Grundarsteinur: Infrakervið

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 innanoyggja og út í heim.

Samandráttur

Eitt vælvirkandi infrakervi hevur stóra ávirkan á, hvussu samfelagið virkar, hvar fólk velja at búseta seg og arbeiða, og hvar handil, vinna, skúlar og aðrar tænastuveitingar verða staðsettar. Ferðatíðin er umráðandi, tá bústaður verður valdur. Ferðatíðin til arbeiðis, handils, útbúgvingar- og ansingarstovnar, frítíðaráhugamál er avgerandi. Ikki er tað bara frástøðan í kilometrum, men kanska í nógv størri mun tíðin tað tekur at ferðast, góðskan á ferðini og smidleikin, at ein kann ferðast tá tørvur er á tí, sum er umráðandi.

Í mun til útheimin eru allar Føroyar ein útjaðari, og miðjast eigur at vera ímóti at allar Føroyar kunnu síggjast sum ein býur. Umráðandi er, at hesin býur hevur ein miðstað (sentrum), fyri at kunna bjóða flestøll tilboð og tænastur, sum stórbýir í okkara grannalondum. Hetta verður mett neyðugt, fyri at fáa og fasthalda skikkaða arbeiðsmegi í Føroyum og annars stuðla trivnaðinum hjá fólkinum her býr.

Betri flytføri, framkomuleiki og smidleiki á infrakervinum innanlands verður framt við at umskipa felagsferðsluna, so hon verður meira fjølbroytt, laga eftir flutningstørvinum, og við at um- og útbyggja fysiska infrakervið. Dentur verður lagdur á at skipa farleiðirnar eftir slagnum av flutningi. Tí verður eitt høvuðsvegakervi, ið er tilskilað gjøgnumgangandi ferðslu gjørt. Endamálið við høvuðsvegakervinum er at knýta ymisku økini í landinum saman, so skjótt, trygt og lætt er at ferðast.

Okkara flytføri og framkomuleiki út í heim er tengt at flog- og skipaferðslu, her eru serliga flogvallir og havnaviðurskiftir viðgjørd. Umráðandi er at hava javna flogferðslu, og tí eigur hóskandi flogvøllur at vera á best egnaða stað, soleiðis at mest brúktu flogførini kunnu nýta hann. Havnaviðurskiftini eiga at vera samskipað munandi betur enn í dag.

Atlit til ferðslutrygd og umhvørvi skulu hugsast inn í allar partar av infrakervinum, og takast við í øll tiltøk og verkætlanir.

Talan er aloftast um stórar íløgur, tá infrakervið skal útbyggjast, og tí er umráðandi, at hesar íløgur geva størst møguliga samfelagsliga nyttu í mun til kostnaðin.

Infrakervið skal vera fyri øll, tað vil siga fyri soleiðis háttað, at lætt, trygt og ódýrt er hjá øllum at ferðast, herundir eisini fólkið við skerdum førleika.

Føroyar - ein býur

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

Infrakervið skal vera smidligt, so at ein kann ferðast, 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.

I dag hava 86% av føroyingum fast vegasamband við høvuðsstaðin, og við góðum ferðamøguleikum kunnu allar Føroyar verða roknaðar sum miðstaðarøki. Miðjast skal ímóti at ferðatíðin til Havnar svarar til ferðatíðir í størri býum. Samstundis eiga vit eisini at menna infrakervið uttanum Tórshavn, sum er miðstaðurin, fyri at tryggja at fyrimunirnir við góðum infrakervið til Tórshavnar ikki eru til onga nyttu orsaka av orkuføristrupuleikum uttanum Havnina. Tí eru eisini flest allar ferðatíðir ásettar við Havnini í huga.

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

Til at røkka aðalmálinum um, at infrakervið skal stuðla upp undir menning og trivnað í Føroyum, og at tað skal vera lætt at ferðast innanoyggja og út í heim, eru orðað fleiri partmál.

Endamálið við infrakervinum er flytføri – tað at kunna ferðast úr stað í stað – og framkomuleikin, sum er ferðatíðin, smidleikin og dygdin á ferðini.

Samstundis mugu vit tó hava í huga, hvørja ávirkan betri flytføri og framkomuleiki hava á ferðslutrygdina, umhvørvið og nyttuvirðið fyri samfelagið í mun til kostnað.

Partmál

Partmál eru orðað fyri:

1. Flytføri og framkomuleika innanoyggja
2. Flytføri og framkomuleika út í heim

og fyri atlitini:

a. Ferðslutrygd
b. Umhvørvi
c. Nyttuvirði fyri samfelagið

1. Betri flytføri og framkomuleiki innanoyggja

1. Ferðatíðin til Havnar skal í mesta lagi vera 1 tíma, har landfast er.
2. Ferðatíðin til Havnar skal í mesta lagi vera 1½ tíma, har landfast ikki er (Suðuroyggin undantikin).
3. Ferðatíðin til Havnar skal í mesta lagi vera 2¼ tíma úr øllum støðum í Suðuroy.
4. Ferðatíðin til umráðandi virksemi so sum handlar, lækna og posthús skal vera í mesta lagi ½ tíma.
5. Ferðatíðin úr Havn á flogvøllin skal í mesta lagi verða ½ tíma.
6. Stór akfør skulu kunna koyra til allar bygdir, har vegasamband er.[1]
7. Góðir møguleikar skulu vera at ferðast ímillum bústað og arbeiðspláss, pendla.
8. Infrakervið skal vera smidligt, so til ber at ferðast, tá tørvur er á tí.
9. Felagsferðsla og privatbilisma skulu skipast í eina heild, so at tær styrkja hvør aðra.

Soleiðis røkka vit yvirskipaðu málunum um flytføri og framkomuleika innanoyggja

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 skulu verða røktir og riknir við nærlagni. Teir skulu vera stikaðir fyri kríatúrum, vera samanhangandi, fara uttan um bygd øki, hava fáar forðingar og íbindingar, og summar av íbindingunum skulu verða gjørdar sum innflættingarvegir. Vegirnir skulu liggja í láglendi og hava so fáa brekkur, sum til ber, og eru umstøður til tess, skulu teir verða gjørdir soleiðis, at hámarksferðin kann verða hækkað. Á ávísum teinum skulu teir vera trý- ella ferbreytaðir.

Ábyrgd: Landsstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltøk og tíðarfreistir: Høvuðsvegakervi (2008-2015)

Fullnýta, samskipa og menna felagsferðslu á landi, sjógvi og í lofti

Nýtt skulu verða tey flutningsfør og tann flutningsháttur, ið hóska best til tørvin á einhvørji farleið. Krøvini til fólkaflutning og farmaflutning eru ikki tey somu, og hesin flutningur kann tí verða verða tikin frá hvør øðrum. Betrast skal tí um tænastuna við at lata góð og skjóttgangandi skip røkja fólkaflutning farleiðunum til smærri oyggjarnar, og farmur skal síðan verða fluttur við einum skipi, ið røkir farmaflutningin á øllum hesum farleiðum. Felagsferðslan skal samskipast, so ikki óneyðuga leingi verður at bíða millum ymisku

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

flutningsførini. Felagsferðsla eigur at hava sersømdir, har bussar t.d. skulu koyra ókeypis ígjøgnum gjaldstunlar. 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.

Felagsferðslan á landi verður flokkað eftir nýtslu og tørvi, har ein velur tað flutningsfar, ið hóskar best til leiðina. Á høvuðsleiðum hjá felagsferðslu á landi skulu bussar koyra ofta og títt, alt samdøgrið og 365 dagar um árið. Ein bókingarskipan skal gera tað gjørligt at bíleggja pláss við felagsferðsluni. Á smærri leiðum, har grundarlag ikki er fyri regluligari busskoyring, skal vera góð tilkalliskipan, har ein kann ringja til ferðslumiðstøð at fáa hóskandi flutning, antin tað er bussur, minibussur ella persónbilur, einum tørvar. Tilkalliskipanin skal eisini vera um náttina. Farstøðir ella ferðslumiðstøðir skulu vera á ávísum støðum.

Felagsferðslan skal vera fyri øll, herundir rørslutarnað, fólk við niðursettum førleika, børn og gomul. Flutningstól, ferðslumiðstøðir og alt infrakervið annars skal vera innrættað eftir hesum, so at lætt og høgligt verður at ferðast sum heild.

Tilkalliskipanin vil í stóran mun gera, at flutningurin verður skipaður eftir tørvi, men ásannast má, at tað verður ov kostnaðarmikið hjá felagsferðsluni at nøkta allan flutningstørv, serliga í og ímillum øki, har ikki nógv fólk búgva. Neyðugt verður altíð við privatbilum, og mælt verður tí til at lækkað skrásetingargjaldið, so fleiri fáa ráð til hendan flutningshátt. At lækka skrásetingargjaldið, so 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. Samstundis, sum bilarnir gerast bíligari, skal felagsferðslan mennast, so at hon framvegis kann vera eitt alternativ til privatbilin.

Ábyrgd: Landsstýrismaðurin í innlendismálum.

Tiltøk og tíðarfreistir: Umskipa felagsferðslu (2012).

Ábyrgd: Landsstýrismaðurin í vinnumálum.

Tiltøk og tíðarfreistir: Bussar í felagsferðslu ókeypis í gjaldstunlum (2008).

Ábyrgd: Landsstýrismaðurin í fíggjarmálum.

Tiltøk og tíðarfreistir: Lækka skrásetingargjaldið á privatbilum (2008)

Soleiðis røkka vit ítøkiligu málunum um flytføri og framkomuleika innanoyggja

Menna vegakervið, so at tað altíð lýkur samtíðarinnar krøv og tørv

Málið um, at ferðatíðin til Havnar ongastaðni skal vera meira enn 1 tíma, har landfast er, varð rokkið í 2006 fyri øll øki uttan tey, ið eru norðan fyri Klaksvíkina og einstakar bygdir í Eysturoynni. Hesi øki koma eisini uppí, tá ið Eysturoyartunnilin, tunnilin millum Skálafjørðin og Gøtudal/Kambsdal, vegurin um Leirvík og vegurin um Skálabotn eru gjørdir. Um orkuføristrupulleikar við bíðitíð ikki skulu verða uttanum Havnina, má Innkomuvegurin gerast. Stór akfør kunnu tó ikki nýta farleiðina Norður um Fjall, fyrr enn nýggjur tunnil er gjørdur her, kanska umvegis Árnafjørð. Málið um eina ferðatíð á í mesta lagi 2¼ tíma til høvuðsstaðin úr Suðuroy verður rokkið, tá ið koyrandi verður ígjøgnum Hovstunnilin, nýggjan Hvalbiartunnil og silgt verður millum Hvalba og Sand, og koyrandi verður av Sandi til Havnar. Fyri Sandoynna verður málið um 1 tíma ferðatíð til Havnar rokkið, tá ið Sandoyartunnil er gjørdur. Harafturat eru ymisk tiltøk, sum eiga at gerast á verandi vega kervi, fyri at flytføri ikki minkar orsaka av manglandi ábótum, nevnast kunnu fjallatrygging í Tjørnuvík og Dali, Brúgvin um Streymin og vegakervið í Kalsoynni. Rakstur, viðlíkahald og vetrarhald skal skipast soleiðis at flytføri, framkomuleiki og smidleiki eru størst møgulig.

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

- Hovstunnil (2007)
- Vegur um Leirvík (2008)
- Fjallatrygging í Tjørnuvík og Dali (2008)
- Innkomuvegur til Tórshavn (vegateinurin frá Oyggjarvegnum til Velbastað er ikki við her.) (2010)
- Aðrar ábøtur t.d. Kalsoyggin 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)

Menna sjóvegis infrakervið, so at tað altíð nøktar samtíðarinnar krøv og tørv

Málið um eina ferðatíð á í mesta lagi 1½ tíma til høvuðsstaðin (Suðuroyggin undantikin) er í 2006 rokkið fyri øll øki uttan Fugloynna og Svínoynna.

Úr Skúvoy til Havnar er effektiva ferðatíðin 1½ 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 hitt verandi, verður málið um ferðatíðina framvegis rokkið. Úr Havn til Mykinesar er somuleiðis 1½ 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. Hetta mál verður rokkið, sum er. Nýtt skip skal eisini útvegast at sigla til Svínoyar og Fugloyar. Úr Havn til Hvannasunds fer at taka 1 tíma, sum nevnt undir viðgerðini av vegakervinum, og tí skal í mesta lagi taka ½ tíma at sigla í oyggjarnar. Útvega vit skjóttgangandi skip, sum sigla 22 fjórðingar um tíman, kunnu allar omanfyri nevnu 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 fast samband verður til Sandoynna, og suðuroyarleiðin verður av Sandi til Hvalbiar, verður siglingartíðin umleið 1 tíma og 15 min. Tá kann málið um í mesta lagi 2½ tíma úr Suðuroy til Havnar setast niður til í mesta lagi 2 tímar 15 minuttir úr øllum støðum í Suðuroy.

Tá ið skip verða útvegað til fólkaflutning, er mest umráðandi at hugsa um ferðatíð, ferðagóðsku, smidleika og at flutningstólini eisini eru egnaði til fólk við niðursettum førleika. Skjóttgangandi 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 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.

Havnaviðurskiftini skulu á øllum støðum verða lagað til skipini og flutningin annars, so at skjótt, trygt og arbeiðsligt er at flyta fólk, eisini rørslutarnað, og farm í oyggjarnar. 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 verða lagaðar til nýggju skipini. Tá ið ikki legst at fyri veður, verður flogið við tyrlu. Tá ið suðuroyarleiðin verður millum Sand og Hvalba, skulu nýggjar havnir gerast á hesum báðum støðum.

Hvat Kalsoynni viðvíkir ber ikki til at røkka ásettu ferðatíðini við verandi skipi, tá um umráðandi virksemi ræður. Til hesa farleið skal tí útvegast nýtt og skjótari skip, so at hálvur tími verður at ferðast av Trøllanesi til Klaksvíkar.

Tilkalliskipan eigur at verða nýtt til felagsferðslu á sjónum, har hetta er hóskandi, eins og á landi, so at ein siglir eftir tørvi – serliga á leiðum, har lítið fólk ferðast. Tilkalliskipanin eigur eisini at verða nýtt til sjóvegis farmaflutning.

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í innlendismálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

- Farmaskip (2011)
- Nólsoyarskip (2008)
- Svínoyar/Fugloyarskip (2008)
- Skúvoyarskip (2009)
- Kalsoyarskip (2010)
- Mykinesskip (2013)
- Hestskip (+Koltur) (2014)

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

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

Tyrlutænasta

Tyrlutænastan skal, eins og onnur felagsferðsla, veita tænastu eftir tørvi og skal tí setast í samband við sjóvegis farleiðirnar. Tørvurin á tyrlutænastu fer at broytast og helst at minka nógvastaðni, tá ið nýggj og skjóttgangandi 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 slíkt skip fer at sigla til Svínoyar og Skúvoyar, bæði summar og meginpartin av vetrinum, verður t.d. tørvurin á regluligum tyrluflutningi munandi minni og summpart kanska óneyðugur.

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 skal verða 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 so mikið vánalig. Tá ið líkindi ikki eru at sigla, kann tillkalling vera til tyrlu. Um summarið fær nýggja skipið røkt flutningin betur enn nú.

Verður sandoyartunnil gjørdur, og verður suðuroyarsiglingin løgd um Sandoynna, fer oftari at verða siglt til Suðuroyar, og óneyðugt verður helst við regluligum tyrluflutningi. Verður Hestoyggin ikki knýtt at sandoyartunlinum, fer skjóttgangandi skip at røkja hesa farleið. Tá verður eisini siglt í Koltur, og minni tørvur verður á tyrluflutningi. Verður Hestoyggin hinvegin knýtt at sandoyartunlinum, verður ikki siglt í Koltur, men tilkalling verður nýtt til tyrlu.

Tyrlutænastan skal yvirhøvur byggja á tilkalliskipan, so at flogið verður eftir tørvi. Slík skipan riggar best, um túrarnir eru lagdir í vanliga og regluliga ferðaætlan, men bert skal verða 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 bráfeingis flutning og til flutning av rørslutarnaðum.

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

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í Innlendismálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

Kanna, um tyrluflutningur, ið verður gjørdur fyri Fiskimálaráðið, kann verða nýttur til útoyggjar (2008).

Seta smidligan tyrluflutning í verk við tilkalliskipan (2008).

Pendlan (samskipað felags/privat ferðing)

Er lætt at ferðast ímillum, er høgligari hjá fólki at seta búgv langt frá arbeiðsplássinum. Hetta er gongdin í øðrum londum og tykist at gerast vanligari hjá okkum eisini. Starvsmøguleikarnir eru hartil avmarkaðir hjá fólki við hægri serútbúgving, 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 miðstøðum skal pláss vera at seta bilin frá sær, áðrenn ein heldur áfram við ferju, bussi ella í bili saman við øðrum. Henda felagskoyring í privatbili verður skipað við einum pendlaraportali á alnótini, har fólk kann síggja møguleikar og tilboð um slíka koyring. Felagsferðslan skal somuleiðis verða eitt hóskandi tilboð til teirra, ið pendla, 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 vestur á vøllin, men við einum høvuðsvegakervi, har ferðslan verður løgd út um bygt øki, í hesum føri Miðvág og Sandavág, verður ferðatíðin minni enn ½ tíma.

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

Pendlarapláss (2015)

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í innlendismálum

Pendlaraportalur (2008)

2. Betri flytføri og framkomuleiki út í heim

1. Kostnaðurin at ferðast millum Føroyar og útheimin skal alsamt minka.
2. Flogvallarviðurskiftini og flogferðsluviðurskiftini skulu vera soleiðis háttað, at tey stimbra smidligar og ódýrar flutningsmøguleikar.
3. Møguleiki skal vera fyri kappingarførum farmaflutningi loftvegis.
4. Havnakapasiteturin og havnaumstøðurnar skulu vera soleiðis, at ongar forðingar eru fyri innflutningi og útflutningi av vørum, og tey skulu stimbra upp undir møguleikarnar at bjóða Føroyar fram sum tilfeingismiðdepil.

Soleiðis røkka vit málunum um flytføri og framkomuleika út í heim

Almenna avgjaldið á flogferðaseðlum skal burtur

Flogferðaseðlar skulu gerast bíligari við at taka burtur almenna avgjaldið. Við altjóðagerðini er samstarv um landamørk grundarlagið undir menning, og tí er neyðugari enn nakrantíð at sleppa út í heim. Til tess at fáa arbeiðsmegi til Føroya, er eisini neyðugt hjá okkum at hava nógvar av teimum frítíðarferðamøguleikum, sum grannar okkara hava.

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í fíggjarmálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

Taka burtur almenna avgjaldið á flogferðaseðlum (2011)

Betri flogvallarviðurskifti

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

Politisk avgerð er tikin um at leingja vøllin í Vágum og at byggja út farstøðina fyri 360 millónir krónur. Henda verkætlan verður fíggjað við at niðurkapitalisera íleggingargrunnin fyri Føroyar, og samráðingar hava verið millum danskar og føroyskar myndugleikar um hetta.

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

Føroyum, og 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 um ferðslan kann vera jøvn.

Ábyrgd: Landstýrimaðurin í vinnumálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

Kanna onnur egnað flogvallarøki (2010)

Marknaðartreytir

Skundað eigur at verða undir arbeiðið at gerast partur av evropeiska loftferðslumarknaðinum. Harafturat eiga vit at kanna møguleikarnar at nýta føroyskan flogvøll sum millumlendingarvøll ella neyðvøll. T.d. mugu stór flogfør, ávegis til Íslands, seta seg í Bretlandi, um ikki slepst niður í Keflavík. Tá hevði hóskandi vøllur í Føroyum kunna verið góður.

Ábyrgd: Løgmaður

Tiltøk og tíðarfreistir: Gerast partur av europeiska loftferðslupakkanum (2008)

Tilfeingismiðdepil

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 kunna vera høvuðshavn.

Havnaráðlegging er natúrligur partur av eini landsætlan. Aðrastaðni er tað almenna við í ráðleggingini um, hvar slíkar høvuðshavnir og flutningsmiðstøðir skulu vera. Hetta kann t.d. verða gjørt soleiðis, at víst verður á nøkur 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 kanska 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 eigur somuleiðis at skula góðkenna allar størri havnaútbyggingar, sum kommunurnar hava ætlanir um at gera, so sleppast kann undan óneyðugum íløgum.

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

Havnalóggáva (2008)

Havnaætlan (2009)

a. Ferðslutrygd

Talið á ferðsluóhappum við fólkaskaða skal vera 30% minni í 2015 enn í dag (2006). Málið er grundað á nullhugsjónina, sum er samtykt í Løgtinginum.

Soleiðis røkka vit málunum um ferðslutrygd

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 nýløgur 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 møguliga kunnu verða gjørdar eftir sama leisti, sum nýttur er í fleiri øðrum londum, har vegirnir fáa skotsmál eftir, hvussu tryggir teir eru. Árliga skulu verða avsettar 10 milliónir krónur til ymiskt ferðslutrygdartiltøk á vegakervinum.

Ein bólkur við umboðum fyri allar avvarandi partar verður settur at orða eina ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar. 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 kunna gera ábøtur. Stovnað skal verða skaðanevnd, ið skal kanna hvørt einstakt óhapp fyri at kunna fyribyrgja, at tað hendir aftur. Hesar nevndir kunnu vera ein og sama 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.

Tryggari bilar

Við evropeisku 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.

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltøk og tíðarfreistir: Seta ferðslytrygdar- og skaðanevnd (2008)

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltøk og tíðarfreistir: Ferðslutrygdarætlan (2008-2010)

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í fíggjarmálum

Tiltøk og tíðarfreistir: Avgjaldið á bilum smb. NCAP (2009)

b. Umhvørvið

1. Fyrilit skulu verða havd fyri náttúru, mentanararvi og fagurfrøði, tá ið infrakervið verður ment ella broytt.
2. Ferðaupplivingin skal betrast. Í 2015 skal vera skipan við serligum ferðafólkarutum og súkklurutum.
3. Álvarsligastu trupulleikarnir við óljóði frá ferðsluni skulu verða greiddir.

Soleiðis røkka vit málunum um umhvørvið

Tá ið hugsað verður um umhvørvið í sambandi við infrakervið, er talan bæði um t.d. dálking og um fagurfrøði. Infrakervið má skipast soleiðis, at ferðslan ikki hevur óheppin árin á umhvørvið. Somuleiðis skal infrakervið verða sniðgivið soleiðis, at tað fagurfrøðiliga hóskar til náttúruna, og at tann ferðandi fær góðar upplivingar.

Dálking, larmur og onnur árin á umhvørvið

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, skal miðað verða 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, og dentur skal verða lagdur á at gera íløgur í slík umhvørvisgóð og orkuparandi flutningsfør til felagsferðslu.

Fagurfrøðilig atlit í infrakervinum

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.

Farleiðir fyri ferðafólk

Íblásturin til slíkar leiðir 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, parkeringsøki og dvalarvikar, so til ber at uppliva økini uttan at vera til ampa fyri ferðsluna, og uppsett verða skelti, sum lýsa landslagið ella tað, sum er vert at síggja. Hesir vegateinar mugu ikki vera partar av yvirskipaða infrakervinum, har ferðslan kann verða ávirkað.

Gongugøtur og súkklugøtur

Gøturnar kunnu í høvuðsheitum býtast sundur í flutningsgøtur, sum eru gongugøtur og súkklugøtur, 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 vera lutaðar í gongubreyt og súkklubreyt.

Upplivingargøturnar eru ofta 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 er samanhangandi, so at ferðast kann á súkklu longri teinar.

Ábyrgd: Landstýrismaðurin í vinnumálum

Tiltøk og tíðarfreistir:

Umhvørvisárin av ferðsluni skulu verða innanfyri ásett mørk (2015)

Nakrar ferðafólkaleiðir, sóljuleiðir, skulu vera virknar (2015)

Nakrar gongu- og súkklugøtur skulu vera virknar (2015)

c. Nyttuvirðið fyri samfelagið

1. Íløgur í infrakervið skulu sum høvuðsregla bert fremjast, um fyrimunirnir fyri samfelagið eru størri enn vansarnir, herundir kostnaðurin.
2. Fíggingin av infrakervinum skal skipast soleiðis, at samfelagsbúskaparliga úrslitið verður sum best.
3. Ein greið raðfesting av íløgunum í infrakervið skal verða gjørd, so at arbeitt verður munadygt við verkætlanunum við so lítlum samfelagsbúskaparligum oyðsli sum gjørligt.
4. 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.

Soleiðis røkka vit málunum um nyttuvirðið fyri samfelagið

Samferðsluætlan við úrtøkumetingum av størri verkætlanum

Ein ætlan fyri samferðslukervið, har gjørdar verða úrtøkumetingar (cost-benefitmetingar) av øllum størri verkætlanum, so at ætlanirnar kunnu samanberast og raðfestast, so at tær kunnu verða framdar 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 samferðslukervið 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 virðir eru í vanda. Hetta skal tó vera innan fyri hóskandi karmar. Fleiri mál og atlit kunnu verða trupul at virðismeta í sambandi við úrtøkumetingar, og tí er neyðugt at sammeta fyrimunir og vansar á annan hátt, t.d. við eini konsekvensmeting, har ein greinar avleiðingarnar.