

Til
Tórshavn Havn

Dokumenttype
Rapport

Dato
Juni 2014

UDVIDELSE AF TÓRSHAVN HAVN

VVM REDEGØRELSE IKKE-TEKNISK REDEGØRELSE



UDVIDELSE AF TØRSHAVN HAVN IKKE-TEKNISK REDEGØRELSE

Revision **01**
Dato **16-06-2014**
Udarbejdet af **CM, JPL, MCO, JASJ, HDJ**

Beskrivelse **VVM redegørelse, Ikke-teknisk redegørelse**

INDHOLD

1.	Ikke teknisk redegørelse	1
1.1	Baggrund for projektet	1
1.2	Beskrivelse af udvidelsen Tórshavn Havn	3
1.3	Alternativer for havneudvidelser	6
1.4	Miljøpåvirkninger	6

1. IKKE TEKNISK REDEGØRELSE

Denne VVM-redegørelse omhandler en udvidelse af den eksisterende havn i Tórshavn. VVM-redegørelsen beskriver, analyserer og vurderer projektets virkninger på miljøet i forbindelse med anlæg og drift af den nye havneudvidelse og de tilknyttede vejanlæg.

1.1 Baggrund for projektet

Som Færøernes største havn er Tórshavn Havns rolle vital for Færøerne, idet næsten 2/3 af al fragt til/fra Færøerne ekspederes i Tórshavn. Tórshavn Havn er placeret i hjertet af Tórshavn med adskillige havnerelaterede virksomheder i området. Havnen er dermed tæt knyttet til Tórshavn, idet udviklingen i Tórshavn by er stærkt afhængig af en velfungerende havn med gods- og færgeaktiviteter.

Havnens rolle som knudepunkt i Nordatlanten står over for en udfordring. Der mangler kapacitet til at modtage større og flere skibe i havnen. Andre Nordatlantiske havne kan, i kraft af både foretagne og projekterede udbygninger, tiltrække de større skibe, hvilket kan svække Tórshavn Havns konkurrenceevne.

Der forudses generelt en stigning i fragtmængder i Nordatlanten. Stigningen forventes primært at ske i form af større skibe med større kapacitet fremfor flere skibe. Det er i Tórshavn ikke muligt at modtage større containerskibe end dem der anløber i dag.

For at opnå den fleksibilitet og synergi i havnedriften, er det vigtigt at have en relativ stor havn, med plads til mange og forskelligartet aktiviteter. En begrænset plads kan medføre at visse aktiviteter ikke kan gennemføres samtidigt på grund af forhold omkring bl.a. sikkerhed. Det betyder, at f.eks. håndtering af containere i visse situationer ikke kan gennemføres, fordi der befinder sig civile folk på de områder af havnen, hvor containere naturligt bliver håndteret.

En begrænset plads i baglandet medfører, at havnen kun i begrænset omfang har mulighed for at oplagre større mængder gods, hvorfor dette i visse tilfælde skal oplagres decentralt, hvilket medfører en forøget transport både til vands og lands i forhold til, hvis der havde været de nødvendige arealer til rådighed i Tórshavn.

Ved at sikre tilstrækkeligt havneareal i Tórshavn opnås en rationel og hensigtsmæssig drift af en containerhavn. Det skal således være muligt både at levere og afhente containere samt at få udleveret gods fra containere og pakke disse. Containerne skal kunne oplagres på en sådan måde, at der er let adgang til dem, hvilket vil sikre færrest mulige løft og en øget hastighed i håndtering af containerne.

En samling af så megen trafik som muligt på samme kajfacilitet, medfører at Tórshavn kan blive langt mere konkurrencedygtig, i forhold til konkurrencen om omlastning og transit i Nordatlanten.

Udformningen af den eksisterende havn samt den reducerede kapacitet medfører også, at krydstogtskibe i visse situationer ikke kan ligge ved kaj, men vælger at sejle forbi Færøerne eller må ligge på reden. Det medfører, at passagerer i disse situationer må sejles i land i mindre både. Det er ikke attraktivt for passagerne at skulle sejles i land i mindre både, hvorfor nogle passagerer helt vælger at blive om bord, hvilket medfører mindre omsætning og indtjening i byen. Da det kun er om sommeren, der er krydstogtrafik, er det vigtigt at kajpladsen, også kan bruges til container- og anden trafik.

På denne baggrund ønskes at udvide kapaciteten af havneanlægget i Tórshavn.

1.1.1 Eksisterende forhold

Tórshavn Havne består af tre havne, Tórshavn Havn, som i dag er den klart største målt i omsat fragt - Kollafjørð, som fungerer som landingssted for fisk foruden en del gods og containere, og endeligt Sund, som er en mindre havn med begrænset aktivitet. Desuden findes et par mindre lystbådehavne i omegnen af Tórshavn, som ikke betjener andet end lystbåde.



Figur 1: Oversigtskort med eksisterende udnyttelse af havnen i Tórshavn

Havnen i Tórshavn består i dag af fire delområde med hver sin aktivitet.

Eystaravág er den østlige mole med en kajlængde på i alt 415 m. Her ligger de største container-skibe og krydstogtskibe til. Den nordlige del af *Eystaravág* ud for Skansen anvendes primært som færgehavn. Kajlængden på 415 m betyder ikke, at havnen kan besejles af fartøjer op til denne længde, da indsejlingsforholdene ikke tillader så store skibe at manøvrere i havnen. Samtidig er havnebassinets vanddybde på ca. 9 m yderst og ca. 6 m inderst ikke tilstrækkelig til, at der kan anløbe større skibe, end der gør i dag. De længste containerskibe, der kan besejle *Eystaravág* er 166 m

Ved selve *Kongabrugvin* ligger udelukkende små lystbåde. Ligeledes er *Vestaravág* indrettet som lystbådehavn til mindre både og sejlskibe.

Viðarnes i havnens vestlige del anvendes til blandede formål, dog mest fiske- og godshåndtering, bunkning og skibsværft. Den længste kaj er 198 m. Vanddybden er godt 8 m, hvilket sætter en begrænsning for størrelsen af skibe, der kan anløbe denne kaj.

For at kunne modtage større skibe er indsejlingen i Tórshavn for nyligt udvidet til 160 m. Yderligere udvidelse ikke mulig. På grund af snævre forhold i havnen er det ikke muligt at modtage større skibe end i dag.

Nedenstående skema viser en samlet opgørelse over aktiviteterne i Tórshavn Havn på baggrund af tilgængelige opgørelser.

Årligt niveau 2012	Type skib	Niveau	Hyppighed
Passager- trafik	Indenrigsfærger	2 færgelinjer	Mange daglige afgang
	Udenrigsfærger	1 færgelinje	Ca. 2 gange pr. uge om vinteren Ca. 3 gange pr. uge om somme-

			ren
	Cruise	Forskellige rederier	Ca. 50 anløb om året
Fiskeri	Fiskerskibe	Turnover i Tórshavn 134.600 ton inkl. Kollafjørð	Daglige landinger
Gods (containere, andet gods og indhandlet fisk)	Import, fragtskib	390.000 ton inkl. Kollafjørð	Næsten dagligt
	Eksport, fragtskib	249.000 ton inkl. Kollafjørð	Næsten dagligt
Arbejdspladser	Omkring 1.100 arbejdspladser relateret til havnen, heraf har omkring 500 mennesker har deres daglige gang på havnen		
Biltrafik	Biltrafikken udgør omkring 3.600 køretøjer pr. dag, hverdag, heraf er de 2.700 køretøjer relateret til den nordlige del af havnen med bl.a. passagerfærgerne og busterminalen – mens 1.000 køretøjer er relateret til containerterminalen.		

Figur 2: Samlet opgørelse af de primære havneaktiviteter i Tórshavn Havn

1.2 Beskrivelse af udvidelsen Tórshavn Havn

Udvidelsen af havnen skal ske i havnens østlige del på kaj anlægget Eystaravág. Der skabes et nyt havnebassin ved at etablere en ny kaj og mole umiddelbart øst for den eksisterende kaj.

Samtidig dannes et nyt indre bassin nord for Eystaravág ud for Skansen. Dette bassin ligger i læ af det nye anlæg og giver mulighed for etablering af en lystbådehavn.

Kaj anlæggene flankeres af et 1.200 m. stenkast, der beskytter havnen mod bølger. I den nordlige ende af molen laves der indsejling til marinaen, idet der etableres en mindre mole på nordsiden.

Den samlede kajlængde på Eystari mole øges fra 415 m. til ca. 1.115 m. Foruden den 415 m. eksisterende kaj etableres to nye kajer med en længde på henholdsvis 300 m. og 400 m.

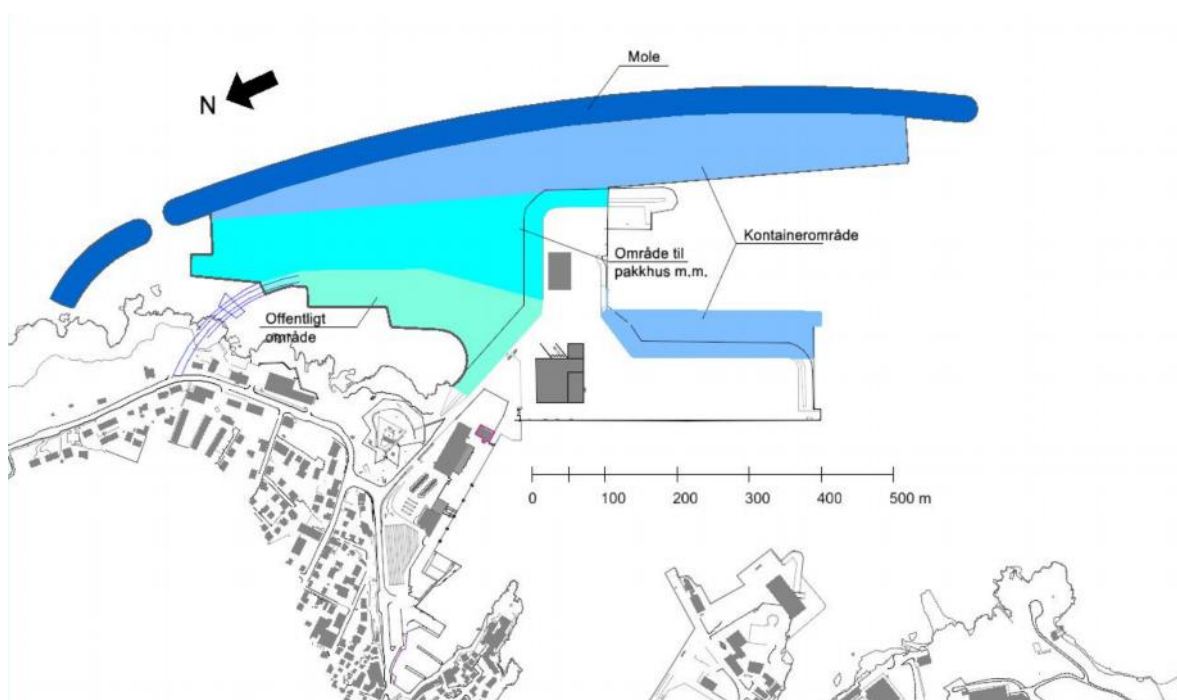
De øvrige områder i havnen er forholdene uændrede.



Figur 3 Skitse af den foreslåede havneudvidelse.

Selve havneudvidelsen sker ud i vandet, hvor der i dag er en dybde på 20-30 m. Herved bliver vanddybden ved kajen tilstrækkelig til ikke at være begrænsende for størrelsen af de anløbende skibe, dog vil de største skibe kun kunne benytte de yderste kajområder.

Det samlede nye terrænareal er på omkring 160.000 m². De nye arealer er delt op i containerområde, område til bygninger/pakhus og et område med offentlig adgang. Det samlede etagerareal, der skal etableres til nye pakhuse mv. på havneområdet er endnu usikkert, men forventes at være i størrelsesordenen 20.000 m².



Figur 4 Skitse af den foreslåede havneudvidelse

Det planlægges, at den primære adgangsvej til havneområdet bliver direkte fra Yviri við Strond. Fra nord sker adgangen via en bro, der forbinder havneområdet med Yviri við Strond. Krydset mellem Yviri við Strond og den nye adgangsvej til havnen skal etableres som sikker forbindelse, der både tilgodeser bilister og lette trafikanter.

Den nye adgangsvej fortsætter ind gennem havneområdet og munder ud i Havnargøta. Trafik til havnen fra Tórshavn by ledes til havneområdet via Havnargøta.

1.2.1 Anlægsaktiviteter

Det er planen, at anlæg af den nye havneområde strækker sig over en periode på 2,5 år.

Anlægsaktiviteterne er opdelt i tre hovedfaser:

- a) Udfyldning af stenmaterialer
- b) Etablering af kajkant
- c) Terrænarbejder

Stenmaterialet, der skal bruges til udfyldning af det nye havneområde skal sprænges fra det eksisterende stenbrud på Glyvursnes. Stenmaterialerne køres fra bruddet til kaj, og sejles fra Glyvursnes til det nye havneområde. I alt skal der sprænges og transporteres omkring 2.700.000 m³ fast fjeld.

Opfyldning med stenmaterialer op til kote -4,0 (langt den største del) dumpes direkte fra bådene i bassinet. Stenmaterialer til opfyldning over kote -4,0 bliver dumpet i et depot, hvor en stor gravemaskine læsser stenmaterialerne på biler, der kører materialerne ud på området, hvor det dozes ud, og planeres i ca. kote 2,0.

Dæksten til molen, bliver genbrugt fra den eksisterende mole og suppleret med store sten, der frasorteres ved stenbruddet på Glyvursnes. Der anlægges i alt 700 m ny kajkant. Dette sker ved at spunsjern rammes ned i de dumpede stenmaterialer, og når forankring af spunsvæggen er etableret, opfyldes området bag spunsvæggen med stenmaterialer. Når opfyldningen er afsluttet etableres ledninger til regnvand, kloak, vand, el m.m. i jorden. Efterfølgende planeres og asfalteres terrænet til containere og vejarealer og tilslutning.

1.2.2 Driftsaktiviteter

Den udbyggede havn skal primært bruges til håndtering af de forventede stigende godsmængder. Frem til år 2025 forventes godsmængderne at stige med 45 %.

Udviklingen i skibstrafikken og efterspørgslen på kapacitet i Tórshavn Havn har været støt stigende, hvad angår fiskeri, containerskibe og til dels færge- og cruisetrafik. Samtidig er der en klar tendens til at udviklingen ikke vil medføre flere skibe, hvad angår containerskibe, men snarere større skibe.

De største skibe, der kan anløbe Tórshavn Havn i dag, har en last på ca. 1.500 TEU. Dette langt fra tilstrækkeligt til den fremtidige efterspørgsel. Med en fremtidig vanddybde på minimum 12 m ved kajen, vil det give mulighed for at skibe med en lastkapacitet på 3-5.000 TEU kan anløbe havnen. Losningen af større skibe kræver større losnings- og lagerkapacitet af gods ved anløb af større fragtskibe.

De fremtidige driftsaktiviteter i havnen vil bestå af passagerfærger som de kendes i dag, en øget cruisetrafik i sommerhalvåret samt en mindre øgning i antal fragtskibe.

En stigning i godshåndtering i havnen på 45 %, medfører at biltrafikken til og fra havnen stiger tilsvarende.

Hertil kommer de aktiviteter, der vil knytte sig til det nye marinaområde, hvilket primært vil op-levs som begrænset biltrafik til og fra havnen.

1.3 Alternativer for havneudvidelser

Inden beslutningen om den foreslåede udbygning i Tórshavn blev truffet, er der foretaget vurderinger og undersøgelser af, hvilke alternativer som kunne tænkes at være relevante i forhold til udbygningsmuligheder. Alternativerne er henholdsvis en helt ny havn i Glyvursnes, udbygning af den eksisterende infrastruktur på Sund, samt udbygning af den eksisterende infrastruktur i Kollafjørð (Oyrareingir).

Et alternativ, hvor havnen i Tórshavn ikke udbygges, et såkaldt 0-alternativ, svarer til beskrivelsen af de eksisterende forhold for alle emner bortset fra de trafikale forhold.

1.4 Miljøpåvirkninger

Vurderingen af miljøpåvirkningen er inddelt i en række emner. For hvert emne bliver først de eksisterende forhold beskrevet. Herefter redegøres for de miljøpåvirkninger, som den udbyggede havn og det tilhørende vejprojekt vil have i anlægsfasen og i driftsfasen. I nedenstående gennemgås summarisk vurderingerne af de enkelte emner.

Vurderingerne viser, at de største påvirkninger vil forekomme indenfor emnerne besejling og sikkerhed, trafikale forhold, støjforhold og de visuelle forhold.

1.4.1 Besejling og sikkerhed

Vurderingerne af besejlingsforholdene og sikkerheden i havnen er foretaget på baggrund af analyser af hvorledes udbygningen påvirker bølgeforholdene i havneområdet. Bølgeuroen har stor betydning for både besejlingsmulighederne samt sikkerheden i havnen.

Generelt viser resultaterne, at bølgerne vil blive reduceret kraftigt i den eksisterende havn efter udbygningen af havnen. I det nye havnebassin vil bølgeuroen generelt være af samme størrelsesorden som langs den sydligste del af kajen bag den eksisterende ydermole i den eksisterende havn.

Udbygningen vil ikke ændre bølgeuroen i Argir Havn ved bølger fra sydøst, medens udbygningen vil reducere bølgeuroen ved bølger fra nordøst.

En reduceret bølgeuro i havneområdet medfører at der kan opnås en bedre besejlingssikkerhed end i dag – hvorved forsinkelser, risiko for uheld, behov for besejling til andre havne kan minimeres.

1.4.2 Strømning og sedimentation

Anlægsarbejdernes påvirkning af strømforholdene vil være ubetydelig. Det vil være i den vedvarende situation med havneudvidelsen implementeret, at ændrede strømforhold potentielt kan have betydning for sedimentationsmønstre. Udvidelse af havnen vil give læ for en del af de indfaldende bølger og ændre bølgeforholdene for stranden i Sandagerði Bugten. Påvirkningen af

stranden forventes at være beskeden. Reduktionen af bølger fra nordøstlig retning vil medføre, at strandens orientering vil ændres en smule, omkring 2-3 grader, og der vil tilsvarende flyttes sand fra den sydlige del af stranden (erosion) til den nordlige (aflejring).

Den mængde sand, der forventes at blive omløjet som følge af det ændrede bølgeklima ved stranden i Sandagerði Bugten, er af størrelsesordenen 1000-2000 m³. Hvis en tilbagerykning af den sydlige del af stranden ikke kan accepteres, anbefales udført en sandfodring.

1.4.3 Trafik og transport

Trafikken er en nødvendighed for at et samfund kan fungere og at mennesker og gods kan komme fra punkt A til punkt B. Som et led i dette bliver mennesker og det omgivende miljø også påvirket i større eller mindre grad af denne transport.

Trafikken har indflydelse på mange forhold og i denne redegørelse, er der redegjort for om trafikken ved ændringerne som følge af den nye havn påvirker følgende forhold:

- Den fremtidige trafiks påvirkning af det eksisterende vejnet.
- Trafiksikkerheden
- Trygheden
- Luftforurening fra transport
- Støj fra transport

Redegørelsen viser, at der ikke vil være nævneværdige påvirkninger af de trafikale forhold i anlægsfasen for havnen.

Redegørelsen viser, at havneudvidelsen vil medføre en øget trafikal belastning til havnen på 500 køretøjer på et årsdøgn fra 2013 til 2025 når den endelige havn er anlagt og taget i brug. Etablering af den nye adgangsvej medfører, at den eksisterende adgangsvej fra Havnegøta vil blive sekundær adgangsvej og dermed blive aflastet. Vurderingerne af det nye kryds ved med Yviri við Strond viser, at trafikken med den rette indretning af vejanlægget afvikles uden betydelige problemer samtidigt med at der vil opnås en forbedret afvikling i de to rundkørsler ved Havnargøta idet havnetrafikken primært ledes af den nye vej.

Udbygningen i Tórshavn medfører at den samlede transport af gods på land vil kunne reduceres således at trafikarbejdet med lastbiler og dermed kan luftforureningen fra biltrafikken minimeres når de trafikale konsekvenser af havneudvidelsen opvejes mod et 0-alternativ, hvor de forventede øgede godsaktiviteter i fremtiden skal håndteres udenfor Tórshavn.

Det ændrede trafikale billede vil medføre en reduceret støjbelastning på den inderste del af Yviri við Strond, mens støjbelastningen nord for den nye adgangsvej vil være tilnærmelsesvist uændret, idet de ændrede trafikmængder her ikke vil medføre hørbare ændringer i støjen.

1.4.4 Støj, vibrationer og luftforurening i havnen

Støj, vibrationer og emissioner opstår som et led i enhver arbejdsproces fra et industrielt anlæg, hvilket også gælder arbejdet med etablering af det nye havneområde samt vejforbindelse og i driften på havnen, når denne er udbygget.

De arbejdsprocesser, som er forbundet med etablering af det nye havneområde samt en ny vejforbindelse, kan resultere i en øget støjpåvirkning af omkringliggende boliger i anlægsfasen. I forbindelse med etablering af det nye havneområde og etablering af ny vej med dæmning og bro skal bl.a. knuses og sorteres materialer, rammes spuns, etableres vejanlæg mv. Hertil skal benyttes entreprenørmaskiner (dozere, gravemaskiner, frontlæssere, dumpers, traktorer og lastbiler), borerigge, kompressorer, knuseanlæg, sigteanlæg, vibrationstromler, fartøjer, mv. Alle disse aktiviteter vil medføre et forøget støjniveau i anlægsfasen. På grund af generelt stor afstand til støjfølsomme bebyggelser er det vurderet, at normalt anvendt støjgrænse for anlægsarbejder (70 dB ved boliger) i de langt de fleste tilfælde vil være overholdt.

I redegørelsen er der redegjort for støjbelastningen fra aktiviteterne i havnen i en ekstrem situation, hvor der ligger 3 containerskibe, Norrøna og Smyril ved kaj samtidigt med at der er fuld

havneaktivitet på landanlægget. I denne situation kan forventes at støjen reduceres eller er uændret mod midtbyen i forhold til i dag, idet afstanden mellem støjilden og modtageren øges ved anlæg af de nye kajanlæg. Virksomhedsstøjen vil forøges i området mod nord langs Yviri við Strond. Stigningen i støjbelastningen fra de havnerelaterede aktiviteter mod nord vil være betydelig, men vil ikke medføre en overskridelse af grænseværdier ved boliger.

I området sydvest for midtbyen mod Argir og landshospitalet viser vurderingerne ligeledes en stigning i støjbelastningen, når der isoleret ses på støjudbredelsen fra havnen. Dette vil dog ikke være et reelt billede af støjoplevelsen i længere afstand fra havnen, idet støj fra havnen vil blive sammenblandet og overdøves med støj flere aktiviteter i byen – fx andre virksomheder, trafikken, og havnestøjen ikke vil være den dominerende kilde.

Havneudvidelsen vurderes i forhold til vibrationsbelastning af omgivelserne at være uproblematisk. For det eksisterende havneområde vurderes vibrationsbelastningerne at være uændrede eller af lavere styrke. For det nye havneområde vurderes vibrationsbelastninger af omgivelserne at være ubetydelig på grund af stor afstand til følsomme bebyggelser.

1.4.5 Spildevand, overfladevand, affald og forurenede jord

Spildevandsanlæg vil blive udformet i henhold til lokale og nationale regler og forordninger. Der gennemføres ikke ændringer i afløbsforholdene på den eksisterende havn.

I forbindelse med anlægsarbejderne vil der blive etableret en skurby, hvor der vil blive opsamlet sanitært spildevand. Dette spildevand vil blive bortkørt med slamsuger og udledt et hensigtsmæssigt sted efter kommunens anvisninger.

Et element i projektet er etablering af en ny ledning for spildevand ved hovedudløbet ved Skansen på den nordlige del af det nye havneområde. Ledningen skal opsamle spildevandet fra det eksisterende udløb, og føres gennem marinaen ud på et sted, hvor der er stor vanddybde og stor vandudskiftning.

Affald fra administration, værksted og fra skibe vil blive indsamlet og håndteret i henhold til gældende regulativer for Tórshavn Kommune.

Etablering af den nye havn vil ikke medføre en væsentlig forøgelse af miljøbelastningen i form af affald. Det forudsættes at de større affaldsmængder kan håndteres ved de eksisterende modtagefaciliteter for affald og at havneudvidelsen ikke medfører behov for udbygning.

De områder af den nye havn, hvor der bliver håndteret containere, etableres med en belægning af belægningssten eller lignende. Det vil derfor være let at se, hvis der skulle blive spildt noget, der kunne medføre en forurening af jorden, og fjerne dette igen, så der ikke sker en forurening.

Etablering af havnen vil ikke medføre en væsentlig forøgelse af miljøbelastningen i form af forurening af jord.

1.4.6 Visuelle forhold

Der er gennemført en visualisering af, hvordan den udvidede havn og en ny adgangsvej nord om Skansen tænkes udformet. Visualiseringerne er gennemført fra punkter, hvor anlægget dels er synligt dels hvor der færdes mange mennesker. Visualiseringerne er gennemført som anlægget tænkes gennemført på nuværende tidspunkt. Det er antaget, at havnen er helt fyldt op med containere stablet i 3 lag, selv om dette ikke eller meget sjældent vil være tilfældet.

Visualiseringerne er udarbejdet som fotomontager, hvor en 3D-model af de foreslåede anlæg er indplaceret i et antal fotografier for herved at give et realistisk indtryk af de fremtidige forhold set fra specifikke standpunkter. Standpunkterne er valgt på baggrund af en vurdering af, hvorfra anlægget skønnes at være mest synligt. De udvalgte standpunkter til visualisering af havneanlægget ligger i en afstand af 1-2 km fra anlægget, mens standpunkterne for visualisering af området udfor Skansen er placeret i nærzonen på under 200 meters afstand.



Figur 5 Standpunkt, der er taget fra Undir Kongavarða (Argir) i nordøstlig retning – ca. 1,5 km til havnen og 140 m oh.

Udvidelsen til den nye havn betyder, at havnen bliver visuelt mere fremherskende, uden at den kommer til at dominere det overordnede billede af det omkringliggende landskab og øerne. Størrelsen på bygningsmassen fremstår harmonisk i forhold til byens øvrige større bygninger, mens containeroplagringspladsen kan blive meget dominerende, hvis arealet er fyldt med containere i mange forskellige farver. Ligeledes får antallet af skibe og deres størrelse betydning for kvaliteten af den visuelle oplevelse. Det nye havnebassin er i sin størrelse mindre end det eksisterende havnebassin og derved bevarer inderhavnen med sin store vandflade sin tilknytning til byen og Tinganes som det væsentligste større rumlige element.

Generelt betyder afstanden til og højden over den nye havn, at den nye havn ikke fremstår væsentligt mere markant end den eksisterende havn i forhold til det nærliggende landskab, de omkringliggende øer, Eysturoy og Nólsoy, og horisonten.



Figur 6 Standpunkt der er taget ved Skansen fra nordvest for havnen – ca. 100 m fra havnen og ca. 10 m oh.

Udvidelsen til den nye havn betyder, at den visuelle oplevelse fra Skansen bliver radikalt ændret. I forgrunden bliver der anlagt en småbådshavn med havnebassin, som omkranses af en mole så den fremstår som en mindre 'indsø'. På sydsiden af småbådshavnen forventes opført forskellige bygninger til klubber, småerhverv mv., og herefter anlægges oplagringspladsen til containere. Udsigten bliver markant ændret set i forhold til de nuværende forhold, hvor udsigten i dag er til det åbne hav og efter havneudvidelsen bliver til et lukket havnebassin med lavere bebyggelse i den nære baggrund med opmagasinerede containere bagved og havet i den fjernere baggrund. Den visuelle oplevelse af de åbne vidder til havet og det historiske spor med den gamle engelske kanon, som kunne skyde ud over det åbne hav, bliver markant reduceret med udvidelsen til den nye havn.

Skansen er fredet i henhold til lov om fredning af fortidsminder af det færøske landsstyre i 1955, som indebærer, at der ikke må bygges inden for en radius på omkring 100 m. fra Skansen. Tinganes der ligger i den inderste del af havnen er ligeledes fredet i henhold til loven om fredning af fortidsminder, og der må ikke laves bebyggelse i området. Havneudbygningen sker udenfor de fredede områder ved havnen.

1.4.7 Socioøkonomiske forhold og sundhed

I kraft af øget aktivitet i havnen både i anlægsfasen og når den er i drift, vil der være brug for mere arbejdskraft. Udbygningen betyder derfor, at flere kan komme i beskæftigelse. Arbejdskraft-

ten vil primært komme fra Færøerne selv, men der kan være funktioner, så som bemanning af skibe og internationale transportører, som vil komme udefra. En udvidelse af havnen vil derfor give mulighed for at øge beskæftigelsen på Færøerne på kort og lang sigt, hvilket har både økonomiske og sociale gevinster.

Tórshavn Havn er et stort aktiv i det Færøske erhvervsliv, da den totalt set er en af de største arbejdspladser på Færøerne. I alt beskæftiges omkring 1.100 mennesker i dag i havnen eller i erhverv knyttet til havneaktiviteterne. Havnen indeholder mange typer erhverv med både primære erhverv, sekundære erhverv og tertiære erhverv.

Foruden disse erhverv er der en række erhverv, som er indirekte knyttet til havnen. Det kan være transportører, der fragter gods ind og ud af havnen, turistvirksomheder i forbindelse med cruise skibene og international færgetrafik samt virksomheder der videresælger varer, der ekspederes via havnen.

Der er ikke oplysninger, der tyder på at udvikling af havnens og dens aktiviteter påvirker hverken de personer, der arbejder på havnen eller indbyggernes sundhed og velvære.