

Nye mål for færøsk infrastruktur

At planlægge et lands infrastruktur og få planen ført ud i livet er et mål med lange udsigter og mange svinkeærinder undervejs. Udfordringen er, at der i sagens natur er betydelige interessekonflikter mellem den faglige ekspertise og de politiske beslutningstagere. Revidering af trafikplanen for Færøerne er derfor en balancegang mellem spændende anlægsinvesteringer og de mere kedelige vedligeholdelsesarbejder.



Af Heini Eysturoy,
civilingeniør og afdelingsleder,
Landsverk
he@lv.fo



Mikkel Heide Frandsen,
civilingeniør, Landsverk
mhf@lv.fo



Figur 1. Denne et-sporede bjergvej fører til Dalur, som er en lille bygd på øen Sandoy. I mange år har der været et lokalpolitisk ønske om at afløst den smalle vej af en tunnelforbindelse igennem fjeldet. Vejmyndigheden anbefaler derimod forbedring og sikring af eksisterende vejforbindelse. Foto: Bárður Eklund.

I 2007 fremlagde den færøske vejmyndighed, Landsverk, den første egentlige trafikplan for Færøerne, kaldet Samferðsluætlan 2008-2020.

Planen er delt op i en strategisk og en taktisk del. I strategiplanen belyses forudsætninger samt strategiske og taktiske mål, hvorimod den taktiske del mere direkte foreslår, hvordan vi mest hensigtsmæssigt når de mål, vi har sat.

Planen omfatter:

- landsveje, inkl. broer og tunneler
- havneanlæg
- færger til transport mellem øerne
- helikopterlandingspladser
- lufthavn
- busruter, inkl. trafikknudepunkter og faciliteter ved busstoppestederne.

Selv om der var tale om en helhedsplan, kom den mere til at udmønte sig i en prioriteret transport- og investeringsplan for nyanlæg. Der var således ikke fokus på drift og vedligeholdelse, men kun pæne hensigtserklæringer.

Planen blev aldrig politisk behandlet og derfor ikke brugt som et værktøj i den

politiske prioritering af anlæg og driftsinvesteringer. Det skyldes blandt andet, at der kort efter præsentationen kom et lagtingsvalg med et regeringsskifte til følge. Den nye regering holdt kun et halvt år, hvorefter der kom endnu et regeringsskifte.

Under regeringsdrøftelserne blev vejmyndigheden flyttet fra Erhvervsministeriet til Indenrigsministeriet. Trafikplanen er dog brugt af enkelte politikere til promovning af lokale projekter.

For administrationen har trafikplanen været et værdifuldt værktøj, hvor der kunne gives hurtige svar på planlægningsmæssige spørgsmål.

Den reviderede plan

Revideringen af trafikplanen for perioden 2012-2024 er så småt begyndt. Planen fra

2007 er meget grundig med al dokumentation vedlagt i bilag – i alt 350 sider. Det betyder, at den virker tung og svær at finde rundt i. Derfor er idéen at udgive en mindre hovedrapport med bilag.

Investering i nyanlæg vil hovedsagelig omhandle en opgradering af de eksisterende vejruter. Fra 1950'erne til 1980'erne var det overordnede trafikmål at få bundet alle byer og bygder sammen i et vejnet. Gennem 90'erne og frem til i dag har målet været at binde øerne bedre sammen med tunneler og gode færgeruter. Vi kan nu konstatere, at især vejnettet, herunder tunnelerne fra 60'erne, må fornyes, idet flere af vejene kun er ét-sporede, og tunnelerne kun har 3-meters frihøjde.

Som tidligere nævnt er den nuværende plan primært en investeringsplan i nyanlæg,

og derfor vil den kommende udgave af trafikplanen blive udarbejdet med yderligere fokusområder, som f. eks. drift- og vedligeholdelse, efterslæb og kritisk infrastruktur.

Vedligeholdelse og efterslæb

I begyndelsen af 1990'erne ramte en økonomisk krise øerne, hvilket blandt andet betød, at bevillingen til vejområdet blev reduceret med 50 procent til ca. 50 mio. kroner årligt. Allerede dengang var bevillingen historisk lav. Landsverk besluttede, at bilisterne i denne kriseperiode ikke skulle mærke en nedgang i servicen, bl.a. fordi opretholdelsen af infrastruktur er en vigtig parameter for at minimere en økonomisk krise. Derfor blev vejene asfalteret og vintervedligeholdt på ca. samme niveau, mens andre mindre synlige vedligehold som tunneler og broer blev nedprioriteret. På trods af et efterfølgende økonomisk opsving fra sidst i 90'erne er bevillingen til vejdrift ikke steget siden, og prisudviklingen har været med til at udhule bevillingen. Oven i købet har stærkt øget trafik resulteret i betydelig mere slid på vejnettet.

Det har betydet, at udover et stort efterslæb og forfald på bygværkerne, er der langt færre penge til asfaltarbejder og dagligt vedligehold.

I 2007 og 2008 fik Rambøll til opgave at lave en tilstandsvurdering af alle broer og oversøiske tunneler. Her skal bemærkes, at de to undersøiske tunneler er ejet og drevet af et offentligt aktieselskab. Resultaterne viste, at der er et akut behov for reparation og geninvestering på ca. 40 mio. kroner til broer og ca. 180 mio. kroner til tunneler. Derudover har Landsverk vurderet, at forfaldet på vejbelægninger er ca. 100 mio. kroner. Altså et efterslæb og forfald på ca. 320 mio. kroner, eller mere end seks gange bevillingen.

Det er derfor vigtigt, at en ny trafikplan indeholder en strategi for geninvestering – dvs. indhentning af efterslæb – og daglig vedligeholdelse på lige fod med investering i nyanlæg.

Kritisk infrastruktur – beredskabsplan for vejnettet

Et andet område, der har været arbejdet med, er beredskabet ved uheld på vejnettet. Arbejdet begyndte for nogle år siden med beredskabsplaner for tunnelsikkerhed, men idet vejnettet primært er én-strengt, er det nødvendigt at lave en plan for hele vejnettet i tilfælde af, at for eksempel en bro falder ned. Arbejdet med beredskabsplan for tunnelerne har vist, at vores vejlovgivning er

utilstrækkelig, idet lovgivningen begrænser antallet af landsejede veje mellem bygder til én rute. Det vil sige, at når en vejstrækning erstattes af f.eks. en tunnel, overgår vejen til jordejeren eller kommunen, hvor vejen ligger. Jordejeren eller kommunerne har erfaringsmæssigt lille interesse i at vedligeholde nedklassificerede veje, så de forfalder og kan efterhånden ikke bruges som for eksempel evakueringsveje ved tunnelulykker. Det samme gælder de færgelejer, som er nedlagt med ibrugtagning af de to undersøiske tunneler. En lukning af tunnelerne i kortere eller længere perioder kan have store samfundsmæssige konsekvenser, hvis man ikke har en plan B. På den baggrund arbejdes der sideløbende med trafikplanlægningen med en revidering af vejloven.

Alternativ finansiering

Finansiering af landets vejanlæg har traditionelt været en bevilling på finansloven, men i forbindelse med anlæg af de to undersøiske tunneler, blev der af budgettekniske årsager dannet to offentlige aktieselskaber. Et aktieselskab kan optage lån og spare midler op over flere år, mens en finanslov kun gælder et år af gangen. Et tredje tunnelprojekt er undervejs, hvor der er et 100 procent privat aktieselskab, som i løbet af sommeren for-



Figur 2. Hvalbiartunnellen, som er den ældste af de i alt 17 tunneller på Færøerne, blev sprængt igennem 28. december 1962. Tunnellen opfylder stadig både tekniske og sikkerhedsmæssige krav, men udgør et trafikalt flaskehalsproblem i forhold til øget trafik og nutidens store erhvervskøretøjer. Foto: Bárður Eklund.

ventes at få koncessionen til anlæg og drift, finansieret alene med bompenge.

Der har de seneste år været enkelte projekter, hvor der er en deling mellem kommuner og landet. I forbindelse med trafiksikkerhedsarbejde har der ved nogle projekter, som ikke har fået højeste prioritet, været muligt de senere år at få kommunal medfinansiering. Det er især byggenemkørsler, hvor kommuner har haft et ønske om trafiksaneringer og byforskønnelse. Disse projekter er blevet opprioriteret, fordi der sammenlagt er opnået mest mulig trafiksikkerhed for pengene. I visse tilfælde er der ønsker fra kommuner om større og dyrere anlæg, end hvad der fra Landsverks side oprindeligt er lagt op til. I sådanne tilfælde har nogle kommuner været villige til at dække meromkostningerne. Som eksempel kan nævnes et ønske fra en kommune om en rundkørsel i stedet for en kanalisering i forbindelse med byudvikling og ønske om at opnå større tilgængelighed til nogle områder.

Tidsplan

Det forventes, at revisionen af trafikplanen vil tage et års tid, så den kan fremlægges til næste sommer og dermed være et beslutningsgrundlag i forhandlingerne om finansloven i 2012. ■

Rammer for investeringsplanlægning på Færøerne

Flerårige trafikinvesteringsplaner	Ja
Planlægning på tværs af transportformer	Ja og nej. Trafikplanen har været vejmyndighedens initiativ, men interessen har været lille hos de andre transportsektorer
Planlægningshorisont	Trafikplanen har en 12 års horisont
Fast planlægningscyklus	Ja. Intentionen er en revidering hvert 4. år

FAKTA OM FÆRØERNE

Øsamfund:	18 øer, hvoraf 17 er beboede
Befolkning:	48.700 fordelt på over 100 bygder og byer
Bosætningsmønster:	Over 1/3 bor i hovedstadsområdet. Enkelte byer med 1.000-5.000 indbyggere, mange små bygder. 86% af befolkningen har fast vejforbindelse til hovedstadsområdet.
Areal:	1.400 km ² (befolkningstæthed: 35 indbyggere/km ²).
Vejnet:	Totalt 1.000 km – heraf 472 km landsveje, resten er kommunale veje
Tunneler:	15 konventionelle tunneller gennem fjelde. 2 undersøiske, der binder øer sammen
Broer mellem øer:	1, der forbinder de to største øer
Dæmninger:	2, der forbinder tre mindre øer
Heliport:	11 der er i brug i forbindelse med ruteflyvning
Færgeruter:	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:	232 mio. vognkilometer (trafik pr. km landsvej: 0,5 mio. vognkilometer)
Bevilling til landsvejene:	DKK 50 mio. (Bevilling pr. km landsvej: DKK 0,1 mio.)
Udenlandstransport:	En lufthavn med daglig transport til Danmark (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, og IS, transporttid: 32 og 15 timer.