



**Fylgiskjal 4:
STØÐUMETING OG HEILDARÆTLAN
FYRI
SJÓVEGIS FARLEIÐIRNAR**



Innihaldsyvirlit

1. Heildarætlan 2008-2020	2
2. Stöðan á sjóvegis farleiðunum	4
2.1. Bólkur 1: Suðuroyarleiðin og Sandoyarleiðin.....	7
2.1.1. "Smyril"	8
2.1.2. "Teistin"	10
2.2. Bólkur 2: Nólsoyarleiðin og Kalsoyarleiðin	12
2.2.1. "Sam"	13
2.2.2. Ritan"	15
2.3. Bólkur 3: Skúvoyarleiðin, Fugloyarleiðin (íroknað Svínaynna), Mykinesleiðin og (Hestleiðin).....	17
2.3.1. "Másin"	18
2.3.2. "Sildberin"	20
2.3.3. Mikinesleiðin/"Súlan"/"Brynhild"	22
2.3.4. Hestleiðin/"Teistin"	24
2.4. Bólkur 4: Stóra Dímun og Koltur.....	25
3. Aldur á ferjunum – januar 2007	26
Skjal A: Fíggjar- og flutningstøl	

1. Heildarætlan 2008-2020

Strandfaraskip Landsins (SSL) skulu nøkta landsins tørv á innanlands sjó- og landvegis fólka- og farmaflutningi¹.

Høvuðsuppgávan hjá SSL er sostatt at binda øki, oyggjar, bygdir og býir saman í eitt flutningskervi².

Til at røkja tær sjóvegis farleiðirnar, sje y í tali, hava SSL átta ferjur, herav tvær avloysaraferjur.

Busskoyring/felagsferðsla á landi

Umframt sjóvegis flutningin stýra og samskipa SSL busskoyringina á landi, sum fevnir um 22 bussleiðir við umleið 40 bussum.

Íløgur í bussar verða ikki umrøddar í hesi íløguaetlan, men viðmerkjast kann, at busskoyringin, sum er útveitt privatum at reka, kostar umleið 20 mió kr árliga í sáttmálagjöldum.

Hesi gjöld gjalda í høvuðsheitum íløguna hjá teimum, ið hava busskoyringina um hendi og kunnu tí á ein hátt síggjast sum ein óbeinleiðis íløgá hjá SSL.

¹ Felagsferðslan á landi verður tó umrødd aðrar staðir í ætlanini við atlit at ferðslumynstri, steðgiplássum og busskylum o.s.fr.

² Í 2006 fluttu SSL úti við 1,1 mió ferðafólk íalt, herav 480 tús. sjóvegis (Leirvíksleiðin ikki íroknað) og 620 tús. landvegis.



Sjóvegis farleiðirnar, bólkingar

Oyggjarnar eru flokkaðar í fýra bólkar eftir flutningstørvi/–mynstri³:

1. Suðuroy og Sandoy
2. Nólsoy og Kalsoy
3. Skúvoy, Fugloy, Svínø, Mykines og Hestur⁴
4. Koltur og Stóra Dímun

Í bólki 1 er talan um tvær farleiðir: Suðuroyarleiðin og Sandoyarleiðin.

Í bólki 2 er eisini talan um tvær farleiðir: Nólsoyarleiðin og Kalsoyarleiðin.

Í bólki 3 er talan um trýggjar/fýra farleiðir: Skúvoyarleiðin, Fugloyarleiðin (íroknað Svínøynna) og Mykinesleiðin. Haraftrat er talan um farleiðina út í Hest, sum í dag er ein partur av Sandoyleiðini.

Í bólki 4 er talan um Koltursleiðina og Dímunarleiðina, har flutningurin er loftvegis við tyrlu.

Í 1. parti av Samferðsluætlanini vórðu ferjurnar á omanfyri nevndu farleiðunum lýstar við atlit at m.ø. aldri, ferðafólka- og akfarsorkuføri, atløguviðurskiftum, siglingsferð, ferðafólka- og akfarstali o.s.fr. Sí eisini hendan part av ætlanini fyri at fáa eina samlaða mynd av farleiðunum.

Tilmæli/tænastustøðið

Í 1. parti av Samferðsluætlanini varð komið inn á møgulig tilmæli til íløgur í ferjur, og í hesum 2. parti verður komið meira ítøkilig inn á hesi tilmæli.

Tilmælini eru gjørd út frá teirri fyritley, at landið eisini frameftir røkir sjóvegis farleiðirnar, sum eru í dag. Sí yvirtilt yvir tilmæltu íløgurnar á s. 20 og annars í teimum brotunum niðanfry, har ið bólkarir verða viðgjørdir.

Um útveiting av sjóvegis farleiðum verður umhugsað, mælir SSL til, at krøvini til ferjurnar, ið SSL ikki eiga, ikki verða minni enn tey, ið SSL vísa á í hesum tilmæli. Harvið verður gjørligt at fasthalda eitt tænastustøði, sum SSL meta er tíðarhóskandi.

Kostnyttu-útrokningar

Kostnyttu-útrokningar eru ikki gjørdar fyri ferjuíløgurnar til smærru oyggjarnar. Hetta tí at tað vanligu eru onnur samfelagslig atlit, harímillum útjaðrapolitisk, ið verða tikin, tá ið slíkar íløgur verða gjørdar.

Kostnyttu-útrokningar fyri slíkar ferjuíløgur, har ið ferðafólkatalið hevur eina náttúrliga avmarking, hava oftast vánalig úrslit.

³ Sí eisini 1. part av Samferðsluætlanini, har sama uppbytið sæst.

⁴ Farleiðin út í Hest er í dag partur av Sandoyarleiðini, sí meira niðanfry.



2. Støðan á sjóvegis farleiðunum

Í hesum 2. partinum av Samferðsluætlanini verður niðanfyri greitt nærri frá støðuni á teimum ymsu farleiðnum í teimum fyra nevndu bólkunum. Frágreiðingin tekur útgangsstøði í hesum uppbyti:

1. Støðumeting
2. Fíggjarvirðurskifti
3. Flutningur

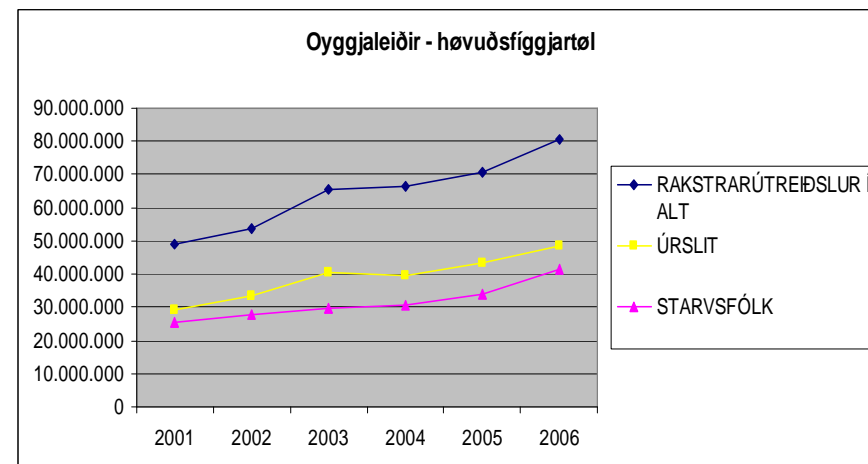
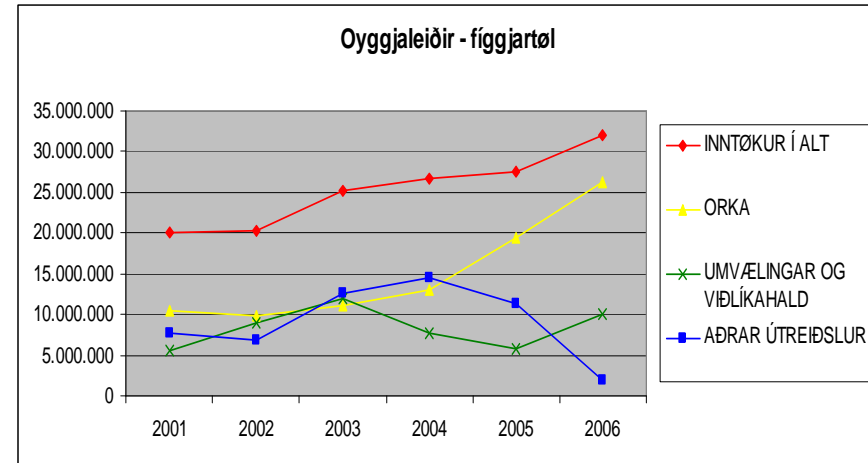
Í byrjani av hvørjum bólki verður tikið samanum, og síðani verður greitt frá hvørjari farleið/skipi sær. Strikumyndir, ið vísa fíggjarligu gongdina og flutningi av ferðafólkum, síggjast í hjálagda skjali A á síðu 27-40.

At byrja við verður beint niðanfyri stutt tikið saman um samlaðu fíggjarligu gongdina og í flutningstølum hjá sjóvegis farleiðunum.

Fíggjarviðurskifti

Av fíggjarligu tølunum sæst, at nettoraðstrarkostnaðurin av at reka skipini hjá SSL var nøkurlunda javnur árinum 2003-2005.

Í 2006 hækkar kostnaðurin munandi, og er orsøkin serliga nýggi ”Smyril”, har ið útreiðslurnar til starvsfólk og orku eru hægri enn við gamla ”Smyrli”.





Í 2007 verður nettokostnaðurinn av at reka sjóvegis farleiðirnar mettur enn hægri við tað, at munandi økt sigling verður á Suðuroyar-, Nólsoyar- og Kalsoyarleiðunum. Kostnaðurin av øktu siglingini er mettur til 8-9 mió kr.

Harumframt er samtykt, at ferðaseðlaprísirnir skulu lækka 5 mió kr íalt.

Netto eru sjóvegis farleiðirnar hjá SSL í 2007 mettar at kosta umleið 86 mió kr.

Viðmerkt skal vera, at avskrivningar og renting eru ikki við í nøkrum av rakstrartølunum.

Flutningur

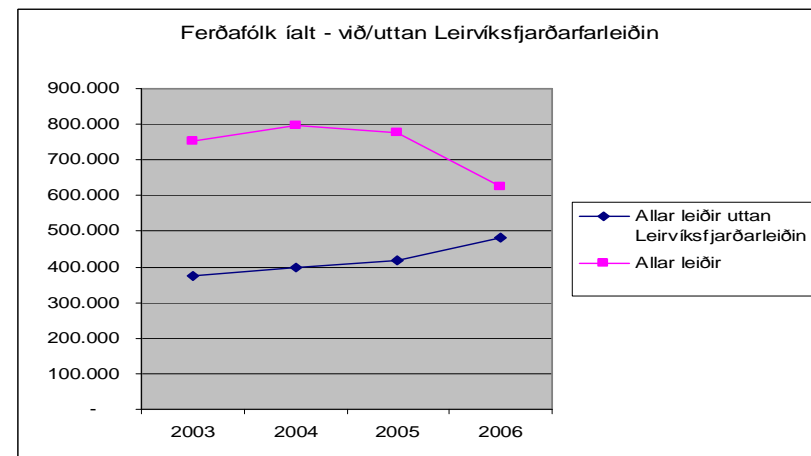
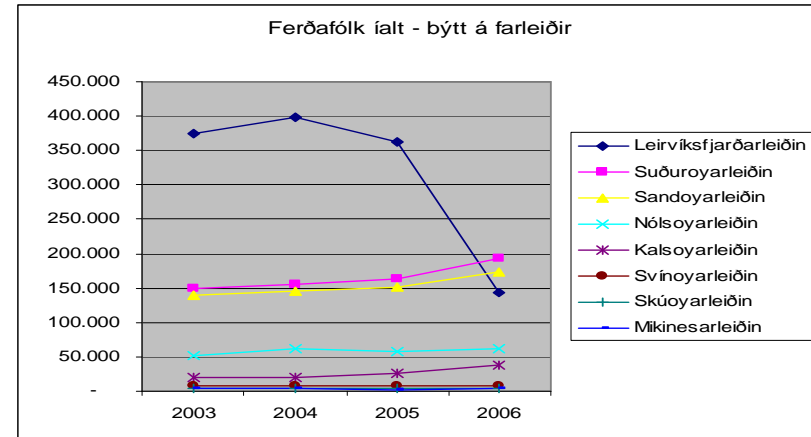
Av flutningstølunum sæst, at flutningurin av ferðafólkum er vaksandi, serliga í 2005-06. Tá verður sæð burtur frá Leirvíksfjarðarleiðini, ið helt uppat í apríl 2006.

Vøxsturin frá 2003 til 2006 er 28%, og frá 2005 til 2007 er vøxsturin 15% fyri ferðafólk og 18% fyri akfør.

Tað sæst, at vøxstur hevur verið á báðum teimum stóru leiðunum, Suðuroyarleiðini og Sandoyarleiðini og eisini á Kalsoyarleiðini. Serliga á síðstnevndu er vøxsturin stórur, og orsøkin er ivaleyst munandi betraða flutningssambandið, tá ið ”Sam” avloysti ”Barsskor”. Sami virknaður sæst á Suðuroyarleiðini, tá ið nýggi ”Smyril” varð settur í sigling fyri tann gamla.

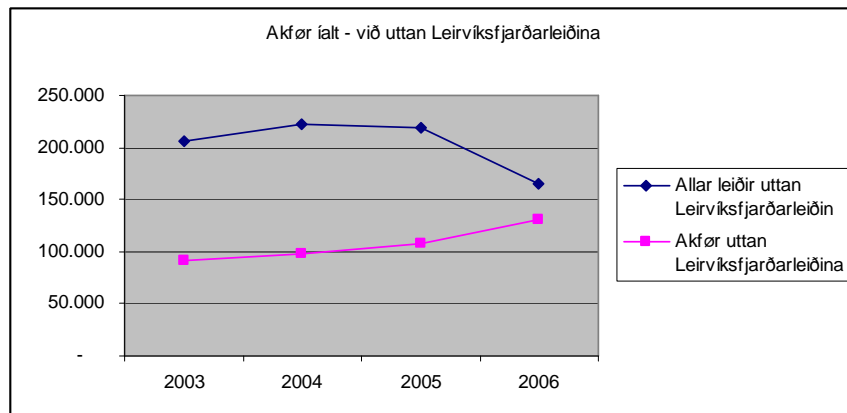
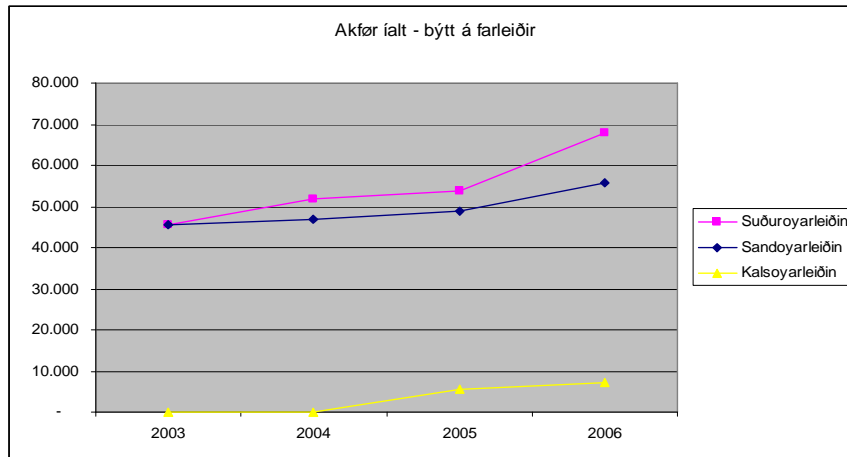
Sama vakstrarmynstur sæst fyri flutningin av akførum, har vøxsturin er serliga stórur á Kalsoyarleiðini. Vøxsturin á akfarsflutninginum er serliga stórur á Suðuroyarleiðini.

Ferðafólk:





Akfór:





2.1. Bólkur 1: Suðuroyarleiðin og Sandoyarleiðin

Samanumtikið

Í bólki 1 eru ferjurnar rættiliga nýggjar.

”Smyril” er bygdur í 2005.

”Teistin” er bygdur í 2001.

Hesar báðar ferjurnar hava ikki fyri neyðini at verða skiftar út komandi nógvu árin.

Ein undirsjóvartunnel til Sandoyanna kann tó broyta flutningsmynstrið til bæði Sandoyanna og Suðuroynna munandi.

Til Sandoyanna verður tá koyrandi, og harvið verður ikki tørvur á einari ferju.

Møguleiki verður tá eisini fyri at sigla úr Suðuroynni til Sandoyanna ístaðin fyri til Tórshavnar.



2.1.1. ”Smyril”

Støðumeting.

Nýggi ”Smyril”, sum er ein nútímans ferja, nøktar ríkiliga flutningstørvin á Suðuroyarleiðini, og tað er bara t.d. á Jóansøku, at orkuførið kann standa sína roynd.

Um undirsjóvartunnil verður gjørdur millum Streymoy og Sandoy, og siglt fer at verða millum Suðuroy og Sandoy, eigur at verða kannað, um tað er skilabetri við tveimum minni ferjum, sum upp á seg kanska eru bíligari í rakstri og kunnu sigla oftari.

Um hetta verður leisturin, má íløga gerast í eina ferjulegu á Sandi og helst eisini í Hvalba. Íløgan í havnirnar í Hvalba og á Sandi má tó eisini gerast, um tað framvegis verður nýggi ”Smyril”, ið kemur at røkja farleiðina.

Sæð burtur frá hesum, er ”Smyril” so mikið nýggjur, at útskipting ikki kemur upp á tal komandi nógvu árinum. Tó væntar dagføring av landgongdum og kunning til ferðafólkini á ferjulegunum.

Atløguviðurskiptini í Tórshavn eru nøktandi, men skipið verður ov ofta órógvað, tá ið onnur størri skip leggja at har, og má tí skifta atløgupláss ávísar dagar í vikuni.



Fíggjarviðurskipti

Á skjali A síggjast strikumyndir, ið vísa gongdina í rakstrinum av Smyrli seinastu seks árin.

Nýggi “Smyril” fór í sigling í november 2005, og kostnaðurin av at reka nýggja skipið er munandi hægri enn fyri undanfarna “Smyril”.

Nettorakstrarkostnaðurin er í 2007 mettur til umleið 51 mió kr, sum er ein vøkstur upp á 12 mió kr í mun til 2006, tá kostnaðurin var 39 mió kr. Í 2005 var talið beint niðanfyrri 30 mió kr.

Í høvuðsheitum stavar økti kostnaðurin frá størri manning og størri orkunýtslu.

Fyri 2007 er samtykt at lækka ferðaseðlakostnaðin. Í skrivandi løtu liggur ikki fast, hvussu ið ferðaseðlakostnaðurin skal lækkast.

SSL hava tí gjørt eina meting av, hvussu hetta ávirkar inntøkugrundarlagið á Suðuroyarleiðina og hinar farleiðirnar.

Viðlíkahaldsútreiðslurnar eru lutfalsliga (tvs partur av samlaðu útreiðslunum) lægri við nýggja skipinum enn við tí undanfarna, men hendan metingin skal síggjast í mun til, at samlaðu rakstrarútreiðslurnar nú eru væl hægri.

Nettorakstrarkostnaðurin pr. ferðafólk í 2003 var 210 kr. Í 2007 er hann mettur til 265 kr. Pr persónkilometur var talið í 2003 3,3 kr, meðan tað í 2007 er mett til 4,7 kr.

Flutningur

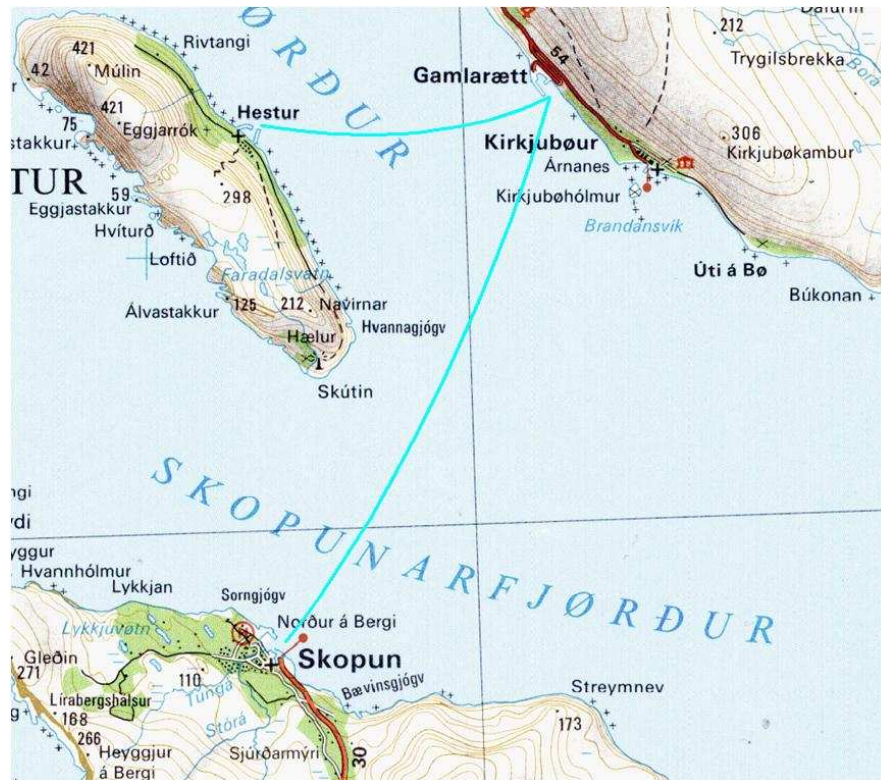
“Smyril” flytur 40% av samlaða sjóvegis ferðafólkunum hjá Strandferðsluni og 52% av akførunum.

Við nýggja skipinum er flutningurin av ferðafólki og akførum vaksin munandi: 18% fleiri ferðafólk og 26% fleiri akfør í 2006 í mun til árið fyri. Vøksturin í ferðafólkatalinum frá 2004 til 2006 var góð 25%.

Einki er at taka aftur í seg, at nýggja skipið er høvuðsorsøkin til økta flutningin. Sami virknaðurin sæst fyri Kalsoyarleiðina, har ið ”Sam” í apríl 2005 avloysti “Barsskor”.

Flutningstølini fyri seinastu trý árin síggjast á skjali A.

Sí annars skjal A fyri at síggja talvur yvir fíggjar- og flutningsviðurskipti.



2.1.2. "Teistin"

Stöðumeting

"Teistin" nœktar nútíðarinnar tærvin á ferðafólka- og akfarsflutningi á hesi farleiðini. Túratíttleikin er níggju (dupult)túrar um dagin.

Havnaviðurskiftini í bæði Skopun og á Gamlurætt eru nœktandi, men bíðiviðurskiftini eru ekki tíðarhóskandi á Gamlurætt, og eingi bíðihóli eru í Skopun.

Verður undirsjóvatunnill gjörður til Sandoyar, er ekki tærvur á "Teistanum" til sjóvegis flutning millum Sandoyinna og Streymoyinna.

Tó fer stöða at skula verða tikin til, hvussu ið flutnings sambandið til Hest skal røkjast. Framtíðar leisturin velst um, hvørt Hestur verður ein partur av undirsjóvatunlinum ella ikki.

Siglingin út í Hest verður, sum ein partur av Sandoyarleiðini, í lýtuni røkt av "Teistanum". Spurningurin er, um ikki ein íløga kundi verið gjörd í eina ferju, sum burturav røkti farleiðina út í Hest, tí betringar av siglingini til Sandoyinna ganga oftast út yvir siglingina út í Hest og øvugt. Henda ferja kundi eisini siglt út í Koltur.

**Fíggjarviðurskipti**

Nettorakstrarhallið av “Teistanum” hevur seinastu 2 árinum ligið á í miðal 6,3 mió kr, og støðið verður mett til á leið tað sama í 2007.

Í 2007 er tað tó serliga lækkingin av ferðaseðlaprísunum, ið hevur við sær, at nettoúrslitið ikki gerst betur enn góðar 6 mió kr, tí umvælingar/viðlíkahald, orka og aðrar útreiðslur eru settar at lækka í 2007.

Nettorakstrarkostnaðurin pr. ferðafólk í 2003 var 21 kr. Í 2007 er hann mettur til 35 kr. Pr persónkilometur var talið í 2003 2,8 kr, meðan tað í 2007 er mett til 4,7 kr.

Flutningur

Eins og á Suðuroyarleiðini er flutningurin av ferðafólkum og akførum vaksin munandi seinastu tvey árinum.

Frá 2004 til 2006 var vøksturin knøpp 20%. Í 2006 er talan um vøkstur allar mánaðarnar á árinum uttan í juni mánaða, og í mun til 2005 er samlað talan um ein vøkstur upp á 13%.

Akfarsflutningurin vaks frá 2004 til 2006 somuleiðis knøpp 20%.

Sí annars skjal A fyri at síggja talvur yvir fíggjar- og flutningsviðurskipti.



2.2. Bólkur 2: Nólsoyarleiðin og Kalsoyarleiðin

Samanumtikið

Í bólki 2 eru báðar ferjurnar, “Ritan” á Nólsoyarleiðini og “Sam” á Kalsoyarleiðini, frá ávikavist 1971 og 1975.

Við tíðini dýrka tær tí skjótt í viðlíkahaldi og rakstri, og ellisbrek vísa seg nú. Mælt verður tí til at skifta ferjurnar út skjótast gjørligt.

Mett verður, at “Ritan” stendur fyrr fyri tørnvið tað, at tænastrøðin á Kalsoyarleiðini í fyrri helvt av 2005 hækkaði munandi, tá ið “Sam” byrjaði at sigla fyri “Barsskor”.

Útvegað/bygd kundu verið tvey systurskip til hesar báðar farleiðirnar, har tó havast má í huga, at tørvurin á akfarsflutningi til Kalsoyar er munandi hægri enn til Nólsoyar.

Øvugt er tørvurin á ferðafólkaflutningi til Nólsoyar munandi hægri enn til Kalsoynna.

Umhugsast má tí gjølla, hvussu dekksplassið í mun til ferðafólkarúm verður gagnnýtt á ferjunum.

Íðgukostnaðurin av einari slíkari ferju verður mettur til umleið 25 mió kr, men viðmerkjast skal, at nærri kanningar eru ikki gjørdar av hesum enn.

Ein millión krónur eru settar av í fíggarlógaruppskotinum fyri 2007 til forkanning av prosjektering av tveimum nýggjum ferjum til hesar báðar farleiðirnar.

Rakstrarkostnaðurin við øktum túra- og manningartali (frá 1,5 til 2 manningar) á báðum leiðum verður í 2007 mettur til umleið 4,5 mió. kr.



2.2.1. ”Sam”

Støðumeting

”Sam” er bygdur í 1975.

Orkuførið av ferjuni er nøktandi, og kanska er hon heldur í størri lagi í mun til flutningstørvin á Kalsoyarleiðini. Í ruskutum veðri kemur tað eisini onkuntið fyri, at hon má avlýsa.

Nýggja ferjan, ið verður útvegað/bygd, eigur at kunna taka tvey stór akfør ella 8-10 vanlig akfør og má hava góða maskinorku fyri at manrera.

Fíggarviðurskipti

”Sam” er munandi dýrari í rakstri enn “Barsskor”, og í 2007 er nettokostnaðurin mettur til umleið 5,7 mió kr.

Við “Sam” á farleiðini ferðast munandi fleiri ferðafólk á leiðini, men tað hevur so eisini við sær øtkað kostnað pr ferðafólk.

Nettorakstrarkostnaðurin pr. ferðafólk í 2007 er mettur til 141 kr. Pr persónkilometur verður talið í 2007 met til 37,1.

Í metingini av kostnaðinum her skal tó takast hædd fyri, at “Sam” eisini flytur akfør. Tað gjørði “Barsskor” ikki.

**Flutningur**

Flutningurinn av ferðafólki og akföllum vaks serstaklig nógv, táknað "Sam" varð settur í sigling fyrir "Barsskor" í apríl 2005, nærum 100% frá 2004 til 2006.

Væksturinn í 2006 í mun til árið fyrir var 42% ella knøpp 12.000 ferðafólk.

"Barsskor" flutti ikki akfór, men Sam flutti í 2006 íalt 7.200 akfór.

Eins og víst á í samband við "Smyril", er talan um økta flutning orsakað av betraðum flutningssambandi.

Sí annars skjal A fyrir at síggja talvur yvir fíggjar- og flutningsviðurskifi.



2.2.2. "Ritan"

Støðumeting

"Ritan", ið røkir leiðina millum Nólsoy og Tórshavn, er bygd í 1971.

Mælt verður til at byggja eina nýggja ferju skjótast gjørligt.

"Ritan" riggar væl til farleiðina, tí talan er um eitt sjógott skip, men aldurin er rættiliga høgur, og komforturin umborð er avmarkaður.

Ferjan er ikki egnað til rørslutarnað ferðafólk, og siglingarferðin átti at verið munandi hægri. Nýggja skjóttgangandi ferjan eigur at kunna taka eitt stórt akfar/4-5 vanlig akfør.

Í dag er stundum neyðugt at gera eykatúrar við "Sam", tá ið størri akfør og tungur farmur skal flytast til Nólsoyar.

"Ritan" røkir eisini farmasigling út í Skúvoyinna eina ferð um vikuna. Tá ið nýtt skip er komið á Nólsoyarleiðina, kann Ritan móguliga brúkast til farmasigling kring oyggjarnar.

Fíggarviðurskifti

"Ritan" hevur í netto rakstri kostað í miðal 2,4 mió kr seinastu fimm-seks árin. Tó er raksturur í 2007 mettur at verða 3,4 mió kr. Økti kostnaðurin kemst serliga av øktari sigling, tvs útreiðslum til økta lønar- og orkunýtslu.



Sveiggi í viðlíkahaldsútreiðslunum er javnt, tvs at tað eru ikki óvanligar útreiðslur hesi seinastu árin, men við einum 36 ára gomlum skipi fer hetta ivaleyst skjótt at broytast.

Nettorakstrarkostnaðurin pr. ferðafólk í 2003 var 28 kr. Í 2007 er hann mettur til 53 kr. Pr persónkilometur var talið í 2003 5,1 kr, meðan tað í 2007 er mettt til 9,5 kr.

Flutningur

Ritan hevur seinastu trý árinum flutt í miðal 61 túsund ferðafólk. Í 2006 var vøksturin 4% ella 3 túsund fólk.

Roknast má við, at búsetingarmynstrið í Nólsoy við útstyking og bygging av nýggjum húsum fer at hava við sær øktan flutningstørv á hesi leiðini.

Tørvurin skuldi við øktu siglingini verið nøktaður nøkur ár fram.

Sí annars skjal A fyri at síggja talvur yvir fíggjar- og flutningsviðurskifi.



2.3. Bólkur 3: Skúvoyarleiðin, Fugloyarleiðin (íroknað Svínöyanna), Mykinesleiðin og (Hestleiðin).

Samanumtikið

Í hesum bólkki eru ferjurnar rættiliga gamlar, og mælt verður tí til at útvega skip/bátar til allar farleiðirnar skjótast gjørligt, tí umframt vána komfortin verða tær eisini við árunum dýrari í viðlíkahaldi og rakstri.

Mælt verður til at útvega/byggja skjóttgangandi tíðarhóskandi ferjur úr stáli (ella hørðum glastrevjum) til hesar ofta harðbalnu farleiðir.

Við slíkum sergjørdum bátum/ferjum, sum eisini eiga at taka lættan farm, skuldi borið til at betra munandi um tænaustøðið og reglusemið.

Samstundis átti at verið útvegaður ein farmabátur at siglt til útoyggjarnar við tungum farmi 1-2 ferðir um vikuna.

Sniðgeving og tøknilig útgerð á nýggju ferjunum eiga at vera sera væl gjøgnumhugsað.

Eitt minstamat má vera góð maskinorka og góðir manreringsleikar, bovskrúvur, tangar og pumpukapasitet til stabilitet.

Útsíðan á ferjuni eiga harumframt at vera so sløtt sum til ber, so tað verður so høgligt sum gjørligt at leggja at.

Heldur ikki eiga ferjurnar at taka ov nógvan vind á seg, og brúgvín eiga at hava gott útsýni allan vegin runt.

Ferðafólkarúmini eiga at verða lógð, har báturin rullar minst og mugu vera innilokaði. Atlit má takast til rørslutarnaði. Krani til minni farm átti eisini at verið umhugsaður eins og sterkir fendarar.

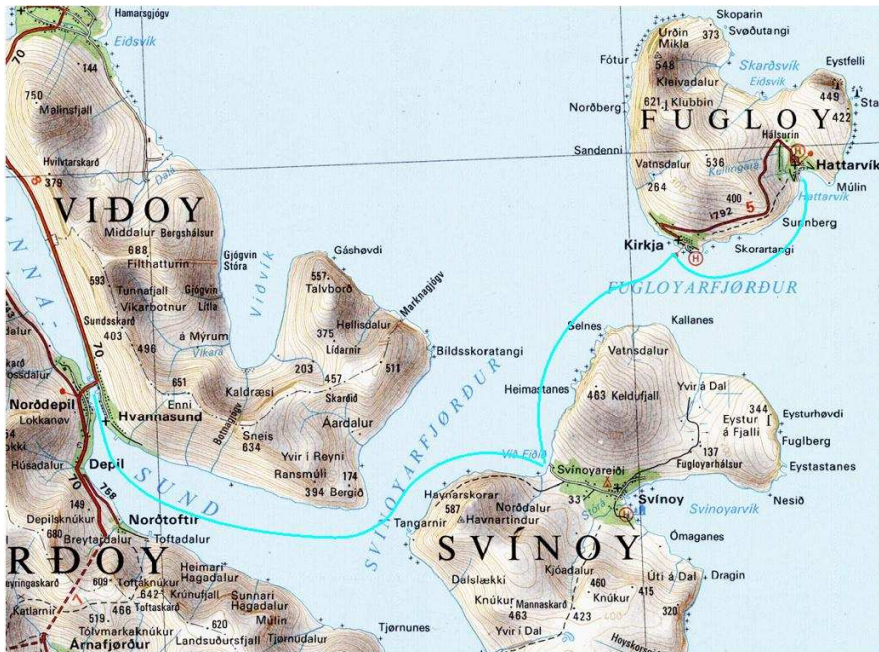
Úti á smærru oyggjunum má eisini havast í huga truplu atløguvíðurskiftini so sum eingin brimgarður, súður og stórir munur á flóð og fjøru. Hetta setur serlig krøv til hædd á dekki og møguligari lyft til ferðafólkin.

Nýggju ferjurnar, ið nevndar eru omanfyri, verða mettar at kosta umleið 15 mió kr hvør at byggja, men hetta er ikki kannað nærri enn. Árligi nettoraðstrarkostnaðurin fyri hvørja ferju verður mettur til 2,5 mió kr.

Tað er annars eingin loyna, at talið av búfólkum á serliga útoyggjunum hevur verið í støðugari minking seinastu árin.

Íløgur í nýggj skip/økt tænaustøðið kundi verið við til at stegða hesi gongd og í øðrum føri slóða fyri umstøðum fyri ferða- og smávinnu á hesum plássum.

Til samanberingar kann nevast, at nýtt skip/bátur á Suðuroyar- og Kalsoyarleiðunum høvdu við sær, at flutningurin av ferðafólki øktist munandi. Stórir munur er tó á støddini á smæstu oyggjunum og so Suðuroynni til dømis.



2.3.1. "Másin"

Støðumeting

Másin á Fugloyarleiðini er nógv tað elsta skipið hjá Strandferðsluni. Skipið er bygt í 1959 og gjørt úr timbri⁵. Mælt verður tí til at skifta skipið út sum skjótast.

Báturin siglir 6 míl, men brúkarar av bátinum siga hann vera "góðan við keiina" og vísa á, at neyðugt er við einari nýggjari kei úti í Svínøi, áðrenn ein nýggjur bátur verður útvegaður.

SSL meta tó, at møguleikin fyri at útvega eitt meiri skjóttgangandi og smidligt skip eigur at verða umhugsaður sum skjótast. Landsverk fer samstundis í gongd við at kanna møguleikan fyri at byggja út atløguna á Eiðinum í Svínøynni.

Verður tunnil gjørdur frá Svínøyar bygd og suður í Havn, tey kalla, har so eisini eitt nýtt atløgupláss helst verður gjørt, verður tørvurin á ferjum til Fugloy og Svínøi heilt hvør sín. Tá má roknast við einari bilferju til Svínøyar.

Mett verður ikki, at tað letur seg gera stórvegis ábøtur á atløgurnar í Fugloyynni (Kirkja og Hattarvík).

Ætlanir vóru í 1999 um at gera fløgu í eitt nýtt skip, men hesar ætlanir blivu ikki til veruleika. Árin, ið gingin eru, er skipið vordið enn meira ótíðarhóskandi, og SSL meta, at tað hastar at finna eina tíðarhóskandi loysn til hesa farleiðina.

⁵ Tað er ikki longur loyvt at byggja ferðamannabátar úr timbri.



Ein skjóttgangandi manreringsvinarlig ferðamannaferja úr stáli/hørðum glastrevjum, ið kann føra 50-60 ferðafólk, hevði betrað munandi um tænaustøðið á farleiðini. Eitt minstakrav til ferjuna má vera, at ferjan er innilokað og hevur góðan komfort.

Fíggjarviðurskipti

Nettoraksturinn av Fugloyarleiðini er í 2007 mettur til 3,2 mió kr. Í miðal hevur raksturinn seinastu seks árinum verið 2,6 mió kr. Vøxturnin stavar frá umvæling/viðlíkhalds- og starvsfólkaútreiðslunum og annars vanligum prísvøkstri og øktum virkseimi.

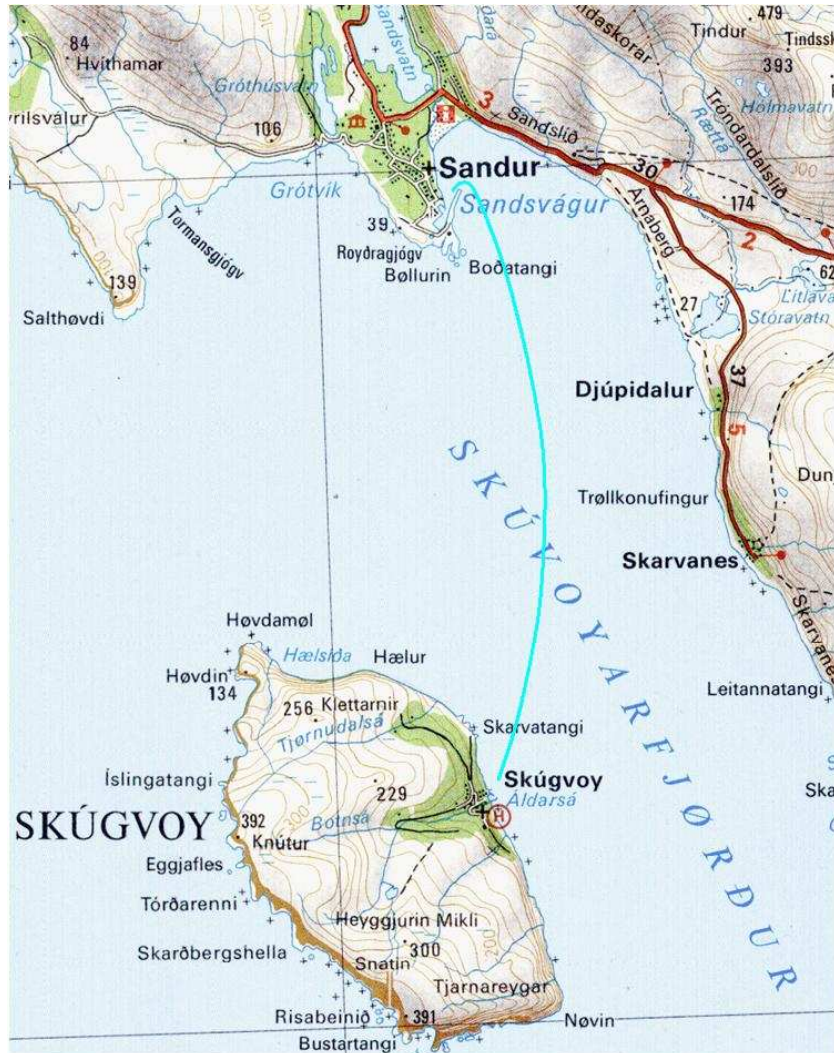
Nettorakstrarkostnaðurin pr. ferðafólk í 2003 var 206 kr. Í 2007 er hann mettur til 427 kr. Pr persónkilometur var talið í 2003 11,6 kr, meðan tað í 2007 er mettt til 24,0 kr.

Flutningur

Talið av ferðafólkum hevur verið minkandi seinastu 2 árinum.

Summarmánaðarnar ferðaðust færri fólk í 2006 enn í 2005 og 2004. Flutningur av ferðafólkum kann eisini hava verið við privatum flutningsfeløgum.

Sí annars skjal A fyri at síggja talvur yvir fíggjar- og flutningsviðurskipti.



2.3.2. "Sildberin"

Stöðumeting

"Sildberin", sum røkir Skúvoyarleiðina, er bygdur í 1979.

Mælt verður tí til at skifta bátin út sum skjótast.

Stutt kann sigast um "Sildberan", at hann hóskar seg ikki serliga væl til farleiðina⁶.

Hetta ger seg bæði galdandi fyri sjálvst farvatnið og havnaviðurskiftini. Báturin rullar illa, og dømir eru um, at ferðafólk, ið eru komin út í oynna, ikki hætta sær at sigla inn aftur.

Komforturin umborð er vánaligur. Siglingarferðin er 6 míl. Farmur verður borin umborð. Manreringsviðurskiftini eru eisini vánalig.

Havnin í Skúvoy er ikki gjørd til bátin; innsiglingin er 4,5 metrar breið, og báturin er 4 metur breiður. "Sildberin" nýtir tí eina atløgubryggju uttan fyri havnina.

Eins og í Svínøynni meta staðkøn fólk, at tað ikki loysir seg at gera nýggjan bát, fyrr enn nýggj kei er gjørd. SSL ætla tó at kanna, um ikki ein loysn kann finnast.

Tekningar eru fyri nøkrum árum síðani gjørdar til eitt nýtt havnarlag úti í Skúvoy, og hesar eru nú tiknar fram aftur.

⁶ "Ritan" siglur ein túr til Skúvoyar við farmi eina/tværf ferð um vikuna.



Eitt líknandi slag av ferju, ið umrødd verður omanfyri til Fugloyarleiðina, hevði hóskað seg til Skúvoyarleiðina.

Fíggjarviðurskipti

Nettoraksturin av Skúvoyarleiðini tóttar í 2006 og 2007 í umleið 2 mió kr, og sveiggini hava ikki verið serliga stór burtursæð frá onkrari umvæling.

Nettorakstrarkostnaðurin pr. ferðafólk í 2003 var 307 kr. Í 2007 er hann mettur til 423 kr. Pr persónkilometur var talið í 2003 36,8 kr, meðan tað í 2007 er met til 50,7 kr.

Flutningur

Flutningurin av ferðafólkum til Skúvoyar hevur seinastu árinum ligið um 4.000-4.500 fólk.

Sí annars skjal A fyri at síggja talvur yvir fíggjar- og flutningsviðurskipti.



2.3.3. Mikinesleiðin/"Súlan"/"Brynhild"

Stöðumeting

Farleiðin út í Mykines varð í 2006 útveitt privatum at reka, og í dag verður siglingin røkt av einum privatum felag við umbygda útróðrabátinum "Brynhild". Siglingin varð útveitt í fyrri í fyrsta lagi tvey ár.

Frammanundan røkti SSL farleiðina við "Súluni". Siglingarferðin og komforturin á "Súluni" var als ikki nøktandi.

Skuldi tað komið hartil, at tað almenna aftur fer at reka farleiðina, kundi ein móguleiki verið at gjørt íløgu í ein skjóttgangandi ferðamannabát, sum tekur eini 50-60 ferðafólk, eins og mælt verður til á Fugloyar-/Svínoyar- og Skúvoyarleiðunum.

Tað serliga við hesi farleið er annars, at siglt verður bara í summerhálvuni, fyra mánaðar íalt, og tað kann tá vera trupult at finna manning at sigla bara hesar mánaðarnar.

"Brynhild" siglur væl skjótari enn "Súlan", men komforturin umborð er ikki nøktandi.

Felagið, ið siglingin er útveitt til, nýtir "Súluna" til farmaflutning út í Mykines.

**Fíggjarviðurskipti**

Í miðal hevur nettoraðstrarkostnaðurin av farleiðini verið 800 tkr, tó at hann í 2004 var 1,4 mió kr orsakað av einari høvuðsumvæling.

Flutningur

Flutningurin av ferðafólkum hevur ligið um 4.500-5.000 um árið.

Sí annars skjal A fyri at síggja talvur yvir fíggjar- og flutningsviðurskipti.



2.3.4. Hestleiðin/”Teistin”

Støðumeting

Í dag er siglingin út í Hest partur av Sandoyarsiglingini.

Tað hevur víst seg at vera torført at samansjóða tænaustøðið til Sandoyanna og Hest.

Økt tæna til eina staði hevur ofta við sær minni nøgdsemi í hinum staðnum. Spurningurin er tí, um tað ikki var ein betur loysn, at ein minni skjóttgangandi ferja, sigldi burturav út í Hest av Gomlurætt og møguliga út í Koltur.

”Teistin” kundi tá sum ískoyti gjørt regluligar farmatúrar út í Hest, t.d. við akførum.

Í skrivandi løtu veit man ikki, um/nær undirsjónvartunnilin til Sandoyanna verður, og um hann verður bundin í Hest.



2.4. Bólkur 4: Stóra Dímun og Koltur

Samanumtikið

Í **bólki 4** eru oyggjarnar, ið ikki hava sjóvegis flutning, men loftvegis flutning við tyrluni at líta á.

Út í Stóru Dímun verður helst eisini frameftir bara talan um tyrluflutning. Men út í Koltur kundi - sum eitt ískoyti til

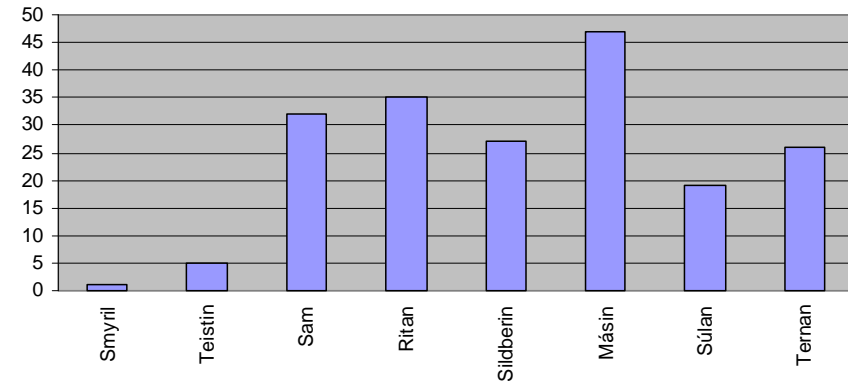
farmaflutningin við tyrluni, ein farmabátur, sum burturav røkir farmaflutning kring oyggjarnar, eisini siglt.

Um ein loysn við serstakari ferðamannaferju út í Hest verður veruleiki, kann hendan eisini røkja sigling út í Koltur.



3. Aldur á ferjunum – januar 2007

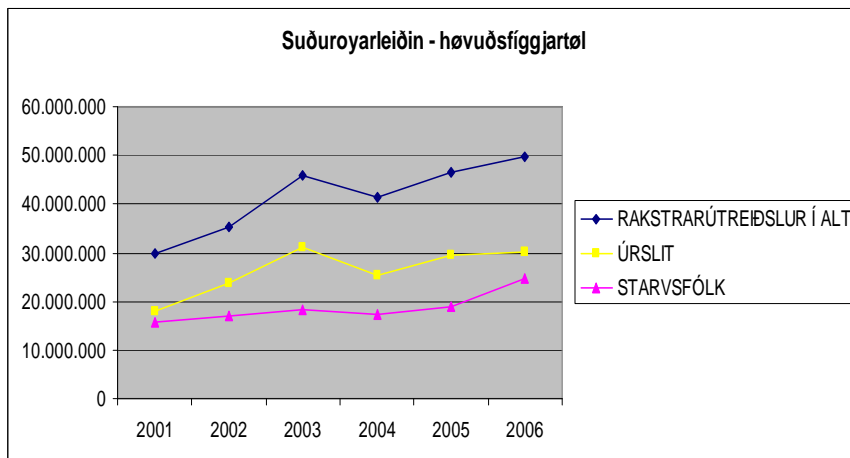
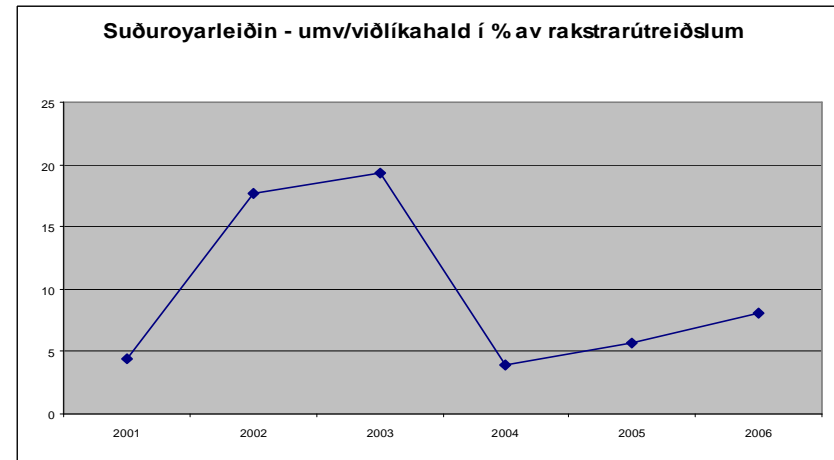
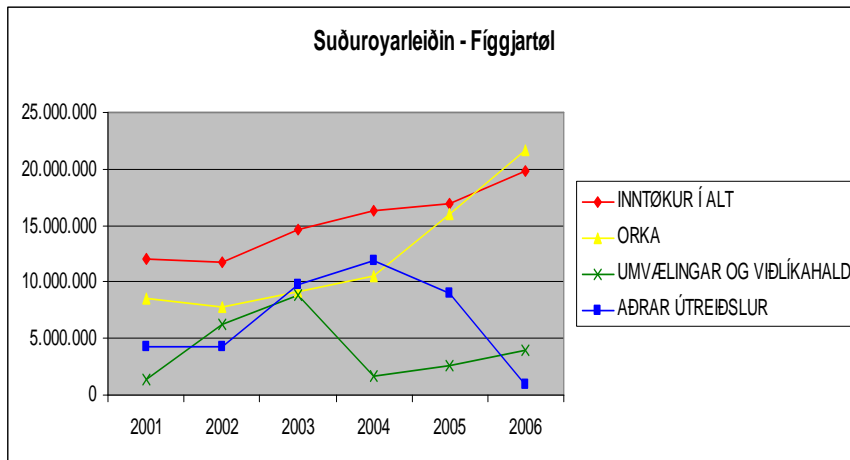
Ferja	Aldur
Smyril	1
Teistin	5
Sam	32
Ritan	35
Sildberin	27
Másin	47
Súlan	19
Ternan	26
Miðalaldur, øll skip:	24
Miðalaldur, frároknað Smyril og Teistan	31





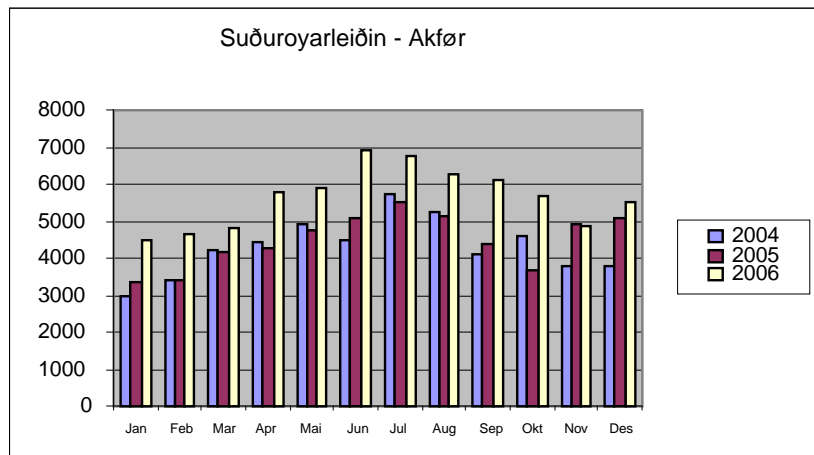
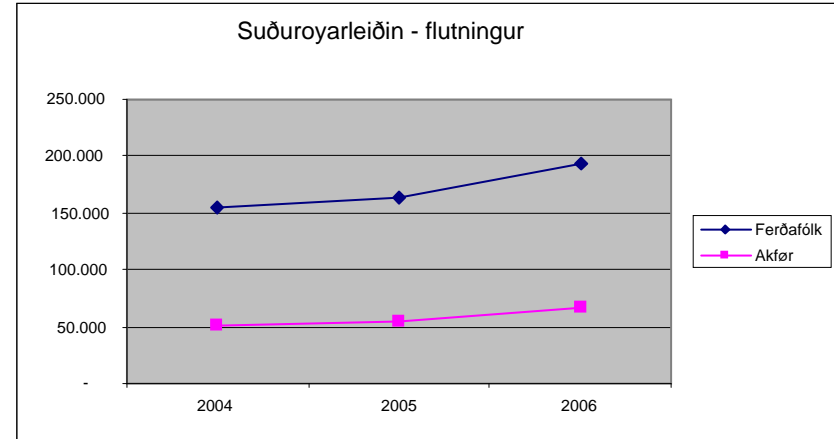
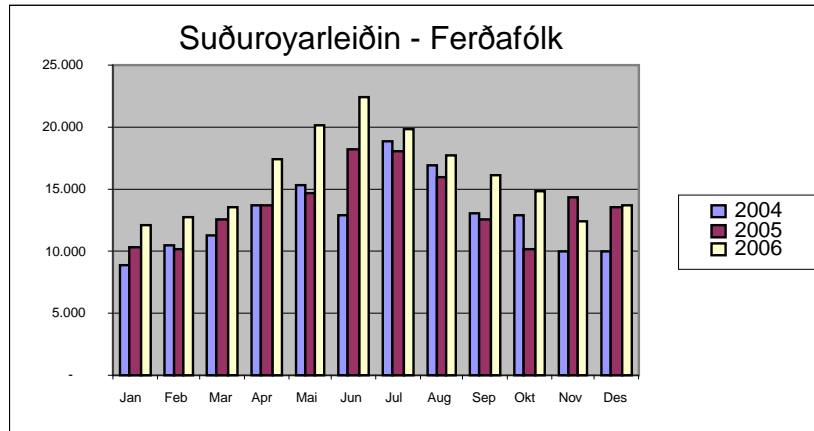
Skjal A: Fíggjar- og flutningstøl

”Smyril”/Suðuroyarleiðin - fíggjartøl:



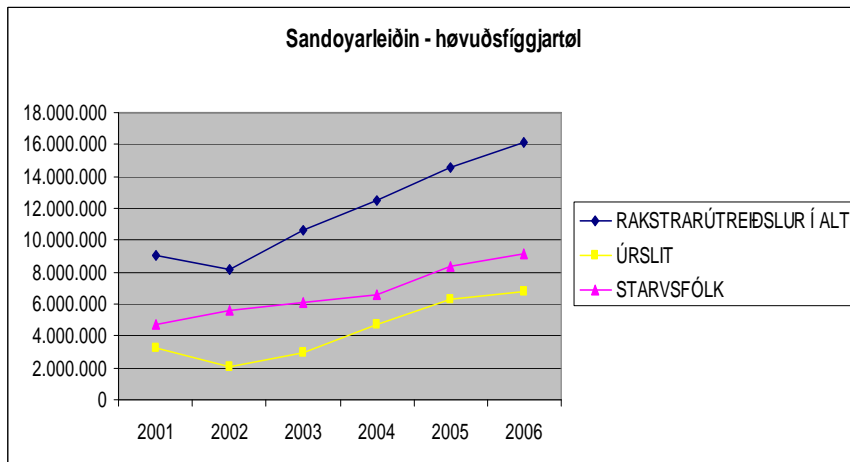
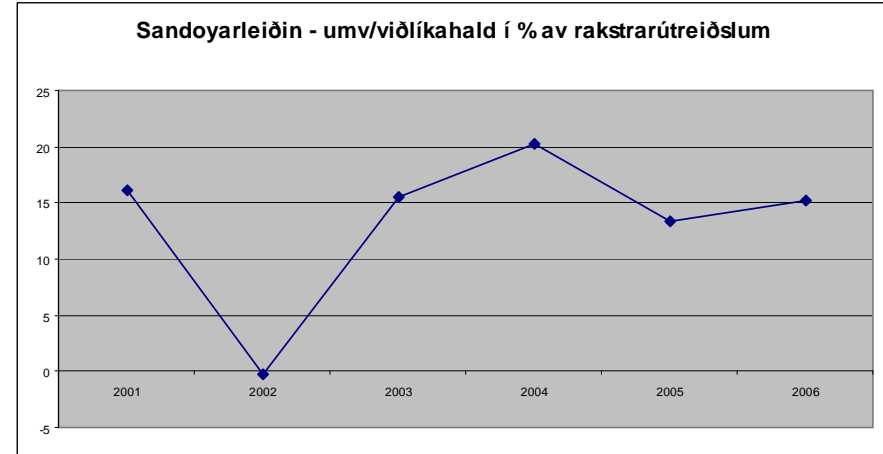
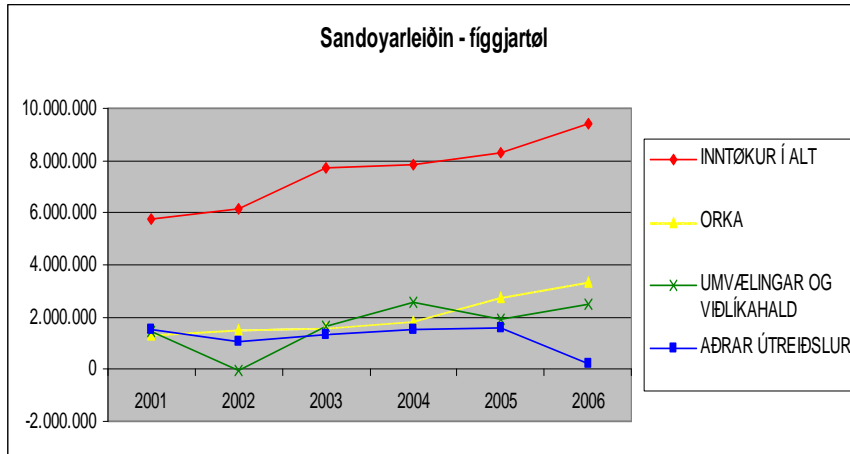


”Smyril”/Suðuroyarleiðin - flutningstøl:





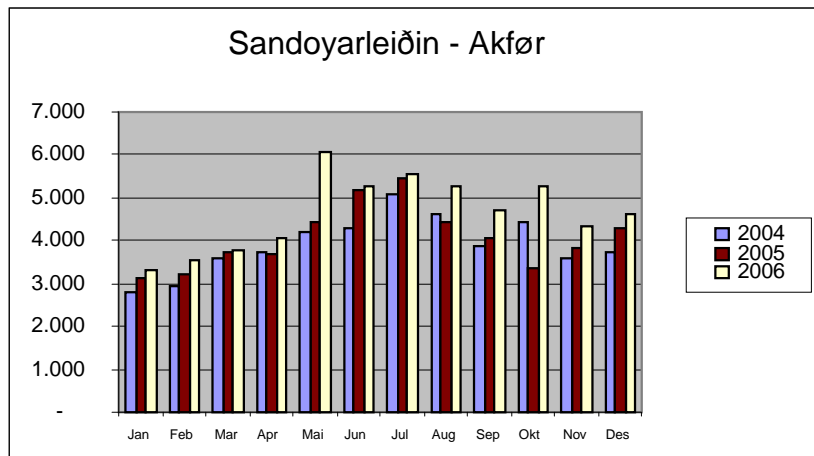
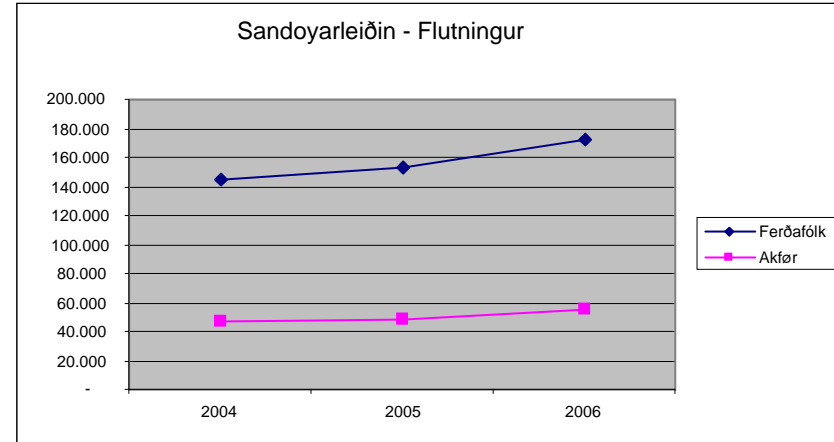
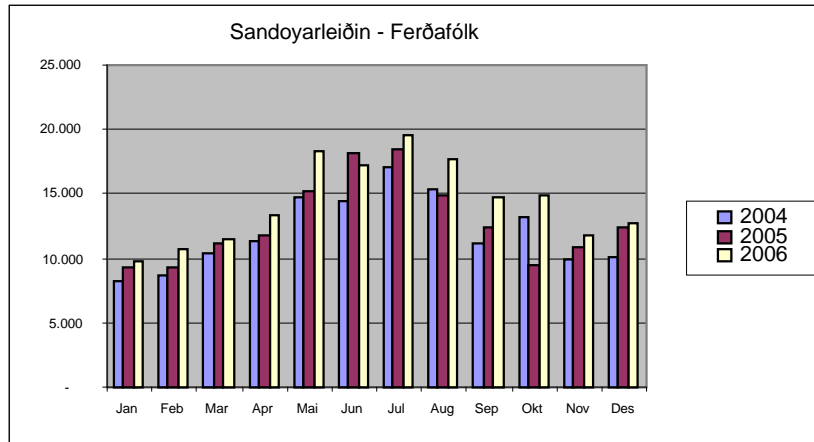
”Teistin”/Sandoyarleiðin - figgjartöl:



Viðmerking: Orsøkin til lága talið í 2002 er eitt endurgjald.

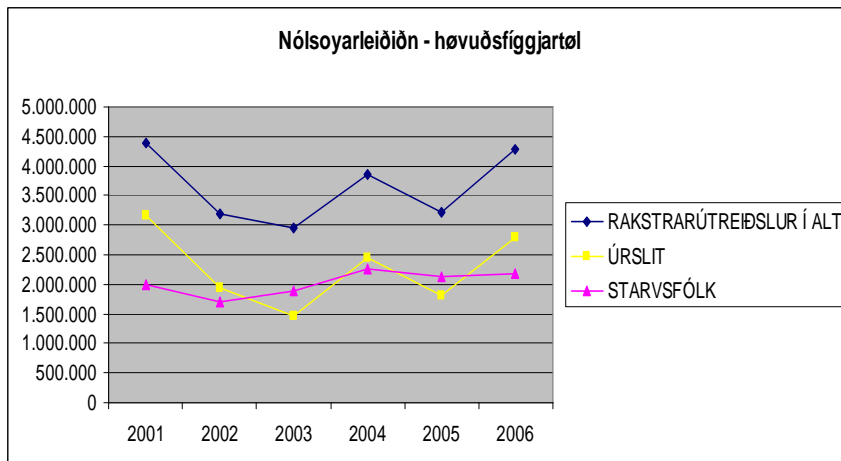
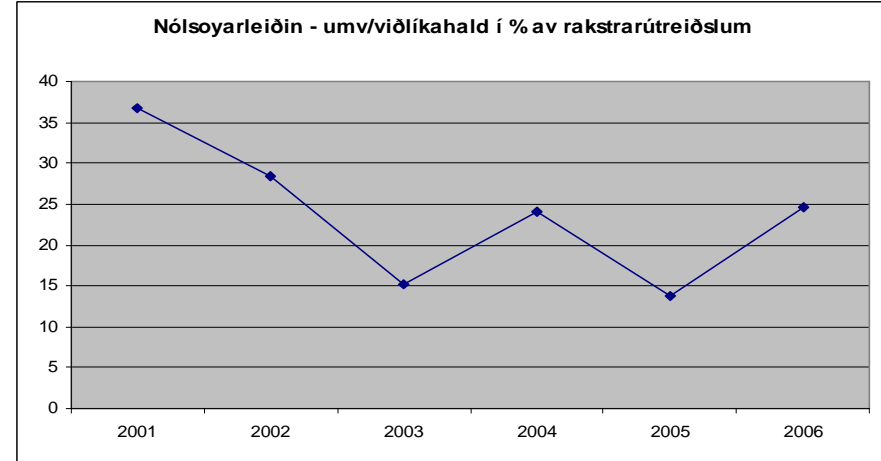
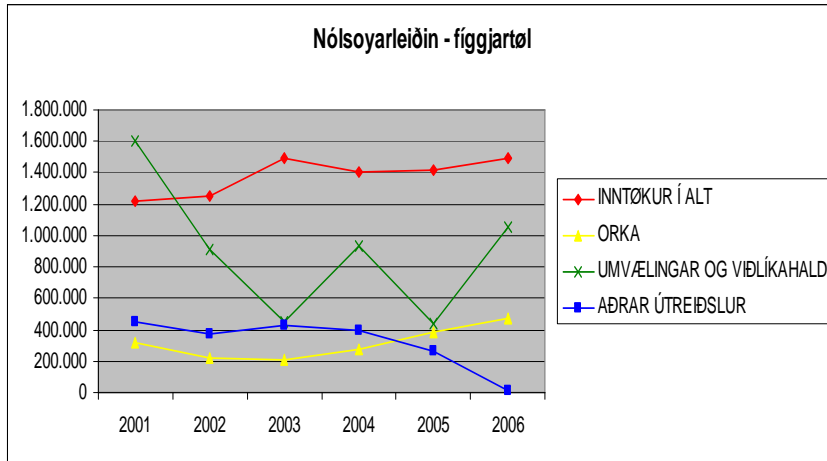


”Teistin”/Sandoyarleiðin - flutningstøl:



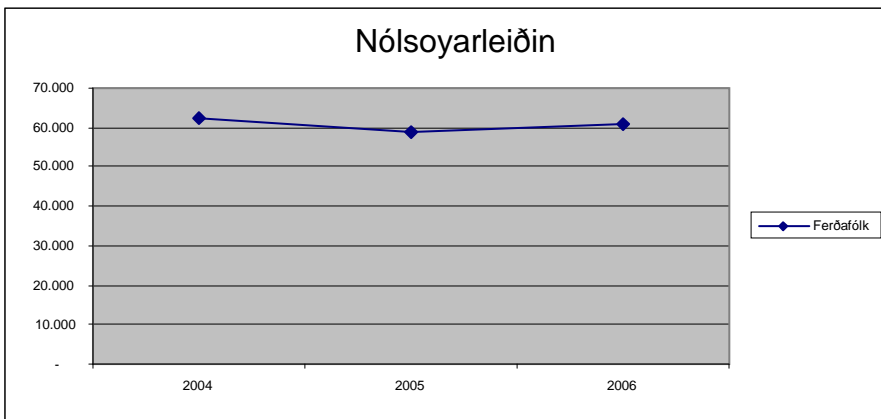
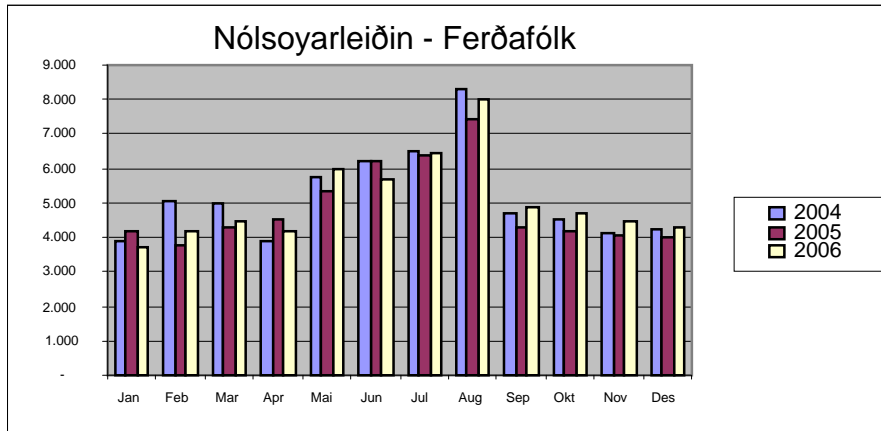


”Ritan”/Nólsoyarleiðin - fíggjartøl:



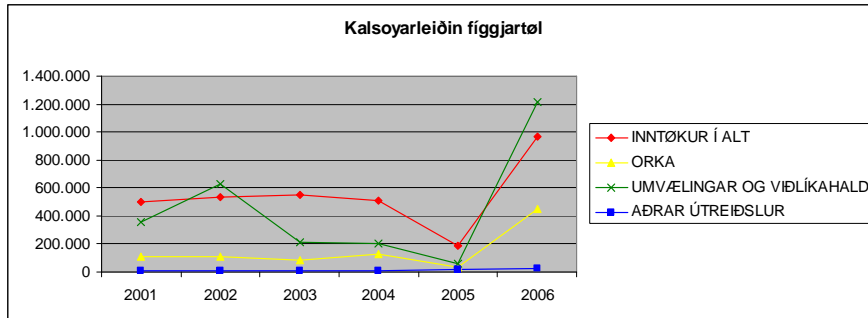


”Ritan”/Nólsoyarleiðin - flutningstøl:

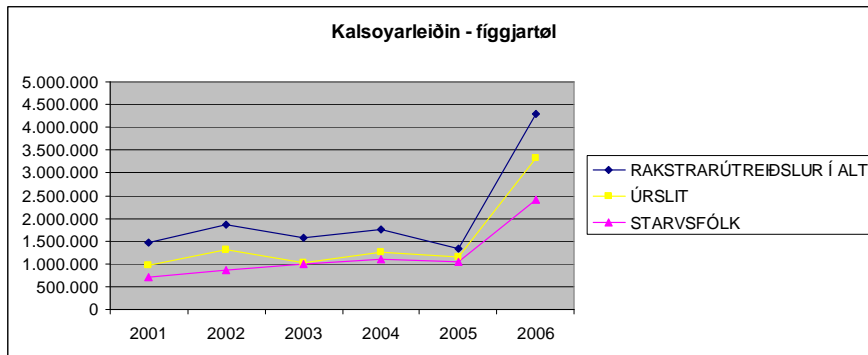
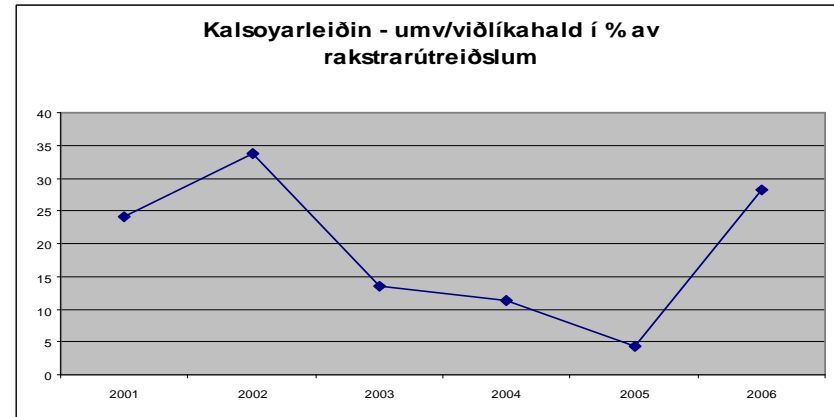




”Sam”/Kalsoyarleiðin – figgjartöl:



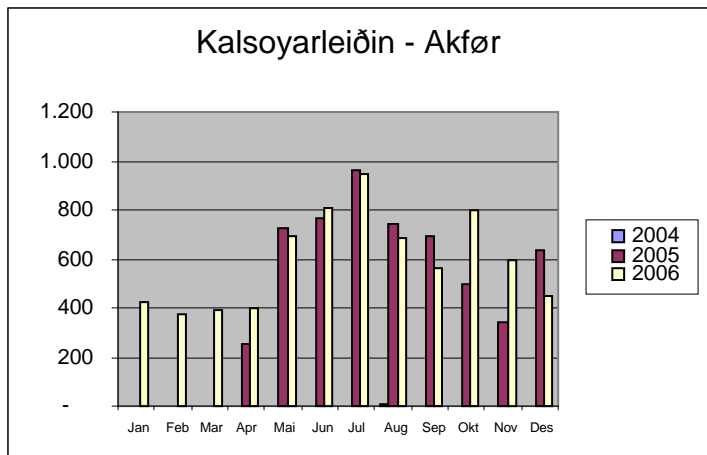
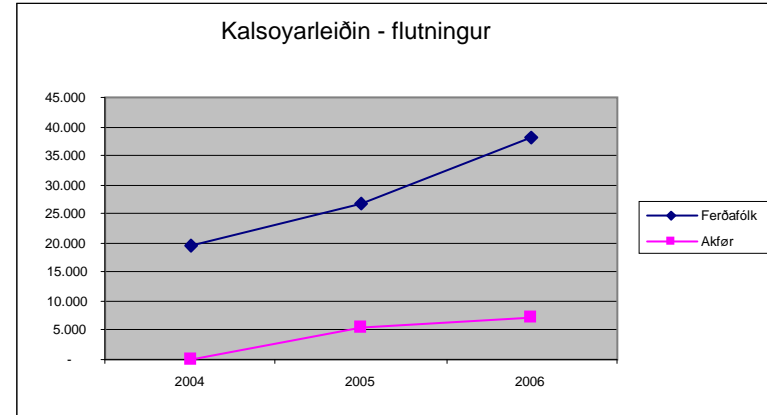
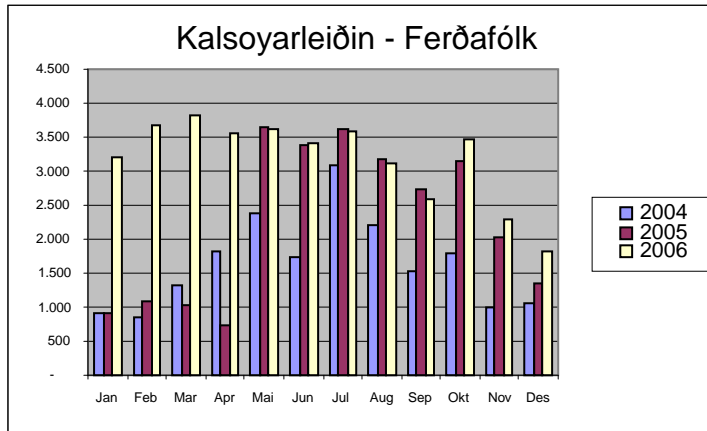
Viðmerking: Høgu inntøkurnar í 2005 stava í hævudsheitum frá vinnuligum flutningi í samband við gerð av Norðoyatunlinum.



Viðmerking: ”Sam” byrjaði at sigla á Kalsoyarleiðini burtur av í mai 2005. Frá mai 2005 og fram til undirsjóvatunnilin lat upp í apríl 2006 sigldi ”Sam” bæði upp á Syðradal, Kalsoy og Leirvík. Hetta kann ávirka uppgerðina av tølunum.

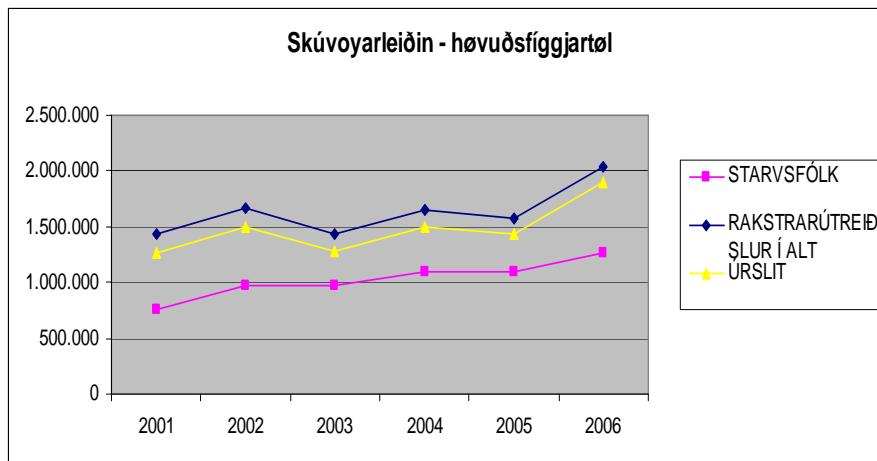
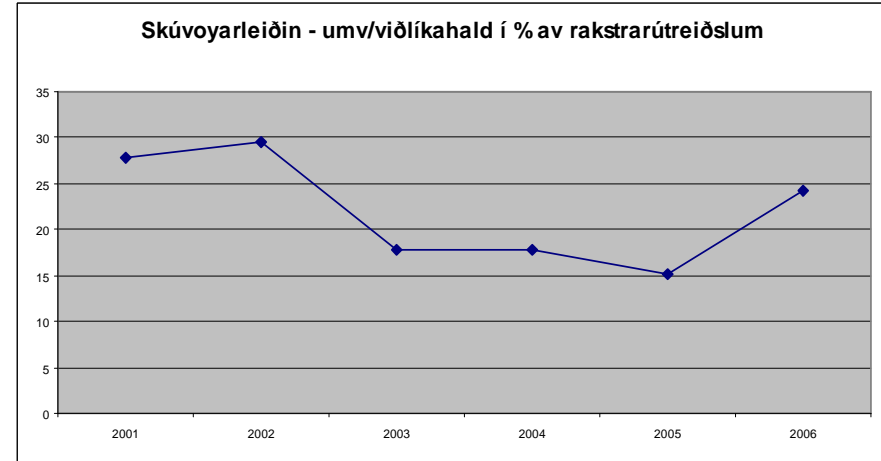
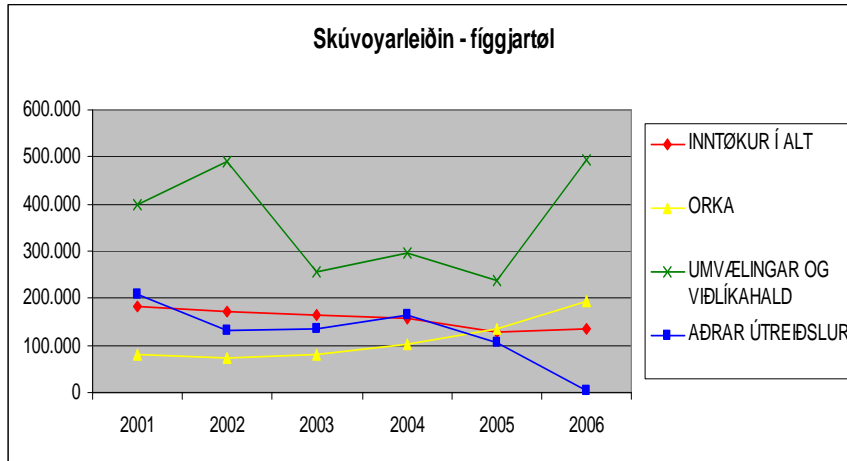


”Sam”/Kalsoyarleiðin – flutningstøl:



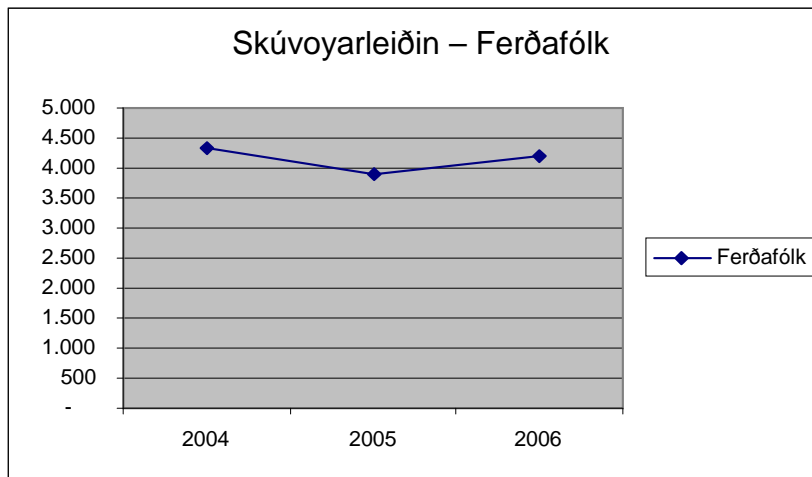
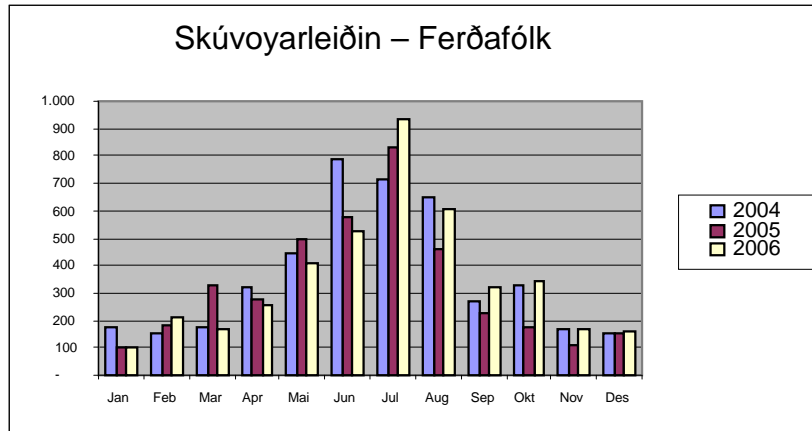


”Sildberin”/Skúvoyarleiðin – fíggjartøl:



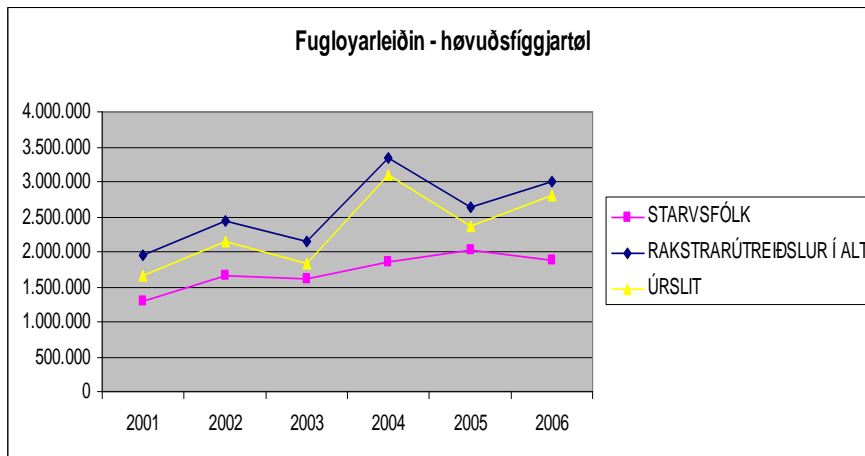
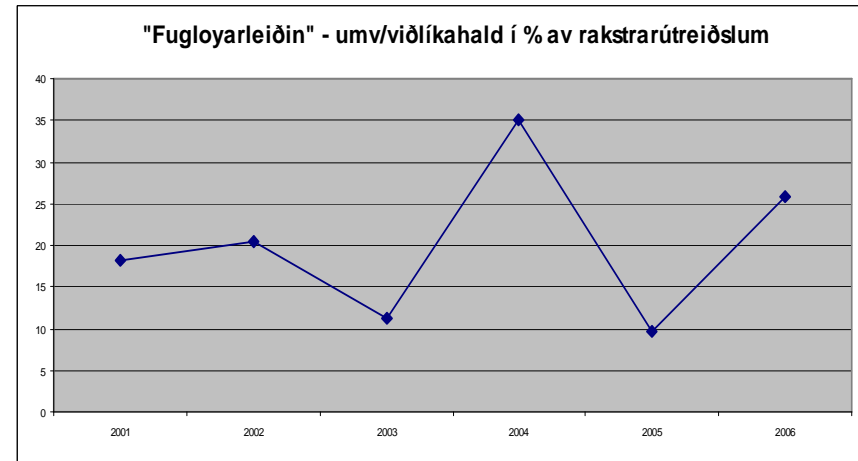
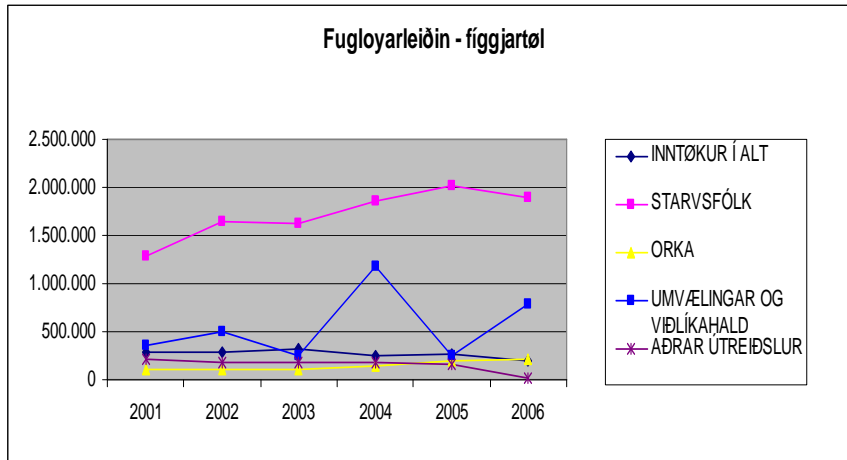


”Sildberin”/Skúvoyarleiðin – flutningstøl:



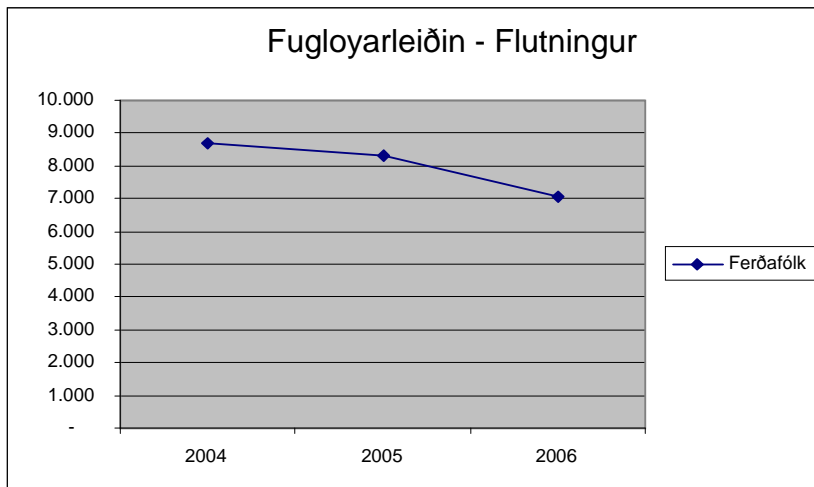
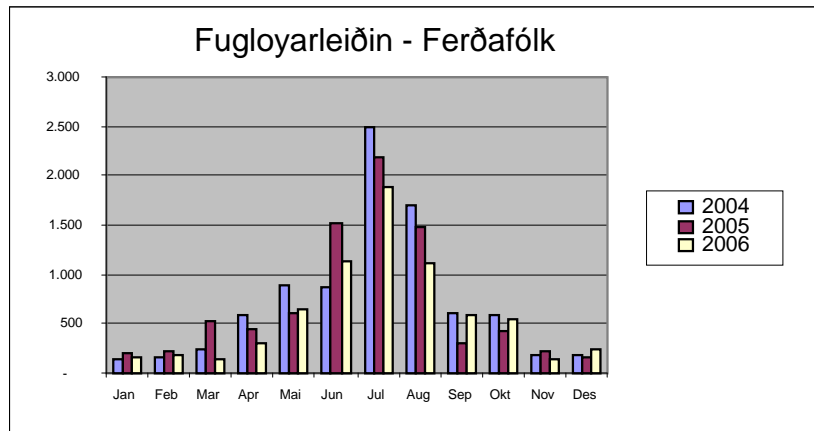


”Másin”/Fugloyarleiðin” – fíggjartøl:



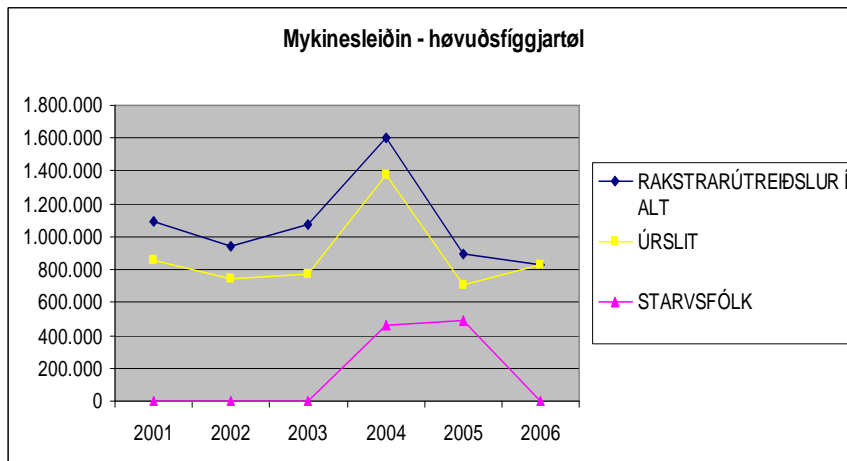
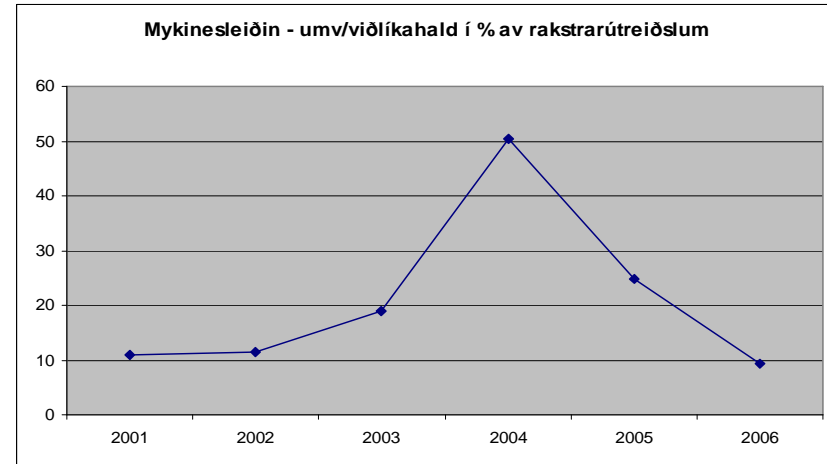
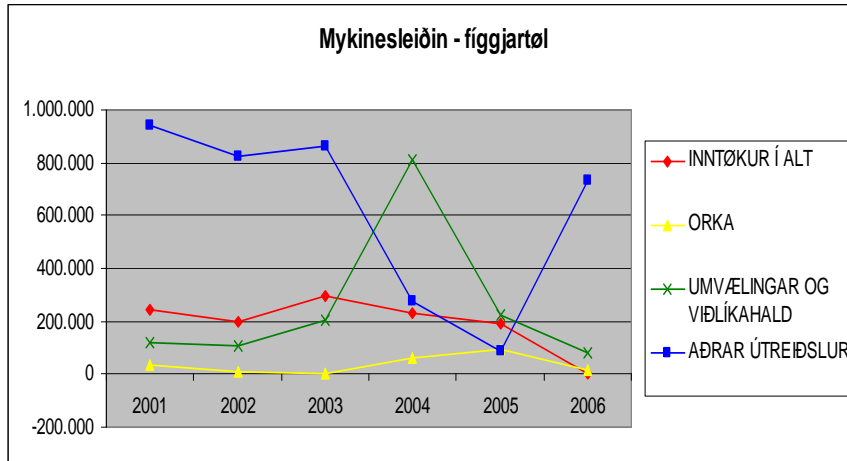


”Másin”/Fugloyarleiðin” – flutningstøl:



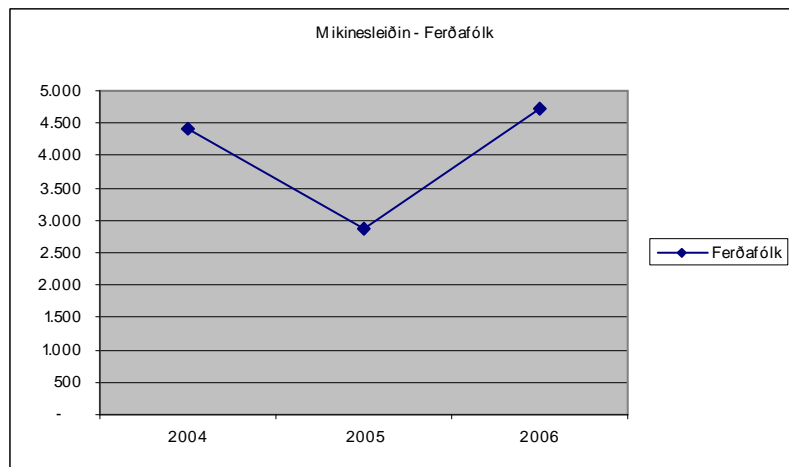
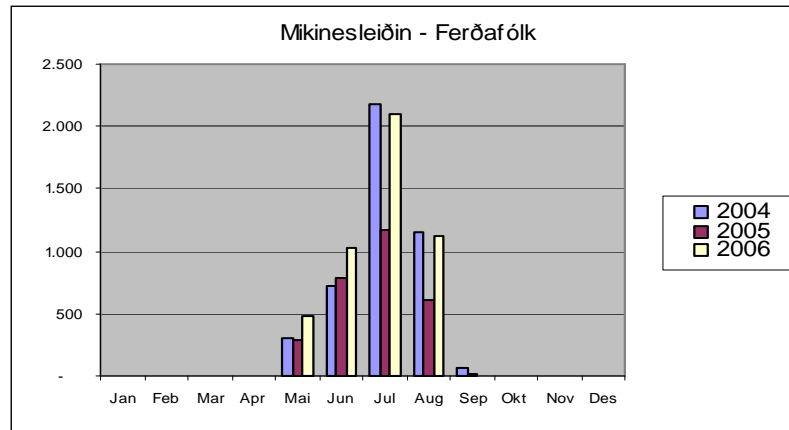


”Súlan”/”Brynhild”/Miknesleiðin - figgjartöl:





”Súlan”/”Brynhild”/Míkinesleiðin - flutningstöl:



Viðmerking: Töluni fyri 2005 eru ikki eftirfarandi orsakað av tekniskum breki við billeteringskipanini.