

Færøerne

— en by i verdenssamfundet

— Trafikplan for Færøerne 2008-2020

Et effektivt transportnet har stor indflydelse på, hvorledes samfundet fungerer – hvor man vælger at bosætte sig og arbejde, og hvor virksomheder, uddannelsesinstitutioner og andre tilbud til borgeren placeres. En strategisk langtidsplanlægning af vejnettet sikrer, at investeringer i infrastrukturen prioriteres således, at man får mest nytte for pengene, samt at transportnettet opfylder samfundets til enhver tid skiftende krav og behov for transport.



Af civilingeniør
Armgard Steinhólm,
Landsverk
armgard@lv.fo

Rasende udvikling

Med en beliggenhed midt ude i Nordatlantehavet, en varierende topografi og vejforhold, hvor intet kan forudsiges, er det ikke så overraskende, at Færøerne engang blev tildelt kælenavnet ”The land of maybe”.

Ser vi kun få år tilbage var fremkommelighed lig med at tage kampen op med den ubarmhjertige natur. Før 1900 tallet fandtes der egentlig ikke noget vejnet på øerne. Bygder og byer var sammenbundet med såkaldte vardestier (fodstier) og transport ad søvejen.

Som mange andre steder har vi dog været vidne til en revolutionerende udvikling på øerne fra begyndelsen af 1900 tallet og frem til i dag. Vi har bevæget os fra ønsket om vejforbindelse til en bygd med en god havn, til kravet i 1950'erne om at få etableret vejforbindelse til alle landfaste bygder, og så til i dag, hvor færingerne, som alle andre verdensborgere, stiller krav til fri adgang til alle verdenssamfundets tilbud.

Verden derude bliver jo gradvis mindre og mindre, og samtidig udvides vores hori-

sonter eller ”bevægelsesradius” mere end nogensinde før. Begreber som verdensborger og globalisering er for længst også en del af færingerne hverdagsjargon, ligesom globaliseringen og informationssamfundet også her har banet vejen for alle de nye hurtige måder at kommunikere på og forbinde mennesker og nationer. Resultatet er, at vi ser et stigende behov for uafhængighed af ”time/space”, både hvad angår vores arbejdsliv og tilværelse som helhed. For at imødekomme disse behov er bl.a. mobiltelefoner, Internet, e-mail og ikke mindst en effektiv infrastruktur blevet en nødvendighed i tilværelsen.

Den nye vision

Udbygningen af det færøske transportnet skal derfor fysisk og mentalt (imaginært) omdanne Færøerne til ét oplevelsesrum eller med andre ord til én by med Tórshavn (hovedstaden) som sit helt naturlige centrum (figur 1). Hele transportsystemet skal være hurtigt, fleksibelt og komfortabelt.

Det samme gør sig naturligvis gældende for transporten til/fra øerne. Transporten

til/fra landet skal være sammenlignelig med transporten mellem byer i Europa.

I moderne trafikplanlægning er målene og kravene til infrastrukturen mere komplekse end nogensinde. Det handler ikke ”kun” om at etablere en vejforbindelse, men at følge et holistisk perspektiv i al planlægning, hvor langt flere aspekter og forhold end hidtil må tages i betragtning. Kunden står i centrum, vi skal tage hensyn til miljø, æstetik, komfort, trafiksikkerhed og ikke mindst økonomien. Samfundet skal have mest nytte for investerede midler.

Ambitiøs trafikplan for Færøerne 2008-2020

I dag er 72% af det samlede landareal og 86% af befolkningen på Færøerne knyttet sammen med fast vejforbindelse. Vejnettet har generelt en god standard og transportmulighederne er gode (figur 2).

Den nye trafikplan for Færøerne 2008-2020, som er til politisk behandling i øjeblikket, er udarbejdet i 2006 af Erhvervsministeriet, Landsverk (det færøske Vejd-

VISIONEN

Gode transportmuligheder skal støtte og sikre vækst og trivsel på Færøerne.

Infrastrukturen skal gøre det nemt, trygt og billigt for alle at rejse - både indenlands og internationalt.

Figur 1. Visionen for transportplanen

rektorat) og Strandfaraskip Landsins (der administrerer kollektiv trafik, færger og busser). Planen tager udgangspunkt i det eksisterende transportnet (figur 3 og 4) og bygger på nationale såvel som internationale statistikker, prognoser og hensyn.

En omfattende tilstandsvurdering af transportnettet er foretaget i forbindelse med trafikplanen. Den danner grundlag for de tilsigtede planer for udbygningen af infrastrukturen. Der arbejdes efter den såkaldte nordiske firetrins model, her vurderes alternative tiltag i nedenfor viste rækkefølge:

1. Tiltag der kan påvirke transportbehovet og transportformen
2. Tiltag som effektivt udnytter det eksisterende vejnet og anlæg
3. Begrænsede ombygningstiltag
4. Nyinvesteringer og større ombygningstiltag.

Trafikplanen er blevet til i tæt samarbejde med og på baggrund af interviews med repræsentanter for adskillige brugergrupper.

Planen er delt op i en strategisk del og konkret investeringsplan. I strategiplanen belyses hensyn og strategiske og konkrete mål, hvorimod der i investeringsplanen foreslås konkrete anlægsinvesteringer, hvordan vi mest hensigtsmæssigt når de mål, vi har sat.

Planen omfatter:

- landsveje, inkl. broer og tunneller
- samfærdselshavne
- færger til transport mellem ørne
- helikopterlandingspladser
- lufthavnen
- busruter, inkl. trafikknudepunkter og faciliteter ved busstoppestederne.

Figur 2.
Vejnettets standard er generelt høj, på trods af de udfordringer og begrænsninger topografien sætter.

Konkrete forslag til forbedringer

Minimal transporttid

For reelt at kunne omdanne Færøerne til at virke som én by, er det nødvendigt at forkorte transporttiden mest muligt. Den skal være sammenlignelig med transporttiden i andre "storbyer".

I takt med, at infrastrukturen på Færøerne er blevet udbygget, er transporttiden mellem flere områder mindsket betydeligt. Færøerne er metaforisk set skrumpet ind (figur 5).

Det er derfor allerede på nuværende tidspunkt ikke så vigtigt, hvor man bosætter sig i forhold til de forskellige tilbud og tjenester, man ønsker. Det er ikke så meget afstanden i km, der er afgørende, men snarere afstanden i tid og komforten.

I den nye trafikplan stilles der krav om, hvor lang transporttiden til Tórshavn fra alle steder i landet maksimalt må være, hvis

vi overhovedet skal gøre os tanker om at nå visionen om Færøerne som én by.

Transporttid til Tórshavn fra alle lokationer i landet:

- maks. 1 time, hvor der er fast vejforbindelse
- maks. 1½ time, hvor der ikke er fast vejforbindelse
- maks. 2 ¼ time fra Suderø (den sydligste ø)
- maks. ½ time fra lufthavnen til Tórshavn.

Andre mål for transporttiden:

- maks. ½ time til vigtige funktioner så som læge, forretninger o.l.

Ét hovedtransportnet

Trafikplanen lægger op til, at trafikken bygges op omkring et hovedtransportnet. Formålet med hovedtransportnettet er at knytte de forskellige områder i landet sammen gennem de vigtigste og mest trafikerede veje og søruter. Hovedtransportnettet fører til samfundsvigtige funktioner, så som sygehuse, havne og lufthavnen.

Hovedtransportnettet danner i øjeblikket en øst-vestlig korridor og en nord-sydlig, men forventes inden for nogle få år at være videreudviklet til også at være flerstrengt på midten, hvor der er mest trafik og transportbehov (figur 6).

Hovedvejnet

Ifølge planen skal der oprettes et hovedvejnet. Hovedvejene er de højst prioriterede



vejstrækninger. Især fremkommeligheden prioriteres højt, f.eks. skal disse vejstrækninger have første prioritet med hensyn til snerydning og være frie for sne og åbne hele døgnet året rundt. I øjeblikket går hovedvejene gennem bebyggede områder, men de vil med tiden udelukkende gå uden om bebyggede områder. Hovedvejene skal endvidere underlægges en række bestemmelser – bl.a. skal hegn holde de mange får på øerne, som ellers er fritgående, væk fra vejene. Vejene vil være lavtliggende og uden stejle bakker eller andre forhindringer. Det skal være hurtigt, sikkert og komfortabelt.

Konkrete projekter

For at nå de mål, vi har sat os, må transportnettet opdateres i henhold til målene. Udbygningen omfatter store og små forbedringer og nyanlæg. To eksempler på store udbygninger i den nye transportplan er Eysturoy-tunnellen og Sandoy-tunnellen. I begge tilfælde er der tale om store investeringer i undersøiske tunneller, der samtidig er udbygninger på hovedvejnettet.

Eysturoy-tunnellen forbinder de to største øer – Streymoy og Eysturoy, den er vurderet at koste omkring 1 mia. kr. Denne tunnel supplerer en eksisterende vejforbindelse og forkorter køreafstanden mellem Tórshavn og flere af de større byer på Færøerne betydeligt. Der er planer om, at projektet skal være privatejet og finansieret med brugerbetaling. Cost benefit beregninger af projektet er meget positive, og brugerbetalingen kan forrente investeringen og en privat egenkapital.

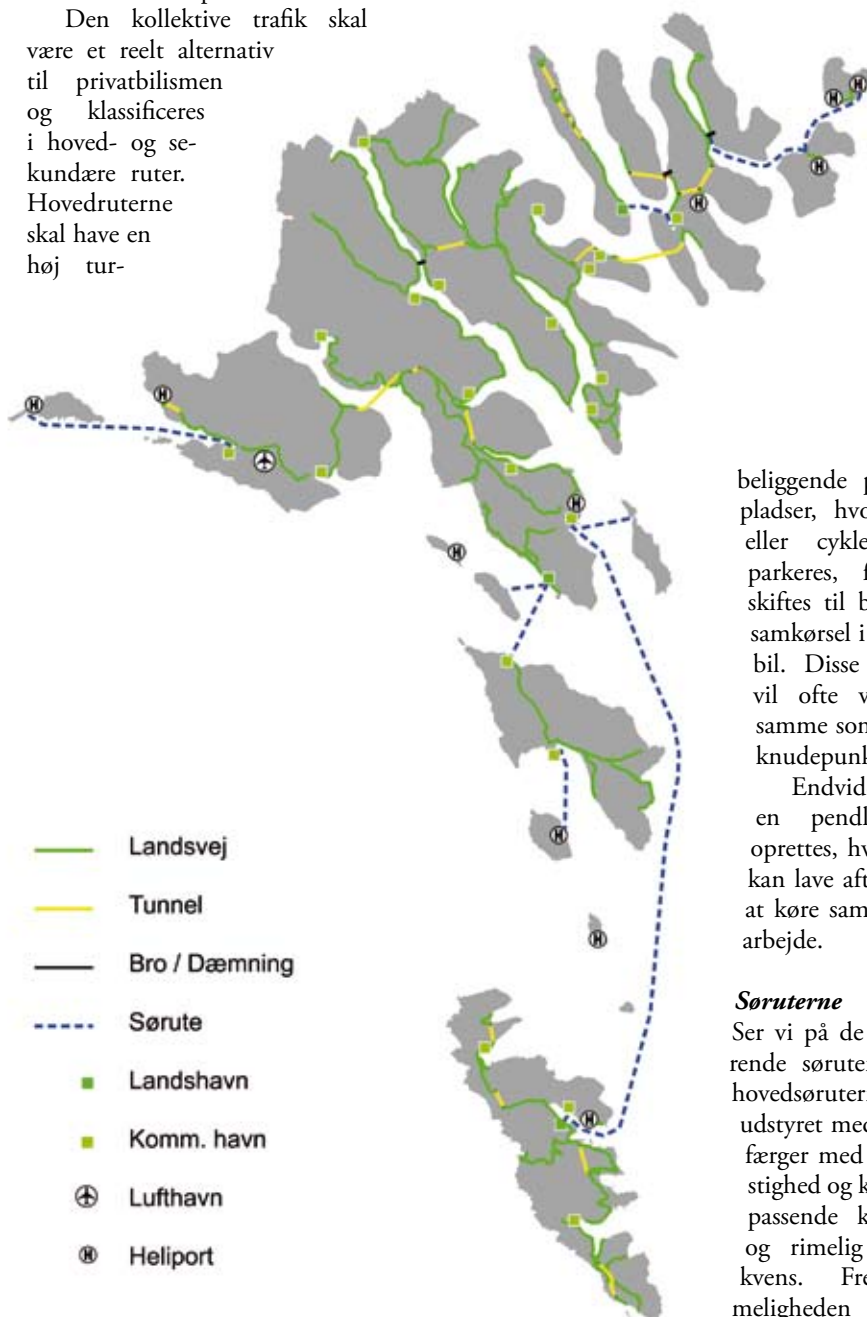
Sandoy-tunnellen forbinder Sandoy, en af de lidt mindre øer, med hovedstadsområdet. Befolkningstallet på Sandoy er ikke ret stort i øjeblikket, men øen har evt. mulighed for en ny lufthavn, samt at den er velegnet som opland til Tórshavn. Med den undersøiske tunnel vil der kun være cirka 20 min. transport til Tórshavn. Tunnellen vil afløse en færgeforbindelse. Projektet er vurderet til 690 mio. kr., og cost benefit beregninger giver et meget negativt resultat. Når man alligevel vælger at satse på at lave denne forbindelse, er det fordi, den set i et fremtidsperspektiv giver nye muligheder for øen og for hele Tórshavn området. Det offentlige forventes gennem et selvejende aktieselskab at bygge og drive denne tunnelforbindelse. De første mange år forventes brugerbetalingen stort set kun at kunne betale for drift og vedligehold af tunnelen.

Kollektiv trafik

Bedre mobilitet for den enkelte, bedre fremkommelighed og fleksibilitet opnås inden for den kollektive trafik ved at organisere den således, at den mest passende transportform altid benyttes. Der satses på komfort, og at den kollektive transport skal være et

tilbud til alle, uanset alder, fysisk formåen eller evt. handicaps.

Den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til privatbilismen og klassificeres i hoved- og sekundære ruter. Hovedruterne skal have en høj tur-



Figur 3. Det eksisterende transportnet på Færøerne.

frekvens, mens de sekundære ruter hovedsaglig er tilkaldningsruter efter behov.

Trafikknudepunkter og pendling

Trafikknudepunkter, der udstyres med en række faciliteter, f.eks. parkeringsplads og venterum, placeres centrale steder – eksempelvis dér, hvor hovedruter og sekundære ruter mødes.

Bedre pendlermuligheder udgør yderligere en vigtig faktor frem mod visionen "Færøerne én by".

En pendlerundersøgelse fra 2006 viser, at ca. 2.700 personer pendler 253.762 km hver dag. I gennemsnit betyder det, at hver enkelt pendler dagligt tilbagelægger en distance på 94 km.

Ifølge planen skal der oprettes centralt

beliggende pendlerpladser, hvor bilen eller cyklen kan parkeres, før der skiftes til bus eller samkørsel i personbil. Disse pladser vil ofte være de samme som trafikknudepunkterne.

Endvidere skal en pendlerportal oprettes, hvor man kan lave aftaler om at køre sammen på arbejde.

Søruterne

Ser vi på de eksisterende søruter, så er hovedsøruterne i dag udstyret med to nye færger med høj hastighed og komfort, passende kapacitet og rimelig turfrekvens. Fremkommeligheden er god og rejsen komfortabel. Det kan dog ikke

sammenlignes med fast forbindelse, hvad fleksibilitet, hurtighed og komfort angår. Målet er derfor på sigt at oprette fast forbindelse til alle områder, hvor det er samfundsøkonomisk forsvarligt.

De 6 mindre søruter er stadig udstyret med færger af ældre dato, der bør udskiftes inden for de næste få år.

Strategien går ud på at adskille passager- og fragtttransport, da disse har helt forskellige behov for komfort, hurtighed og turfrekvens. Der anbefales at anskaffe hurtiggående, komfortable færger til passagertransport, mens fragtttransporten vil bestå af ét fælles fragtskib, der skal servicere alle de små øer.

Helikoptertransport

Til enkelte øer er der, på grund af meget

FAKTA OG NØGLETAL OM FÆRØERNE

| | |
|-----------------------------------|---|
| Øsamfund: | 18 øer, 17 beboede øer |
| Befolkning: | Godt 48.000 fordelt på over 100 bygder og byer |
| Bosætningsmønster: | Over 1/3 bor i hovedstadsområdet Tórshavn, enkelte byer med 1000-5000 indbyggere, mange små bygder 86% af befolkningen har fast vejforbindelse til hovedstadsområdet |
| Areal: | 1400 km ² (befolkningstæthed: 34 indbyggere/km ²) |
| Vejnet: | Totalt 1000 km – heraf 464 km landsveje, resten er kommunale veje |
| Tunneler: | 15 konventionelle og 2 undersøiske tunneller |
| Broer: | 1, der forbinder de to største øer |
| Dæmninger: | 2, der forbinder tre mindre øer |
| Heliport: | 11 der er i brug i forbindelse med ruteflyvning |
| Søruter: | 8 ruter - 2 store og 6 mindre |
| Antal privatbiler: | 0,4 personbiler/person |
| Cykeltrafik: | Der er meget få cyklister, topografien og klimaet er de væsentligste forhindringer |
| Trafik på landsvejene: | 219 mio. vognkilometer (trafikpr. km landsvej: 0,5 mio. vognkilometer) |
| Bevilling til landsvejene: | 180 mio. dkr. (samlet bevilling pr. km landsvej: 0,4 mio. dkr.) |

Udenlands transport:

En lufthavn med flere daglige afgang til København (flyvetid 2 timer), samt flere ugentlige afrejser til Norge, Island og UK, med en transporttid på 1½-2 timer.

Flere store havne godkendt til udenlands godstransport.

Søvejs passagertransport fra Torshavn til DK, NO, IS og UK, transporttid 12 – 30 timer.

vanskelige adkomstforhold med båd eller færge, kun helikoptertransport. Andre øer igen har helikoptertransport som alternativ til den utidssvarende eksisterende søvejs-transport. Helikoptertransport er hurtig og komfortabel, men dyr i drift. I fremtiden vil den hovedsaglig blive anvendt som alternativ til færgerne i tilfælde af dårligt vejr og i forbindelse med sygetransport, samt til øerne uden mulighed for færgetransport.

Vedligehold

Der er et vist efterslæb på vedligehold af hele transportnettet. Vedligehold har måtte vige for nyinvesteringer, men der lægges i den nye plan op til, at vedligehold prioriteres på linje med nye anlæg. En ny fordelingsnøgle for det samlede budget til transportnettet skal underbygge dette.

Bevillingen til drift og vedligehold af landsvejnettet er for øjeblikket mindre end

halvdelen af det, vi anbefaler til drift og vedligehold i forbindelse med nyanlæg.

Trafiksikkerhed

Ifølge trafikplanen må udbygningen af infrastrukturen, prioriteringen af fremkommelighed og transporttid, ikke ske på bekostning af trafiksikkerheden.

Det Færøske Lagting har vedtaget en nulvision, hvor der sigtes mod at: Ingen skal dø eller komme alvorligt til skade i trafikken. Nulvisionen danner grundlag for hele trafiksikkerhedsarbejdet.

Den overordnede strategi er, at vejene skal være organiseret således, at de lægger op til forsvarlig adfærd i trafikken, og samtidig begrænser konsekvenserne af uforsvarlig adfærd.

Statistisk ligger Færøerne på linje med eller i overkanten af de andre nordiske lande i forbindelse med antal dræbte og skadede i

trafikken. De statistiske udsving er dog store, og det registrerede materiale i forbindelse med trafikulykker til tider mangelfuldt. Det konkrete mål i trafikplanen er at reducere antallet af personskadeuheld med 30% de næste 10 år.

Dette gøres ved generelt at prioritere trafiksikkerhedsarbejdet højt, ved bl.a. at:

- trafiksikre det eksisterende vejnet
- tage hensyn til trafiksikkerheden med ind i al planlægning af trafiknettet
- at kvalitets sikre og forbedre det statistiske materiale, for at kunne målrette trafiksikkerhedsarbejdet
- samarbejde med andre instanser indenfor trafiksikkerhed om planer og kampanjer for at ændre folks holdning til og bevidsthed om trafiksikkerhed.

Miljø

Infrastrukturen planlægges således, at trafikken ikke har uønskede påvirkninger på miljøet. Her tænkes både på støj, forurening, barrieredannelser og æstetik.

Trafik i beboelsesområder vil ofte skabe barrierer, begrænset bevægelsesfrihed og utryghed. Målet er derfor at lægge den gennemkørende trafik uden om bebyggede områder. Hvor dette ikke er muligt i øjeblikket, gennemføres miljøprioriteringer, hvor den gennemkørende og den lokale trafik skilles mest muligt ad, så de er til mindst mulig gene for hinanden.

Æstetik

Trafiknettet designes således, at det æstetisk passer til naturen, og at trafikkanterne får gode oplevelser.

Trafikanlæg sætter væsentlige spor i landskabet og præger omgivelserne. I de visuelle oplevelser vi får, indgår veje og trafik, og det præger opfattelsen af landskabet.



Figur 6. Transportplanens logo illustrerer hovedtransportnettet, der danner et A, som Aðalfarleiðir, det færøske ord for hovedtransportnet.

Derfor er det nødvendigt at prioritere den æstetiske dimension i transportplanlægningen. Det skal være en oplevelse at benytte det færøske transportnet, både generelt og i rekreative eller fritidssammenhænge.

Turistveje – Sóljuleiðir

For at forbedre mulighederne for at opleve det færøske landskab og natur, er der planlagt en række turistveje. Udpegning af disse ruter, med navnet på Færøernes nationalblomst, er inspireret af andre landes udpegning af særligt smukke strækninger, der både for lokalbefolkningen og i turistsammenhæng kan have oplevelsesmæssig og rekreativ værdi. Ved disse turistveje, vil der efterhånden udbygges muligheder for vigepladser, parkering og ophold ved vejen. Vejene må ikke være en del af det overordnede trafiknet.

Stier

Trafikplanen omfatter også enkelte stier, der er inddelt i to kategorier – transportstier og rekreative stier. Transportstier, er gang- og cykelstier, der skal sørge for hurtig og sikker transport mellem eksempelvis hjem og skole eller arbejde. De rekreative stiers primære formål er oplevelse af naturen. Cykelruterne er en kombination af separate cykelstier og veje med relativ lille trafik. Gåstierne tager udgangspunkt i de eksisterende vardestier, der indtil for omtrent hundrede år siden, var grundstammen i den færøske infrastruktur.

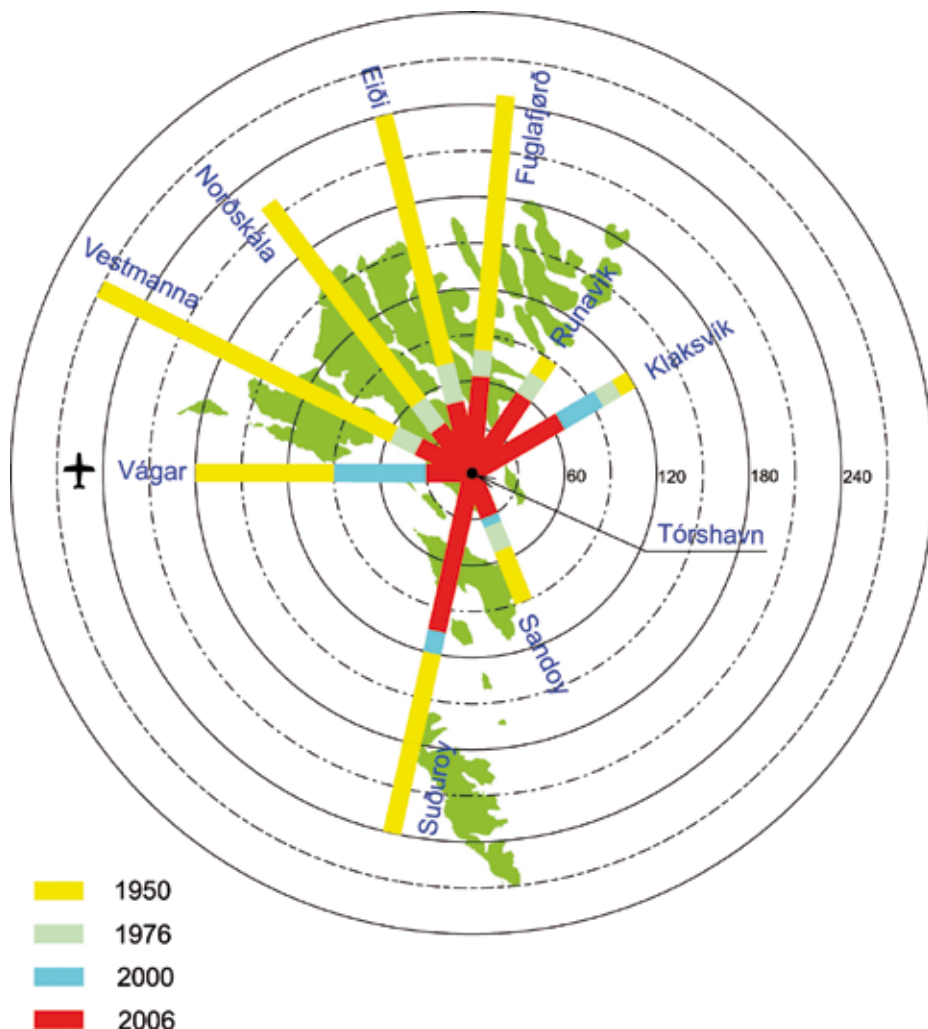
Stinet skal være sammenhængende over relativt lange afstande. Der vil dog altid være en begrænsning pga. topografien og de mange tunneller på vejnettet.

Ajourføring af planen

For at sikre, at planlægningen altid er ajour, er det nødvendigt med løbende opfølgning. Hvert år tages planen op til mulig ajourføring. Investeringsplanen revideres hvert år. Strategidelen forventes at have længere levetid og tages op til revision hvert 4. år.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at ændringer i forudsætningerne, som eksempelvis en økonomisk forandring i samfundet i eller uden for landet, kan flytte målene, revidere indsatsen og ændre planerne.

For at få inspiration til det videre arbejde



Figur 5. Transporttid i minutter fra udvalgte større byer/øer til Tórshavn fra 1950 til nu.

med trafikplanlægning følger vi også med i udviklingen i landene omkring os. Eksempelvis kan nye teknologiske fremskridt give fremtidige muligheder for udbygning af infrastrukturen på Færøerne, som vi i dag har svært ved at forestille os.

Trafikplanen – et skridt foran

Det stigende behov for uafhængighed af tid/rum, for mobilitet og fleksibilitet, samtidig med at grænsen mellem privat- og arbejdsliv ændres, er kendsgerninger, som

man bevidst har taget højde for i trafikplanen. Forestillingen om Færøerne som én by i verdenssamfundet er således ikke helt utopisk, men noget vi bevidst vælger at tage alvorligt og stræbe efter for i det hele taget at overleve og leve op til vor tids og ikke mindst fremtidens samfundsmæssige krav. Trafikplanen for Færøerne 2008-2020 er ét forsøg på at bevæge sig målrettet i den ”rigtige” retning. ■