast av til at innheinta eftirsleipið, sum longu er staðfest á flutningskervinum. Hetta snýr seg ikki bert um endurasfaltering, men eisini viðlíkahald av tunlum (t.d. skrótung), havnum (t.d. brimgarðar og atløgubryggjur), eins og onnur verkløg á undirstøðukervinum. Verður hægri játtan ikki sett av til viðlíkahald, gerast avleiðingarnar, at enn meira peningur í framtíðini skal nýtast til at rætta eftirsleipið upp aftur. Í síðsta enda gongur hetta út yvir bæði trygd og tænastru.

Framhaldið av Samferðsluætlanini er evnað til í samstarvi millum Landsverk og Strandfaraskip Landsins og við onnur, ið virka á ella hava áhuga í samferðsluøkinum. Ætlanin verður dagførd við jøvnum millumbili og tikin upp til endurskoðan umleið fjórða hvørt ár, tí bæði umstøður og fortreytir eru undir stöðugum broytingum.

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

LESIVEGLEIÐING

LESIVEGLEIÐING

Hetta er ein stutt lesivegleiðing til partin um smærri iløgurnar í Samferðsluætlanini 2018-2030. Verkætlanirnar eru raðfestar landafrøðiliga frá norðast til sunnast í landinum.

Verkætlanirnar eru settar upp soleiðis, at fyrst er ein stutt lýsing av verandi umstøðum, og síðani verður víst á møguligar loysnir til tær avbjóðingar, ið eru. Kostnaðarmeting í 2019 prísnum av øllum loysnum verður lýst. Tilmælda loysnin verður greinað, og lýst verður, um avleiddar verkætlanir eru, um samvirkan er við aðrar verkætlanir, og byggitið.

Verkætlanirnar eru lýstar við myndum og kortum.

VANLIG UPPSETING AV EINARI VERKÆTLAN:

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

01

SMÆRRI ÍLØGUR
KOMANDI ÁRINI



VEGAKERVIÐ Í KALSOYNNI

NÚVERANDI STØÐA

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

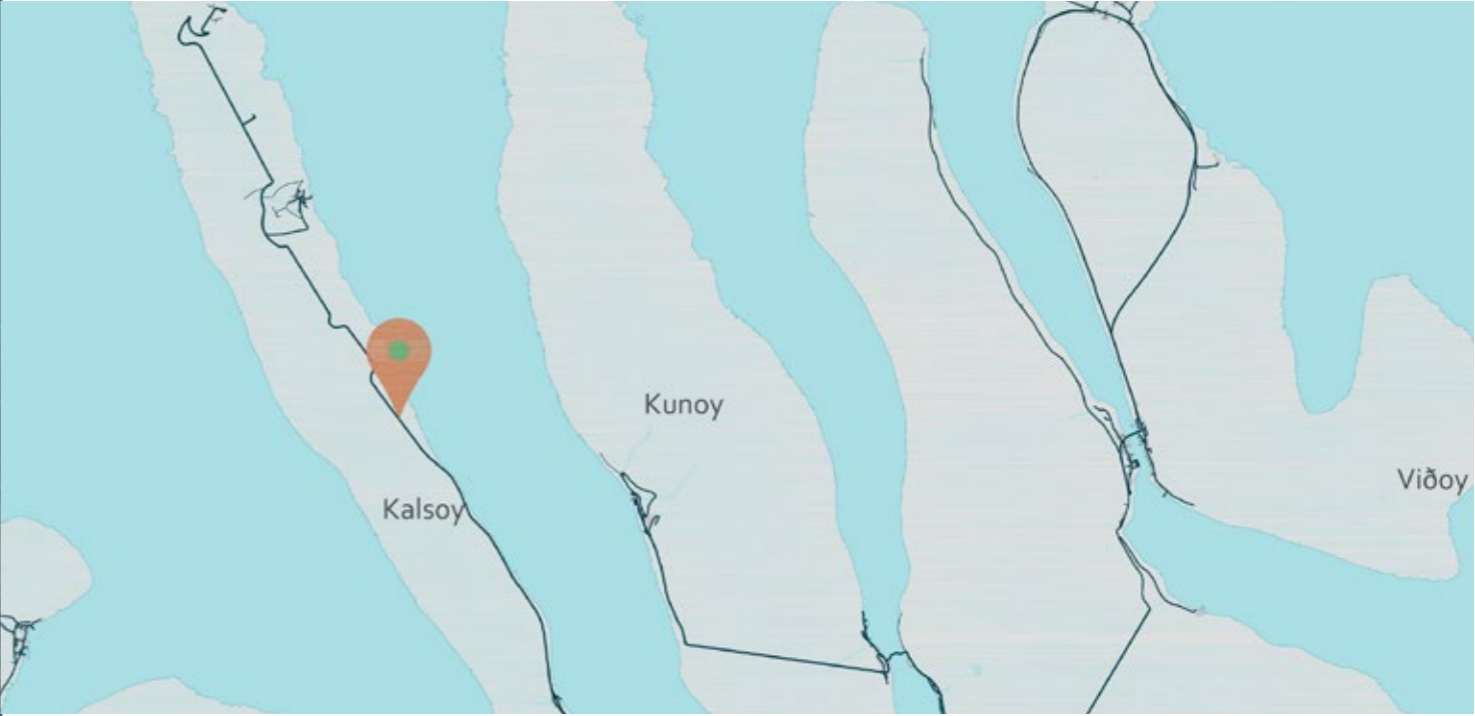
Peningur hevur verið játtaður til at gera vegir og tunlarnar í Kalsoynni lidnir fyri í fleiri ár. Millum annað er arbeiði gjørt í sambandi við tunnismunnarnar, og rúmingarljós og eldslökkjarar eru settir upp í Trøllanes- og Mikladalstunlinum. Harafturat er loftið í Trøllanes- og Ritadalstunlinum tryggjað við boltum; men Villingardals- og Mikladalstunlarnir mangla enn. Eisini mangla vegakslar á vegunum á Kalsoynni.

Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

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

VEGAKERVIÐ Í KALSOYNNI



TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at vegirnir og tunlarnir í Kalsoynni verða gjørdir lidnir og tunnisløftini tryggjaði. Vegbreytin eigur at verða asfalterað av nýggjum, og neyðugt er við vegakslum og betri vikiplássum. Bilverja eigur at verða sett upp, har tað er neyðugt, og tunlarnir dagførdir við hóskandi trygðarútgerð, so sum eldslökkjarum og rúmingarljósi. Harafturat manglar ein bíðistøð og vesi á havnarøkinum á Syðradali.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagføringar av vegi:

66 mió. krónur (5.500 kr./m).

Trygðararbeiði í tunlum og dagføringar:

10 mió. krónur (5.000 kr./ m).

Bíðistøð við vesi og øðrum hentleikum:

1,5 mió. krónur.

Tilsamans: 77,5 mió. krónur.



MÚLAVEGURIN (SÓLJULEIÐ)

NÚVERANDI STØÐA

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

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

Tríggir dvalarvikar eru gjørdir á vegateininum. Ein sunnan fyri bygdina, ein við Krossdalsá og tann seinasti í Ærgisdali.

BYGGITÍÐ
1 ár

MÚLAVEGURIN (SÓLJULEIÐ)



TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at gjørdar verða vegakslar fram við vegnum, og at víkipláss verða gjørd við í mesta lagi 300 m frástøðu. Allur teinurin eigur at verða asfalteraður, og teinurin við Svarthamar má asfalterast innan stutta tíð.

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Akslar og víkipláss:
39 mió. krónur.

Asfalt:
9 mió. krónur.

Bilverja:
4 mió. krónur.

Tilsamans:
52 mió. krónur.

ELDUVÍKARLEIÐIN

NÚVERANDI STØÐA

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

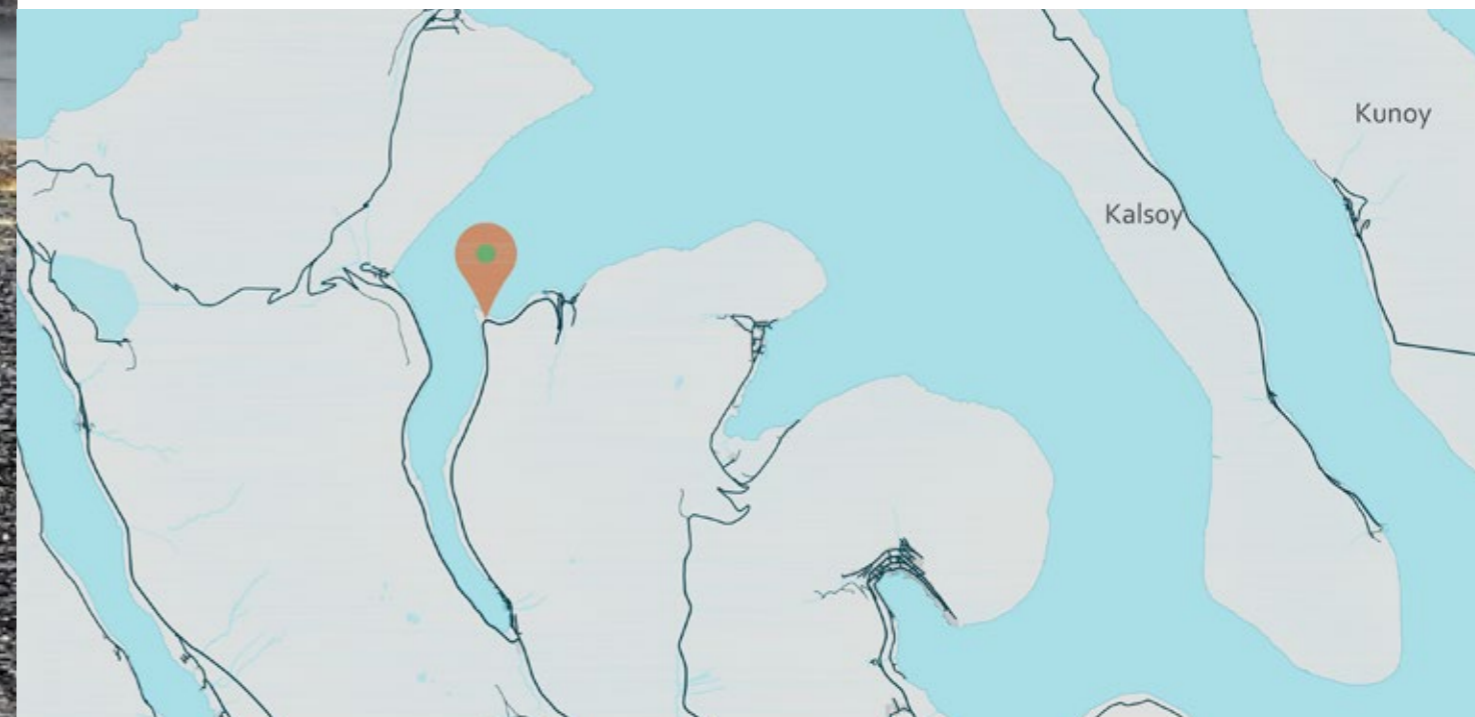
Á leiðini verður tann ferðandi leiddur gjøgnum trú ymisk landsløg, sum á hvør sín hátt eru vøkur. Tað fyrsta fram við Funningsfjørðinum vinsturmeigin og Dalkinsfjalli høgrumegin. Leiðin gongur síðani runt um fjallið við útsýni norðureftir og endar í Elduvík. Byggin er vøkur og liggur við endan á dalinum við útsýni yvir fjørðin og oyggjarnar norðanfyri.

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

BYGGITÍÐ

1 ár

ELDUVÍKARLEIÐIN



TILMÆLD LOYSN

Vegøksl eigur at verða gjørd.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagføringar av vegi:

Øksl:

44 mió. krónur (5.500kr./ m).

Asfaltering:

8 mió. krónur (1.300.000 kr./km)

VÍKAVEGUR

NÚVERANDI STØÐA

Núggj brúgv er gjørd um Fossá, men verandi vegur er smalur og mangla vegakslar í fleiri støðum. Á einstøkum støðum er vandi fyri grótløpi. Vegurin liggur lutvíst í byggdum øki. Í januar 2019 búðu 114 fólk í Haldórsvík, 39 á Langasandi og 53 í Tjørnuvík. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar til Tjørnuvíkar.

BYGGITÍÐ
2 ár

VÍKAVEGUR



TILMÆLD LOYSN

Vegurin verður dagførdur, og tryggjað verður móti grótløpum. Alternativt kann vegurin breiðkast til tvær veggreytir. Báðar verkætlanir kunnu gerast í ørtum, so hvørt játtan er.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

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

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagføring:
55 mió. krónur

Breiðkan av vegi:
100 mió. krónur..



FARLEIÐIN OYNDARFJØRÐUR OG HELLURNAR

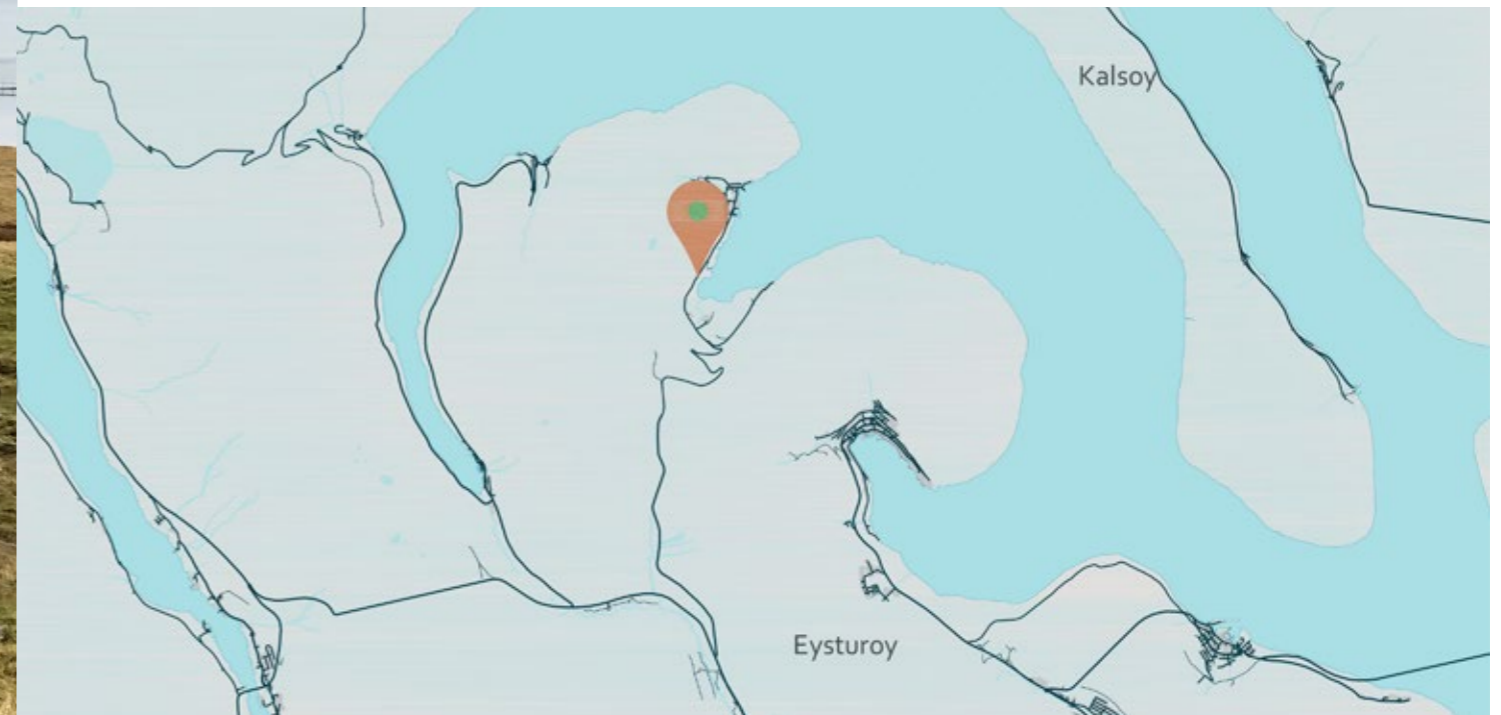
NÚVERANDI STØÐA

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

BYGGITÍÐ

2 ár, men kann gerast í stigum yvir fleiri ár

FARLEIÐIN OYNDARFJØRÐUR OG HELLURNAR



TILMÆLD LOYSN

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

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót frá Gøturalstunlinum kann nýtast.

KOSTNAÐARMETING 2019

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

DAGFØRINGAR AV KUNOYARTUNLINUM

NÚVERANDI STØÐA

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

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

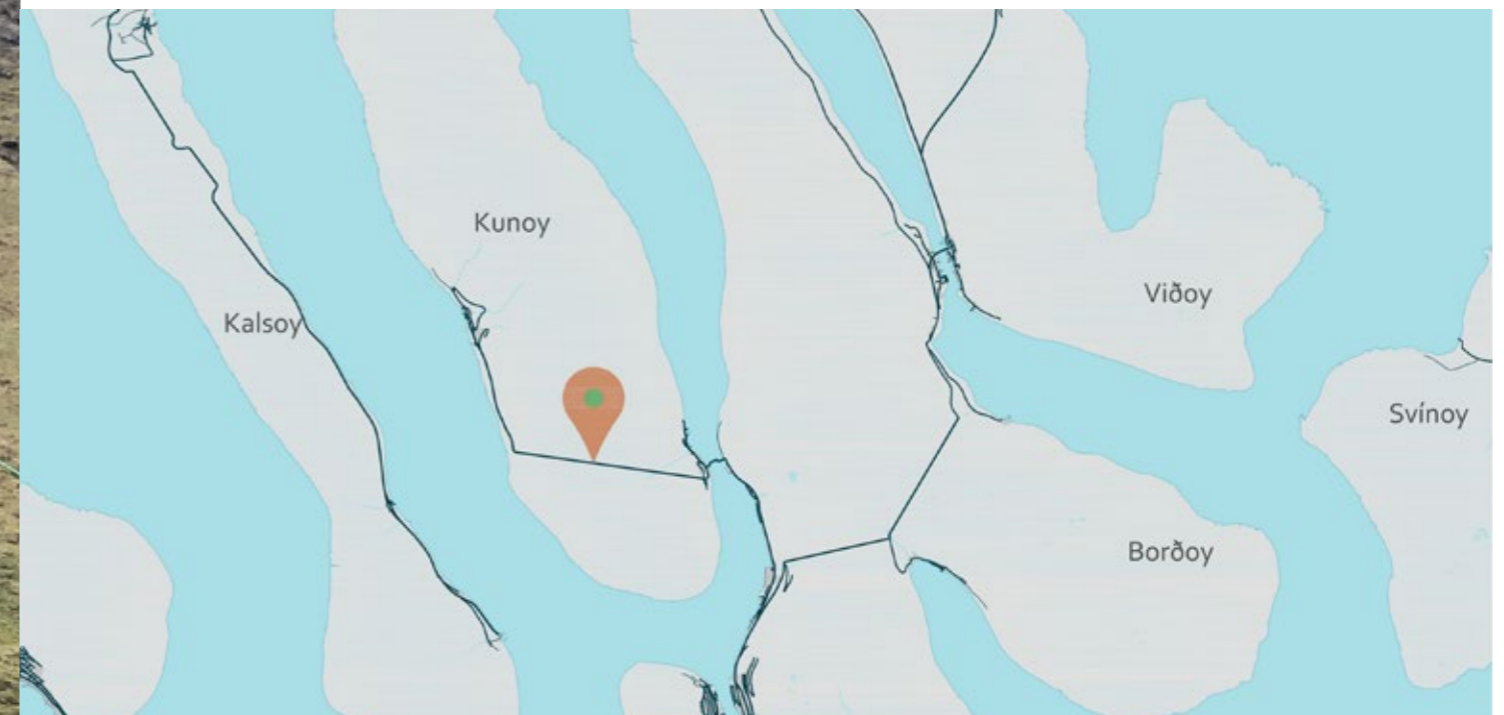
Ítøkiliga kostnaðarmetingin fyri hvørt byggistig kann broytast í mun til Sumbiartunnilin, men í høvuðsheitum er talan um somu útgerð, ið manglar. Talan er millum annað um uppseting av ljósi og øðrum útbúnaði.

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

BYGGITÍÐ

1 ár, um verkætlanin verður gjørd í einum. Arbeidd kann gerast í stigum yvir fleiri ár.

DAGFØRINGAR AV KUNOYARTUNLINUM



TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at játtan verður latin til dagføring av Kunoyartunlinum skjótast gjørligt.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan við aðrar verkætlanir.

KOSTNAÐARMETING 2019

10-12 mió. krónur.



SAKSUNARVEGURIN (SÓLJULEIÐ)

NÚVERANDI STØÐA

Saksunarvegurinn verður býttur upp í tveir partar:

- » Teinurinn millum Hvalvík og Saksun 8,6 km
- » Teinurinn ígjøgnum Hvalvík 1,4 km

Níggju fólk búa í Saksun. Les nærri á næstu síðu um ferðsluna til Saksunar og vegateinarnir.

BYGGITÍÐ

1 ár

SAKSUNARVEGURIN (SÓLJULEIÐ)

Vegateinurin frá Hvalvík til Saksunar:

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

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



Teljingarnar vísa, at 200 til 350 akfør koyra um dagin á Saksunarvegnum frá juni til september, tá trústið av ferðafólkum er mest. Teljingarnar vísa eisini, at í juli mánaða var onkur dagur, har 50 stór akfør koyrdu eftir Saksunarvegnum.

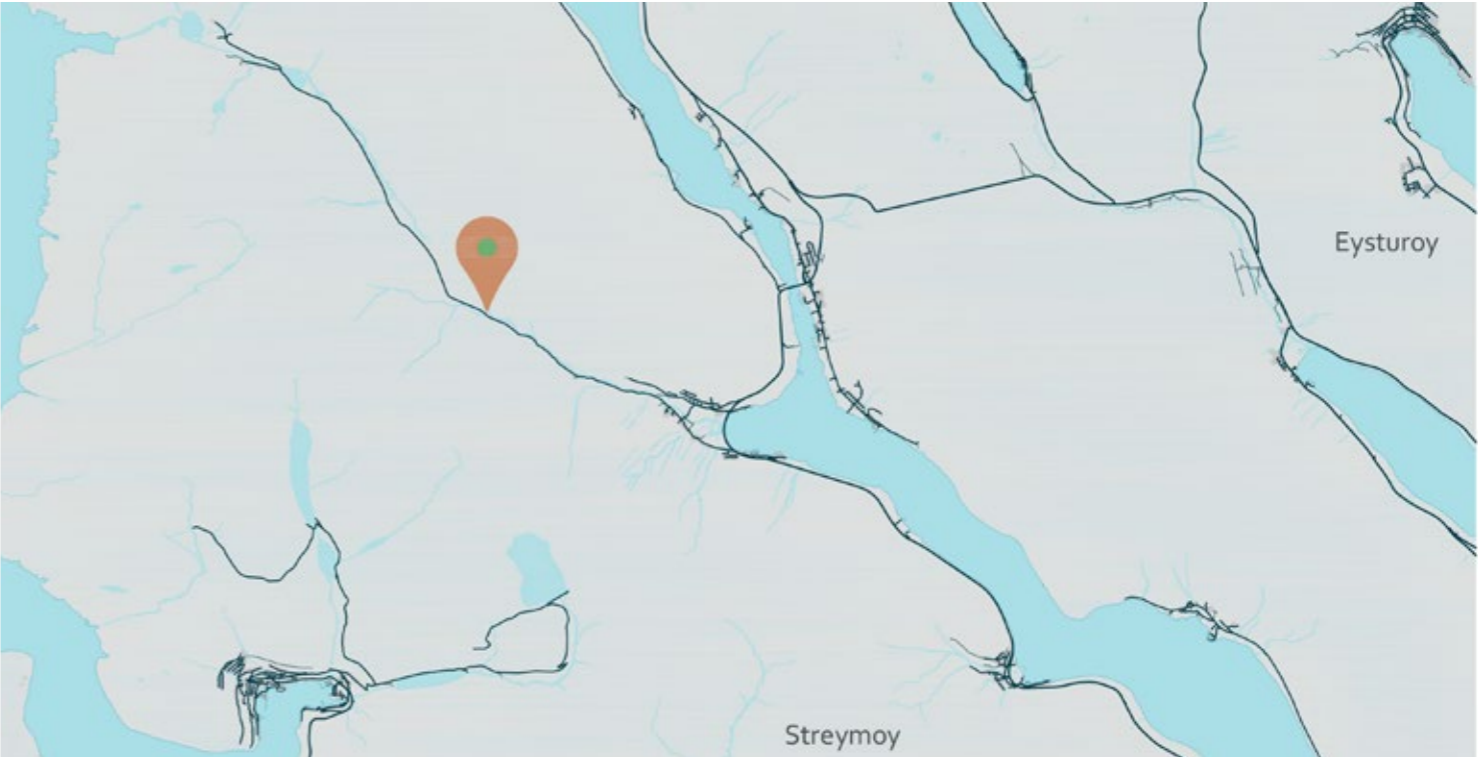
Vegurin er smalur og hevur ikki vegøksl. Tó hevur hann í áratíggjur nøkumlunda nøktað tørvin hjá íbúgvunum í Saksun. Í 2018 koyrdu tríggir bilar út av vegnum og endaðu í ánni, har allir bilførararnir vóru útlendingar. Um ferðafólkaktrústið til Saksunar fer at vaksa á sama hátt næstu árin ella enn meira,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

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

Vegateinurin ígjøgnum gomlu Hvalvíkina :

Teinurin kann býttast upp í hesar partar:

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



TILMÆLD LOYSN

Vegateinurin frá Hvalvík til Saksunar:

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

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

Vegateinurin ígjøgnum Hvalvík

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

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Teinurin frá Hvalvík til Saksun:

Vegakslar og víkipláss:

47 mió. krónur.

Teinurin ígjøgnum Hvalvík:

Vegbreiðkan:

3,3 mió. krónur.

Teinurin við gomlu Hvalvíkina:

At byrja við:

100.000 krónur.



VEGATEINURIN MILLUM FJARÐA – FUNNINGSFJØRÐUR

NÚVERANDI STØÐA

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

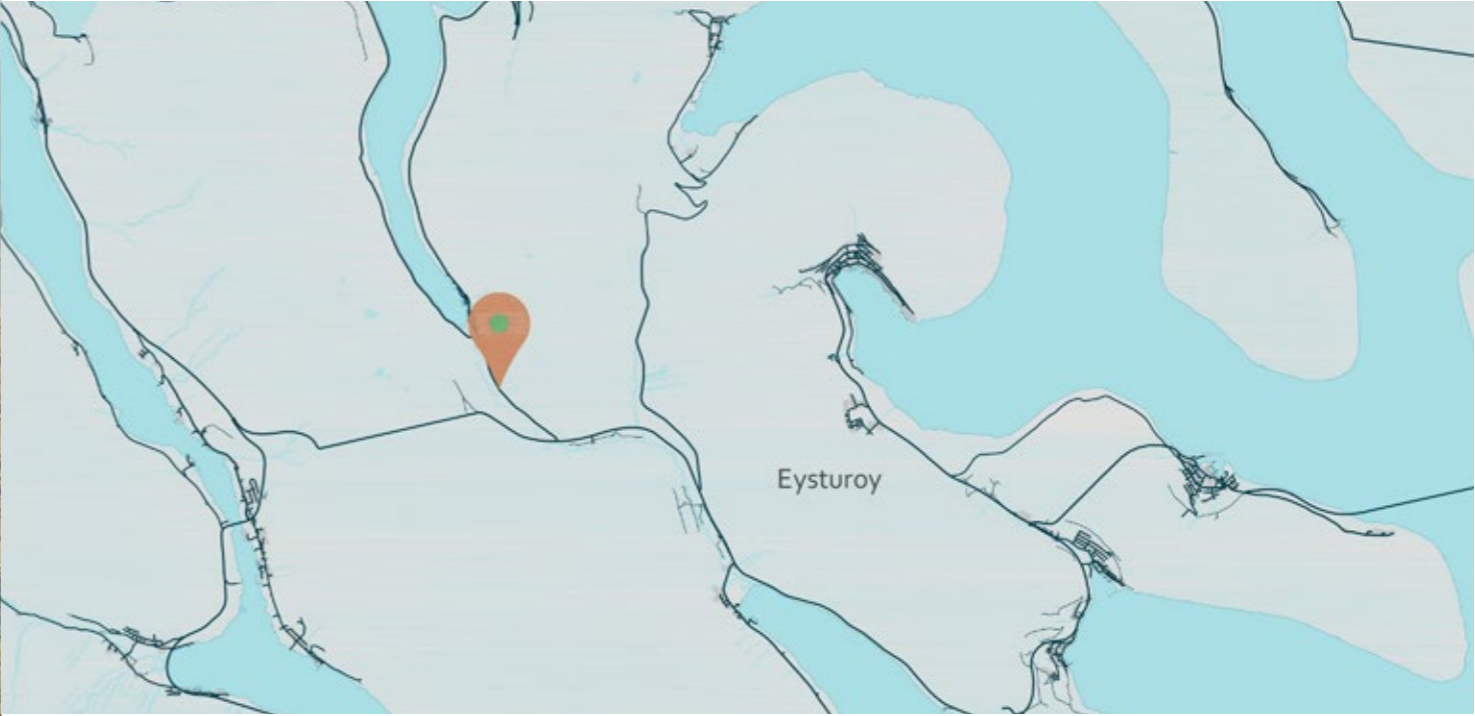
Vegurin verður dagfördur fyri at kunna nækta tørvin á ferðsluni tey næstu 20 árin.

Vegurin liggur rímiliga væl, men er ov smalur og ikki bygdur til ferðsluna í dag, har trústið av størri akførum støðugt økist.

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

BYGGITÍÐ
1 ár

VEGATEINURIN MILLUM FJARÐA – FUNNINGSFJØRÐUR



TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til at víðka verandi veg, soleiðis at hann verður tvíbreytaður (2 x 2,75 m) við 1 m vegøksl á hvørjari síðu.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

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

KOSTNAÐARMETING 2019

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

Tilsamans:
14 mió. krónur.



VEGAMÓT Á KAMBSDALI

NÚVERANDI STØÐA

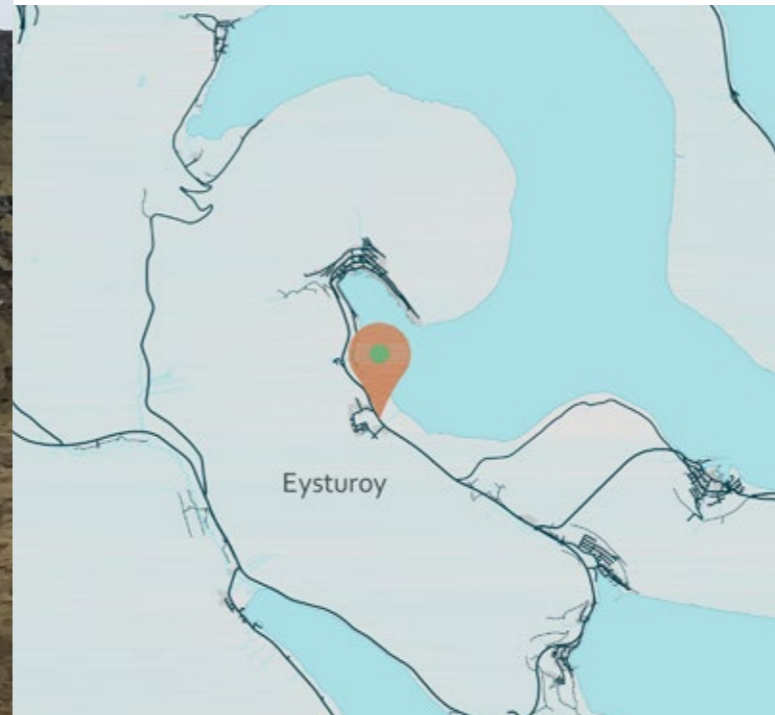
Tvær vegíbindingar eru til Kambsdalar í dag, og tað hava verið fleiri ferðsluóhapp við bæði vegamótini. Tí hava Fuglafjarðar kommuna og Landsverk viðgjørt møguleikan at gera eina rundkoyring ístaðin fyri báðar vegíbindingarnar.

Nógv ferðsla er á økinum orsakað av miðnámskúlanum á Kambsdali.

BYGGITÍÐ

1 ár

VEGAMÓT Á KAMBSDALI



TILMÆLD LOYSN

Rundkoyring verður gjørd, og kommunan ger javnfjaru vegirnar, soleiðis at verandi vegíbindingar verða stongdar.

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Rundkoyring:
2-3 mió. krónur.

SKÁLAFJØRÐUR – UNDIR GØTUEIÐI

NÚVERANDI STØÐA

Vegateinurinn er úr Skálafirði til bygdina undir Gøtueiði. Teinurinn er um 5 km langur við hámarksferðina 80 km/t.

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

Tá Eysturoyartunnlinn letur upp, verður mettt, at ferðslan fer niður í eina helvt til 2.800 bílar um samdøgrið. Tá ein møguligur Gøtustunnil er gjørdur, minkar ferðslan niður í 1.200 bílar um samdøgrið.

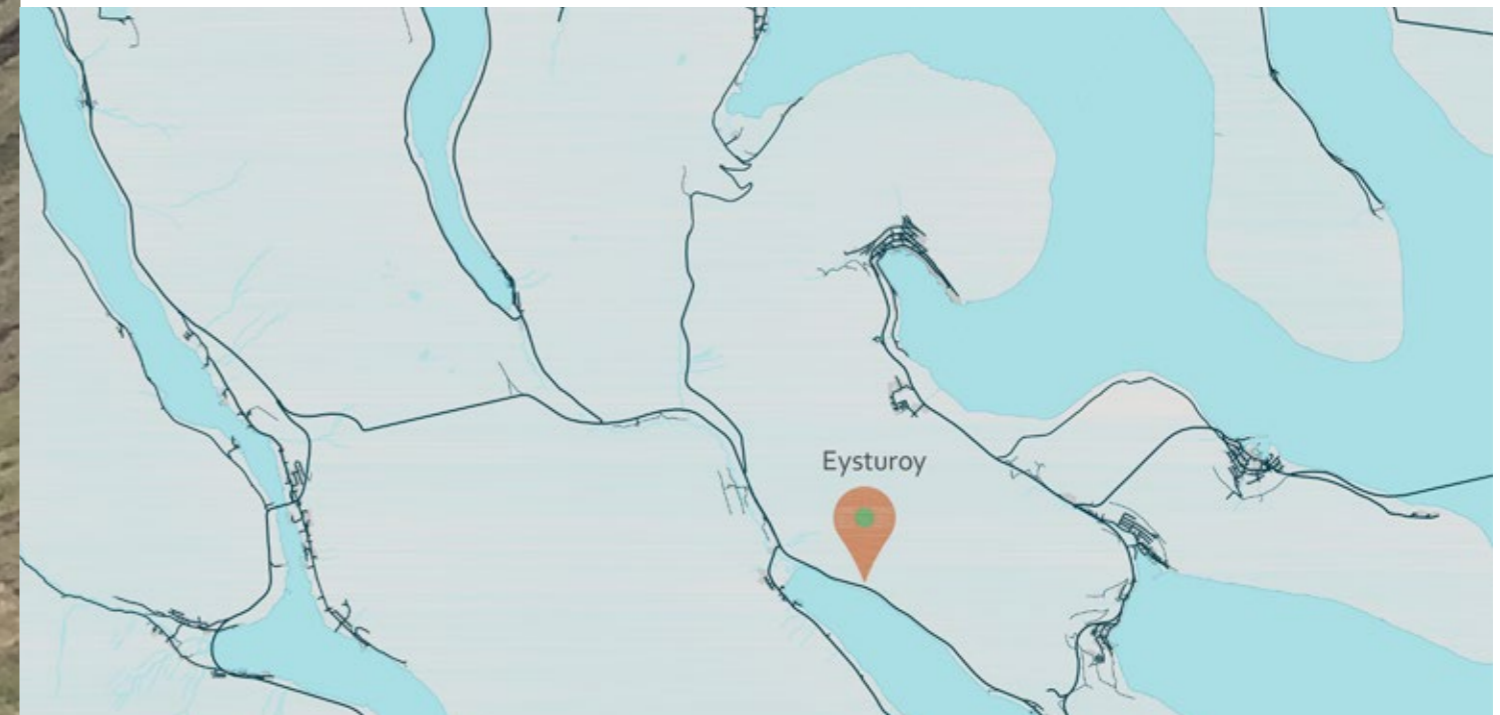
Ætlaða vegabreiddin á hesum teini er 2 x 3,25 m vegur við vegøksl á báðum síðum.

Í 2016 var 1 km av vegateininum dagførdur. Vegurin varð rættaður upp, vegakslar gjørdar, bílverja sett upp, trygdarveit gjørd, og vegateinurinn asfalteraður.

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

BYGGITIÐ
1 ár

SKÁLAFJØRÐUR
– UNDIR GØTUEIÐI



TILMÆLD LOYSN

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Um grót frá Gøtustunlinum verður nýtt, kann 1/6 sparast í sambandi við gerð av verklagnum. Hetta er tó treytað av, at Gøtustunnilin og viðkanin av vegnum verða gjørd samstundis, soleiðis at tilfar ikki skal leggjast á goymslu.

KOSTNAÐARMETING 2019

Vegakslar og trygdarveit:

18 mió. krónur.

Asfalt:

4,3 mió. krónur.

Bílverja:

1,8 mió. krónur.

FERÐSLUTRYGDAR- ÆTLAN FYRI VEGATEININ UNDIR GØTUEIÐI – RUNAVÍK

NÚVERANDI STØÐA

Hesin vegateinurin er partur av høvuðsfarleiðini millum Runavík/Klaksvík og Tórshavn. Vegurin fer ígjøgnum bygt øki í fleiri støðum. Partur av vegnum er kommunalur vegur.

Roknast kann við, at farleiðin á hesum vegateini fer at verða broytt munandi, tá Eysturoyartunnilin letur upp. Tá fer ein stórur partur av ferðsluni, sum í dag kemur úr Gøtu og norðanfyri, og sum skal til Tórshavn, væntandi at koyra ígjøgnum Eysturoyartunnilin umvegis Søldarfjørð/Runavík, í staðin fyri, sum í dag, ígjøgnum bygdin Undir Gøtueiði og Skipanes.

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

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

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

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

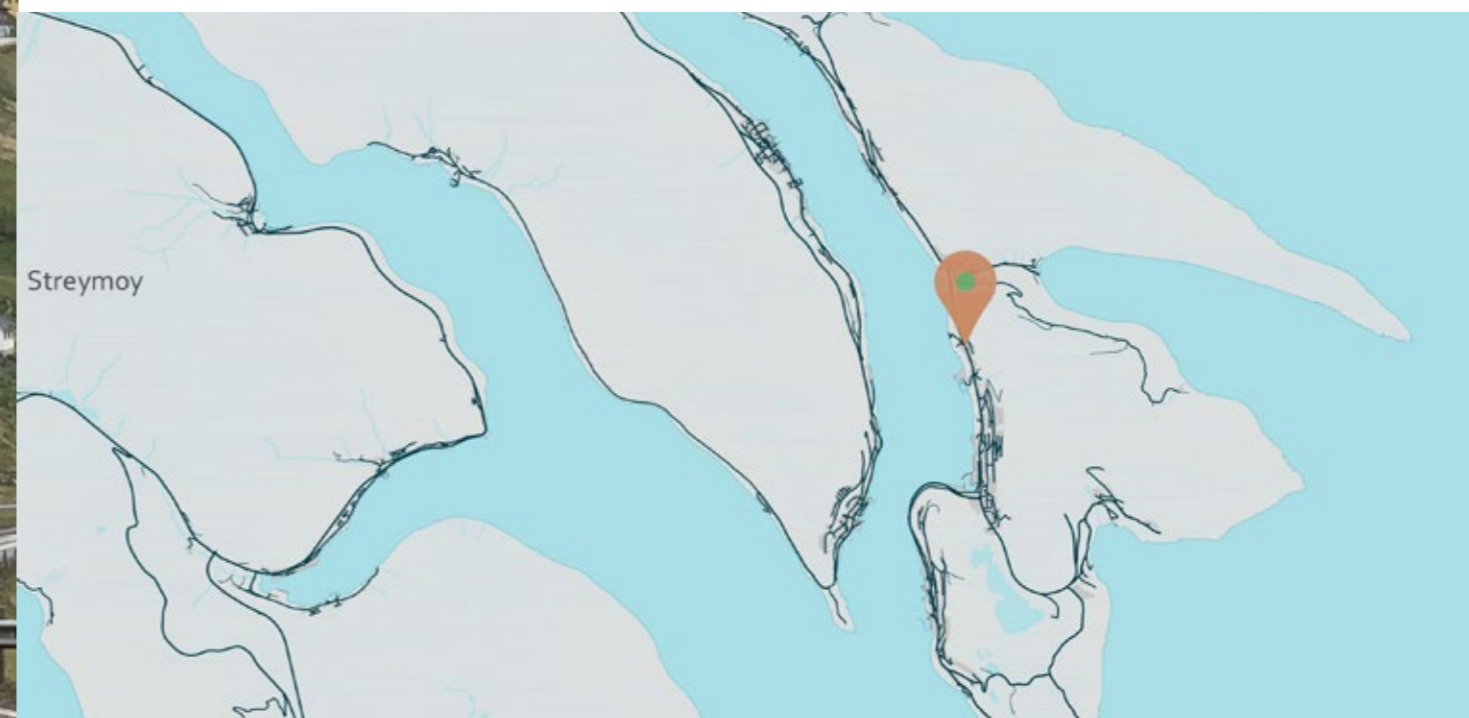
At ferðslumynstrið broytist á henda hátt kann fáa ávirkan á ferðslutrygdina og styrkina á vegateininum. Serliga fer hetta at ávirka vegamótið á Lambareiði, har frákoyringarbreytir eiga at verða gjørdar, soleiðis at styrkin í vegamótinum ikki verður ávirkað og kann elva til óhapp.

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

BYGGITÍÐ

1 ár

FERÐSLUTRYGDARÆTLAN FYRI VEGATEININ UNDIR GØTUEIÐI – RUNAVÍK



TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at frákoyringarbreytir verða gjørdar í vegamótinum við Lambareiði. Eisini verður mælt til at gera eina dagføring av verandi ferðslutrygdarætlan fyri vegateinin Undir Gøtueiði – Runavík, og at dagføringin av ferðslutrygdarætlanini eisini umfatar teinin út til Toftir. Í ferðslutrygdarætlanini skal eisini takast hædd fyri vegamótunum í Rókini og á Høganesi.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Frákoyringarbreytir við Lambareiði:
700.000 krónur.

Ferðslutrygdarætlan:
250.000 krónur.



VEGURIN UM AGNIÐ (SÓLJULEIÐ)

NÚVERANDI STØÐA

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

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

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

BYGGITÍÐ
1 ár

VEGURIN UM AGNIÐ (SÓLJULEIÐ)



Vegøksl og víkipláss:

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

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

Vegateinurin frá íbindingini í Æðuvíkarvegin og íbindingina í Rituvíkarvegin er millum 4-6 m breiður uttan vegøksl. Har smalast er, eru víkipláss gjørd, soleiðis at tað ber til hjá tveimum stórum bilum at mótast.

Vegateinurin frá Nesi til íbindingina í “Mylluvegin” er í sera ringum standi. Vegurin er sokkin og skrædnaður í fleiri støðum og krevur ábøtur. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

TILMÆLD LOYSN

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

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Vegakslar og víkipláss:
11 mió. krónur.

Asfalt:
6 mió. krónur.

DAGFØRINGAR Í GÁSADALSTUNLINUM

NÚVERANDI STØÐA

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

Tunnilin hevur tørv á dagføringum, og ljósútbúnaðurin og onnur útgerð er vorðin ov gomul og skal setast upp av nýggjum.

Mannagongdin kann vera tann sama sum í Sumbiar-tunlinum, har talan er um fleiri byggistig.

Ítøkilig kostnaðarmeting kann gerast fyri hvørt byggistig, men í høvuðsheitum er talan um somu útgerð, ið manglar. Her er millum annað talan um uppseting av ljósútbúnaði, transformatorstøðum og øðrum.

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

BYGGITÍÐ

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

DAGFØRINGAR Í GÁSADALSTUNLINUM



TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at játtan verður latin til arbeiðið við at dagføra Gásadalstunnilin skjótast gjørligt. Tunnilin er væl styttri enn Sumbiartunnilin, og tí er kostnaðarmetingin samsvarandi lægri.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

5-6 mió. krónur.



VÁGA FLOGHAVN - ÍBINDING

NÚVERANDI STØÐA

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

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

BYGGITÍÐ
1 ár

VÁGA FLOGHAVN - ÍBINDING



TILMÆLD LOYSN

Kanningar eru gjørdar viðvíkjandi gerð av rundkoyring, har atgongd til floghavnina og vinnuøkið norðan fyri landsvegin kann bindast saman. Har eru tó leivdir frá krígunum, ið hava virði, og eru friðaðar. Orsakað av hesum, verður mælt til, at vegamótið verður flutt longur eystureftir, har súnið samstundis er væl betri. Her kann ein vinstrasnaringarbreyt gerast við 300 m av vegi. Ein arbeiðsvegur er longu gjørdur har. Samlaði kostnaðurin fyri verkætlanina er tí minni, enn kostnaðarmetingin her.

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

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

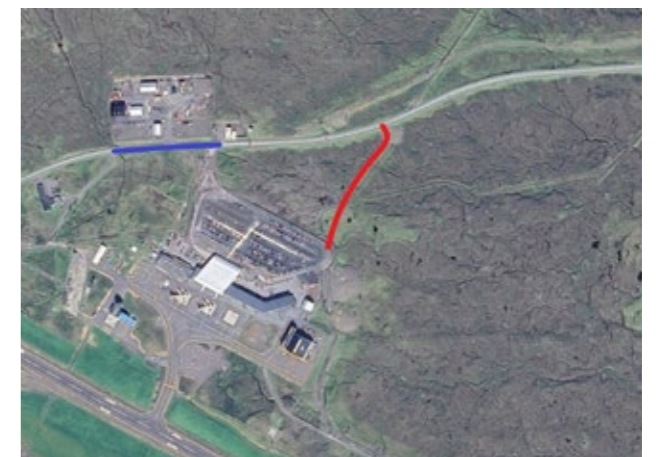
SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Frákoyringarbreytir og nýggjur vegur:
7 mió. krónur.

Rás og ljósútbúnaður:
1,2 mió. krónur.



Reyða linjan er íbinding til floghavnina, og bláa linjan vísir gongubreyt og vegljósútbúnaður.

VEGAMÓT Á GILJANESI

NÚVERANDI STØÐA

Landsvegurinn, sem eisini er ein skúlavegur, er hövuðs-
farleiðin til flogvöllinn.

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

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

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

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

Hetta fer at bera í sær, at ein stórur partur av økinum
‘Húsgarður’ fer at nýta hesa íbinding, umframt at hetta
eisini verður hövuðsíbindingin til Ellisheimið, sum í dag
nýtir Kálvaliðveg, sum er ein vánalig íbinding.

Ársmiðalferðslan fyri 2018 á hesum vegastrekki er 3.800
akfør.

BYGGITÍÐ

1 ár

VEGAMÓT Á GILJANESI



TILMÆLD LOYSN

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

5 mió. krónur.



UMKOYRINGARVEGUR UM KOLLAFJØRÐ

NÚVERANDI STØÐA

Inni í Firði í Kollafirði fer verandi landsvegur ígjøgnum bygt øki. Hetta er partur av høvuðsfarleiðini millum Norðoyggjar/ Eysturoy og Tórshavn, og hetta er tann landsvegurin í landinum, har mest gjøgnumkoyrandi ferðsla fer ígjøgnum bygt øki. Frá Skálafjørðinum til Havnar er hetta einasti teinur, sum fer ígjøgnum bygt øki.

Framrokningar vísa, at um ein umkoyringarvegur um Kollafjørð verður gjørdur, eftir at Eysturoyartunnlin er latin upp, fellur ársmiðalferðslan gjøgnum bygdina úr 5.000 bilum niður í 3.000 bilar um samdøgríð. Umkoyringarvegurin er tá ikki eins viðkomandi og í dag.

BYGGITÍÐ
1 ár

UMKOYRINGARVEGUR UM KOLLAFJØRÐ



TILMÆLD LOYSN

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

Vegurin fer at lætta um ferðsluna ígjøgnum Langasand og inni í Firði.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019
40 mió. krónur (20.000 kr./m)

PENDLARAPLÁSS Í KOLLFJARÐARDALI

NÚVERANDI STØÐA

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

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

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

BYGGITÍÐ

1 ár

PENDLARAPLÁSS Í KOLLFJARÐARDALI



TILMÆLD LOYSN

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

Eisini skulu hentleikar fáast til vega, soleiðis at til ber at hava súkkloparkering á økinum.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Pendlarapláss við viðkomandi hentleikum:

20 mió. krónur.



OYRAREINGIR -SIGNABØ

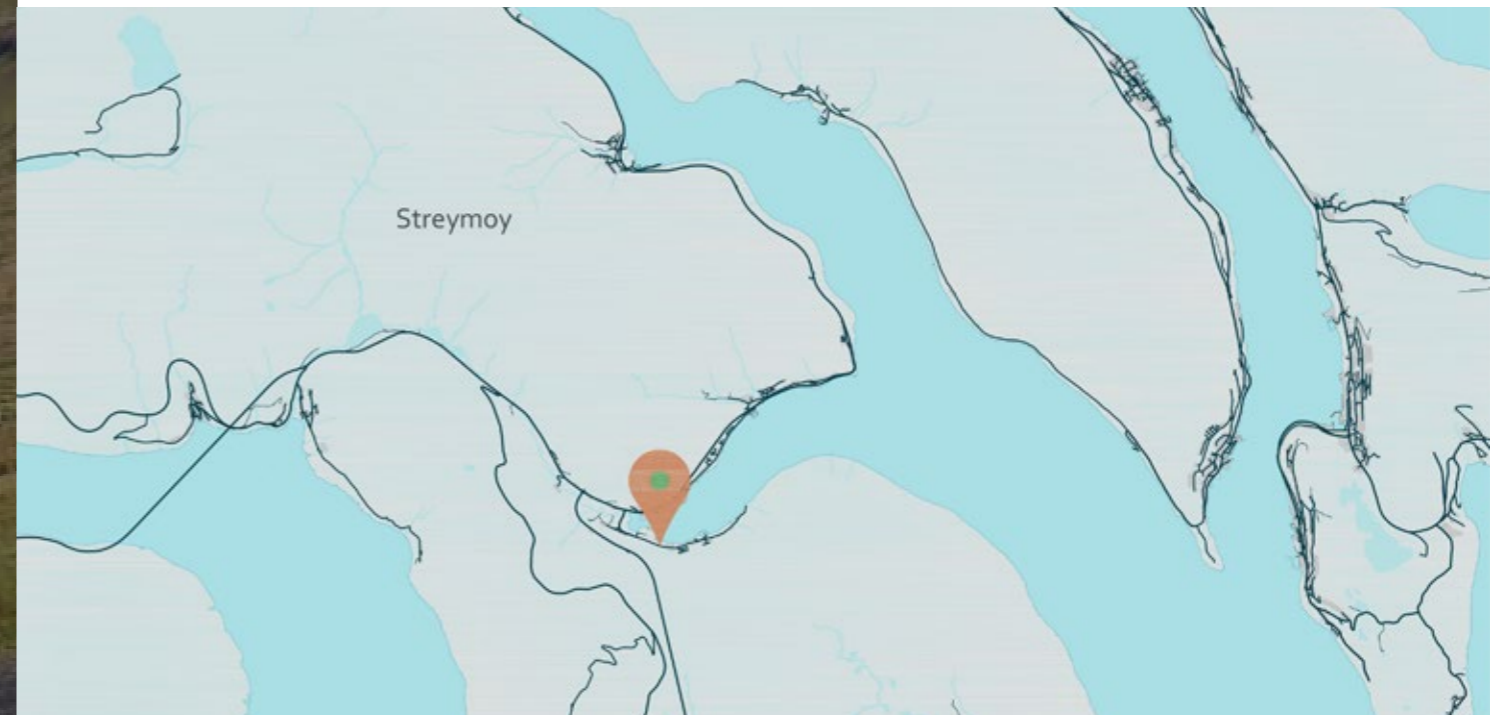
NÚVERANDI STØÐA

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

BYGGITÍÐ

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

OYRAREINGIR -SIGNABØ



TILMÆLD LOYSN

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

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

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

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



NORÐRADALSVEGURIN

NÚVERANDI STØÐA

Norðradalsvegurinn, sum er íbundin Öygjarveg, er sera brattur, smalur og liggur høgt. Serliga í vánaligum veðri eru trupulleikar at koyra til og úr bygdini. Í oktober 2019 búðu 9 fólk í Norðradali. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

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

NORÐRADALSVEGURIN



TILMÆLD LOYSN

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

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

Steðgipláss (viewpoint):
250.000 krónur.



SYÐRADALSVEGURIN

NÚVERANDI STØÐA

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

BYGGITÍÐ

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

SYÐRADALSVEGURIN



TILMÆLD LOYSN

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Grót frá Sandoyartunlinum kann brúkast.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagføringar í vegi:

39 mió. krónur (5.500 krónur/ m).

KIRKJUBØARVEGURIN

NÚVERANDI STØÐA

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

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

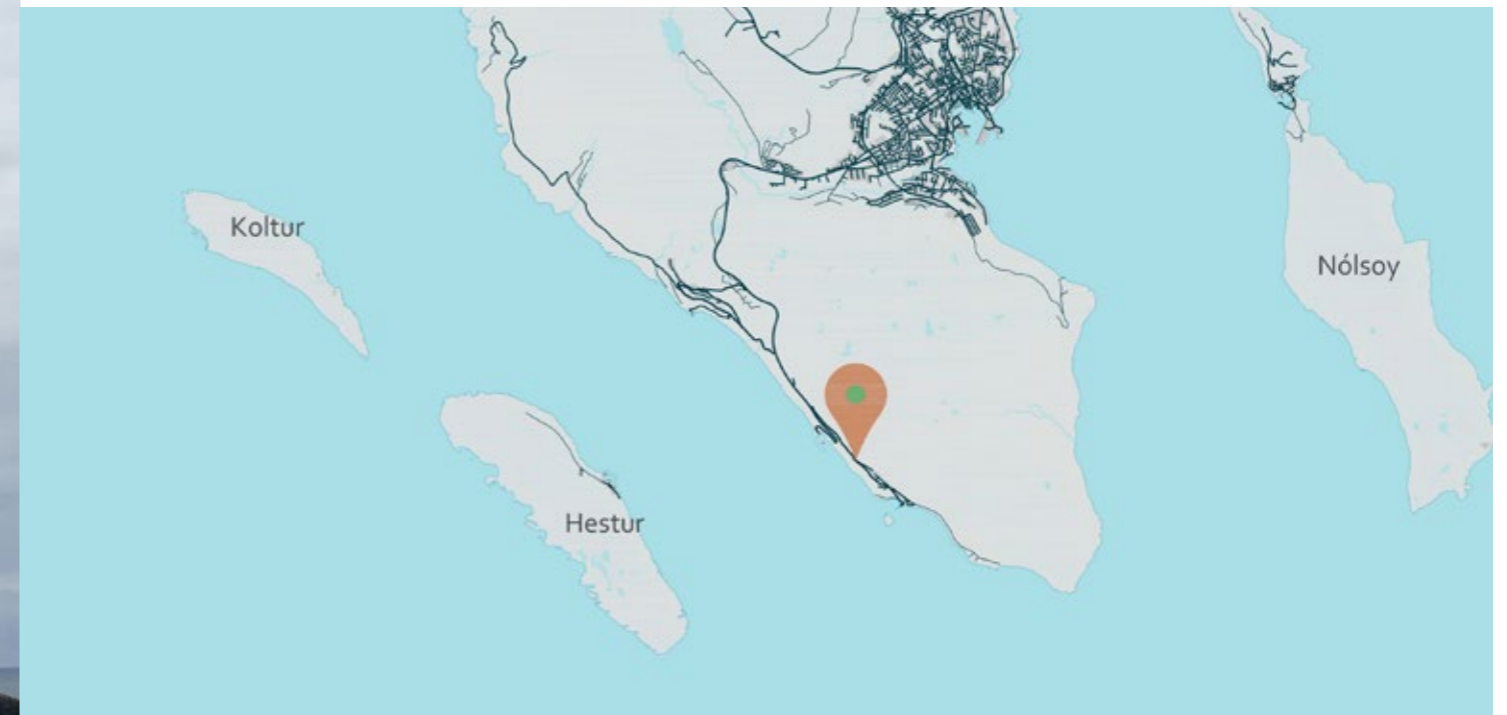
Um summarið koma nógv ferðafólk til Kirkjubøar. Ávísar dagar koyra fleiri enn 12 bussar til bygdina. Hetta elvir til trupulleikar, tá ið fleiri bussar mótast á vegnum.

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

BYGGITÍÐ

1 ár

KIRKJUBØARVEGURIN



TILMÆLD LOYSN

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

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

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

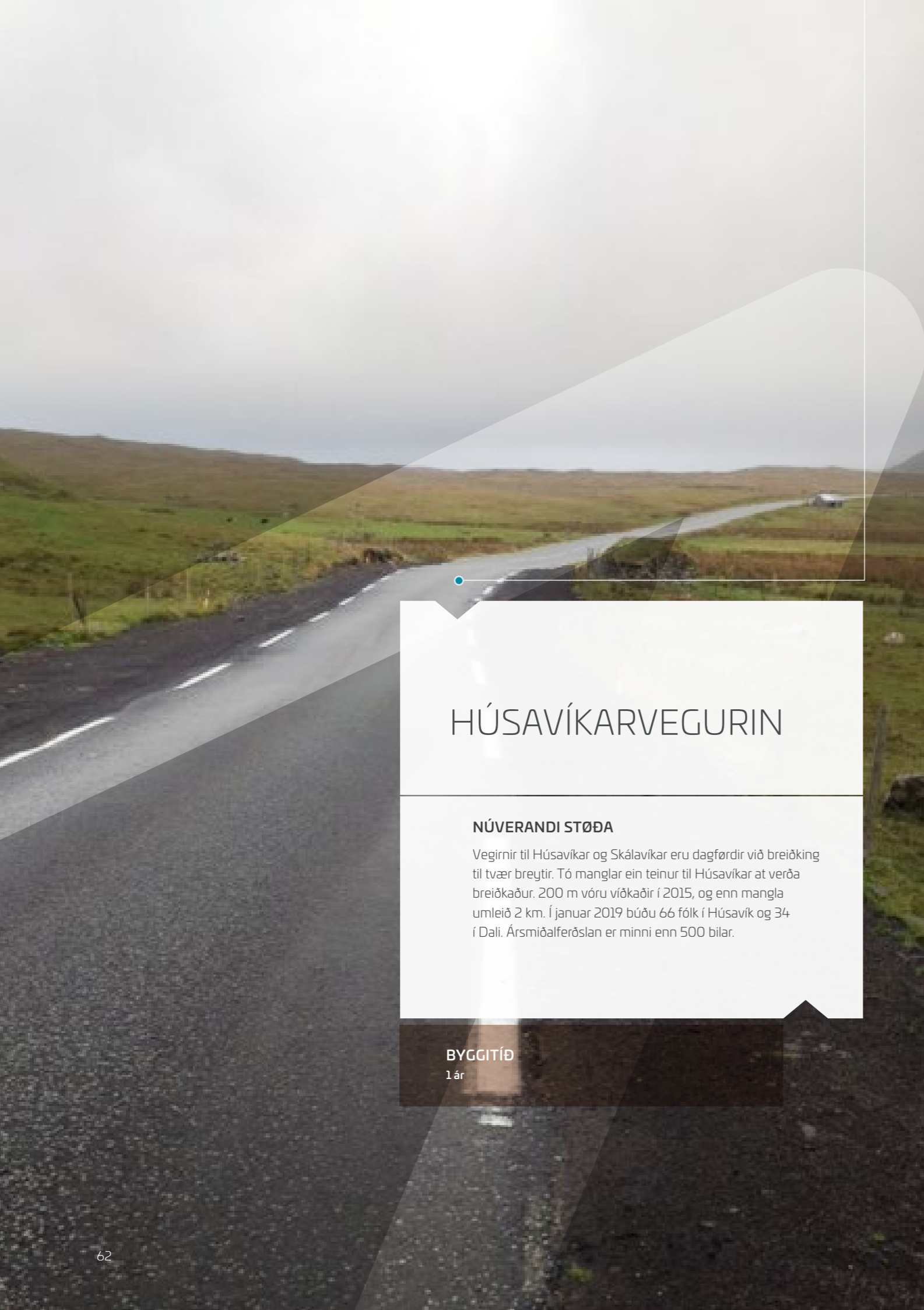
Um grót frá Sandoyartunlinum verður nýtt, kann 1/6 sparast í sambandi við gerð av verklagnum. Tað er tó treytað av, at Sandoyartunnlinin og víðkanin av vegnum verða gjørd samstundis, soleiðis at tilfar ikki skal leggjast á goymslu.

KOSTNAÐARMETING 2019

Vegøksl og víkipláss:
16 mió. krónur.

Asfalt:
12 mió. krónur.

Tilsamans:
38 mió. krónur.



HÚSAVÍKARVEGURIN

NÚVERANDI STØÐA

Vegirnir til Húsavíkar og Skálavíkar eru dagfærdir við breiðking til tvær breytir. Tó manglar ein teinur til Húsavíkar at verða breiðkaður. 200 m voru víðkaðir í 2015, og enn mangla umleið 2 km. Í janúar 2019 búðu 66 fólk í Húsavík og 34 í Dali. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bílar.

BYGGITÍÐ
1 ár

HÚSAVÍKARVEGURIN



TILMÆLD LOYSN

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Hetta verður gjørt í sambandi við gerð av Dalstunlinum.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagfæringar í vegi:
11 mió. krónur (5.500 krónur/ m).



UM HOVSEGG

NÚVERANDI STØÐA

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

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

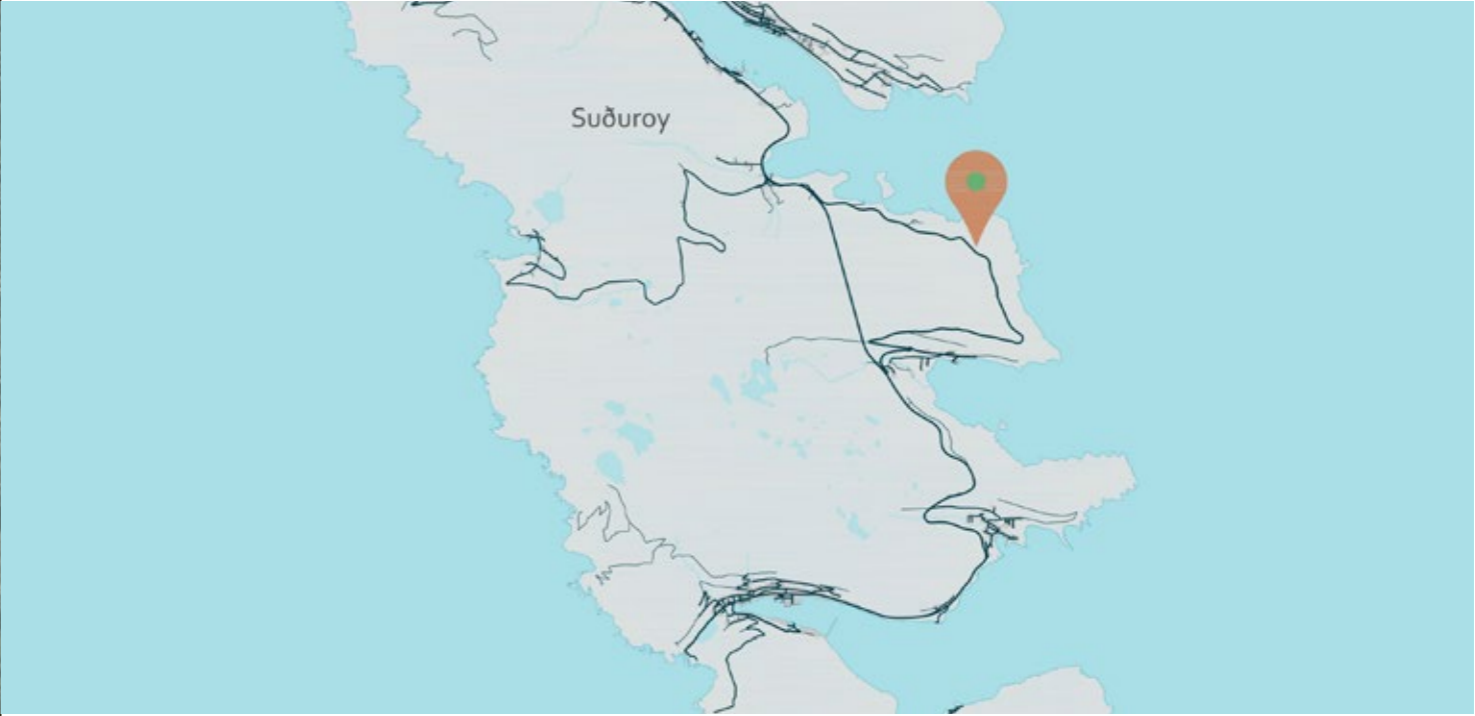
Leiðin gongur úr Ørðavík, um Hovsegg, og endar niðri í Hovi. Á leiðini er frálíkt útsýni norðureftir, millum annað út í Lítlu og Stóru Dímun. Vegurin gongur ígjøgnum brattlendi um Hovsegg, har gott útsýni er oman yvir Hov. Har vegurin er hægst, liggur hann á 210 metra hædd. Vegurin er einbreytaður við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

Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

BYGGITÍÐ

1 ár

UM HOVSEGG



TILMÆLD LOYSN

Vegurin eigur at verða gjørdur við vegøksl.

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

Heilt úti á eggini liggur ein høvd fram við vegnum. Mælt verður til at gera høvdina til eitt uppihaldsstað, haðani útsýnið er bæði norður- og suðureftir.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Eingin avleidd verkætlan.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Dagføringar av vegi:
47 mió. krónur.

Dvalarvikar:
500.000 krónur.

VEGURIN UM HESTIN

NÚVERANDI STØÐA

Leiðin um Hestin er ein sera vakur 9,3 km langur teinur, sum byrjar í Lopra og endar suðuri í Sumba. Leiðin skákar úr Lopra og niðan á Hestin. Síðan gongur leiðin av Hestinum oman til Sumbiar. Tá vegurin liggur hægst, er hann á 390 metra hædd. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bilar.

Vegurin um Hestin er eldra farleiðin til Sumbiar, sum var nýtt, áðrenn Sumbiartunnin kom í 1997. Hann er einbreytaður við ongari vegøksl. Ein stórur partur av vegnum er í sera ringum standi.

Vegurin um Hestin er einasta leið til Víkabyrgis, har eingin er fastbúgvandi í dag, men byggin verður nógv nýtt sum frítíðarstaður. Nógv vitja byggin um summarið og veturin eisini.

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

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

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

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

Vikiplássini eru fá í tali og enn færri, har tveir bussar kunnu møtast.

Eingi parkeringspláss og dvalarvikar eru fram við vegnum. Hetta merkir, at bilar oftani parkera á vikiplássunum ella lendinum fram við vegnum. Hetta kann gera tað enn truplari hjá tveimum bilum at møtast.

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

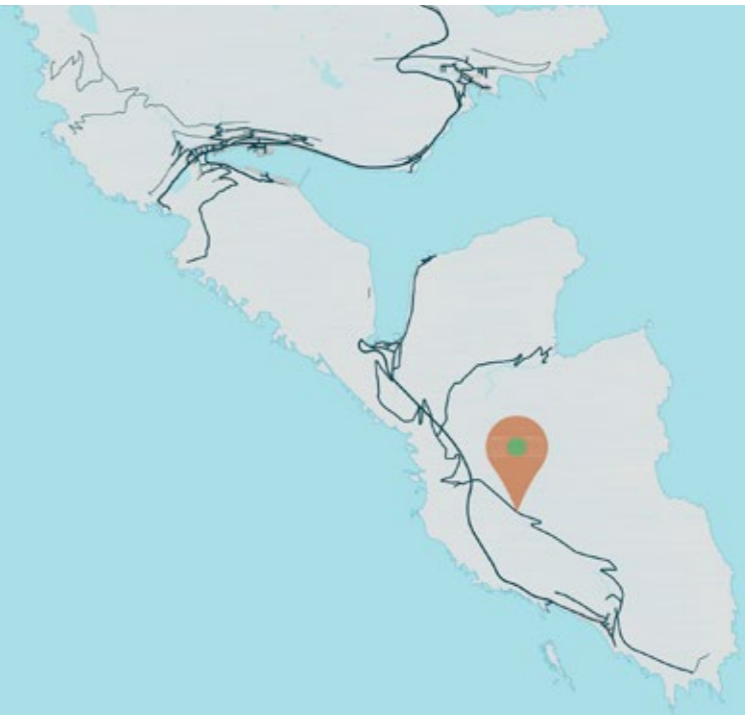
Fáir ella eingir prestar eru fram við vegnum. 3 røportur eru á teininum, har tvey vórðu umvæld á sumri 2018, meðan tað triðja eisini tørvar ábøtur.

Vetrahald: Vegurin verður ikki kavaruðdaður og saltaður um veturin. Av tí at ferðafólk hava staðið fóst á vegnum, eigur at verða skeltað við upplýsing um, at einki vetrahald verður framt á hesum vegnum.

BYGGITÍÐ

1 ár

VEGURIN UM HESTIN



TILMÆLD LOYSN

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

Mælt verður til, at vegøksl og fleiri og størri vikipláss verða gjørd á øllum teininum.

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

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

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan.

KOSTNAÐARMETING 2019

Vegakslar og vikipláss:

51 mió. krónur.

Asfaltering:

10 mió. krónur.

Bilverja:

6 mió. krónur.

Tilsamans:

67 mió. krónur.



DAGFØRING AV SUMBIARTUNNLINUM

NÚVERANDI STØÐA

Sumbiartunnilinn er 3.240 m til löngdar. Við ársbyrjun 2019 búðu 261 fólk í Sumba. Ársmiðalferðslan er minni enn 500 bílar.

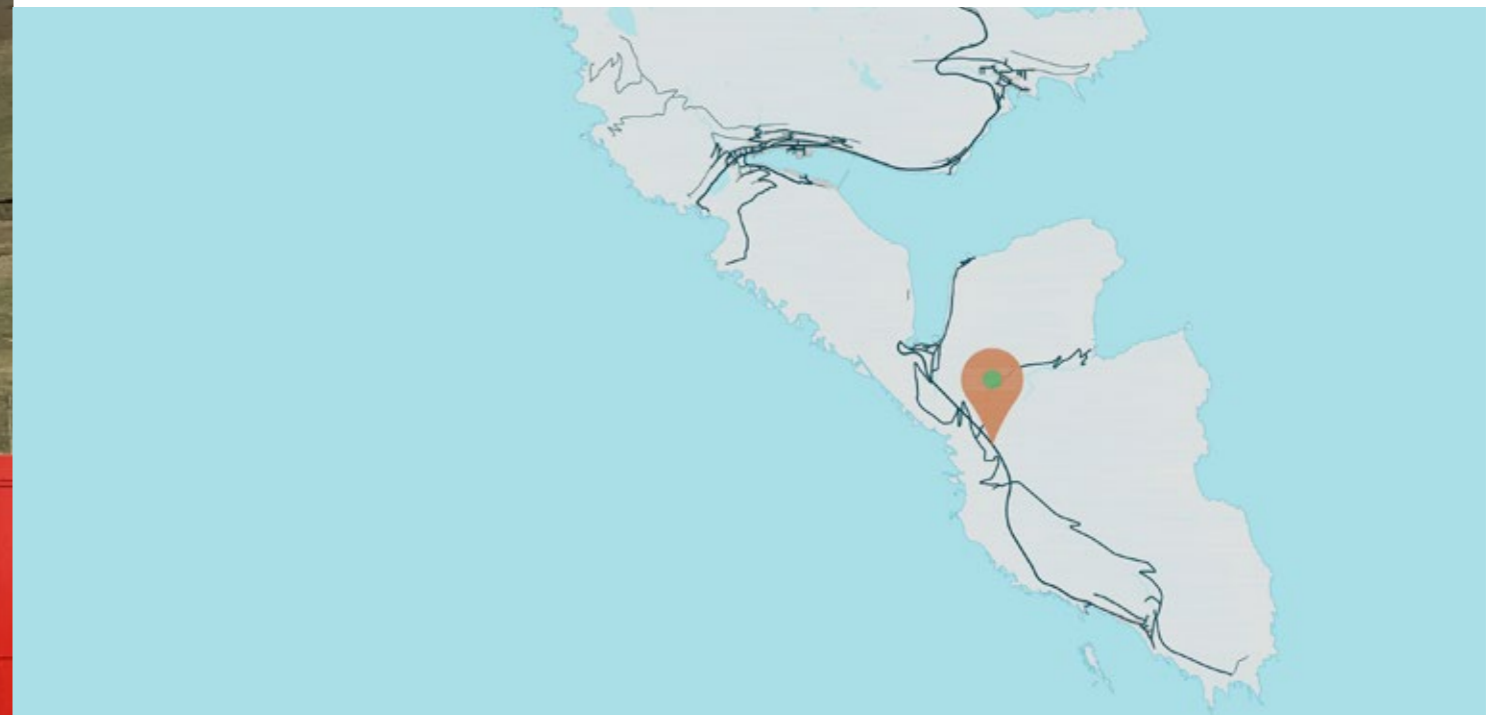
Tunnilinn nýttar ekki verandi törv, og það gengur út yfir hægleika og trygd. Um tunnilinn skal lúka nútímans trygdarkröf, skal útgerð setast upp í tunlinum, sum til dæmis ljósútbúnaður, samskiptisútgerð og stjórnsútgerð.

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

BYGGITÍÐ

1 ár, um verkætlanin verður gjörd í einum.
Arbeiðið kann gerast í stigum yvir nøkur ár.

DAGFØRING AV SUMBIARTUNNLINUM



TILMÆLD LOYSN

Mælt verður til, at arbeiðið at dagføra Sumbiartunnilinn heldur fram, soleiðis at krøvini fyri tunlar viðvíkjandi trygd og hægleika kunnu fylgjast.

AVLEIDDAR VERKÆTLANIR

Ongar avleiddar verkætlanir.

SAMVIRKAN VIÐ AÐRAR VERKÆTLANIR

Eingin samvirkan við aðrar verkætlanir.

KOSTNAÐARMETING 2019

Kostnaðarmetingar eru gjørdar fyri ymsu byggistigini.

Byggistig 1-2:
3,6 mió. krónur.

Byggistig 3-6:
6,9 mió. krónur.

Tilsamans:
11 mió. krónur.

02

UMHVØRVI
-GRØN ORKA
OG HEILSA

UMHVØRVI - GRØN ORKA OG HEILSA

UMHVØRVI - GRØN ORKA OG HEILSA

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

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



Í hesum økjum kunnu fólk reika í frítíðini uttan umhvørvis-dálkandi drívmeqi, og uppliva náttúruna uttan órógv frá ofta skundisliga gerandisdegnum. Allar kanningar vísa týðiliga, at slíkar leiðir og øki skapa javnvág í menniskjum. Bretskar

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

Grøn øki og leiðir eiga at vera varðveidd og ment til frama fyri trivnaðin hjá vanligu borgaranum. Grøna undirstøðukervið letur upp fyri øðrum loysnum fyri flutningi enn tær vanligu, ið ofta eru dýrar og dálkandi fyri umhvørvið. Eitt ‘grønt undirstøðukervi’ skal harafturat síggjast og fatast í breiðum høpi og setast í samband við veðurlagsbroytingar, umhvørvi og aðra ávirkan á okkara klótu. Hesi viðurskifti hava eisini týðning fyri heildarmyndina av samferðslukervinum og at byggja og menna føroyska undirstøðukervið. Tí meta Strandferðslan og Landsverk, at evnið er ein natúrligur partur av samferðsluætlanini.

Verandi undirstøðukervið við longum vegateinum og sjóvegis farleiðum er tó upprunaliga bygt til brennievnisakfør. Flutningurin kann tó við hugburðsbroyting og vilja gerast meira umhvørvisvinarligur og burðardýggur, soleiðis at linjuføringar og staðsetingar av vegum, tunlum og havnum og øðrum verkløgum, gera minst møguligt inntriv í náttúruna, at almenna ferðslan í størri mun kann gerast ein normur, og at drívmeqin

í akførunum er onnur enn lívrunnin evni. El-drívmeqi gerst alsamt meira vanlig.

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

- » ravmagn er fleiri ferðir lættari at flyta enn olja og onnur tyngri orka
- » el-motarar eru samansettir av færri lutum
- » prísurin fyri battariir, fyri sensorum til sjálvkoyrandi bilar og onnur tøkni minkar stöðugt
- » stórir áhugi er millum íleggjarar í ferðslu og nýggju tøkna
- » ein vanligur bilur er parkeraður millum 96-98 prosent av tíðini, og ein sjálvkoyrandi bilur kann hinvegin vera virkin millum 60-90 prosent av tíðini, undantikið tá bilurin skal lødast, reingerast ella umvælast
- » kostnaðurin fyri ein túr kann vera fleiri ferðir lægri enn hjá einum vanligum hýruvogni við førara
- » fíggingin hjá fólk gerst betri, tí tey spara í bilavgjöldum, skulu ikki gjalda fyri parkering, eingi trygdargjöld, eingi brennioljugjöld ella onnur avgjöld
- » akfarið kann lødast seg sjálv við sólorku, sum er í sera skjótari menning í lätuni, og har prísurin fyri slíkar tænastr eisini minkar stöðugt
- » færri ferðsluvanlukkur sum heild, og færri andlát orsakað av útláti og dálkaðari luft
- » árin av kropsligum óvirkni kunnu minkast, tí fólk gerast minni tengd at persónligum flutningstóli
- » óljóðið frá ferðsluni kann minka munandi við fleiri el-akførum



Í samferðsluætlanini er nevnt áður, at framburður, menning og vøkstur eru nakrar av fyrirteytunum fyri einum væl virkandi samfelagi. Tó hava hugtøkini ikki altíð bara jaliga ávirkan við sær. Tá ein vegur verður gjørdur ella tunnil boraður, verða inntriv gjørd í náttúruna. Hetta er tó til frama fyri samfelagsmenningina, og er talan um neyðug inntriv fyri, at menniskjan kann liva og virka. Bústaðarøki eru staðsett kring alt landið.

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

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

- » inntrivini hava minst møgulig skaðilig árin á náttúruna
- » at dálkað verður sum minst
- » at umstøður og hentleikar eru tøkir hjá fólk til at velja aðrar hættir at ferðast við enn við privatbili
- » vegir og gøtur eiga at haldast rein

¹ Kanning hjá University of East Anglia, 2018: www.uea.ac.uk/about/~it-s-official-spending-time-outside-is-good-for-you
² Dansk grein um náttúruna: www.verdensskove.org/node/36079
³ Grein um at ferðast í náttúruni: www.nationalgeographic.com/magazine/2016/01/call-to-wild/

UMHVØRVI - GRØN ORKA OG HEILSA



Heimsmálíni

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

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

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

ORKUPOLITISK ÆTLAN – EINAR GRØNARI FØROYAR

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

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

SAMGONGAN, IÐ VARÐ SKIPað Í SEPTEMBER 2015, SETTI SÆR GREIÐ MÁL Á ORKUØKINUM. Í SAMGONGU-SKJALINUM STENDUR UM ORKUMÁL:

» Ein miðvís ætlan fyri útbygging, umlegging, framleiðslu og nýtslu av varandi orkukeldum verður raðfest. Í minsta lagi helvtin av øllum sethúsum og bygningum skulu innan fyri 10 ár hitast við grønar orku. Í 2030 skal øll elorka á landi koma frá varandi orku. Fyri at gagnnýta el-orkuna í yvirkoti og geva rúm fyri størri útbyggingum skal eggjast til grøna orkunýtslu hjá húsarhaldum, í flutningi og í vinnu. Verandi stuðuls- og avgjaldsskipanir skulu umleggjast til tess at rækka málunum. Allir almennir nýbyggingar skulu hitast við grønar orku, og ætlan fyri orkusparing og -umlegging gerast fyri eldri bygningar. Vinnumenning og útbúgvingar innan grøna tøkni og orku skulu stimbrast.◀◀

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

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

Hóast Strandferðslan og Landsverk arbeiða til frama fyri fær-oysk viðurskifti, er umráðandi, at myndugleikarnir hugsa um ta ávirkan, landið hevur fyri allan heimin. Neyðugt er sjálvandi, at Strandferðslan og Landsverk planleggja við framtíðini í huga og síggja avleiðingar av linjuføringum í einari heild, eins og hvussu føroyska samfelagið verður ávirkað av teimum verkætlanum, ið verða settar í verk. Tað er tó eisini neyðugt at hugsa í heimshøpi, og føroyska samfelagið eigur at virka fyri betri umstøðum fyri allar heimsins borgarar.

Bæði Strandferðslan og Landsverk ynskja at taka støði í heims-málunum, sum Sameindu Tjóðir hava samtykt, har umhvørvi, grøna orka og fólkaheilsa eru nøkur av aðalmálunum.

HEIMSMÁLINI HJÁ SAMEINDUM TJÓÐUM

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

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

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

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

Endamálið við heimsmálunum ella burðardyggum menningar-málunum er millum annað at basa fátækradømi og hungurs-neýð, at lyfta støðið upp á heilsu- og útbúgvingarøkinum, at virka ímóti ójavna, at veita teimum neyðstøddu reint vatn og skapa møguleikar fyri menning. Meira kann lesast um heimsmálíni her: www.landsstýrid.fo.

Millum heimsmálíni er nr. 9, Vinna, nýskapan og undirstøðu-kervi, har í hugtakinum undirstøðukervi liggur menning og nýgerð av undirstøðukervinum, men eisini varðveitsla av tí gjørda. Nýggir vegir skulu gerast, men ikki gloymast, tí vegir-nir skulu rekast, og virðið á teimum haldast uppi við víðlíka-haldsarbeiði. Heimsmálið fevnir í høvuðsheitum um støðuna í menningarlandunum, og hvussu teirra undirstøðukervi kann styrkjast og virka fyri menning fyri alt samfelagið.

UMHVØRVI - GRØN ORKA OG HEILSA



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

Mál nr. 11 er eisini viðkomandi fyri Strandferðsluna og Landsverk, sum eitur *Burðardyggar býir og bygdir*. Undirheitið er *Gera býir og búsetingar inkluderandi, tryggjar, haldgóðar og burðardyggar*. Her er høvuðsendamálið, at áðrenn 2030 skulu øll hava atgongd til skikkaðar og tryggjar bústaðir fyri ein rímiligan kostnað og atgongd til grundleggjandi tænastr.

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

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

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

Manglandi viðlíkahald er ábyrgdarleyst, og vísir manglandi virðing fyri teimum risastóru iløgnum, ið vera gjørdar í okkara undirstøðukervi. Les um manglandi viðlíkahald og tilhoyrandi átøk í partinum *Trygt ferðslukervi við skerdum viðlíkahaldi?* í Samferðsluætlanini, ið varð útgivin í mars mánaði 2019 ella á heimasíðuni hjá Landsverki www.landsverk.fo. Viðlíkahald eigur ikki at vera ein sekunder uppgáva, sum bert verður framd, tá virkseimið er í vanda, men heldur eitt vísindaligt háttalag at halda virði og tryggjeika uppi á verklagnum og fyrirbyggja, at støðan versnar. Samskipti millum fakliga partin og myndugleikarnar, ið áseta fíggingarupphæddir, er ikki altíð sunt ella úrslitagt, og tað er heldur ikki lætt at vísa á týðningin av regluligum viðlíkahaldi. Ikki fyrr enn verklagið ikki tænar sínum endamáli longur, og virkseimi steðgar – sum til dømis, um ein brúgv rapar, vakna fólk við kaldan dreyum.

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

UMHVØRVI OG VEÐURLAGSBROYTINGAR

UMHVØRVI

Landslagið í Føroyum er vakurt, sermerkt og spennandi, og tað er eitt serligt virði fyri føroyingar og fyri tey, ið vitja byggjarnar. Talan kann vera um fagurfrøðilig, jarðfrøðilig, mentanarlig og náttúruvirði ella onnur virði, ið eyðkenna Føroyar. Fjallalendið við varðagøtum og serstøkum víddum hevur stóran týdning fyri lívið í náttúruni og ferðavinnuna, men er samstundis viðkvæmt. Óbótaligur skaði kann gerast, um óheppin inntriv verða framd.



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

Samferðslukervið eigur altíð at verða ment við umhvørvinum í huga og á tilíkan hátt, at møguleikarnir hjá øllum ferðandi at njóta landslagið og náttúruna, herundir Sóljuleiðirnar og aðrar gøtur og leiðir. Tað veri seg í náttúru, haga ella fram við vegum millum byggdir. Sóljuleiðirnar eru viðgjørðar í partinum *Føroyar sum ferðafólkaland* og nakrar í *Smærri iløgur komandi árin*.

Óheppin umhvørvisárin eru serliga, har nógv ferðsla er í byggdum øki. Nógva ferðslan hevur óhepnar avleiðingar. Vegirnir við nógvari og gjøgnumkoyrandi ferðslu, elva til trupulleikar við dálking, larmi og øðrum forðingum, sum til dømis, at nógv ferðsla kann býta eina bygd í tvey. Høvuðsvegakervið við nógvari gjøgnumkoyrandi ferðslu eigur at verða lagtuttan um bygt øki, so tað órógvar minst møguligt.

Vegir eiga, so vítt tað er møguligt, at verða lagdir í láglandi við fáum brekkum til tess at minka um orkunýtsluna og harvið útlátið av CO₂. Stuðlað eigur at vera undir felagsferðslu fyri at minka um koyring við privatbili. Millum annað við at menna almennu ferðsluna, bæði við bussum og ferjum.

Ferðsluplanleggingin skal miða ímóti at geva eina javnvág millum flutningstørv og umhvørvi, umframt at samferðslukervið skal vera fagurfrøðiliga sniðgivið og geva atgongd til náttúruna. Fagurfrøði og listfrøði tykjast ikki at vera hugtøk, sum treytaleyst kunnu setast í samband við gerð av vegum og tunlum, men tað eigur at verða raðfest í planleggingararbeiðinum, soleiðis at øll ferðandi kunnu uppliva og njóta landslagið og náttúruna so ektaða sum gjørligt. Tí tað er eingin loyna, at menning av samferðslukervinum setir týðilg

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



LARMUR FRÁ FERÐSLU

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

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

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

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

NØKUR AV TILTØKUNUM, IÐ KUNNU SETAST Í VERK, ERU:

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

Verjugarðar fram við vegnum minka um óljóðið frá ferðsluni, og tað kann gerast neyðugt í framtíðini at byrgja fyri óljóðinum, har ikki ber til at planleggja við at velja aðrar farleiðir. Henda fyrirbygging má næstan altíð metast sum ein neyðloysn, tí verjugarðar/skermar aloftast verða mettir at vera fremmandir lutir í umhvørvinum. Í sambandi við gerð av vegi og endurasfaltering er neyðugt, at vegirnir, ið liggja við bústaðarøki, larma minst møguligt. Vanliga liggja landsvegir ikki í byggdum øki, men tó verður fyrirlit tikið fyri larmi í sambandi við rumlifoyrur, sum vanliga ikki vera fresaðar innan fyri býar- og byggðaøki. Um landsvegur er í bústaðarøki kann asfalt, ið gevur minst ljóð frá sær, verða lagt á slíkum teinum.

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

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

UMHVØRVI OG VEÐURLAGSBROYTINGAR



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

Umhvørvisstovan og Tórshavnar havn gjørdur eina ljóðkanning í Kollafirði í januar 2019. Fýra mátistøðir vórðu settar upp í bygdini Signabø og á Langasandi í Kollafirði. Ljóðmátararnir gjørdur samanhagandi mátingar í øllum mátitíðarskeiðinum.

Umframst sjálvvirkandi mátingar, eru eisini handligar mátingar gjørdar, tá ymisk skip hava ligið við bryggju. Út frá hesum mátingum eru simuleringar gjørdar av ljóðspjæðing frá havnarløgnum. Kanningin vísti, at ljóðsstøðið á Signabø liggur umleið ella beint undir tilmælunum frá WHO fyri ljóð frá ferðslu, men ljóðsstøðið á Langasandi liggur væl oman fyri hesi tilmælir. Frekvensgreiningar vísa, at lágfrekvent ljóð koma frá skipsmotorum. Kanningarnar vísa eisini, at lágir frekvensir kunnu samvirka, og at lágfrekvent ljóð kann vera ein trupulleiki í timburhúsum á Signabø.

DÁLKING

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

Tiltøkini at minka um útlátið mugu ikki ganga stórvægis út yvir flytferi og ferðslutørvin í landinum.

HETTA KANN GERAST VIÐ EITT NÚ AT:

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

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

Onnur dálking stendst av støvi frá píkadekkum. Serliga er hetta ein trupulleiki í búum við nógvum ferðslu.

NÝTSLAN AV PÍKADEKKUM KANN MINKAST VIÐ:

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

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

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

Hetta eru tiltøk, ið ikki krevja beinleiðis játtan, men kunnu raðfestast sum partur av vanligum upplýsandi arbeiði, sum Landsverk leypandi ger.

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

Roskilde kommuna er fyrsta danska kommunan, sum skiftir dieselbussarnar út við el-bussar. Framtíðin í Roskilde er tí væl grønari, har CO₂ útlátið minkar við 1400 tonsnum um árið.

Semja var í býráðnum um, at nú skuldi tos umsetast í átøkum móti einum burðardyggari heimi. Hetta er eitt dømi um hugburðsbroyting, og at eingin forðing er fyri at viðurskiftini kunnu broytast til tað betra. Fíggjarligi kostnaðurin fyri at skifta til el-bussar er sambært Roskilde kommunu nærum null.

Annar kapitalur enn peningur er vaksandi sum til dømis, at fólk á gøtuni, bæði til gongu og á súkklum, fara at merkja, at bussarnir larma og dálka minni, og at tað fer at økja um almenna koyrigleði. El-bussarnir hava stór battariir, soleiðis at raksturin er støðugur og ótarnaður. Ferðandi, ið nýta bussarnar hvønn dag, lata væl at, og tað er serliga minkandi larmur frá bussinum, sum tey fegnast um. Samstundis nevna fleiri, at tey eru vorðin meira tilvitaði um alheims avbjóðingar við dálkandi útláti, og kenna seg errin og glað um at kunna nýta el-bussar í teirra búi⁵.

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

⁵ www.tv2lorry.dk/artikel/farvel-til-stoej-og-forurening-roskilde-sender-alle-sine-busser-paa-pension

UMHVØRVI OG VEÐURLAGSBROYTINGAR



Tungoljan var óhóskandi til raksturin av Smyrli, tí túrarnir eru nógvir og stuttir, og motorarnir tí oftani verða settir í gongd og steðgaðir. Hetta elvir til stórt slit og krevur nógv viðlíkahald. Altjóða krøvini um útlát av CO₂ eru nógv herd, og í 2020 verða krøvini uppافتur strangari. Grannalond okkara hava longu sett strangar avmarkingar í gildi um tungolju, so hetta var rætta løtan at skifta. Nógv dálking er av tungolju, meðan gassolja er umhvørvisvinarligari. Í longdini hevur hetta munað væl í rakstrinum, og maskinrúmið er reinari.

Skiftið frá tungolju til gassolja er í samsvari við herdu krøvini frá ‘International Maritime Organization’ (IMO), altjóða skipaferðslumyndugleikanum.

VEÐURLAGSBROYTINGAR

Ávirkanin, sum vit menniskju hava á jørðina, er stór, og eftir øllum at døma á einum hættisligum vegamóti. Fleiri av spádómunum, ið vóru lagdir fram av vísindafólkum fyri nógvum árum síðani, gerast í alsamt størri mun til veruleika. Útlátið av vakstrarhúsgassi kann seta í gongd eina ketureaktión, sum kann vera torfør at stjúra.

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

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

Broytingarnar fevna um annað enn djórasløg og búpláss. Nøkur av teimum týðningarmiklu teknunum um veðurlagsbroytingar eru komin. Eitt nú, at gróðurin byrjar fyrr á vári, fiskastovnar flyta seg longur suðureftir, minni er til av ávísam fuglasløgum, og flytingarmynstur hjá fugli broytast.

Í Danmark merkja tey til dømis, at tað eru størri trupulleikar av glopraregni, har sniðgeving innan arkitektur í býarrúmunum vera gjørd multifunktionell, soleiðis at økini kunnu nýtast til frítíðarvirksemi, samstundis sum nýggjar og størri leiðingar av omanávatninum verða gjørdar. Slíkar avbjóðingar hava vit í Føroyum ikki, tó at tað eru ov mikið av regndøgum, men vatnið verður leitt á natúrligan hátt við áum og veitum, sum síðani fyribyrgja áarlopi.

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

TILMÆLI

Landsverk mælir til, at 1 mió. krónur verða játtaðar til kanningar av ferðslularmi og til átøk, ið kunnu minka um dálking frá ferðsluni. Út frá kanninum kann verja fyri larmi gerast, og tiltøk fyri dálking setast í verk, sum síðani verða kostnaðarmett og fylgd upp við tilmælum um, hvat eigur at verða gjørt.

BETRI FÓLKAHEILSA

BETRI FÓLKAHEILSA

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

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

Fólkaheilsa er viðkomandi fyri Samferðsluætlanina, tí Føroyar hava góðar møguleikar at stuðla undir einum rørluvinarligum undirstøðukervi. Tað eru ikki bert tunlar og nýggir vegir, ið eru viðkomandi fyri eina ætlan um ferðslu á landi og sjógvi.

Fólkaheilsa skal takast í álvara, og í tí sambandi kann heimsból nr. 3 takast fram. Heimsból nr. 3 er eitur *Góð heilsa og vælvera*, og er endamálið at eggja til góða heilsu og vælferð fyri øll á øllum aldri.

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



Mynd 3: Heimsból nr. 3, sum snýr seg um, at øll fólk í øllum aldri, í øllum londum skulu tryggast eina góða heilsu.

Í árligu nøgdsemiskanningunum, sum Landsverk ger, eru tað fleiri og fleiri ferðafólk, ið spyrja eftir møguleikum í sambandi við súkkling, millum annað viðvíkjandi útleigan av súkklum og súkkjurásum. Gongu- og súkkjugøtur eru eisini ein óðrvísi háttur hjá ferðafólki at uppliva Føroyar, og tað er møguligt at gera leiðirnar so langar, at heildagstúrar fáast burturúr. Gøturnar eru tá samansettar av serligum gongu- og súkkjugøtum og landsvegum við líttri ferðslu. Súkkling kann virka fyri rættari flytføri, betri heilsu og reinari umhvørvi.

Ein samanhangandi súkkluætlan kann gerast samsvarandi einari gøtuætlan fyri upplivingargøtur, ið ríðingargøturnar eisini kunnu gerast partur av. Á henda hátt kann tryggast atgongd til haga og náttúruøki á ein skipaðan hátt. Útgangsstøðið kann takast úr varðagøtum, og vísast kann til útsýnis- og merkisstøð.

Landsverk leggur upp til at útbyggja eitt súkklukervi við atleti at øðrum háttum at ferðast á enn við brennievnisakfari.

Súkklukervið eigur at vera ein partur av heildarmyndini og sambundið við aðrar gøtur og leiðir, og tað er upplagt, at Landsverk samskiptir og samstarvar við ferðavinnuna, kommunur, Fólkaheilsuráðið og onnur avvarðandi í útbyggingini av gøtum og súkkululeiðum.

Við upplivingargøtum, kann atgongd tryggast til haga og náttúruøki, og vísast á bestu og tryggastu hættirnar at koma til støð, sum annars eru torfør at koma til. Í sambandi við virkseimið hjá Landsverki sum stovni, kann atgongdin tryggast til hesar upplivingarleiðir frá landsvegum, har fólk kunnu vegleiðast til gøturnar við skelting og fáa pláss til at seta bilarnar. Bilarnir mugu setast soleiðis, at teir ikki darva ferðsluna á landsvegum.

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

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

Fólk síggjast ofta á gongu- ella rennitúri ella á súkklu. Tað kemur fyri, at hetta fer fram við landsvegum við nógvari ferðslu, har ferðamarkið er 80 km/t. Á vegum við hámarksferð eigur “bleyta ferðslan” av trygdarávum at vera atskild frá bilferðsluni. Hetta kann gerast við óheftum linjuføringum, har vegir og gøtur eru atskildar ella við bilverju millum veg og gøtu. Tað finnast eingi ítøkilig hægtøl fyri ‘bleytu ferðsluna’, eitt nú hvussu nógv fólk velja súkklu, hvussu ofta og í hvørjum samanhangi tey nýta súkklu. Tílik tøl kunnu vera áhugaverd at fáa skrásett í mun til planlegging av vegakervinum, har aðrar møguligar flutningsloysnir eru, enn ferðing við privatbili.

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

BETRI FÓLKAHEILSA



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

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

Í dag fáast góðar el-súkkur, ið lætta um túrarnar í mótbrekkum. Veðurlagið er heldur ikki ein forðing fyri súkkling í Føroyum, undantikið ávísir dagar, men til ber at lata seg í eftir veðrinum og umstøðunum. Súkkur í dag eru væl útgjøgdar, eisini til føroysk viðurskifti. Tekur ein fetið at nýta súkkuluna frameftir, er møguligt, at hetta kann síggjast aftur í egnum fíggarviðurskiftum, har bilurin er spardur burtur, og úrslitið ein betri heilsustøða. Súkkulan

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

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

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

TILMÆLI

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

Mælt verður til, at 10 mió. krónur verða jættaðar árliga til at betra um súkklumøguleikarnar. Peningurin kann vera ein “pulja”, har til ber at lata stuðul til verkætlanir, sum land og kommunur gera í felag og/ella í samstarvi við ferðaskrivstovur, Fólkaheilsuráðið og aðrar viðkomandi partar. Talan er ikki bert um nýtt asfalt, men um verkætlanir, ið savna neyðug hagtøl, fremja kunnandi og upplýsandi átøk og eggja til nýhugsan og nýskapan.

03

TØKNILIG
FRAMBROT

TØKNILIG FRAMBROT

TØKNILIG FRAMBROT

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

Heimurin er beint nú á einum tøkniligum vegamóti við fjórðu ídnaðarkollveltingini, har mørkini millum tað fysiska, tøkniliga og lívfrøðiliga gerast alsamt ósjónligari. Tilgjørt vit og skil í robottum ger, at framleiðsla og veiting av alskyns tænastrum í minni mun verða framt av menniskjum og enn minni í framtíðini.

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

møguleikar fyri fjarsamskipti byrjaði í hesum tíðarskeiði, og flytførið mentist stórliga.

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

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



Longri frammi í tíðini kunnu flúgvandi akfør koma í staðin fyri koyrandi akfør. Flúgvandi akfør, sum flest munnu seta í samband við uppspunnar framtíðar søgur og filmar, eru ikki bert dreymamyndir og hugflog longur, men ein veruleiki, ið stendur beint í durunum. Fleiri fyrirkur innan tøkni og bilframleiðarar eru farin undir at gera kanningar og royndir við slíkum akførum.

FLUTNINGSKERVIÐ MÁ TILLAGAST

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

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

Ætlanin er tí at skipa arbeiðið við samferðslukervinum so skynsamt og framsíggið sum møguligt, soleiðis at neyðugar tillagingar kunnu gerast í góðari tíð.

ÆTLANIN VIÐ HESUM PARTINUM Í SAMFERÐSLUÆTLANINI ER AT LÝSA FRAMTÍÐINA INNA FLUTNING OG UNDIRSTØÐUKERVIÐ. NÝGGJ SLØG AV AKFØRUM FARA AT KOMA Í STAÐIN FYRI BRENNIEVNISAKFØR, SUM Í DAG VERA STÝRD AV BILFØRARUM. HETTA SETIR ØÐRVÍSI KRØV OG TREYTIR UM TILLAGINGAR TIL UNDIRSTØÐUKERVIÐ.

SJÁLVVIRKANDI TØKNI

SJÁLVVIRKANDI TØKNI

EL/HYBRID-BILAR OG FERJUR

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

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

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

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



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

heimsveðurlagið í álvara. Hvørji tiltøk setast mugu í verk fyri at náa hesum máli, er ikki nøkur ítøkilig loysn á.

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

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

týðningi fyri, hvussu fyrireikingarnar eiga at verða gjørdar í Føroyum, tí Noreg arbeidir við avbjóðingum viðvíkjandi veðurlagnum, og norska vegakervið líkist tí føroyska.

Teistin, ið røkir leiðina millum Skopun og Gamlurætt, og nakrar aðrar av ferjunum hjá Strandferðsluni, eru klárar til nýggju orkuskipanina, sum altjóða trygdar- og orkukrøv leggja upp til í dag, og sum Strandferðslan eisini hevur mælt til. Ein slík el-skipan kann knýgtast í verandi brennievnisskipanina, soleiðis at talan í veruleikanum verður um eina hybrid-ferju. Henda skipanin tekur støði í einum battarí, sum heldur leiingi og hevur minni larm við sær. Í lötuni verður bert biðað eftir játtan, tí ferjurnar eru fyrireikaðar til umskipanina. Kostnaðarmetingin av hesum er 4-5 mió. krónur.

Strandferðslan leggur dent á, at føroyska samferðslukervið er ikki til reiðar heilt at umskipast til el-orku enn. Havnirnar eru ikki klárar til tær atløguskipanirnar, sum fylgja við tilíkkum ferjum. Strandferðslan hevur havt samskipti við veitarar og hevur útgreinað langtíðarætlanir hesum viðvíkjandi, tó uttan úrslit, tí peningur er ikki til tað. Í hesum sambandi er nýkeypta tríkiljan, sum kemur til landið 1. mai 2020, viðkomandi.

SJÁLVKOYRANDI BILAR

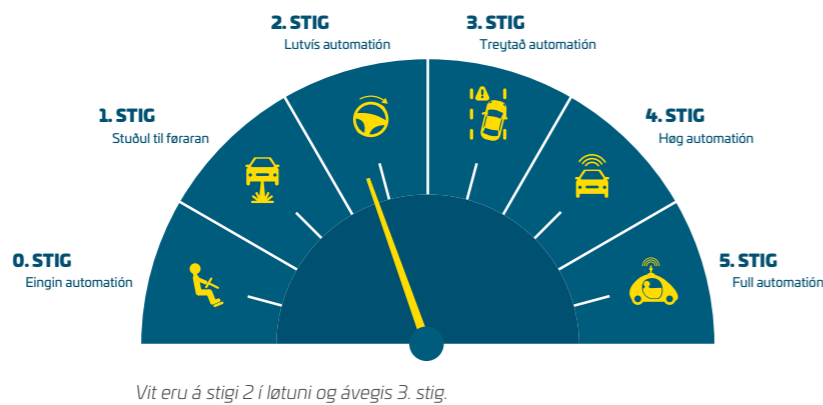
Tøkniliga menningin er støðug og framhaldandi, og hon er við til at lætta um gerandisdagin hjá fólki. Talgilt samskipti fer at vera enn meira vanligt í framtíðini, har almenn ferðsla og aðrar tænastur vera goldnar og stýrdar við snildfonum.



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

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

SJÁLVVIRKANDI TØKNI



Nógv ferðandi nýta í dag Google Maps og aðrar GPS skipanir og appur fyri at finna runt og leita sær aðrar upplýsingar, og slíkar skipanir eru vorðnar meira interaktivar enn áður.

Tøknin innan bilar er eisini í stöðugari menning, og sjálvvirkandi skipanir í akförum kunnu bítast í fimm stig. Stig null eru bilar, ið vera 100 % mannastýrdir, meðan stig fimm eru bilar, ið eru fult sjálvstýrandi, har menniskjalig upplægging er óneyðug.

Í dag verður sagt, at vit eru á stigi 2. Verandi stöði er í hövuðsheitum tøkni innan bilar og onnur akför, meðan á stigi 3-4 verður arbeiðið gjørt á sjálvar vegirnar og viðkomandi vegalutir. Vegirnar mugu tillagast bilarnar, so bilarnir kunnu samskipta við umhvørvið.

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

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



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

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

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

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

Landsverk hevur í fleiri ár fylgt við menningini av tøkni og sjálvkoyrandi bilum, og tíðin er búgvín at fara undir ferðsluplanlegging, har fysiska vegakervið skal tillagast sjálvkoyrandi akförum. Tí er evnið viðkomandi at viðgera í sambandi við nýggjastu dagføringina av Samferðsluætlanini.

HVØRJIR ERU FYRIMUNIRNIR?

Tríggjar hövuðsavbjóðingar eru við vegum og ferðslu yvirhøvur. Vegirnar og bilarnir, ið nýta teir, **dálka**, tað er ofta **trongligt** á vegunum og **óhapp** koma fyri. Mett verður, at snildu bilarnir fara at hava jaliga ávirkan á hesar avbjóðingar í ferðsluni.

Tað hevur tó stóran týðning, at útgerðin í einum sjálvkoyrandi bili er álítandi. KT-útgerðin skal skilja og lesa vegaskeltir, skilja ímillum skeltini, skilja og síggja vegastrípur og onnur akför og ferðandi til gongu, eins og taka rættar avgerðir. Sjálvkoyrandi bilar fara at hava samskipti við hvønn annan, soleiðis at teir eitt nú hava góða bremsutið og kunnu boða hvørjum øðrum frá, hvussu veðurlíkindi eru á ymsum stöðum ella um aðrar forðingar eru á teininum. Sjálvkoyrandi bilarnir koyra altíð eftir bremsulongd, soleiðis at teir ikki renna á aðrar bilar, súkkur ella fólk til gongu. Framkomnu bilarnir fara at hava skjótari reaktiónstíð enn menniskju og kunnu bremsa væl skjótari og sleppa undan óhappi á ein tryggari hátt enn menniskju.

Vejdirektoratet í Danmark gjørdi eina kanning av, hvussu nógv óhapp í ferðsluni, har fólk doyggja, kundu verið fyribyrgd við stuðulsskipanum frá bilum. Út av 168 deyðsvanlukkum, kundu 25 av teimum verið fyribyrgdar. Tað vil siga, at sjálvvirkan í ferðsluni kann vera tryggari, tí bilarnir sjálvir virka fyri at fyribyrigia óhappum. Flestu vanlukkur í dag eru orsakað av bilføraranum, sum kann missa tamarhaldið ella reagera ov seint³.

HVØRJAR ERU AVBJÓÐINGARNAR?

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

Áðrenn ferðslan í Føroyum kann gerast sjálvkoyrandi, má vissa fáast fyri, at teir passa til føroysku veginar. Kann tøknin í bilunum kenna og lesa føroysku skeltini og vita bilarnir, hvar teir koyra, og hvør mest loyvda ferðin er? Og hvussu er, tá stórkavi legst, og fjarir bæði strípur á vegunum og skelti?

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

³ www.vejdirektoratet.dk/side/fremtidens-veje#1

SJÁLVVIRKANDI TØKNI



Í framtíðini kunnu bílarnir samskipta við hvønn annan, og lesa av skelti og strípur á vegunum og sjálvir koyra eftir umstøðunum.

ERU FØROYAR KLÁRAR?

Føroyar eru ikki klárar enn, og tað kann taka tíð. Um sjálvkoyrandi bílar skulu virka á føroysku landsvegum, er møguligt, at ein stórir partur av vegakervinum skal tillagast sjálvkoyrandi akfør við:

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

Tíð er enn at fyrireika seg, men framtíðin eigur at gerast ein fastur lutur í ferðsluplanleggingini hjá Landsverki, eins og tøkniliga menningin við sjálvkoyrandi akførum eigur at verða

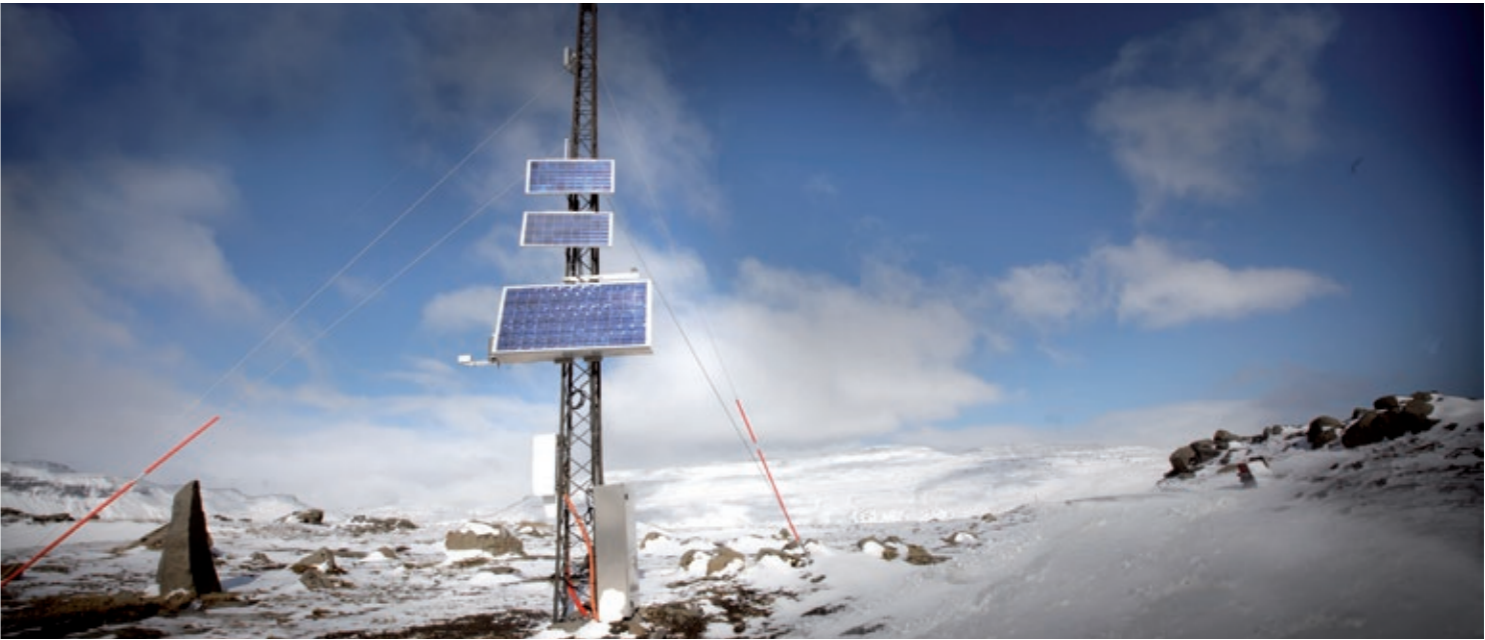
tikin í álvara av politisku skipanini. Hetta merkir, at neyðuga tillagingin av vegakervinum skal raðfestast og fremjast, men eisini viðlíkahald av teimum, tí tað kann vera lívshættisligt at skelti og strípur ikki kunnu lesast av akførunum. Somuleiðis kann vandi vera á ferð um upplýsingar um broyting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

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

VIRÐISMIKLAR FRÁBOÐANIR FRÁ VEÐURSTØÐUM

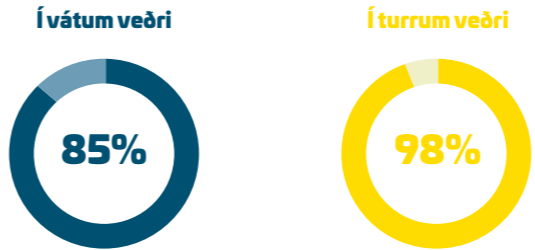
Við veðurstøðirnar máta hesir sensorar eitt nú veghita og háлку, og við ferðsluteljarar verða tal av bilum, ferð og stødd máld.

Veðurstøðirnar máta eisini vind og annað, sum kann ávirka ferðsluna, og senda hesar upplýsingar víðari til Landsverk og tey, sum koyra. Eisini ymiskar ferðslustýringarskipanir eru í brúki. Talan er um sonevndar ITS skipanir (Intelligent



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

Veðurstøðirnar boða fólki frá vindi og háлку, og boðini fara beinleiðis til Kringvarpið, men eisini til heimasíðuna og appina hjá Landsverki. Í framtíðini verður henda fráboðan ikki bara frá veðurstøðunum til ymsar miðlar, men beinleiðis til bílin, og frá bíli til bíl. Ein bílur, sum skrásetir háлку á vegnum, fer at senda háлкуávaring til aðrar bílar nærhendis. Bílarnir eru tó sum rullandi veðurstøðir.



So nógv prosent av vegastripunum lósu sjálvkoyrandi bílarnir

KANNINGAR

Vejdirektoratet í Danmark gjørdi í 2016 royndir við ymsum sjálvvirknum skipanum, har framkomnir bílar vóru royndir á

motorvegasteinunum. Royndirnar vóru gjørdar í góðum veðri og vístu, at bílarnir kunnu lesa 98 % av vegastripunum. Árið eftir vóru kanningar gjørdar í vánaligari veðri bæði um náttina og á váttum asfalti. Í váttum veðri vóru tølini øðrvísi, og bílarnir kunnu lesa 85 % av vegastripunum. Tað var bert ein bílur út av fýra, ið kundi lesa allar vegastripurnar, meðan hinir trýggir lógu millum 69 og 92 %. Teinurin, sum bílarnir koyrdu í báðum royndunum, var 250 km langur. Nakað er eftir á mál, aðrenn tað treytaleyst kann lítast á hesar nýggju bílarnar⁴.

Áhugavert hevði verið at sett eina kanning í verk og fingið staðfest, hvussu kunnleikin hjá føroyingum er til sjálvkoyrandi akfør. Hvørt hetta er ein vælkominn tøknilig menning, og hvørjar væntanir eru til framtíðar vegakervið. Er sjónarmiðið, at ein kann koma fram hvíldur og at nýta tíðina til annað enn at koyra og ikki skal parkera, mett sum fyrimunir? Ella er stúran fyri at missa evnini at koyra, lögfrøðilig viðurskipti um óhapp sum henda, ella at teldusnikar taka yvir bílin, mett sum vansar? Ella kanska ein samanseting av ymsum.

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

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

UMSKIPAN AV FLOTANUM HJÁ STRANDFARASKIPUM LANDSINS



Nýggja trikili hjá Strandfaraskipum Landsins.

UMSKIPAN AV FLOTANUM HJÁ STRANDFARASKIPUM LANDSINS

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

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

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

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

SAMANDRÁTTUR OG TILMÆLI

SAMANDRÁTTUR OG TILMÆLI

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

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

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

- Í sambandi við mennandi tøkna og ítøkiliga arbeiðið, ið Landsverk helst skal byrja upp á um 5 ár, verður mælt til, at 5 mió. krónur verða játtaðar til stríping og skelting. Sjálvkoyrandi bilar, og nýggjastu bilarnir á marknaðinum í dag, lesa strípur og skelti á vegnum, og tað er alneyðugt, at hetta er á lesivinarligum støði. Stríping og skelting eigur at vera regluligt viðlíkahald í vanligu rakstrinum, men orsøkin til tilmælið um hægri játtan er, at tekniliga menningin kann krevja ávísar broytingar í skeltingini og strípingini, og sensorar skulu kanska setast í vegjaðaran, soleiðis at sjálvkoyrandi akførini fáa upplýsingar um veður, vind og ‘flow’ í ferðsluni. Viðmerkjast skal, at tilmælið fevnir um verandi tøkni innan sjálvkoyrandi bilar. Verður hugt longur fram í menningini, er møguligt, at tað ikki verður neyðugt við strípum o.ø., men asfaltið verður í øllum førum neyðugt í langa tíð afturat.

04

ÚTOYGGJAR

ÚTOYGGJAR

ÚTOYGGJAR

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

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

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

EIN ÚTOYGGJ ER EIN LÍTIL OYGGJ, SUM
LIGGUR UTTANFYRI ELLA HEVUR AVMARKAÐ
SAMBAND TIL MEGINØKIÐ.

Viðhvørt hoyrast viðmerkingar, um tað í veruleikanum er neyðugt at virka fyri og marka figging til átøk, ið kunnu menna útoyggjarnar. Tó tykist hugburðurin í dag móttvegis útoyggjum at vera broyttur, og breið semja tykist vera um, at útoyggjarnar ikki skulu avtoftast, tí landið missir kær virði. Føroyar hava ikki ráð at missa ríku mentanina, søguna, handverkið, landbúnaðin, matmentanina og líknandi siðaarv. Útoyggjar og smårru bygðirnar hava verið grundarlagið undir, at tjóðin hevur ment seg

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



STRANDFERÐSLAN OG ÚTOYGGJAR

Strandferðslan mælir til, at tvær nýggjar ferjur verða bygðar at røkja farleiðirnar til útoyggjar. Talan er um sama slag sum trikiljan, ið kemur til landið næsta ár at røkja Nólsoyarleiðina. Ferjurnar eru lættar, sigla skjótt og kunnu vera púra ljóðleysar. Slíkar ferjur kunnu sigla fleiri túrar við somu tíð sum núverandi ferjur. Tískil kunnu skjóttgangandi ferjurnar nýtast til eitt nú Hest- og Koltursleiðina, útferðir um summarið og annað virksemi, uttan at vanliga ferðaætlanin verður órógvad.



Áhugavert verður, hvussu trikiljan fer at megna Nólsoyarleiðina. Strandferðslan metir, at siglingartíðin verður styttað munandi, at ferjan er lítið orkukrevjandi og megna væl at sigla fleiri túrar um dagin. Tó rúmar trikiljan ikki eins nógvum bilum sum Ternan. Í hesum sambandi gerst spurningurin viðkomandi, um ferðslan skal endurskoðast í smårru oyggjunum, og um tørur yvirhøvur er á at hava ferðslu í Nólsoynni og øðrum smårru oyggjum. Ein tilíkan spurning kann Strandferðslan seta saman við Landsverki, kommunum og øðrum áhugaðum partum.

Hesi viðurskiftini eru ikki endaliga viðgjørd, men Strandferðslan heldur, at komið verður til bestu loysnina í felag. Ferðavinnan hevur eisini týðning her, serliga um summarið. Tað skal forðast fyri, at íbúgvir í smårru oyggjunum og bygðunum ikki sleppa við ferjunum, tí onnur ferðafólk skulu við. Her skulu íbúgvirnir hava framhjárætt. Tað kemur eisini fyri, at ferðafólk eru forðingar á vegunum, tí verandi veganet kann ikki bera so nógv bilferðslu samstundis.

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

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

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

ÚTOYGGJAR OG FERÐAVINNAN

Ferðavinnan er ein vaksandi vinna, ið alsamt størri fyrilit má takast fyri. Stóri vøksturin hevur seinnu árin lagt eitt støðugt vaksandi trúst á Strandferðsluna, ið vanliga hevur lagt ferðaætlanina eftir tørvinum hjá oyggjabúgvunum. Strandferðslan hevur eina siðvenju at leggja ferðaætlanir við høvuðsdenti á tørvin hjá teimum. Tað vil siga, at ein oyggjabúgvi, um hann býr á Kalsoynni ella Suðuroynni, skal kunna sleppa til Havnar ella Klaksvíkar og koma aftur sama dag. Men eftir at ferðafólk hava fingið eyguni upp fyri Føroyum sum ferðamannalandi, er hendan siðvenjan undir trústi. Ferðafólk hava ein annan tørv enn tann, ið útoyggjabúgvir hava. Hetta leggur trúst á Strandferðsluna, tí skipini eru ikki til henda økta tørvin.

ÚTOYGGJAR

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

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



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

TYRLUPALLAR

Av teimum 11 tyrlupallunum, ið eru, rekur Landsverk 10 av teimum. Landssjúkrahúsið hevur ábyrgdina av tyrlupallinum har á staðnum. Reglulig rutuflúgv er 3 dagar um vikuna - tó 4 dagar um summarið. Tyrlurnar flyta eisini neyðugan farm til og úr útoyggjunum, eins og tær kunnu veita skjóta hjálp í sambandi við sjúku ella vanlukku. Tyrla er eisini sera hent í sambandi við flutning av røslutarnaðum. Tyrluleiðirnar kunnu



brúkast av øllum, men tey fastbúgvandi á oyggjunum hava framhjárátt til plássini. Endamálið við tyrluflutningstænastuni er í høvuðsheitum at flyta ferðafólk og farm til og úr útoyggjum, flutningur í sambandi við tilbúgv, sjúkraflutningur og onnur tilbúgv.

Játtanin til flogferðsluna verður nýtt til at reka tyrlupallarnar kring oyggjarnar. Arbeiðið at gera eina heildarkanning ella stöðulýsing av øllum tyrlupallunum, er byrjað. Ætlanin er at nýta sama leist sum í kanningum av brúgvum, har stöðumeting er millum 0 og 5. Á henda hátt fæst eitt skipað yvirlit yvir, hvussu støðan á tyrlupallunum er, og soleiðis verður tað lættari at skipa arbeiðið frameftir. Ein slík heildarætlan vissar fyri trygd og komfort.

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

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

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

ÚTOYGGJAFELAGIÐ



ÚTOYGGJAFELAGIÐ

Landsverk hefur verið í jøvnum samskipti við Útoyggjafelagið um ymisk viðurskipti, ið eru viðkomandi fyri undirstøðukervið á útoyggjum. Felagið hefur sum endamál at menna útoyggjarnar og at skipa fyri tiltøkum á hvørjum ári, ráðstevnum, skeið-virksemi, verkstovum, mennandi verkætlanum, at koma til orðanna við politiska myndugleikan og fáa hesi at síggja tørvin á skjótum og munagóðum ábótum á samferðslu og farma-flutning og á øðrum virksemi, ið kann betra um umstøðurnar á útoyggj.

ÚTOYGGJAJÆTLAN

Útoyggjafelagið fekk á fundi 31. mai 2018 móguleikan at leggja teirra sjónarmið fram fyri landsstýrinum. Tey vóru kunnaði um fleiri øki, ið veruliga tørva eina ítøkiliga atgerð. Fíggjarliga og/ella skipanarlaga skulu útoyggjarnar hava lív lagað. Øll átøk til bata eru stór stig á leiðini. Til tess at fáa yvir støðuna er neyðugt við einari ítøkiligari heildarætlan fyri menning av útoyggjunum. Millum annað soleiðis, at íbúgvarnir kunnu fáa nakað burtur úr ferðavinnuni.

Við tí arbeiði hjá Visit Faroe Islands at menna ferðavinnuna, har tað verður víst útoyggjunum áhuga, lækkar tænaustøðið samstundis, um einki verður gjørt fyri at betra um umstøðurnar

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

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

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

Í nøkrum av teimum málum, ið íbúgvvar á útoyggj meta størstan tørv á at fáa framd, verður undirstøðukervið nevnt. Neyðugt er at seta meira pening av á komandi fíggjarlóg til hesi mál.

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

ÁHEITAN Á LANDSSTÝRIÐ

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



Í somu áheitan varpaði Útoyggjafelagið ljós á, at tað er av alstórum týðningi, at upphæddin, sum fíggjar ‘stuðul til infra-kervið á útoyggj’, ið Landsverk umsitur, mátti økjast munandi.

Tað eiga at setast millum 4 og 6 mió. krónur av á fíggjarlógini komandi árin, soleiðis at alt undirstøðukervið á útoyggj, kemur upp á eitt brúkiligt støði. Útoyggjafelagið vísti á átroðkandi tørvin til eina hækkaða játtan, tí útoyggjarnar tola ikki, at alt enn einaferð fer í drag.

TILMÆLI

Tá ræður um undirstøðukervið, er langt á mál. Lítil og ongin peningur er tøkur til endamálið. Vónin hevur leingi verið, at landsstýrið fór at endurreisa játtanina, men so var ikki. Talan er um játtanina til ‘undirstøðukervið á útoyggj’, ið kommunurnar kunnu søkja. Fyrr vóru um 4 mió. krónur á hesi játtan, men játtanin var skerd niður á bert 700.000 krónur, har hon fram-vegis er.

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

TILMÆLI

Strandferðslan og Landsverk tekur undir við niðurstøðuni hjá Útoyggjafelagnum um, at tørvur er á eini samlaðari ætlan fyri útoyggjar fyri at lyfta tær upp á eitt brúkbart støði viðvíkjandi undirstøðukervi og tænaðu. Hetta fyri at bygdafólkið og oyggjarnar kunnu vera førar fyri at taka ímóti ferðafólkastreymi-num, sum kemur á hvørjum ári. Til frama fyri økismenning eiga viðkomandi almennir stovnar, kommunur, bygdir, einstaklingar og onnur áhugað at virka fyri rímligari javnvág vinnuliga, mentanarliga og sosialt.

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

Mælt verður eisini til, at núverandi samanseting av ognarskap-inum av havnum og ferjulegum, sum er býtt millum Landsverk og kommunurnar, kemur í eina hóskandi legu, soleiðis at allar havnir í hvussu so er, verða, um tær ikki verða lagdar undir sama stovn, hildnar viðlíka. Harafturat verður mælt til, at tað verður gjørd ein støðumeting av øllum havnum, og síðani verður ein ítøkilig virkisætlan gjørd, ið væl lýsir, hvussu farast skal fram, og kostnaðarmetingar.

LANDSVERK MÆLIR TIL, AT VEGAKERVIÐ Á ÚTOYGGJUNUM VERÐUR DAGFØRT:

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

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

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

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

05

PENDLAN – KNÝTIR
ØKIR SAMAN

PENDLAN – KNÝTIR ØKIR SAMAN



PENDLAN – KNÝTIR ØKIR SAMAN

Heitið pendlan sipar til orðið pendul, sum merkir at sveiggja aftur og fram. Ein pendlari er ein persónur, sum ikki býr ella arbeiðir á somu adressu. Pendlanin er ofta ein hvønn dagslig ferð ímillum bústað og arbeiðsstað, men kann eisini vera ein ferð við longri tíðarbilum ímillum. Tí verður ein, ið ferðast regluliga millum heim og arbeiðs-, útbúgvingar- og/ella frítíðarstað, nevndur pendlari. At talið á pendlarum hækkar, stendst av øktum flytføri, har vegirnir og tunlarnir og sjóvegis ferðamøguleikarnir gerast fleiri, soleiðis at tað er lættari at ferðast millum heimið og dagligt virkseimi.

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

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

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

er á parkering fyri felags ferðslu. Av tí at tað ikki er eitt knúta-punkt fyri almenna ferðslu, er ikki neyðugt við øðrum hentleikum á einum slíkum staði.

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

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

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

MYNSTRIÐ VIÐ PENDLAN BROYTIST

Pendlaramynstrið í Føroyum er í støðugari broyting við alsamt batnandi framkomuleika hjá føroyingum. Tíðarfaktor-urin, hvussu langa tíð tað tekur at koma frá bústaðinum til arbeiðspláss, er avgerandi fyri, hvar fólk velja at arbeiða og búgva. Stórar framtíðarbroytingar í ferðslumynstrinum kunnu væntast sum avleiðing av Eysturoyartunlinum. Tíðin at ferðast ímillum Suðurstreym og Klaksvík/Skálafjørðin, minkar munandi, ferðingartíðin til Sandoyanna minkar eisini munandi, tá Sandoyartunnilin er komin, og til Suðuroyanna, sum tó liggur longri frammi í tíðini. Skrásetingar og framroknin-gar av pendlingarmynstri eru ein umráðandi partur av, hvussu Strandferðslan og Landsverk planleggja samferðsluna. Ikki minst kring høvuðsstaðin, Klaksvík og Runavík. Størsta avbjóðingin er natúrliga har, sum ferðslan er størst. Tey tiltøk, ið verða sett í verk fyri at skipa ferðsluna til dømis til og úr høvuðsstaðnum, mugu lagast til ta ofta einrættaðu ferðsluna um morgunin og kvøldið.

Føroyar verða í framtíðini sum ein størri býur, tá allar oyggjar-nar eru knýttar saman, og møguligt er at ferðast millum øll bústaðarpláss eftir landsvegnum. Væntast kann, at fleiri pendlarar leggjast afturat sum avleiðing av broytingunum í undirstøðukervinum. Sjóleiðir verða niðurlagdar, tí tunlar koma ístaðin, og bæði vinnan, ferðavinnan, privatkoyring og almenn ferðslukoyring fara at brúka undirstøðukervið meira og helst eisini á ein øðrvísi hátt.

Í mun til vanligu siðvenjuna at vilja búgva í miðstaðarøkinum tætt við arbeiðs- og frítíðarpláss, fara fleiri fólk at góttaka at búgva longur burturi. Rákið í pendlaramynstrinum aðrastaðni er, at ferðast verður longri teinar, enn vit kenna her heima í dag. Kanningar úr Noregi vísa, at hægri útbúgvingar oftast hava eitt avmarkað útboð av stórvum, og hetta ger, at fólk antin flyta bústað ella pendla langt til arbeiðis. Eisini vísa kanningar, at so hvørt bæði akfør og vegakervi mennast tøkniliga, hevur hetta ta ávirkan, at fólk í størri mun velja at koyra longri til arbeiðis¹.

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

¹ Norsk frágreiðing um burðardyggja planlegging um flytføri: www.vegvesen.no/_attachment/2487660/binary/1295287?fast_title=SVV+rapport+293+B%C3%A6rekr%C3%A4ftig+mobiliteitsplanlegging.pdf&de-biler, www.vejdirektoratet.dk/side/vade-motorveje-kan-drille-de-selvkoerende-biler

PENDLAN – KNÝTIR ØKIR SAMAN

Har ber til at finna fólk, ið kunnu koyra við einum, ella ein hevur møguleika fyri at koyra við øðrum. Á heimasíðuni kunnu øll skráseta seg sum brúkara, antin við bili ella uttan. Túrar verða stovnaðir, har upplýst verður, nær og hvar ein vil koyra. Síðani seta fólk seg í samband við hvørt annað og gera avtalur um tíð og kostnað. Heimasíðan vísir á vegleiðandi kostnað. Pendla.fo er stuðlað av Tórshavnar kommunu, Umhvørvisstovuni, Strandfaraskipum Landsins og Landsverki.

FELAGS OG ALMENN FERÐSLA

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

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

ríkan súkklutúr. Hugurin at súkkla kann ertast fram, um fysiska planleggingin av landi og býi tekur hædd fyri at hugsa onnur viðurskifti inn í arbeiðið enn skundleika og framkomuleika. Fólk, ið nýta bussin, hava møguleikan at lesa í eini bók, at sita við arbeiðsskjølum, hyggja eftir einari sjónvarpsrøð á Netflix ella lurta eftir podvarpi. Á slíkari ferð er møguligt at taka sær av løttum og leggja skundmikla gerandisdagin í dvala eina løtu. Hjáárin kunnu eisini vera fyri pendlan, um ferðatíðin er longri enn trý korter, sum til dømis strongd, ovurfiti, tungglyndi, høgt blóðtrúst og nakka- og ryggpína. Føroysk pendlaramentan er ikki merkt av hesum, tí teinarnir eru lutfalsliga stuttir og ódrúgvir.

Í Føroyum verður ferðatíðin úr Tórshavn ongantið longri enn ein tími. Tann túrurin er til Suðuroyar, og hann verður helvtina styttri enn núverandi sjóvegis farleiðin við Smyrli, sum ivaleyst fer at koma flestu suðuroyingum væl við. Føroyingar kunnu menna pendlaraplássini kring landið og eggja fólk til at nýta almennu flutningsmøguleikarnar og koyra fleiri saman í privatbili, í staðin fyri at ferðast einsamallur í privatbili. Tað er til fyrimuns bæði fyri felagsskapin, heilsuna, fíggjarstøðuna hjá einstaklinginum og veðurlagið.

PENDLARAPLÁSS

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



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

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

Millum Fjarða: Til ávíkavist Funningsfjørð/Oyndarfjørð: Bilar standa fram við landsvegnum við íbindingarnar. Mælt verður til at gera tvey minni pendlarapláss til í mesta lagi fimm bilar á økinum við báðar íbindingarnar, soleiðis at ferðslutrygðin ikki er í vága.
Kostnaðarmeting: 600.000 krónur fyri hvørt.

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

á Effostøðini. Sí tilmælið í sambandi við iløguna, sum er partur av verkætlanini ‘Vegur um Skálafjørð’.

Kollafjørður: Nógvir bilar steðga við høvuðsvegin, við brúnna um Dalánna. Kollafjørður er knútapunkt fyri bygda- og bussleiðir. Til tess at fáa mest møguligt burturúr, er best at hava pendlarapláss við tætt við rundkoyringina inn móti Kollafirði og/ella við Effo-støðina í Kollafirði. Tá er ætlanin at niðurleggja bussteðgipláss við Kollafjarðartunnin. Neyðugt er at kanna nærri, hvussu tørvurin á allari vestur- og norðurgangandi ferðslu kann nøktast frá einum pendlaraplássi. Strandferðslan hevur í longri tíð eftirlýst hetta plássið, har allar leiðirnar kunnu savnast saman. Sí tilmælið í sambandi við iløguna, sum er partur av verkætlanini *Pendlarapláss í Kollfjarðardali*.

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



Pendlarapláss landsvegis og havnirnar.

HAVNIR

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

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

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

Kalsoy–Klaksvík: Eingir hentleikar. Møguleiki er fyri parkering.

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

Mykines–Sørvágur: Eingir hentleikar.

Nólsoy–Tórshavn: Ein bági hjá ferðafólkunum er ov long frástøða av farstøðini í Havn til ferjuna. Úti í Nólsoy er eitt skýli til tey ferðandi. Møguleikarnir fyri langtíðarparkering í Tórshavn eru ikki góðir. Ferðslutørvurin í Nólsoy eigur at vera lústur, og loysnir finnast fyri, hvussu ferðamynstrið verður, tá trikiljan er komin.

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

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

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

TILMÆLI

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

06

FÍGGING AV
SAMFERÐSLU-
KERVINUM

FRAMHALD AV FÍGGINGARPARTINUM

FRAMHALD AV FÍGGINGARPARTINUM

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

EFTIRSLEIPIÐ BÝTT Í ØKI:

Tunlar: 150 mió. kr
Brúgvar: 25 mió. kr.,
Asfalt: 100 mió. kr.
Síðuøki: 100 mió. kr.

Harafturat kann lesast í partinum *Fígging av samferðslukervi-num* um munin millum inntøku av gjøldum frá bileigarum og útreiðslum til samferðslukervið, og hvussu inntøkan frá veg-skatti og skrásetingargjaldi einsamøll er væl hægri, enn mettur viðlíkahaldstørvur á landsvegakervinum. Sostatt rindar føroyski bileigarin væl meira í ymsum skattum og avgjøldum í dag enn tað, hann fær út aftur til viðlíkahaldið av landsvegakervinum. Inntøkurnar frá avgjøldum, sum verða álagdar bileigarum at rinda, er nóg mikið til at varðveita verandi virði, heinta inn eftirsleipið innan lutfalsliga stutta tíð og samstundis hava avlop, ið fer í landskassan ella kann nýtast til nýiløgur. Fyri at varðveita

verandi virði og samstundis heinta inn eftirsleipið á landsvega-kervinum, mælir Landsverk til, at játtaðar verða 90 mió. krónur árliga í 20 ár.

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

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

AVGJÖLD Í FERÐSLUNI AÐRASTAÐNI

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

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

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

Í 2016 lat Landsverk politiska myndugleikanum eitt notat um, hvussu vegakervið, saman við Vága- og Norðoyartunlunum, millum annað kundi verið fíggað við brúkaragjaldi, og hvat kostnaðurin kundi verið. Viðgerðin av fíggingini í hesi Samferðsluætlanini tekur lutvíst støði í nevnda notati. Endamálið við notatinum var at lýsa eina støðu, har undirsjóvartunlarnir møguliga skuldu yvirtakast, og hvussu gjøgnumkoyringin skuldi vera ókeypis, og hvussu hetta skuldi fíggjast. Í hesum føri er talan um fígging av núverandi vegakervi og ikki yvirtøku av Vága- og Norðoyartunlunum. Er politiskt ynski um at fremja yvirtøkuna, eru árligu útreiðslurnar av hesum undirsjóvartunlum 6 mió. krónur fyri Vágatunnilin og 8,5 mió. krónur fyri Norðoyartunnlin. Samanlagt umleið 14,5 mió. krónur, har neyðuga fíggingin kemur frá brúkaragjaldi ella umvegis skattin. Samlaðu útreiðslurnar eru dagfórdar úr nevnda notati, har tær samanlagt eru 13,5 mió. krónur.

¹ Frágreiðing: Trængselsavgift i hovedstaden, Vejdirektoratet 2012.

FRAMHALD AV FÍGGINGARPARTINUM

Raksturinn av undirsjóvartunlunum er inntøkufíggaður og uttan fyri figgjarlógina. Inntøkan er oyramerkt til rakstur og viðlíkahald av undirsjóvartunlunum, og endar ikki sum fígging av øðrum verkætlanum, sum í stóran mun ikki beinleiðis eru viðkomandi fyri samferðslukervið. Fyri tunlarnar og brúkaran av teimum, er hetta ein fyrimunur. Á landi er støðan øðrvísi, har arbeiðið at reka og viðlíkahalda tunlarnar er tengt at játtanini, ið politiski myndugleikin á hvørjum ári letur landsvegahaldinum. Eitt alment partafelag, ið varðar av nýtsluinntøku, hevur friðari teymar at reka tað verklagið, hetta er stovnað til, uttan at politiska skipanin setir treytirnar. Politiska landslagið tykist ikki vísa rakstrinum ella viðlíkahaldinum av verkløgum nóg stóran áhuga, og hetta tarnar arbeiðinum hjá Landsverki at halda støðið á landsvegum, tunlum og brúm á einum nøktandi og sámligum støði.

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

VERANDI AVGJØLD

SKRÁSETINGARGJALD

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

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

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

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

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

VERANDI AVGJØLD

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

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

VEGSKATTUR (VEKTGJALD)

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

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

undan at rinda vegskatt, hevur tað jaligar avleiðingar fyri lokala umhvørvið, tí sølan av el-bilum veksur. Lækkar vegskatturin hinvegin, er lættari at ognar sær akfør við stórum brennievnis-motorum, ið dálka.

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

Heitið á avgjaldinum vegskattur og vektgjald merkir upprunliga, at talan er um pening, ið skal nýtast til veginar, tí bilarnir nýta veginar og slíta teir, og tískil kundi henda inntøkan verið nýtt til at menna og viðlíkahalda veginar við. Tó er hvørki føroyski vegskatturin ella danska avgjaldið oyramerkt til vegin.

VERANDI AVGJØLD

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

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

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

BRENNIOLJUGJALD

Avgjaldið verður sett eftir brennievnisnýtsluni.

Tað er eingin loyna, at størsti syndarin innan dálking av umhvørvinum er brennievni, og tað hava ongantið verið so nógvir bílar pr. høvd í Føroyum sum í dag. Samlaða talið av persónbilum er nú 25.157 persónbílar. Ein grundgeving fyri at hækka gjaldið kann vera í sambandi við veðurlagsbroytingar, men eitt hægri brennioljugjald kann hava ta avleiðing, at eitt nú vørur og tænastr frá vinnuni dýrka, tí flutningurin av vørum gerst dýrari.

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

MVG

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

ONNUR MØGULIG AVGJØLD

BUMMGJALD

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

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

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

ONNUR MØGULIG AVGJØLD

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

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

² Samrøða við norska Vegvesen

Ein møguleiki at basa slíkum avbjóðingum er við einum sonevndum borgarakorti, har møguligt er at fáa atgongd til tær vanligu tænastrnar, um tær eru uttan fyri nærøkið.

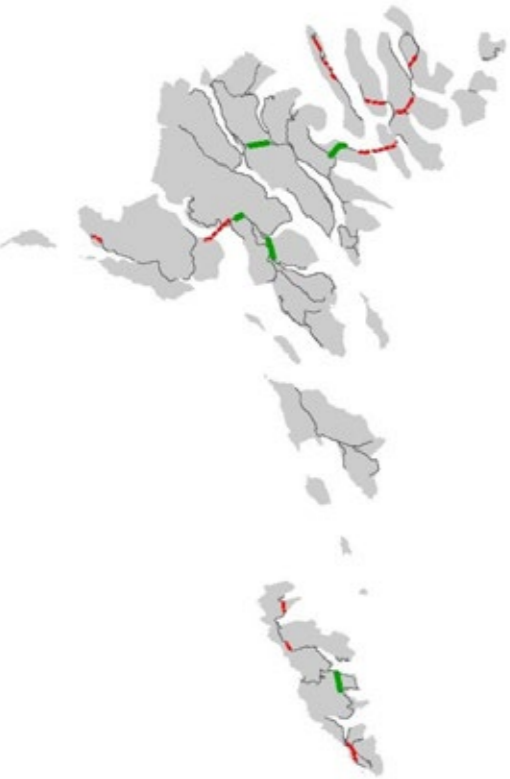
- Ferðsluavgjöld kunnu hava við sær eina minking í ferðsluni og tí samstundis eina minni inntøku frá bummgjaldinum enn væntað. Ferðslumynstrið lagar seg eftir kostnaðinum at koyra í gjaldsøkjum.

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

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

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

ÖNNUR MØGULIG AVGJØLD



Tunlarnir í Føroyum. Tunlar við møguligum gjaldsstøðum vistar við grønum.

Trú ymisk dømi eru kannaði, ið ynski hevur verið um at finna fígging til.

DØMINI ERU:

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

Gjaldstunlar	Manglandi viðlíkahald	Manglandi viðlíkahald + eftirsleip	Fullfíggjað landsvegahald
Rakstur og viðlíkahald	30.000.000	50.000.000	90.000.000
Útreiðslur til bummsløðir	9.750.000	9.750.000	9.750.000
Útreiðslur íalt	39.750.000	59.750.000	99.750.000
Prisur fyri hvørja gjøgnumkoyring	kr. 6,83	kr. 10,23	kr. 17,14
Umsitingar-kostn.	25%	16%	9%
Innkrevjingar-kostn. fyri hvørja krónu	kr. 0,26	kr. 0,20	kr. 0,12

Talva 1: Møgulig inntøka við gjaldstunlunum á landi

Í roknistykkinum verður roknað við, at tað skal gjaldast fyri hvørja ferð, koyrt verður ígjøgnum tunnilin.

Ein annar fíggingarmøguleiki er at seta gjaldsstøðir upp við landsvegirnar. Gjaldsstøðirnar eru settar upp, har eingin onnur møgulig farleið er. Valdar eru 10 gjaldsstøðir, sum eru strategiskt staðsettar, serliga í mun til ferðslunøgðina, og at tað ikki eru aðrar møgular farleiðir at velja at koyra eftir. Brúgvín um Streymin er til dømis ikki vald, tí hon býtir Sunda kommunu í tvey. Staðseting av gjaldsstøðunum er tengt at, hvussu nógvur peningur fæst inn, og tí eru tað ikki allar, ið eru viðkomandi. Júst sum við smærru tunlunum.



Uppskot til staðseting av 10 gjaldsstøðum kring landið.

Gjaldstunlar	Manglandi viðlíkahald	Manglandi viðlíkahald + eftirsleip	Fullfíggjað landsvegahald
Rakstur og viðlíkahald	30.000.000	50.000.000	90.000.000
Útreiðslur til bummsløðir	13.650.000	13.650.000	13.650.000
Útreiðslur íalt	43.650.000	63.650.000	103.650.000
Prisur fyri hvørja gjøgnumkoyring	kr. 4,62	kr. 6,74	kr. 11
Umsitingar-kostn.	31%	21%	13%
Innkrevjingar-kostn. fyri hvørja krónu	31%	21%	13%

Talva 2: Møgulig inntøka við gjaldsstøðum á landsvegi

Í hesum modellinum verður roknað við, at gjaldast skal fyri hvørja ferð, koyrt verður ígjøgnum gjaldsstøðina.

ROADPRICING

Roadpricing er ein skipan, har brúkarin av vegakervinum rindar fyri koyrda teinin. Hetta er í mun til bummpengar, har rindað verður fyri at koyra fram við bummsløðini ella inn í ein gjalds-ring. Eitt slíkt gjald kann taka støði í hvørjum koyrda kilometri, hvørjir vegir verða nýttir, slag av akfari og í tíðini á degnum.

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

ÖNNUR MØGULIG AVGJØLD

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

Nakrir politikarar kalla roadpricing eitt fet mórtvegis einum grønarí undirstøðukervi, men eru ikki sinnaðir at gera royndir og vilja heldur hyggja at royndum aðrastaðni í heiminum, har prísir eru rímligir, og tænanstani er nøktandi. Her leggja teir eisini dent á, at útreiðslur til umsiting og embætisaraðir ikki mugu vera ov høgar. Vissa má fáast fyri, at allar rokningar og prísir eru rættir, og at landið sum minst verður býtt í sonur.

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

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

verk, eru nakrar av høvuðsgrundgevingunum, at soleiðis kann ferðslan lættari skipast, og undirstøðukervið gerast grønarí.

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

SJÁLVKOYRANDI BILAR

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

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

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

Ein familja, sum koyrir umleið 15.000 km um árið, skal sambært døminum omanfyri gjalda umleið 7.500 krónur. Ein húruvogns- førari, sum koyrir umleið 60.000 km um árið, skal gjalda umleið 30.000 krónur. Spurningurin er, um roadpricing skal heilt ella lutvíst setast í verk í staðin fyri vegskatt ella brennioljugjald, tí árliga roadpricing-gjaldið kann gerast høgt.

FERÐAGJØLD

Á fleiri ferðastøðum í øðrum londum vera ymisk ferðagjöld lögð á ferðafólkin. Eitt ávíst prosenttal kann leggjast omaná eina rokning fyri gisting á hotelli ella Airbnb. Eitt gjald kann leggjast á útlendsku bilarnar, ið koma til landið, eyka gjald fyri leigan av bili ella eitt yvirskipað ferðagjald, sum tey ferðandi rinda, tá tey koma til landið.

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

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

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

Talva 3: Ferðafólk í Føroyum

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

ÖNNUR MÖGULIG AVGJÖLD

Ein annar möguleiki kundi verið at lagt eitt avgjald á yvirnáttingar á eitt nú gistingarhúsum. Í 2018 vóru 261.038 gistingar í Føroyum býtt upp í bæði føroyingar og útlendingar í og uttan fyri Streymoyinna. Möguleiki er at leggja ymisk gjöld á ymsu gistingarbólkarnar so sum ból og biti, íbúð, hús og kamping, men her verður hugt eftir heildini. Um hesar gistingar tilsamans skulu geva avlop á 30 mió. krónur, soleiðis at peningur verður tøkur til landsvegahaldið á nøktandi støði, skal eitt gjald á 115 krónur leggjast oman á hvørja yvirnátting. Skulu 50 mió. krónur fáast inn til at heinta inn eftirsleipið, skal eitt gjald á 345 krónur leggjast oman á hvørja yvirnátting.

LEIGUBILAR

Tað er torført at finna álítandi tøl í sambandi við avgjald á leigubílar í Føroyum, tí eingin samlar hesi tølini inn. Fyritøkurnar, sum hava leigubílar, vilja heldur ikki upplýsa, hvussu nógv leigumál, tey hava. Virkseimið er nógv størst um summarið, tá vit meta, at tað eru 300 leigubílar virknir í 3 mánaðir. Restina av árinum er nógv minni av virkseimi. Tá meta vit, at tað eru 30 virknir leigubílar. Við hesum fortreytunum eru tað umleið 35.000 leigudagar um árið. Ein miðal bilur á flogvøllinum kostar í dag umleið 750 krónur at leiga um dagin. Fyri at tað ikki skal ávirka prísir ov nógv, er neyvan møguligt at leggja meira enn 10 prosent oman á henda prísir. Við einum avgjaldi á 75 krónur fáa vit eina inntøku á umleið 2,6 mió. krónur.

Ein annar möguleiki er at leggja eitt avgjald oman á útlendsku bílarnar, ið koma inn í landið. Í 2016 komu umleið 4.200 útlenskir bílar við Norrønu til Føroyar. Her er tiskil ikki serliga nógv av eyka inntøku at fara eftir. Um 100 krónur verða lagdar oman á hesar bílarnar, verður inntøkan 420.000 krónur fyri tað.

BENSINSTØÐIR SUM GJALDSSTØÐ

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



Við nýggju talgildu skipanini slepst undan heftimerkjum og leivdum av klistri ella lími á bílrútunum. Seðlarnir kunnu tá keypast hvar sum helst, og tað gerst lættari, um tú eigur meira enn ein bíl⁴.

FERÐAGJALD SKAL TÆNA FERÐAVINNUNI

Slík gjöld eru ikki óvanlig aðrastaðni, og grundgevingarnar eru ofta, at ferðafólkini kunnu rinda sín part av tí arbeiði, sum verður gjørt í sambandi við ferðavinnuna. Tað nýtist ikki at vera neiligt hjá tí ferðandi, men gjaldið kann lýsast sum, at tann ferðandi er við til at varðveita Føroyar og tey merkisstøð, ið útlendingar eru áhugaði í. Her er serliga vert at nevna tey náttúruøki, ið illa tola gongd av nógvum fólki, sum til dømis Saksunarvegurin, Gjáarvegurin, Mykines, Múlavegurin og aðrar væl dámdar leiðir. Peningurin kann harafturat nýtast til varðveitslu av føroyskum mentanar- og arkitekturarvi.

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

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

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

SAMANSETING AV AVGJØLDUM

SAMANSETING AV AVGJØLDUM

At enda kann hyggjast eftir, hvussu nøkur gjøld kunnu setast saman, soleiðis at eitt av gjøldunum ikki einsamalt verður hækkað ov merkisvert. Útgangsstøðið er at fáa 50 mió. krónur afturat inn árliga, soleiðis at samlaða játtanin er 90 mió. krónur. Henda upphædd nøktar verandi støði og heintar inn eftirsleipið yvir 15-20 ár. Her eru fleiri møguleikar fyri tillagingum, har hækkingar verða framar fyri øll avgjöldini, soleiðis at ein hækking ikki er ov stór í einum ávísium avgjaldi.

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

Hitt gjaldið er oljuavgjaldið, og tað er meira at rokna sum eitt nýtslugjald, har tann, ið koyrir meira, rindar meira. Afturat hesum báðum er ferðagjaldið. Um ferðafólk eisini skulu gjalda eitt sindur meira til føroyska undirstøðukervið, kann tað gjaldið tillagast.

EIN SAMANSETING KANN TIL DØMIS VERA:

- » Brennioljugjald - 36.500.000 litrar
- » Vegskattur – 27.000 akfør
- » Ferðavgjald – 202.096 ferðafólk í 2018

*Hækkar prísurin av brenniolju við 0,40 kr.,
hækka inntøkurnar 14,6 mió. kr.*

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

*Hækkar ferðavgjaldið við 50 kr.,
hækka inntøkurnar 23 mió. kr.*

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

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

FÍGGING OG SKIPAN AV VERKÆTLANUM

FÍGGING OG SKIPAN AV VERKÆTLANUM

Niðanfyri verða fýra høvuðsmyndlar fyri, hvussu verkætlanir kunnu fíggjast, lýstir nærri. Hesir myndlar verða nýttir aðrastaðni, og teir tryggja, at peningur fer til ítøkiligu verkætlanina.

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

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

BOOT-MYNDILIN:

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

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

PPP-MYNDILIN (PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP):

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

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

FÍGGING OG SKIPAN AV VERKÆTLANUM

LÁNITRYGD-MYNDILIN (ALMENT PARTAFELAG):

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

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

Samanumtikið er tað bíligast at byggja eitt verklag, har tað almenna veitir trygd móttvegis lánveitaranum, tí fíggtjar-kostnaðurin – tað er rentan til partaeigararnar og lánistovnarnar – vigar tungt í einum vanligum iløguroknistykki av hesum slagi.

ALMENN VERKÆTLAN Á FÍGGJARLÓGINI:

Um ein verkætlan verður fíggtjað beinleiðis yvir fíggtjarlógina uttan tjúðandi lántøku, nerver hetta ikki kredittvirk og rentu.

Ein vansi kann tó vera, at verkætlanin er bundin at politisku skipanini, og tann óvissan kann gera tað torført at optimera uppgávuna. Hinvegin eru fyrimunirnir fleiri. Eitt nú at ferðaprisurin kann ásetast soleiðis, at samfelagsnyttan verður, sum tað almenna ynskir. At verkætlanin kann fíggtjast við eini samanseting av beinleiðis brúkaragjaldum og skattainntøkum, ger eisini, at møguleiki er fyri at fíggtja verkætlanina á ein meira samhaldsfastan hátt. Harafturat er ein fyrimunur eisini, at arbeiði er opið, og øll kunnu fylgja við.

VIÐMERKINGAR OG TILMÆLI

VIÐMERKINGAR OG TILMÆLI

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

- » Um onnur ella fleiri avgjöld verða lögð á bileigarar enn tey, ið eru, mælir Landsverk staðiliga til, at peningurin verður nýttur til at viðlíkahalda tað, ið rindað verður fyri.
- » Um ætlanin er at arbeiða víðari við tunnillsgjaldi, gjaldsstøðum ella øðrum møguligum avgjöldum, mælir Landsverk til, at tað verður tikin politisk avgerð um at gera

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

- » Eisini verður mælt til, at aðrir møguligir fíggtjarhættir verða settir í verk, um gjaldið skal vera tíðaravmarkað. Til dømis til verklagið er útgaldið fyri síðani at fella burtur. Alternativt at gjaldið lækkar framyvir, og at inntøkan verður bundin at fara til rakstur og viðlíkahald. Eitt gjald krevur tó umsiting.
- » Hóast aðrar fíggtjarskipanir enn verandi verða lýstar her, mælir Landsverk til at varðveita samhaldsfestið, sum er eyðkenni fyri aðrar verkætlanir í samferðslukervinum.

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

