Grundarsteinur

INFRAKERVI

Innihaldsyvirlit

Aðalmál 141
Samandráttur 141
Yvirskipað strategi: skjótt,
smidligt og dygdarligt 142
Ferðatíðir 142
Flutningsháttur 142
Samskipan av flutningsháttum 143
Pendlan 143
Uttanlandsflutningur 143
Mál 144
Gera høvuðsvegakervi 144
Ítøkiligar ætlanir fyri vegakervið. 145
Ítøkiligar ætlanir fyri sjóleiðirnar 146
At umskipa felagsferðsluna. 147
Betri møguleikar at ferðast ímillum. 150
Uttanlandsflutningur 151
Atlit 153
Ferðslutrygd 153
Vegirnir tryggari. 153
Umhvørvið 154
Nyttuvirðið fyri samfelagið 156

Aðalmál

Góðir ferðamøguleikar skulu stuðla upp undir og tryggja menning og trivnað í Føroyum. Infrakervið skal vera soleiðis háttað, at lætt, trygt og ódýrt er hjá øllum at ferðast bæði innanlands og í útlond

Samandráttur

Eitt smidligt infrakervi er ein treyt fyri kappingarføri og evnunum at tillaga seg sum samfelag. Infrakervið hevur fyrst og fremst alneyðugan týdning fyri vinnulívið, útboðið av arbeiðsplássum, búsetingarmynstrið, heilsuøkið, útbúgvingarmøguleikarnar, trivnaðin og menningina í einum samfelag, har persónligu sambondini ofta eru spjødd um stór øki.

Flutningskervið skal vera eitt tilboð til øll, uttan mun til aldur ella arbeiðsføri.

Missiónin er at skapa flytføri og framkomuleika – at koma lættari og skjótari fram. Tá ið missiónin verður framd, skal ein hava fyrilit fyri ferðslutrygd, umhvørvi og nyttuvirðinum fyri samfelagið.

Parturin »Føroyar – ein býur«, fevnir um infrakervið innanlands og uttanlandsflutning.

Yvirskipaða strategiin er: skjótt, smidligt og dygdarligt. Harafturat eru strategiir lagdar fyri ferðatíð, flutningshátt, pendlan og uttanlandsflutning.

Málini eru at menna infrakervið, bæði tað ítøkiliga so sum vegir, tunlar, havnir og ferjur, og tað óítøkiliga so sum at umskipa felagsferðsluna og at gera ætlanir fyri pendlaramót, pendlaraportal, skrásetingargjald og tílíkt.

Somuleiðis eru sett mál fyri infrakervið til uttanlandsflutning, t.e. mál, sum viðvíkja havna- og flogvallarviðurskiftum.

Fyri atlitini ferðslutrygd og umhvørvi eru somuleiðis orðað mál og strategiir.

Missión

At skapa møguleikar fyri flytføri og framkomuleika – at koma lættari og skjótari fram.

Endamálið við infrakervinum er flytføri – tað at kunna ferðast stað úr stað – og framkomuleikin, sum er dygdin á ferðini, t.e. ferðatíðin og smidleikin. Samstundis mugu vit tó hava í huga, hvørja ávirkan betri flytføri og framkomuleiki hava á ferðslutrygdina, umhvørvið og nyttuvirðið fyri samfelagið í mun til útreiðslurnar.

Fíggjarligur vøkstur hevur við sær vaksandi vælferð og flutningstørv. Vaksandi ferðslan og krøvini til flytføri og framkomuleika hava við sær mong krøv um trygd og umhvørvi.

Føroyar – ein býur

Tað ber tann vegin, at nógv savnast í og um Havnina. Betri ferðamøguleikar kunnu viga upp ímóti hesum ráki. Málið er, at við støði í verandi bústaðarmynstri skulu vit gera eitt alment infrakervi, sum kann loyva fólki at búseta seg og arbeiða har, tað helst vil.

Infrakervið skal vera smidligt, so at ein sleppur ímillum, tá ið tørvur er. Hetta gerst best við føstum sambandi við miðstaðarøkið, og slíkt samband skal verða gjørt, har tað loysir seg samfelagsliga, eisini við framtíðarútlitum í huga.

Í dag hava 86% fast vegasamband við høvuðsstaðin, og við góðum ferðamøguleikum kunnu allar Føroyar verða roknaðar sum miðstaðarøki. Miðast skal ímóti, at ferðatíðin til Havnar svarar til ferðatíðir í størri býum. Samstundis eiga vit at menna infrakervið uttan um Havnina fyri at tryggja, at fyrimunirnir við góðum infrakervi til høvuðsstaðin ikki verða til fánýtis orsakað av orkuføristrupulleikum uttan um býin. Tí eru flest allar ferðatíðir ásettar við Havnini í huga.

Bera vit okkum saman við útheimin, eru Føroyar ein útjaðari, og tí er neyðugt við í minsta lagi einum staði, ið hevur somu tilboð, tænastur og veitingar sum umheimurin. Neyðugt er at hava ein stórstaðardám til tess at fáa og fasthalda skikkaða arbeiðsmegi í Føroyum.

Verður alt landið sum ein býur, verður samleikin samsvarandi, og hugsað verður ikki um, hvar íløgur og umráðandi funktiónir skulu vera, men at tær eru tøkar. Soleiðis kann sleppast undan ovuríløgum.

Fyri at fremja málið »Føroyar – ein býur,« eru fleiri strategiir orðaðar fyri infrakervið innanlands og uttanlandsflutning, og sett eru mál í sambandi við hesar strategiir.

Yvirskipað strategi: skjótt, smidligt og dygdarligt

- Ferðatíðir
- Flutningshættir
- Samskipan av flutningshættum
- Pendlan
- Uttanlandsflutning

Ferðatíðir

Fyri at fremja málið um, at alt landið skal vera ein býur, eru ferðatíðin og smidleikin – at sleppast kann ímillum, tá ið tørvur er – meiri umráðandi enn frástøðan í kilometrum.

- Ferðatíðin til Havnar skal í mesta lagi vera 1 tíma, har landfast er
- Ferðatíðin til Havnar skal í mesta lagi vera 1½ tíma, har landfast ikki er (Suðuroyggin undantikin)
- Ferðatíðin til Havnar skal í mesta lagi vera 2½ tíma úr øllum støðum í Suðuroy
- Ferðatíðin til umráðandi virksemi sum handlar, læknahjálp og postavgreiðslu skal vera í mesta lagi ½ tíma
- Ferðatíðin úr Havn á flogvøllin skal í mesta lagi vera ½ tíma

Flutningsháttur

Eitt smidligt infrakervi styðjar upp undir búseting, vinnu og virksemi í einum øki. Smidleikin er bestur við føstum sambandi, so tað slepst ímillum eftir tørvi. Felagsferðsla

er ikki eins smidlig og privatferðsla, men høgur túratíttleiki vigar nakað upp ímóti hesum.

Ferðslumynstrið á eini farleið er avgerandi fyri, hvør flutningsháttur hóskar best til farleiðina, tað verið seg stór ella smá akfør, felagsferðslu ella privatferðslu, sjóvegis ella loftvegis flutning. Umráðandi er, at tey flutningsfør, sum tørvur er á, kunnu nýta farleiðina.

- Nýttur skal verða tann flutningsháttur, ið hóskar best til tørvin á farleiðini
- Krøvini til fólkaflutning og farmaflutning eru ymisk, tí kunnu tey verða sundurskild
- Stór akfør skulu kunna koyra til allar bygdir, har vegasamband er[1]
- Infrakervið skal vera smidligt, so til ber at ferðast eftir tørvi

Samskipan av flutningsháttum

Felagsferðslan verður skipað soleiðis, at allir borgarar hava møguleika at ferðast ómakaleyst millum øll øki. Felagsferðslan hevur ávísar fyrimunir, privatferðslan aðrar, og fyri at skipa hetta í eina heild, skulu felagsferðslan og privatferðslan samskipast, so at tær stuðla hvør aðra.

- Felagsferðslan skal samskipast, so at lætt er at skifta frá einum flutningshátti til annan
- Felagsferðslan skal samskipast, so at bíðitíðin millum ymisku flutningsførini er stutt
- Felagsferðslan skal hava sersømdir, t.d. í gjaldstunlum
- Ferðaætlanin skal vera smidlig, serliga á smáu sjóvleiðunum
- Felagsferðslan skal samskipast, bæði í sjálvari sær og við privatferðsluna
- Tilkalliskipan skal vera á smærri farleiðum á landi og sjógvi, umframt til tyrluflutning
- Tað skal bera til at bíleggja pláss við felagsferðsluni

Pendlan

At hava tíðarhóskandi pendlaramøguleikar kann stuðla verandi bústaðarmynstri og vøkstrinum í ymisku økjunum. Er lætt at ferðast ímillum, er høgligari hjá fólki at seta búgv langt frá arbeiðsplássinum, og tí er pendlan ein strategi fyri at fremja málið um, at alt landið skal vera ein býur. Hugsast skal eisini um slíka ferðslu millum Føroyar og útlond, so at fólk kann búgva her, men arbeiða uttanlands og øvugt.

- Góðir møguleikar skulu vera at ferðast millum bústað og arbeiðspláss, bæði innanlands og uttanlands
- Pendlanin skal samskipast, so at hon hevur bæði almenna og privata felagskoyring

Uttanlandsflutningur

Við alheimsgerðini er samstarv um landamørk grundarlagið undir menning, og tí eru flutningsmøguleikarnir út í heim neyðugari enn nakrantíð.

- Kostnaðurin at ferðast millum Føroyar og útheimin skal alsamt minka
- Flogvallarviðurskiftini og flogferðsluviðurskiftini skulu vera soleiðis háttað, at tey stimbra smidligar og ódýrar flutningsmøguleikar
- Ferðamøguleikarnir í útlond skulu vera sambæriligir við ferðamøguleikarnar í grannalondunum

[1] Til Sandvíkar fara stór akfør tó ikki at kunna koyra áðrenn 2015.

- Møguleiki skal vera fyri kappingarførum farmaflutningi loftvegis
- Havnaløgini skulu vera soleiðis, at ongar forðingar eru fyri innflutningi og útflutningi av vørum, og tey skulu stimbra møguleikarnar at bjóða Føroyar fram sum tilfeingisdepil

Mál

- Gera høvuðsvegakervi
- Ítøkiligar ætlanir fyri vegakervið
- Ítøkiligar ætlanir fyri sjóleiðinar
- At umskipa felagsferðsluna
- Betri møguleikar at ferðast ímillum
- Uttanlandsflutningur

Gera høvuðsvegakervi

Endamálið við at gera eitt høvuðsvegakervi er at knýta saman ymisku økini í landinum, og dentur skal verða lagdur á framkomuleika, smidleika og stytta ferðatíð.

Høvuðsvegirnir skulu vera opnir alt samdøgrið, 365 dagar um árið, og teir skulu vera væl røktir og riknir. Teir skulu vera sambundnir, fara uttan um bygd øki, hava fáar forðingar og íbindingar, og har tørvur er á tí, skulu íbindingarnar verða gjørdar sum innflættingarvegir, og vera stikaðir fyri kríatúr. Vegirnir skulu liggja í láglendi og hava so fáar brekkur, sum til ber, og eru umstøður til tess, skulu teir vera gjørdir soleiðis, at hámarksferðin kann verða hækkað. Á ávísum teinum skulu teir vera tríella ferbreytaðir.

Høvuðsvegakervið fer so við og við at fevna um allar aðalfarleiðir í landinum. Í løtuni eru hesar farleiðir samansettar av vegum og sjóleiðum. Aðalfarleiðirnar í landinum eru vístar sum eitt A á myndini niðanfyri:

Tiltak: Høvuðsvegakervi
Tíðarfreist: 2008-2015
Kostnaður: 2 mió. kr. árliga frá 2008-15
Ábyrgd: Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Ítøkiligar ætlanir fyri vegakervið

Ferðatíðin til Havnar frá støðum, har landfast er, var í 2006 í mesta lagi 1 tíma fyri øll øki uttan einstakar bygdir í Eysturoynni og øki, ið eru norðan fyri Klaksvíkina. Hesi støð koma eisini uppí, tá ið Eysturoyartunnilin, tunnilin millum Skálafjørðin og Gøtudal/Kambsdal, vegurin um Leirvík og vegurin um Skálabotn eru gjørdir.

Skulu orkuføristrupulleikar við bíðitíð ikki vera kring Havnina, má annar innkomuvegur gerast til býin. Hesin vegur skal gera tað lættari at koma til Havnar og føra ferðsluna uttan um og inn í býin á skilagóðan hátt. Henda farleið hevur nógva ferðslu, og hon økist alsamt.

Stór akfør sleppa ikki ígjøgnum tunlarnar í Borðoynni, fyrr enn nýggjur tunnil ella tunlar eru gjørdir.

Ferðatíðin til høvuðsstaðin úr Suðuroynni verður í mesta lagi 2½ tíma, tá ið koyrandi verður ígjøgnum Hovstunnilin, tá ið nýggjur Hvalbiartunnil er gjørdur, tá ið siglandi er millum Hvalba og Sand, og tá ið koyrandi er av Sandi til Havnar.

Úr Sandoynni verður ferðatíðin til Havnar 1 tíma, tá ið Sandoyartunnil er gjørdur.

Harafturat eiga ymsar ábøtur at verða gjørdar á verandi vegakervi, so at flytførið ikki skal versna. Nevnast kann, at vegirnir til Tjørnuvíkar og Dals skulu tryggjast fyri omanlopi, og vegakervið í Kalsoynni og brúgvin um Streymin skulu umvælast. Rakstur, viðlíkahald og vetrarhald skulu skipast, soleiðis at flytføri, framkomuleiki og smidleiki eru av tí besta.

Tiltøk og tíðarfreistir:

Hovstunnil	(2007)
Vegur um Leirvík	(2008)
Tryggja vegirnar til Tjørnuvíkar og Dals fyri omanlopi	(2008)
Innkomuvegur til Havnar[2]	(2010)
Aðrar ábøtur, t.d. vegarkervið í Kalsoynni og brúgvin um Streymin	(2010)
Vegur um Skálabotn	(2012)
Tunnil norður um Fjall	(2012)
Sandoyartunnil	(2014)
Eysturoyartunnil	(2014)
Tunnil millum Skálafjørðin og Gøtudal/Kambsdal	(2014)
Hvalbiartunnil	(2015)

[2] Vegateinurin frá Oyggjarvegnum til Velbastaðar er ikki við her.

Ítøkiligar ætlanir fyri sjóleiðirnar

Betrast skal um tænastuna við at lata góð og skjótgangandi skip røkja fólkaflutning á farleiðunum til smærru oyggjarnar. Farmur skal verða fluttur við skipi, ið røkir farmaflutningin á øllum hesum farleiðum.

Ferðatíðin til høvuðsstaðin, har ikki landfast er, var í 2006 í mesta lagi $1\frac{1}{2}$ tíma úr øllum økjum uttan Fugloynni, Svínoynni og Suðuroynni.

Úr Skúvoy til Havnar er sjálv ferðatíðin $1\frac{1}{2}$ tími. Úr Havn til Sands er knappur tími, og góður hálvur er til Skúvoyar av Sandi. Nýtt skip skal útvegast til hesa leið, og siglir tað líka skjótt sum verandi skip, verður ferðatíðin framvegis undir $1\frac{1}{2}$ tíma.

Úr Havn til Mykinesar er somuleiðis $1\frac{1}{2}$ tími í dag. Úr Havn til Sørvágs eru um 40 minuttir, og tí skulu í mesta lagi vera 50 minuttir at sigla út í Mykines. Henda ferðatíðin er longu rokkin.

Nýtt skip skal eisini útvegast at sigla til Svínoyar og Fugloyar. Úr Havn til Hvannasunds fer tað at taka 1 tíma, sum nevnt undir viðgerðini av vegakervinum, og tí skal tað í mesta lagi taka $\frac{1}{2}$ tíma at sigla út í oyggjarnar báðar.

Útvega vit skjótgangandi skip, sum sigla 22 fjórðingar um tíman, kunnu allar oman fyri nevndu tíðir styttast. Tá vera 22 minuttir millum Fugloynna og Hvannasund, 15 minuttir millum Skúvoynna og Sand og 30 minuttir millum Mykines og Sørvág. Hesi skip skulu í minsta lagi kunna sigla í sama veðri sum verandi skip.

Tá ið fast samband verður til Sandoyar, og tá ið suðuroyarleiðin verður av Sandi til Hvalbiar, verður siglingartíðin umleið 1 tíma og 15 min. Tá verður ferðatíðin millum Suðuroynna og Havnina í mesta lagi $2\frac{1}{2}$ tíma úr øllum bygdum í Suðuroy.

Tá ið skip verða útvegað til fólkaflutning, er mest umráðandi at hugsa um ferðatíð, ferðadygd, smidleika, og at flutningstólini eisini eru egnað til fólk við niðursettum førleika. Skjótgangandi skip skulu útvegast at sigla til Nólsoyar, til Skúvoyar, í Mykines, til Svínoyar og Fugloyar og út í Hest og Koltur. Verður fast samband út í Hest við Sandoyartunlinum, verður eingin sjóvegis fólkaflutningur í Koltur.

Farmaflutningur í hesar oyggjar hevur als ikki sama tørv á títtleika og góðsku sum fólkaflutningur, og tí er ráðiligt, at eitt og sama skip siglir í allar oyggjarnar; einar tvær ferðir um vikuna til tær størru, og annars eftir tørvi. Skipið skal kunna taka størri akfør sum ruskbilar og oljubilar, og hesi akfør skulu sleppa í land í Nólsoy, Hesti og Svínoy.

Havnaløgini skulu verða lagað til skipini og flutningin, so at skjótt, trygt og arbeiðsligt er at flyta farm og fólk, frísk sum rørslutarnað. Í Svínoy og Skúvoy skulu havnirnar gerast av nýggjum. Torført verður at gera nakrar stórvegis ábøtur á havnirnar í Fugloy, Mykinesi og Koltri, og tí skulu hesar havnir bert verða lagaðar til nýggju skipini. Tá ið ikki legst at fyri veður, verður flogið við tyrlu eftir tørvi. Tá ið suðuroyarleiðin verður millum Sand og Hvalba, skulu nýggjar havnir gerast á hesum báðum støðum.

Í Kalsoynni ber ikki til at røkka ásettu ferðatíðina við verandi skipi, tá um týðandi virksemi ræður. Til hesa farleið skal útvegast nýtt og skjótari skip, so at hálvur tími verður av Trøllanesi til Klaksvíkar.

Tiltøk og tíðarfreistir:

Farmaskip	(2011)
Nólsoyarskip	(2008)
Svínoyar/Fugloyarskip	(2008)
Skúvoyarskip	(2009)
Kalsoyarskip	(2010)
Mykinesskip	(2013)
Hest- og Koltursskip	(2014)

Ábyrgd: Landsstýrismaðurin í innlendismálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

Havnatillagingar til nýggj skip	(lidnar í 2011)
Havn í Svínoy	(2012)
Havn í Skúvoy	(2013)
Havn á Sandi	(2014)
Havn í Hvalba	(2015)

Ábyrgd: Landsstýrismaðurin í vinnumálum

At umskipa felagsferðsluna

Felagsferðslan skal vera fyri øll – t.e. eisini rørslutarnað, fólk við niðursettum førleika, børn og gomul. Flutningstól, farstøðir og alt infrakervið annars skal vera skipað eftir hesum, so at lætt og høgligt verður at ferðast.

Felagsferðslan, sjóvegis og á landi, skal mennast og veita trygd fyri flutningi 365 dagar um árið.

Felagsferðslan á landi verður skipað eftir nýtslu og tørvi, har ein velur tað flutningsfar, ið hóskar best til farleiðina. Á høvuðsleiðum hjá felagsferðslu á landi skulu bussar koyra ofta og títt alt samdøgrið.

Á smærri leiðum, har grundarlag ikki er fyri regluligari busskoyring, skal vera tilkalliskipan, har ein kann ringja til eina ferðslumiðstøð at fáa hóskandi flutning, antin tað er bussur, smábussur ella persónbilur. Tilkalliskipanin skal eisini vera um náttina.

Til tess at samskipa felagsferðsluna á bestan hátt, er neyðugt við vælskipaðum ferðslumótum, har fleiri sløg av flutningstólum savnast á einum stað, eitt nú ferjur, økisbussar, býarbussar, hýruvognar, privatbilar og súkklur.

Høvuðsferðslumót fyri felagsferðsluna á landi vera í 2015 í Skálabotni og í Havn. Onnur týðandi mót vera í Klaksvík, Gøtudali, Kollafirði og á Oyrabakka.

Felagsferðsla eigur at hava sersømdir, og bussar í felagsferðslu skulu t.d. koyra ókeypis gjøgnum gjaldstunlar.

Tilkalliskipan eigur at verða nýtt til felagsferðslu á sjónum, har hetta er hóskandi, eins og á landi, so at siglt verður eftir tørvi – serliga á leiðum, har lítið fólk ferðast.

Tilkalliskipanin eigur eisini at verða nýtt til sjóvegis farmaflutning.

Ein bókingarskipan skal gera tað gjørligt at bíleggja pláss við felagsferðsluni.

Smærru ferjurnar eiga at sigla eftir smidligari ferðaætlan og skulu t.d. laga fráferðir sínar eftir streyminum, serliga um veturin. Hetta krevur góða kunningarskipan, og at sambandið til og frá ferjunum verður lagað eftir hesum.

Øll felagsferðsla skal samskipast, so tað slepst undan at bíða óneyðugt.

Við tilkalliskipan ber til at laga flutningin meiri eftir tørvi, tó at tað verður ov kostnaðarmikið hjá felagsferðsluni at nøkta allan flutningstørv, serliga í og ímillum øki, har lítið fólk býr. Neyðugt verður altíð við privatbilum, og mælt verður tí til at lækka skrásetingargjaldið, so at fleiri fáa ráð til henda flutning. At lækka skrásetingargjaldið, so at fleiri privatbilar verða, hevur ávísar vansar. Nevnast kunnu trupulleikar við parkering, ferðslutrygd, umhvørvisdálking og orkuføri, serliga í og nærindis høvuðsstaðnum. Hetta eru alt trupulleikar, sum vit mugu greiða, um fleiri bilar koma á vegirnar. Nú bilarnir gerast bíligari, skal felagsferðslan mennast, so fólk heldur velja hana enn privatbilin. Her verður serliga hugsað um samspælið millum privatferðslu og felagsferðslu, t.d. at koyrt verður í privatbili til eitt ferðslumót, har ið skift verður til felagsferðslu.

Tyrlutænastan skal yvirhøvur byggja á tilkalliskipan, so at flogið verður eftir tørvi. Slík skipan riggar best, um túrarnir eru lagdir í vanliga ferðaætlan, har einans verður flogið, um tilkall er. Hóast tyrla ikki verður nýtt teir partar av árinum, tá ið skip kunnu nøkta tørvin, eigur hon tó at vera tøk til bráðfeingisflutning, til flutning av rørslutarnaðum, og um skipini í longri tíð ikki fáa lagt at.

Tyrlutænastan skal, eins og onnur felagsferðsla, veita tænastu eftir tørvi, og skal tí setast í samband við sjóleiðirnar. Tørvurin á tyrlutænastu fer at broytast og minkar helst nógvastaðni, tá ið nýggj og skjótgangandi skip fara at sigla. Umframt at vera skjótari og betri fara hesi skip eisini at kunna sigla í verri líkindum enn verandi skip. Tá ið slík skip fara at sigla til Svínoyar og Skúvoyar, bæði summar og meginpartin av vetrinum, verður t.d. tørvurin á regluligum tyrluflutningi munandi minni og kanska óneyðugur. Tá skjótgangandi skipini eru komin verður tyrluflutningurin í hesar oyggjar at rokna sum ein ískoytistænasta til skipini.

Í Dímun er tyrluflutningur einasta samband við meginøkið, og her eigur flúgvingin at verða skipað við tilkalling, so at tað slepst til og frá, tá ið tørvur er. Sama skipan skal verða nýtt í Mykinesi um veturin. Um summarið verður siglt, og tyrlan skal vera til at taka í ringum veðri.

Til Fugloyar kann verða trupult at hava regluligan sjóvegis flutning um veturin, tí havnarviðurskiftini eru vánalig. Tá ið líkindi ikki eru at sigla, eigur tillkalling at vera til tyrlu. Um summarið fær nýggja skipið røkt flutningin betur.

Verður Sandoyartunnil gjørdur, og verður suðuroyarsiglingin løgd um Sandoynna, fer oftari at verða siglt til Suðuroyar, og óneyðugt verður við regluligum tyrluflutningi. Verður Hestur ikki knýttur at Sandoyartunlin-

um, fer skjótgangandi skip at røkja hesa farleið. Tá verður eisini siglt í Koltur, og minni tørvur verður á tyrluflutningi. Verður Hestur hinvegin knýttur at Sandoyartunlinum, verður ikki siglt í Koltur, men tilkalling verður til tyrlu.

Tyrlutænasta er ein kostnaðarmikil flutningsháttur. Tyrlan, ið Fiskimálaráðið hevur tøka til bráðfeingisflutning og tilbúgving, kundi verið nýtt til ferðafólkaflutning aftur at verandi tyrluflutningi. Kannað eigur at verða, um til ber at fáa eina hóskandi skipan at virka á hesum øki.

Málið um ferðatíð í sambandi við umráðandi virksemi er rokkið fyri útoyggjarnar, treytað av, at tyrlutænastan verður útbygd og samskipað við skjótgangandi skip.

Tiltak:	Ókeypis hjá bussum í felagsferðslu at koyra ígjøgnum gjaldstunlar
Tíðarfreist:	2008
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltak:	Lægri skrásetingargjald fyri privatbilar
Tíðarfreist:	2008
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í fíggjarmálum

Tiltak:	Kanna, um tyrluflutningur hjá Fiskimálaráðnum kann verða nýttur til ferðafólkaflutning
Tíðarfreist:	2008
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í innlendismálum

Tiltak:	Seta smidligan tyrluflutning í verk við tilkalliskipan
Tíðarfreist:	2008
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í innlendismálum

Tiltak:	Umskipa felagsferðsluna
Tíðarfreist:	2012
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í innlendismálum

Betri møguleikar at ferðast ímillum

Er lætt at ferðast ímillum, er høgligari hjá fólki at seta búgv langt frá arbeiðsplássinum. Hetta er gongdin í øðrum londum og tað tykist at gerast vanligt hjá okkum eisini. Starvsmøguleikarnir eru hartil avmarkaðir hjá fólki við hægri útbúgving, og tí velja tey antin at flyta bústað ella at ferðast ímillum.

Til at gera hesa ferðingina so høgliga og lætta, sum til ber, er umráðandi at kanna ferðamynstrið. Á miðstøddum pendlaramótum skal vera møguligt at seta bilin frá sær, áðrenn ein heldur fram við ferju, bussi ella í bili saman við øðrum.

Farstøðirnar og ferðslumótini hjá felagsferðsluni eru natúrlig pendlaramót og eiga at verða samskipað.

Felagskoyring í privatbili verður skipað við einum pendlaraportali á alnetinum, har fólk kann síggja møguleikar og tilboð um slíka koyring. Almenna felagsferðslan skal somuleiðis vera eitt hóskandi tilboð til teirra, ið ferðast

ímillum, t.d. við snarbussum og ferjum, har møguleiki er at arbeiða á ferðini.

Hugsast skal eisini um slíka ferðslu millum Føroya og útlond, so at fólk kann búgva her, men arbeiða uttanlands og øvugt. Mál er tí sett fyri ferðatíðina úr Havn á flogvøllin, og slíkt mál eigur eisini at verða sett, um annar vøllur verður gjørdur. Í løtuni eru um 35 minuttir úr Havnini á flogvøllin, men við einum høvuðsvegakervi, har ferðslan verður løgd út um bygt øki, í hesum føri Miðvág og Sandavág, verður ferðatíðin minni enn 1/2 tíma.

Tiltak:	Pendlarapláss
Tíðarfreist:	2015
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltak:	Pendlaraportalur
Tíðarfreist:	2008
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í innlendismálum

Uttanlandsflutningur

Ásannast má, at ein stór forðing fyri góðum flogvallarviðurskiftum í Føroyum er, at verandi flogvøllur er ov stuttur til flogførini á okkara leiðum. Farstøðin er haraftrat ótíðarhóskandi, og stundum nøktar hon als ikki tørvin. Tí er alneyðugt at fáa longri vøll og betri farstøð.

Politisk avgerð er tikin um at leingja vøllin í Vágum og at byggja uppí farstøðina fyri 360 miljónir krónur.

Framtíðarmálið má vera, at vit fáa ein altjóða flogvøll við so fáum undantøkum frá altjóða reglum og tilráðingum, sum gjørligt. Hesin vøllur má vera í minsta lagi 1.600 metrar langur fyri at kunna taka móti flestøllum flogførum á okkara leiðum. Fyri at hava javna flogferðslu má vøllurin hava góðar innflúgvingarmøguleikar, og tað skal bera til at leingja vøllin. Kanningar verða í løtuni gjørdar av øðrum flogvølli í Føroyum. Vísa tær, at annar vøllur hevur stórar fyrimunir fram um tann í Vágum, skal avgerð um at byggja nýggjan vøll takast beinanvegin.

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

Við alheimsgerðini er samstarv um landamørk grundarlagið undir menning, og tí er neyðugari enn nakrantíð at sleppa út í heim. Flogferðaseðlar skulu gerast bíligari við at taka burtur almenna avgjaldið.

Til tess at fáa arbeiðsmegi til Føroya er eisini neyðugt hjá okkum at hava nógvar av teimum frítíðarferðamøguleikum, sum grannar okkara hava.

Vit eiga at kanna møguleikarnar at nýta føroyskan flogvøll sum millumlendingarvøll ella neyðvøll. T.d. mugu stór flogfør, ið flúgva til Íslands, seta seg í Bretlandi, um tey ikki fáa sett seg í Keflavík. Tá hevði hóskandi vøllur í Føroyum verið góður.

Skundað eigur at verða undir arbeiðið at gerast partur av evropiska loftferðslumarknaðinum.

Skulu Føroyar bjóða seg fram sum tilfeingisdepil, er alneyðugt við eini hóskandi skipahavn. Sum støðan er nú, eru fleiri miðalstórar havnir, men eingin er nóg stór og nóg væl útbygd til at vera høvuðshavn.

Havnaráðlegging er natúrligur partur av eini landsætlan. Tað almenna skal vera við í ráðleggingini um, hvar slíkar høvuðshavnir og flutningsmiðstøðir skulu vera. Vísast skal á støð, sum eru egnað til slíkt virksemi. Uppskotini verða síðan løgd til hoyringar, og kommunurnar verða spurdar, um tær hava hug at samstarva um slíka havn, ella um tær vilja standa fyri teimum einsamallar. Tær kunnu eisini kappast um at fáa havnina. Hava kommunurnar ikki áhuga, kann talan vera um at gera eina landshavn.

Landið skal góðkenna allar størri havnaútbyggingar, sum kommunurnar hava í hyggju, so sleppast kann undan óneyðugum íløgum.

Tiltak:	Taka burtur almenna avgjaldið á flogferðaseðlum
Tíðarfreist:	2011
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í fíggjarmálum
Tiltøk:	Kanna onnur flogvallarøki
Tíðarfreist:	2010
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum
Tiltak:	Gerast partur av evropeiska loftferðslumarknaðinum
Tíðarfreist:	2008
Ábyrgd:	Løgmaður

Tiltak: Havnalóggáva
Tíðarfreist: 2008
Ábyrgd: Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltak: Havnaætlan
Tíðarfreist: 2009
Ábyrgd: Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Atlit

- Ferðslutrygd
- Umhvørvið
- Nyttuvirðið fyri samfelagið

Ferðslutrygd

Fyri atlitið ferðslutrygd er málið:

- Nullhugsjónin, at eingin skal doyggja ella fáa varandi mein í ferðsluni

Strategiirnar eru:

- Ferðslutrygdin skal verða havd í huga í allari ráðlegging av vegakervinum
- Ferðslutrygdararbeiðið skal grundast á gott hagtalstilfar og kanningar av tí

Vegirnir gerast tryggari

- Akførini skulu gerast tryggari

Málini eru:

- Talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða skal vera 30% minni í 2015 enn í dag (2006)
- Ferðslutrygdarætlan skal orðast
- Skipað hagtøl um ferðsluóhapp skulu fáast til vegar
- Ferðsluátøk skulu gerast
- Avgjaldið á tryggum bilum skal lækka

Nullhugsjónin, at eingin skal doyggja ella fáa varandi mein í ferðsluni, er grundarlagið undir ferðslutrygdararbeiðinum. Ferðslutrygdin og viljin at minka um skaðar og óhapp verða tikin við í øll tiltøk á vegaøkinum. Tá nýíløgur verða gjørdar, skal ferðslutrygdin vera natúrligur partur av ráðleggingini, og hon skal vera við í øllum verkætlanum.

Verandi vegakervi skal støðugt gerast tryggari, t.d. við at gera neyvar kanningar og bøta um trupul vegamót og vegateinar. Talan skal vera um skipaðar kanningar, ið kunnu verða gjørdar eftir sama leisti sum nýttur er í fleiri øðrum londum, har vegirnir fáa skotsmál eftir, hvussu tryggir teir eru. Peningurin til ferðslutrygdartiltøk á verandi vegakervi skal trífaldast.

Ein bólkur við umboðum fyri allar avvarðandi partar verður settur at orða eina ferðslutrygdarætlan. Hesin bólkur ansar eisini eftir, hvussu ætlanin verður framd.

Skipað hagtøl um ferðsluóhapp verða fingin til vegar fyri at síggja, hví og hvar óhapp henda og fyri at gera ábøt-

ur. Stovnað skal verða skaðanevnd til at kanna hvørt einstakt óhapp, so at byrgjast kann upp fyri, at tað hendir aftur. Hesar uppgávur kunnu hoyra undir eina og somu nevnd.

Hildið verður, at álvarsligu ferðsluóhappini fara at fækkast, so hvørt sum vegir og akfør gerast betri tøkniliga. Umleið 80% av øllum óhappum henda tó av menniskjaligum ávum, og tí er umráðandi at gera ferðsluátøk fyri at ávirka ferðslumentanina og ferðsluhugburðin.

Við evropisku skipanini – NCAP – verða øll bilsløg kannað og fáa skotsmál eftir, hvussu trygg tey eru. Fyri at fáa fólk at keypa tryggar bilar, verður avgjaldið á bilum ásett eftir trygdarmetingum hjá NCAP, soleiðis at avgjaldið minkar, tess tryggari bilurin er.

Tiltak:	Seta ferðslutrygdar- og skaðanevnd
Tíðarfreist:	2008
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltak:	Ferðslutrygdarætlan
Tíðarfreist:	2008-2010
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltak:	Samskipa ferðsluátøk millum allar avvarðandi partar
Tíðarfreist:	2008
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltak:	Avgjald á bilar sambært NCAP
Tíðarfreist:	2009
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í fíggjarmálum

Umhvørvið

Fyri atlitið umhvørvið eru strategiirnar:

- Infrakervið skal verða sniðgivið soleiðis, at tað fagurfrøðiliga hóskar til náttúruna, og at tann ferðandi fær góðar upplivingar
- Infrakervið skal skipast soleiðis, at ferðslan ikki hevur óheppin árin á umhvørvið

Málini eru:

- Ferðsla verður løgd út um bygt øki
- Álvarsligastu trupulleikarnir við óljóði frá ferðsluni skulu greiðast
- Í 2015 skal skipan vera við serligum ferðafólkarutum og súkklurutum

Sum heild skal infrakervið verða skipað við orkusparandi og umhvørvisgóðum loysnum, bæði tá ið hugsað verður um vegakervi og flutningsfør.

Serliga eru tað vegir við nógvari og gjøgnumgangandi ferðslu, sum elva til trupulleikar av dálking, larmi og ymsum forðingum, sum t.d. at nógv ferðsla kann býta eitt øki sundur. Høvuðsvegakervið við teirri gjøgnumgangandi ferðsluni verður lagt uttan um bygt øki, so at tað órógvar sum minst. Har neyðugt er, verða tilsvarandi tiltøk gjørd við aðrar vegir eisini. Tá ið vegakervið verður útbygt og dagført, verður miðað ímóti at leggja vegir í láglendi við so fáum brekkum sum gjørligt, og at hava so stuttar vegateinar sum gjørligt. Hetta minkar eisini um umhvørvisárinini. Nýggj akfør hava katalysatorar og aðra útgerð, sum fer betur við umhvørvinum. Dentur skal verða lagdur á at gera íløgur í slík umhvørvisgóð og orkusparandi flutningsfør til felagsferðslu.

Infrakervið er partur av landslagnum og ávirkar umhvørvið og ferðaupplivingar okkara. Tí er neyðugt at hugsa um fagurfrøði í ráðleggingini og at raðfesta góðar, listfrøðiligar loysnir, tá ið íløgur verða gjørdar í vegakervi og flutningsfør.

Íblásturin til at gera farleiðir fyri ferðafólk er komin úr øðrum londum, har vegateinar eru við vakrari náttúru ella t.d søguligum ella jarðfrøðiligum støðum, sum hava virði fyri fólkið á staðnum, og sum ferðafólk leitar til. Ferðafólkaleiðirnar, nevndar sóljuleiðir, verða valdar í samráði við ferðavinnuumboð og staðkend fólk. Fram við hesum leiðum verða gjørd víkipláss, parkeringarøki og dvalarvikar, so til ber at uppliva økini uttan at vera til ampa fyri ferðsluna. Uppsett verða eisini skelti, sum lýsa landslagið ella tað, sum er vert at síggja. Hesir vegateinar mugu ikki vera partar av yvirskipaða infrakervinum, har vanliga ferðslan kann verða ávirkað.

Gongugøtur og súkklugøtur kunnu í høvuðsheitum býtast sundur í flutningsgøtur, sum eru gøtur, har ein skjótt og trygt kann sleppa millum t.d. bústað og skúla ella arbeiði, og upplivingargøtur, ið t.d. kunnu taka støði í varðagøtunum og eitt nú vísa á útsýnisstaðir ella øki, sum annars eru ring at koma til.

Flutningsgøturnar fylgja ofta verandi vegum, tó við ávísum fráleika, og kunnu verða lutaðar í gongubreyt og súkklubreyt.

Upplivingargøturnar eru sum oftast gongugøtur, men talan kann eisini vera um súkklugøtur og reiðgøtur. Eitt skipað og samanhangandi gøtukervi kann vera við til at røkja verandi varðagøtur, umframt at tað betrar um møguleikarnar hjá borgarum og ferðafólki at uppliva landslagið og náttúruna. Umráðandi er, at súkklukervið verður sambundið, so at ferðast kann á súkklu longri teinar.

Tiltak:	Gjøgnumgangandi ferðsla løgd uttan um bygt øki
Tíðarfreist:	2015
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltak:	Umhvørvisárin av ferðsluni skulu vera innan fyri ásett mørk
Tíðarfreist:	2015
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltak:	Nakrar ferðafólkaleiðir – sóljuleiðir – skulu vera virknar
Tíðarfreist:	2015
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltak:	Nakrar gongugøtur og súkklugøtur skulu vera virknar
Tíðarfreist:	2015
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Nyttuvirðið fyri samfelagið

Fyri atlitið nyttuvirðið fyri samfelagið eru strategiirnar:

- Íløgur í infrakervið skulu sum høvuðsregla bert fremjast, um fyrimunirnir fyri samfelagið eru størri enn vansarnir, herímillum kostnaðurin
- Infrakervið skal fíggjast soleiðis, at samfelagsbúskaparliga úrslitið verður sum best
- Ein greið raðfesting av íløgunum í infrakervið skal verða gjørd, so at arbeitt verður munadygt við verkætlanunum við so lítlum samfelagsbúskaparligum oyðsli sum gjørligt
- Sum høvuðsregla eiga íløgur í infrakervið at verða gjørdar við skattapeningi, og møguliga kunnu tær verða fíggjaðar við láni. Brúkaragjald eigur bert at verða nýtt, um íløgan annars ikki hevði verið gjørd

Løgd skal verða ætlan fyri infrakervið, har gjørdar verða úrtøkumetingar av øllum størri verkætlanum, so at ætlanirnar kunnu samanberast og raðfestast, so at tær kunnu fremjast í rættari raðfylgju.

Tær samferðsluíløgur, ið eru gagnligastar fyri samfelagið í mun til kostnaðin, verða raðfestar fremst. Hava til dømis tvær verkætlanir eins góða ávirkan á flytføri og framkomuleika, verður tann ætlanin raðfest fremri, ið er betri fyri samfelagið kostnaðarliga.

Fyri at skapa best møguligt samband og harvið trivnað og menning til vakstrarøki í landinum, skulu sannlíkir menningarmøguleikar í framtíðini verða tiknir við, tá ið infrakervið verður lagt til rættis. Íløgur kunnu verða gjørdar, hóast úrtøkumetingar vísa, at tær loysa seg ikki beinanveg. Framtíðarmyndir kunnu tá nýtast sum grundarlag undir útgreiningunum.

Hóast úrtøkumetingar vísa, at ein íløga loysir seg ikki samfelagsliga, kann í serligum førum verða avgjørt at nýta pening til hesa íløgu ella til viðlíkahald, tá ið eyðsæð er, at tað gagnar trivnaði og menning, ella tá ið ómissandi virði eru í vanda. Hetta skal tó vera innan fyri hóskandi karmar. Fleiri mál og atlit kunnu vera trupul at virðismeta í sambandi við úrtøkumetingar, og tí er neyðugt at sammeta fyrimunir og vansar á annan hátt, t.d. við eini avleiðingarmeting, har ein greinar avleiðingarnar.

Tiltak:	Gera samferðsluætlan við úrtøkumetingum av størri verkætlanum
Tíðarfreist:	2007
Ábyrgd:	Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Hesi vóru í strategibólkinum fyri infrakervi:

Oyvindur Brimnes, stjóri, Landsverk, formaður
Niels Juel Arge, fíggjarstjóri, Strandfaraskip Landsins
Olga Biskopstø, samfelagsfrøðingur, Útoyggjafelagið
Hervør Hergudóttir, nevndarlimur, Ráðið fyri Ferðslutrygd
Joel undir Leitinum, stjóri, Samskip
Armgarð Steinhólm, verkfrøðingur, Landsverk
Finnbogi Niclasen, stjóri, Vága Floghavn
Niels Winther, deildarstjóri, Vinnumálaráðið
Hjørdis Gaard, ráðgevi, Vinnumálaráðið