



TROMS fylkeskommune  
ROMSSA fylkkesuohkan

# Regional transportplan for Troms **2018-2029**



## Innholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| Forord .....  | 2  |
| 1 Regional transportpolitikk - utfordringer .....   | 3  |
| 2 Formål og rammer .....  | 4  |
| 2.1 Formål.....   | 4  |
| 2.2 Nasjonale og regionale føringer .....   | 4  |
| 2.2.1 Nasjonale føringer .....  | 4  |
| 2.2.2 Regionale føringer .....  | 5  |
| 2.3 Overordnet økonomiske rammer.....   | 5  |
| 3 Mål og strategi.....  | 6  |
| 4 Utviklingstrekk – befolkning og næring.....   | 7  |
| 4.1 Befolkningsutvikling .....  | 7  |
| 4.2 Næringstransporter og med utvalgte utviklingstrekk med betydning for<br>infrastrukturutvikling..... | 8  |
| 4.3 Senterstruktur og velfungerende arbeidsregioner .....   | 10 |
| 5 Kollektivtransport.....   | 10 |
| 5.1 Økonomiske rammer .....   | 10 |
| 5.2 Buss.....   | 11 |
| 5.3 Ferge.....  | 13 |
| 5.4 Hurtigbåt .....   | 14 |
| 5.5 Persontransport utenfor rutetilbudet.....   | 14 |
| 5.6 Mål og strategi – Kollektivtransport:.....  | 15 |
| 6 Fylkesvegnettet .....   | 15 |
| 6.1 Økonomiske rammer .....   | 16 |
| 6.2 Status på fylkesvegnettet .....   | 17 |
| 6.3 utfordringer på fylkesvegnettet.....  | 24 |
| 6.4 Tilrettelegging for gåing og sykling – aktiv transport.....   | 29 |
| 6.5 Infrastruktur for kollektivtransport på fylkesveg – for distrikt og knutepunkt.....                 | 30 |
| 6.6 Mål og strategi – Fylkesveg .....   | 32 |
| 7 Byutfordringer og bypakker .....  | 34 |
| 7.1 Harstad .....   | 34 |
| 7.2 Tromsø.....   | 35 |
| 7.3 Finnsnes og Midt-Troms.....   | 35 |
| 8 Samordnet areal og transportplanlegging .....   | 36 |
| 9 Samferdsel for bedre konkurransekraft for regionen .....  | 36 |
| 10 Statlig transportinfrastruktur .....   | 37 |
| 10.1 Jernbane .....   | 37 |
| 10.2 Havn og sjøtransport .....   | 38 |
| 10.3 Riksvegnettet.....   | 39 |
| 10.4 Lufthavner og flytransport .....   | 40 |
| 10.5 Innspill til NTP 2018-29.....  | 40 |
| 11 Samfunnssikkerhet og beredskap .....   | 41 |
| 12 Transport og utslipp i Troms .....   | 42 |
| 12.1 Mål og strategi:.....  | 44 |
| 13 Intelligente transportsystemer (ITS) .....   | 44 |
| 14 Oppsummering mål og strategi.....  | 45 |

## Forord

...

Troms Fylkeskommune har ansvar for 12 helårs fergestrekninger, 6 båtruter, ca. 2900 km fylkesveg med tunneller og bruer, og et busstilbud der antall passasjerreiser passert 12 millioner i Troms i 2016. Dette utgjør en grunnleggende del av infrastrukturen i fylket, for innbyggere og næringsliv.

Regional transportplan skal angi retningene for hvor vi ønsker å ta samferdselsatsingen inn i fremtiden. Handlingsprogrammet for fylkesveg 2018-21 vil bli lagt fram for fylkestinget i mars 2018. Handlingsprogram for kollektivtransport 2016-2019 ble behandlet i 2016 og ny Handlingsplan vil bli lagt fram til fylkestinget i løpet av 2018. Disse planene vil da i sum vise både de overordnede prioriteringen (RTP) og de konkrete fylkeskommunale prioriteringene (HP).

...

Det har aldri vært enkelt å planlegge seg treffsikkert inn i fremtiden. Endringstakten innen samferdsel er enorm og den er påvirket av en mer klimatilpasset og utslippsfri nasjonal målsetting og en økt forståelse blant folk flest av at vi ikke kan la transportmidler forurenses som før. Vi kan derfor se for oss en endring også i våre måter å forflytte oss på i retning mer autonome framkomstmidler og bedre kollektive løsninger, mer sykkel og gange. Det pågår en rivende teknologisk utvikling hvor mobile applikasjoner, organisering av bilparken og utvikling innen elektromobilitet gir utfordringer for tradisjonelle tankesett og teknologi – men svært gode muligheter for å få til et grønt skifte.

Vi kan altså ikke vite at det vi gjør, planlegger og tilrettelegger for i dag vil være det eneste som er rett i morgen. Allikevel kan våre strategier forsøke å ta høyde for dette så langt det lar seg gjøre. Vi kartlegger derfor løpende våre næringstransporter og holder en tett dialog med våre kommuner og næringsliv for å sørge for at folk har de transporttilbud de behøver i hverdagen og at vi har den infrastrukturen som er nødvendig for at regionen skal utvikle seg, dog innenfor et krevende økonomiske handlingsrom.

Vår fylkeskommunale transportinfrastruktur og kollektivtilbud utgjør en vesentlig del av et helhetlig transportsystem - helt fra kommunal veg, til fylkesveg og riksveg, men også med hurtigbåt eller fylkesvegferge og buss i en trafikk sikker hverdag. Derfor arbeider vi innenfor den samme tidsrammen som Nasjonal transportplan fram mot 2029 i denne RTP.

Fylkesrådet er opptatt av at vi gjør våre statlige transportetater og nasjonale myndigheter løpende bevisst på hvor skoen trykker for å påvirke infrastrukturprioriteringer nasjonalt på veg, jernbane, havn og flyplass slik at dette transportnettet også henger sammen. Vi har derfor vært tydelige på at vi trenger større rammer og et nasjonalt program for innhenting av det store etterslepet på fylkesvegene våre-, vi trenger å skredsikret infrastrukturen i fylket og løse utfordringene knyttet til våre tunneler. Vi trenger en konkret og målrettet satsing nasjonalt for å gi næringstransportene våre gode konkurransemessige rammebetingelser hele vegen - fra kyst til marked, men og i hele fylket.

Takk for gode innspill gjennom hele planprosessen!

Med hilsen

Ivar B. Prestbakmo (SP)  
Fylkesråd for samferdsel og miljø

## 1 Regional transportpolitikk - utfordringer

Samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse i Troms. Utformingen av transportpolitikken er også av avgjørende betydning for å nå fylkeskommunens mål innenfor klima/miljø, levekår og folkehelse. Et stort etterslep på fylkesvegnettet, tunnel- og bru utbedring, uløste rassikringsoppgaver både på riks- og fylkesveg, strategisk utvikling av riksvegnett og videre utvikling av sentrale knutepunkt for sjøfart og lufttransport, samt overgangen til 0- og lavutslipps kollektivtransport utgjør hovedutfordringene for Troms i kommende planperiode.

Med stramme rammer og økt forfall på fylkesvegnettet er det viktig med et sterkere fokus på å opprettholde og styrke standarden på eksisterende infrastruktur. Økt forfall eller manglende satsing på å ta igjen forfallet vil føre til redusert fremkommelighet, redusert effektivitet og en mindre trafiksikker infrastruktur.

Kartleggingen av næringstransporter i Troms viser at den årlige verdien på transporterte produkter i fiskeri og havbruksnæringen i 2014 var på omlag 8,7 mrd kroner. I 2016 har denne verdien vokst til rundt 13,6 mrd kroner. En verdiøkning på 56% på to år. Verdiskapningen og omsetningen innenfor fiskeri og havbruk forventes å fortsette i kommende år og da særlig innenfor havbruk. Det er derfor viktig å ha kontinuerlig fokus på helårlig og døgnåpen vegdrift fra kysten vår og til markedene. Det vil også være viktig å vurdere kollektivtilbud for arbeidspendling samt redusere flaskehalsen i de transportkjedene disse næringene er avhengige av.

For å ivareta nasjonale interesser og fremme regionalt basert verdiskaping, må det investeres i nasjonale og internasjonale transportkorridorer.

Utvikling av lufthavner og havner har stor betydning for å understøtte potensialet som ligger i fremtidig næringsinvestering på reiseliv, industri, energi, og kunnskapsnæring. Arbeidet til statlige og regionale myndigheter må samordnes, slik at man får positive effekter av samtidighet, spesielt i areal- og planprosessene.

Med en stor og økende verdiskapning langs kysten og samtidig økende bosetting i fylkets byer er det nødvendig med en differensiert transportpolitikk der de ulike delene av transportsektoren sees i sammenheng. Kommunikasjonene innenfor et senter, mellom senter og omland og mellom sentrene i fylket er avhengig av kvaliteten både på veger og kollektivtransport. Troms har en relativt spredt bosetting med robuste sentra i Tromsø, Harstad og Finnsnes. Mye av verdiskapningen skjer i distriktene utenfor disse bysentrene og for å legge til rette for verdiskapningen er det viktig at transportsystemet bygger opp om tilgjengelighet til offentlige tjenester og effektive varetransporter inn mot hovedvegnett og sentrene.

Samtidig som transporten har betydning for verdiskapning og bolyst, medfører også transporten kostnader i form av forurensing, kø og støy. Det er derfor også viktig å ha fokus på hva som kan gjøres for å redusere transportbehov, samt redusere de miljømessige konsekvensene av transport. I byene Tromsø og Harstad er det viktig at man legger til rette for at framtidig vekst i trafikken tas innenfor kollektiv, gange og sykkel. Dette vil medføre økte kostnader og det vil derfor være utfordrende å møte dette uten økte overføringer fra staten. Og mens kollektivtransporten videreutvikles i disse byene er det viktig at øvrig kollektivtransport legges best mulig til rette for en transport mellom ulike sentra i fylket. Stammen i dette transporttilbudet er fylkets hurtigbåttilbud i lag med det regionale busstilbudet. I distriktene utgjør skoleskyssen hovedstammen i tilbudet. Skoleskyssen gjennomføres i hovedsak som åpne transport, tilgjengelig for alle.

## 2 Formål og rammer

### 2.1 Formål

Regional transportplan Troms 2018-2029 er en rullering av regional transportplan Troms 2013-2024. Formålet fra gjeldende regional transportplan videreføres. Det er nødvendig å synliggjøre utfordringer og muligheter for underliggende områder innenfor samferdsel.

Regional transportplan er strategisk innrettet og er en samordning av prosesser og forvaltningsnivå regionalt. Gjennom mål og strategier trekker Regional transportplan opp langsiktig transportpolitikk, og angir prinsipper og legger føringer for prioriteringer i detaljerte handlingsprogram.

I tillegg er Regional transportplan tenkt å bidra til samordning og koordinering av nasjonale planprosesser, og skal settes i sammenheng med nasjonal transportplan. Gjennom regional transportplan vil fylkeskommunen synliggjøre mål og krav til alle deler av transportsystemet, samtidig som regional transportplan skal gi innspill til prosesser og planarbeid i stat og kommune.

Planen har et tidsperspektiv på 12 år, men behovet for revisjon vil vurderes hvert 4. år i forbindelse med regional planstrategi. Mål og strategier fra Regional transportplan følges opp i handlingsplaner. Det legges opp til å utarbeide følgende handlingsplaner:

- Handlingsplan for fylkesveg
- Handlingsplan for kollektivtransport

Regional transportplan Troms er en plan etter plan og bygningslovens kapittel 8. Vedtatt regional plan skal, jf. pbl §8-2, legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. En regional plan er ikke juridisk bindende, men kan være grunnlag for innsigelse. Regional transportplan ligger tett opp til nasjonale retningslinjer og forventninger, og er således i tråd med hva kommunene uansett må følge opp.

Det er ikke knyttet regional planbestemmelse til planen. Regional transportplan utløser ikke krav om konsekvensutredning etter pbl §§8-3 og 4-2, da det i planen ikke settes konkrete retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging.

### 2.2 Nasjonale og regionale føringer

#### 2.2.1 Nasjonale føringer

##### Nasjonal transportplan 2018-2029 (Meld. St. 33 (2016–2017)):

De nasjonale målsetningene i NTP danner føringer for regionale transportløsninger og transportpolitikk i Troms.

Det overordnede transportpolitiske målet, slik det fremkommer av meldingen, er *et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet*. Under dette ligger 3 hovedmål:

- Framkommelighet: «bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet»
- Transportsikkerhet: «Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen»
- Klima og miljø: «Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser»

##### Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging:

Hvert fjerde år utarbeider regjeringen nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Forventningene skal følges opp i planleggingen etter plan- og bygningsloven og legges til grunn for statens deltaking. Det nyeste forventningsdokumentet, vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015, omhandler tre hovedpunkt:

- Gode og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

#### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014):

Retningslinjen klargjør at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Nasjonal klima- og miljøpolitikk, herunder Klimaforliket 2012 og Parisavtalen er viktige føringer for regional transport- og miljøpolitikk.

#### Ny tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveger:

Forskriften trådte i kraft i januar 2015. Den beskriver et minstenivå for sikkerhet i eksisterende og nye tunneler på fylkesveg med lengde over 500 m og mer enn 300 kjøretøy/døgn (ÅDT), samt frist for å gjennomføre tiltak til 2025.

#### 2.2.2 Regionale føringer

Det foreligger flere regionale planer, strategier og utredninger som har betydning for utarbeidelsen av regional transportplan. Under følger en liste med sentrale regionale føringsdokumenter, listen er ikke uttømmende. De tre førstnevnte vil overordnet legge sterkest føringer for planarbeidet.

- Fylkeskommunens økonomiplan
- Fylkesplan for Troms 2014-2025
- Regional planstrategi 2016-2019
- Regional plan for landbruk i Troms 2014 - 2025
- Regional plan for handel og service i Troms 2015-2024
- Regional forvaltningsplan vannregion Troms 2016-2021

I tillegg vil også prosesser og planarbeid i kommunene og naboregioner ha innvirkning på planarbeidet.

### **2.3 Overordnet økonomiske rammer**

Det tas utgangspunkt i budsjett 2017 og sak om økonomiske basisforutsetninger for budsjett 2018/økonomiplan 2018-2021 som legges fram for Fylkestinget i juni. I tillegg er det innarbeidet de endringer som endringer som er skissert i Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 og kommuneproposisjonen for 2018.

I kommuneproposisjonen for 2018 legges den nye fordelingsnøkkelen for rammetilskudd til drift av ferge- og båtruter fram. Den nye fordelingen medfører en reduksjon av rammen til Troms med 24,1 mill kr (rammen til fergeruter reduseres med 30,1 mill, mens rammen til båtruter får en økning på 6 mill). Det er i tillegg foreslått at den samlede rammen til fordeling til fergedriften (nasjonalt) økes med 100 mill fra 2018, av dette utgjør Troms sin andel ca 8,8 mill. Netto reduksjon knyttet til ferge og båt blir da ca 15,3 mill.

På grunn av endringene i inntektssystemet for fylkeskommunene skal samferdselsrammen i Troms reduseres slik at man i 2021 har en total ramme som er 52,5 mill lavere enn i 2017. Dette nedtrekket er foreløpig fordelt 50/50 mellom fylkesveg og kollektivtrafikk.

De store endringene i tilgjengelige rammer er innen driftsbudsjettet. I forslaget til NTP 2018 – 2029 framgår det at den samlede rammen som fordeles til fylkeskommunene til innhenting av etterslep og oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften, reduseres fra 1 606 mill i 2017 til 1 300 mill per år i perioden 2018 – 2021. Dette medfører en beregnet reduksjon i driftsrammen for Troms sin del på 31,695 mill kr. Reduksjonen tas i sin helhet innenfor rammen til innhenting av etterslep/fornyng.

På grunn av store låneopptak for investering på fylkesvegnett, vil kapitalutgiftene øke betydelig utover i neste planperiode.

| (1000 kr, 2017)                          | 2017              | 2018              | 2019              | 2020              | 2021              | 2025              |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Netto tilgjengelig budsjetttramme</b> | <b>-1 292 375</b> | <b>-1 245 580</b> | <b>-1 227 680</b> | <b>-1 218 680</b> | <b>-1 208 180</b> | <b>-1 208 180</b> |
| Fylkesveg                                | 586 135           | 530 669           | 512 116           | 488 093           | 467 912           | 454 084           |
| Kapitalutgifter                          | 35 722            | 51 943            | 61 546            | 81 069            | 96 000            | 109 828           |
| Kollektivtrafikk                         | 662 697           | 655 147           | 646 197           | 641 697           | 636 447           | 636 447           |
| Øvrige tjenester                         | 7 821             | 7 821             | 7 821             | 7 821             | 7 821             | 7 821             |
|  | <b>1 292 375</b>  | <b>1 245 580</b>  | <b>1 227 680</b>  | <b>1 218 680</b>  | <b>1 208 180</b>  | <b>1 208 180</b>  |

Basert på investeringsprogrammet for perioden 2017-2020, slik dette framgår av fylkeskommunens økonomiplan for perioden, vil fylkeskommunens kapitalutgifter øke fra ca 35,7 mill i 2017, til ca. 96 mill i 2021 og nesten 110 mill kr i 2025. Jfr. Fylkestingets vedtak skal kapitalkostnadene knyttet til fylkesveganlegg, dekkes innenfor samferdselsrammen og medfører dermed tilsvarende overføring fra drift fylkesveg til dekning av kapitalkostnader.

I den beregningen av kapitalkostnader som framgår av tabellen er ikke kostnadsøkningen pågående prosjekter innberegnet. Det er heller ikke lagt inn nye prosjekter eller fylkeskommunens bidrag til bypakker. Dette betyr at alle nye prosjekter, og kostnadsøkninger i prosjekter som er under planlegging eller er påbegynt, medfører at rammen til drift og vedlikehold av fylkesvegene vil bli ytterligere svekket.

### 3 Mål og strategi

Troms fylkeskommune slutter seg til målsetningen i Nasjonal transportplan. I tillegg foreslås følgende hovedmål for planperioden 2018-2029:

***Transportsystemet i Troms forvaltes og utvikles på en måte som bidrar til en god samfunnsutvikling, understøtter næringslivets konkurransekraft og omstilling til lavutslippssamfunnet.***

Mål for regional transportpolitikk:

Fylkesplan 2014 - 2025 beskriver senterstrukturen for Troms. Målsettingen med senterstruktur er at velfungerende sentra skal være motorer for regional utvikling. Sentraene graderes på fem nivå:

- Nivå 1: Tromsø
- Nivå 2: Harstad og Finnsnes
- Nivå 3: Storslett, Bardufoss og Sjøvegan
  - o Skjervøy som senter for maritime funksjoner
  - o Setermoen som senter for Forsvarets aktiviteter
- Nivå 4: Øvrige kommunesentre
- Nivå 5: Lokale sentre

Det skal tas ta utgangspunkt i senterstruktur og de ulike transportbehov mellom sentre, og internt i senter eller bo- og arbeidsmarked:

- I Tromsø skal fremtidig trafikkvekst tas på gang, sykkel og kollektivtransport. Det må tilrettelegges for at kollektivtilbudet i Tromsø skal kunne ta en stor del av trafikkveksten i byområdet.
- Innenfor senternivå 2 (Harstad, Finnsnes) skal det være god fremkommelighet og trygt transportnett, med forbedret lokalt kollektivtilbud og gode forhold for gang og sykkel.
- Innenfor øvrige sentra og mellom sentra skal transportnett være trafiksikkert og ha en god helårlig standard på vegnettet og et kollektivtilbud som ivaretar transportbehov for befolkning, skoleskys og næringsliv.

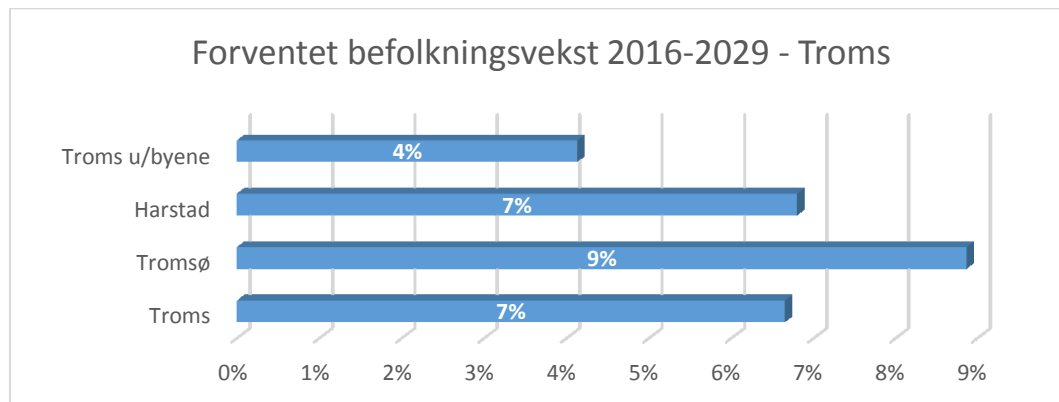
Hovedstrategier:

- Arbeide for å øke de økonomiske rammene for transportnettet og kollektivtilbudet i Troms. Søke politisk samarbeid på landsdel og regionalt nivå, for å påvirke nasjonalt nivå.
- Arbeide strategisk ut fra helhetsvurderinger og samordning av vegsektoren og kollektivtransport for en bedre fordeling av ressurser mellom veg og kollektivtrafikk.
- Søke etter effektiviseringsgevinster gjennom helhetlig fokus på hele samferdselsområde; på tvers av sektorer og nivå.

## 4 Utviklingstrekk – befolkning og næring

### 4.1 Befolkningsutvikling

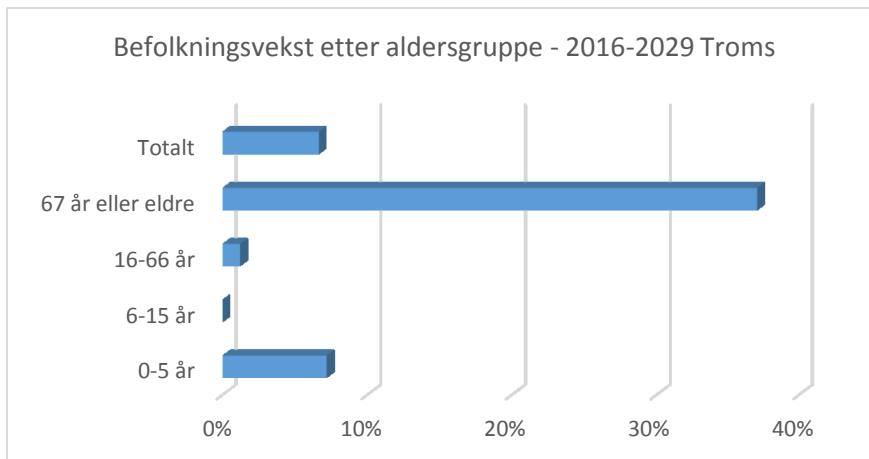
Troms fylke har en befolkning på 165 472, pr. 1.januar 2017 (MMM, SSB). Harstad og Tromsø kommuner har henholdsvis 24836 og 74156 innbyggere. Framskrevet befolkningsutvikling viser en forventet befolkningsutvikling fram mot 2029 på 7 % for Troms fylke. Uten bykommunene Tromsø og Harstad forventes det en befolkningsutvikling på 4 %.



Figur 1. Framskrevet befolkningsvekst i %, fra 2016-2029 i Troms og byområder, SSB (MMM).

I årene fremover forventes det økende vekst i andel eldre i befolkningen. Figurene under viser en betydelig økning av andel eldre i befolkningen, med 37% for Troms fylke. Dette bildet viser utfordringer i forhold til bedre tilgjengelighet og universell utforming av infrastruktur.





Figur 2. Framskrevet befolkningsutvikling fordelt på aldersgrupper for Troms fylke, i årene 2016-2029. SSB (MMMM).

## 4.2 Næringstransporter og med utvalgte utviklingstrekk med betydning for infrastrukturutvikling

### Næringsliv:

Næringslivet i Troms er i stor grad basert på utnyttelse av naturressurser. Det har tradisjonelt vært jordbruk, skogbruk og fiskeri, og i de siste årene har havbruk vokst og blitt en meget viktig næring. Sjømatnæringene har et stort vekstpotensiale. Det samme gjelder for reiseliv. Transport av ferske produkter fra sjømatnæringa går hovedsakelig fra produksjonsstedene langs kysten med biltransport på fylkesvegnettet over på det statlige vegnettet for videre reise til markedene i inn og utland. Sjømattransportenes omfang i Troms er sterkt økende. Dette stiller store krav til at transportinfrastrukturen henger med næringsutviklingen.

### Reiseliv:

Ifølge tall fra SSB har antall overnattinger knyttet til ferie og fritid i Troms fylke en økt med ca. 33 prosent. På fylkesvegnettet merkes denne økningen spesielt i forbindelse med økt trafikk langs nasjonal turistveg og økt bruk av rasteplasser på Senja. Trafikkøkningen er markant. Det er en markant økning i vinterturismen de siste åra. Over 50 reiselivsoperatører tilbyr jakten på nordlyset til turister som ankommer Tromsø. Turistene fraktes rundt på fylkesvegnettet med bil, minibuss og buss, eller leier bil selv. Dette skaper utfordringer med hensyn til sikkerhet, da manglende refleksbruk, parkering langs veg og manglende førererfaring vinterstid øker fare for påkjøring og utforkjøring.

Reiseliv for turister og friluftsliv for fastboende har flere sammenfallende behov, blant annet for (utfarts)parkering. Det er behov for å få en oversikt/kartlegging over områder der parkeringssituasjonen for turister og friluftslivutøvere er spesielt utfordrende for trafikksikkerhet og fremkommelighet. Det er et ønske fra turistnæringen om å holde toalettene åpne også vinterstid. Dette vil føre til økte kostnader til drift og vedlikehold samt at flere toalett i tilfelle må bygges om for å være åpne i kuldeperioder.

### Forsvaret:

Fylkesvegnettet i Troms er på flere strekninger sårbar på grunn av dårlig veggrunn og stort etterslep vedrørende vedlikehold. Forsvarets virksomhet i Troms medfører betydelig slitasje på enkelte strekninger av vegnettet. Det er imidlertid bedre samhandling og det er etablert rutine på at det skal avholdes samhandlingsmøter minimum to ganger per år. For å få en best mulig oversikt over skader og slitasje som oppstår på vegnettet, ligger det i rutinene at det skal gjennomføres en felles befarings før og etter større øvelser. Brigade Nord arbeider med en oversikt over skader og trafikkbelastning på fylkesvegnettet.

Troms fylkeskommune har i august 2017 fått utarbeidet rapporten «*Status 2017 – Næringstransporter i Troms*». Rapporten gir ny og oppdatert kunnskap vedrørende nærings- og godstransporter i fylket basert på data fra 2016. Oppdateringen skjer med basis i fra liknende rapport fra august 2015 og vi har ønsket at vesentlige endringer fra 2014 til 2016 avdekkes. Dette for å klarlegge status på transportomfang som innvirker på vegbruk, ferger og øvrig transportinfrastruktur. Hovedfunn i rapporten:

- **Transportstrømmene øker**

Transportstrømmene på vegnettet i Troms øker både på riks- og fylkesvegnettet. Ikke overraskende går de største med regulære transporters langs E6 sør for Nordkjosbotn, rundt Tromsø og E8 mellom Nordkjosbotn og Tromsø.

- **Fylkesveggenes betydning øker**

Rapporten understreker betydningen og nødvendigheten av et velfungerende fylkesvegnett, da store deler av transportstrømmene på riksveg, kommer fra fylkesvegnettet og er økende. Noen av de fylkesvegstrekingene med størst næringstransport er FV855/FV86 E6 (Buktamo) og Senja, FV 866 og mellom E6 (Langslett) og Skjervøy (FV866), FV 825 mellom E6 og Årstein (Gratangen), FV 861/862 Finnsnes – Senjahopen, FV 851 E6- Sjøvegan, FV 91 Fagernes – Olderdalen og FV 83 Revsnes – Harstad og FV 863 Tromsø- Hansnes. Imidlertid er det og slik at disse fylkesvegene får sine transportstrømmer fra mindre fylkesveger, så hele fylkesvegnettet er en forutsetning for samfunns- og næringsutvikling.

- **Stor vekst i fergetrafikken**

Fra 2014 til 2016 har det vært en vekst i tungtrafikken (kjøretøy > 14 m) med ferge på nærmere 7.000 kjøretøy. Dette tilsvarer en samlet vekst på 36 % i Troms fylke.

- **Dagligvaredistribusjonen vokser – er største enkeltsektor**

Mye av transportarbeidet som tidligere gikk via lager i Narvik, går nå via Tromsø. Det er økende bruk av modulvogntog og inntransport over E8 Kilpisjärvi. Det kommer store inntransporter med tog over Narvik.

- **Betydelig økning i havbruksnæringens slakteriproduksjon og transportarbeid**

Produksjonen i merdene har økt med 18 % fra 2014, mens slaktet kvantum av rund fisk har økt med 31 %.

- **Verdien av produsert laks i Troms økt med 82 % fra 2014 til 2016, -fra ca. 5 mrd. til ca. 9 mrd.**

Nå dobbelt av verdi på tradisjonelt fiskeri (hvitfisk og pelagisk).

- **Mer lokal avfallsgjenvinning og mindre veitransport**

Som følge av at en større del av avfallet gjenvinnes i Troms er transportarbeidet på vei redusert med ca. 9 % fra 2014.

- **Viktige øst-vest transporters**

Øst-vest transporters er viktige for transport av sjømat og dagligvarer, men også landbruksvarer og avfall. E8 Kilpisjärvi og E10 Bjørnfjell er de mest benyttede overgangene mot øst. Det går tre ganger mer trafikk over E8 enn over E10.

- **Havnene**

For de 5 største havnene i Troms fylke har det i to-årsperioden vært en vekst i utskipningene på ca. 634.000 tonn (+24 %). Dette er en betydelig vekst, og 634.000 tonn tilsvarer til sammenligning omtrent hele årsvolumet til en stor havn som f.eks. Harstad.

- **Reiseliv og sjømat på samme vegers**

Reiseliv og sjømat er viktige næringer i Troms. Det forventes en positiv utvikling i begge næringene, både sommer og vinter. Økt vinterturisme faller delvis sammen med høysesong for fangstnæringen. Dette medfører at enkelte vegstrekinger belastes ekstra mye i perioder, og at busser med turister som stopper for f.eks. fotografering kan være til hinder for næringstransport, - og omvendt, det gjør det viktig med tiltak som gir plass til begge.

### 4.3 Senterstruktur og velfungerende arbeidsregioner

Troms har en relativt spredt bosetting med større sentra i Tromsø, Harstad og Finnsnes. Mye av verdiskapningen skjer i distriktene utenfor disse bysentrene og for å legge til rette for verdiskapningen er det viktig at transportsystemet bygger opp om tilgjengelighet til offentlige tjenester og effektive varetransporter inn mot hovedvegnett og sentrene.

For den nordlige landsdel er det viktig å ha fokus på å redusere avstandsurempene både for næringsliv og befolkning. Dette betyr blant annet at man nasjonalt må se på muligheten for å korte inn reiseavstandene mellom regionene, for eksempel med ambisjoner om betydelig redusert reisetid på vegstrekingene mellom Tromsø/Alta/Hammerfest/Kirkenes og Tromsø/Finnsnes/Harstad/Narvik.

Det foreligger ulike løsninger og meninger på innkorting av effektivisering av korridorer. Det er derfor behov for å gjennomføre en strategisk og overordnet mulighetsstudie, eller en konseptvalgsutredning (KVU) for å «krympe» Troms.

## 5 Kollektivtransport

Troms fylkeskommune yter et kollektivtilbud i fylket med en samlet verdi på ca. 1 040 mill kr i 2017. Dette tilbudet består av 6 hurtig- og lokalbåtruter, 12 helårs fergesamband (pluss 2 sommersamband) og 163 bussruter.

I 2016 ble det foretatt litt over 14 mill. personreiser med kollektivtrafikken i Troms.

- Om lag 12 mill bussreiser, der bybussrutene i Tromsø sto for ca. 8,7 mill reiser.
- Båtrutene transporterte til sammen 287 000 passasjerer, hvorav 206 000 reiste med rute 2, Tromsø – Finnsnes – Harstad.
- Fergesambandene transporterte totalt 1 550 000 passasjerer og 770 000 kjøretøy.

Fylkestinget i Troms har vedtatt å konkurranseutsette samtlige buss- og båtruter i fylket gjennom bruttoanbud. Det betyr at operatøren etter avtale har ansvaret for å levere rutetjenesten eller ruteproduksjonen, mens fylkeskommunen har ansvaret for marked og inntekter.

Hovedutfordringen for kollektivtilbudet fremover vil være økonomiske rammer. Betydelig kostnadsøkning for drift av kollektivtransport er en nasjonal utfordring, blant annet beskrevet av KS under konsultasjonsmøtet i mars 2015. De statlige overføringene til fylkeskommunene kompenserer ikke, ifølge KS' beregninger, denne kostnadsøkningen.

I perioden 2004-2012 har det generelle utgiftsnivået for fylkeskommunene til kollektivtrafikk steget med i gjennomsnitt ca. 11 % pr. år. Den omfattende kostnadsøkningen gjør at det vil være nødvendig å vurdere effektivisering, produksjonsnivå og takstøkning.

Tromsø preges sterkt av befolkningsvekst og økende trengsel i vegsystemet. Kapasiteten i busstilbudet har økt i siste kontraktsperiode, og veksten i antall reiser ligger nå langt over befolkningsveksten.

### 5.1 Økonomiske rammer

Som vist innledningsvis vil de økonomiske rammene til kjøp av kollektivtrafikk bli redusert i starten av planperioden som følge av redusert rammetilskudd. Inkludert kjøp av skoleskyss og TT-ordningen reduseres rammen til kollektivtrafikk ned mot ca. 644 mill kr per år i planperioden.

| (1000 kr, 2017)  | 2017    | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | 2025    |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Kollektivtrafikk | 662 697 | 655 147 | 646 197 | 641 697 | 636 447 | 636 447 |

I 2017 fordeles rammen slik; (1 000 kr)

|  |                |
|--|----------------|
| Netto tjenestekjøp – buss                    | 183 123        |
| Netto tjenestekjøp – ferger                  | 242 147        |
| Netto tjenestekjøp - båt                     | 81 005         |
| Skoleskyss                                   | 68 456         |
| Transporttjenesten                           | 13 185         |
| Fergeavløsningsmidler                        | 9 132          |
| Infrastruktur (billettsystem, venterom o.l.) | 14 324         |
| Administrasjon inkl. markedsføring/salg o.a. | 39 402         |
| Øvrige oppgaver                              | 11 923         |
| <b>Sum</b>                                   | <b>662 697</b> |

I motsetning til de øvrige områdene innenfor samferdsel har kollektivtrafikken både en inntektsside og en kostnadsside. For 2017 er det budsjettert med en samlet inntektsside på 381,6 mill kr, som fordeler seg slik:

|                                  |                |
|----------------------------------|----------------|
| Billettinntekter (1000 kr, 2017) |                |
| Buss                             | 269 887        |
| Ferge                            | 48 724         |
| Båt                              | 63 037         |
| <b>SUM</b>                       | <b>381 648</b> |

Våren 2017 ble det foretatt en større omlegging av takstregulativet for fergene. Flere grep ble gjort for å forenkle takstregulativet og personbilletteringen ble fjernet. Den langsiktige økonomiske virkningen av disse tiltakene er usikker, men det er lagt til grunn at inntektsnivået på fergene skal opprettholdes på samme nivå som før endringen.

Det vil i løpet av 2017, 2018 og 2019 bli gjennomført nye runder med anbud for drift av buss-, ferge- og båtrutene i Troms. Det er lagt til grunn en nøktern standard for de nye anbudene og at dagens rutetilbud, i hovedsak, skal videreføres. Samtidig skal nye og skjerpede krav til miljø innarbeides i anbudene, bla Stortingets forventninger om at kollektivtrafikken fra 2025 i hovedsak skal være utslippsfri.

Med bakgrunn i disse føringene legges det til grunn at man vil oppleve en kostnadsøkning i driftskontraktene og et økende behov for investeringer knyttet til infrastruktur (ladestasjoner for buss, ladepunkter på fergekaiene o.l.).

## 5.2 Buss

I perioden 2013-2016 har det vært en økning på 7,1% i antall busspassasjerer i Troms. De aller fleste bussreisene foretas med bybussene i Tromsø, som står for ca. 72% av reisene. Det er også i Tromsø veksten i antall reiser har vært størst i denne perioden der det i 2016 ble foretatt 600 000 flere bussreiser enn i 2013.

**De 163 bussrutene i fylket er fordelt med:**

36 byruter inkl. nattbuss og serviceruter i Tromsø by  
25 ruter i Tromsø-området (Tromsø, Balsfjord, Karlsøy)  
7 byruter i Harstad  
21 ruter i Sør-Troms, utenom Harstad  
28 ruter i Midt-Troms  
15 ruter på Senja  
21 ruter i Nord-Troms  
10 regionruter (omfatter regionbussruter inkludert i områdekontrakter i tillegg til 3 regionbusskontrakter)

For Harstad sin del er en negativ trend med stor nedgang i antall reiser i perioden 2013-2015, snudd til en økning i antall reiser i 2016 som medfører at man er tilbake på samme nivå som i 2013.

De øvrige områdene, med unntak av Sør-Troms utenom Harstad, viser også en positiv utvikling i passasjertallene i denne perioden.

|                           | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              |              |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| Byruter Tromsø            | 8 120 966         | 8 296 505         | 8 262 707         | 8 737 876         | Rute 20-73   |
| Byruter Harstad           | 468 127           | 454 610           | 445 584           | 468 064           | Rute 10-19   |
| Regionruter               | 261 526           | 266 724           | 279 208           | 282 672           | Rute 100-160 |
| Nord-Troms                | 221 693           | 240 912           | 266 093           | 264 437           | Rute 460-499 |
| Senja                     | 195 134           | 198 419           | 220 473           | 224 589           | Rute350-399  |
| Midt-Troms                | 647 454           | 644 507           | 679 131           | 688 392           | Rute300-349  |
| Sør-Troms (eksl. Harstad) | 575 328           | 569 353           | 520 863           | 529 375           | Rute200-299  |
| Tromsø distrikt           | 813 070           | 810 504           | 814 812           | 809 101           | Rute400-459  |
| Skoleruter / salgskontor  | 51 564            | 54 472            | 51 892            | 57 895            | Rute 500-999 |
| <b>Sum</b>                | <b>11 354 862</b> | <b>11 536 006</b> | <b>11 540 763</b> | <b>12 062 401</b> |              |
| <b>Herav skolereiser</b>  | <b>1 723 992</b>  | <b>1 765 942</b>  | <b>1 912 184</b>  | <b>1 884 175</b>  |              |

I inneværende anbudsperiode er disse rutene fordelt på totalt 7 kontrakter. I tillegg kommer flere mindre kontrakter knyttet til skoleskys.

For neste runde med tilbud legges det opp til at antallet kontrakter reduseres, med utgangspunkt i en antagelse om at større kontrakter vil være mer attraktive for tilbyderne. Bruken av brutto-kontrakter vil bli videreført, der fylkeskommunen har inntektsansvaret samt ansvaret for ruteplanlegging, markedsføring salg og billettering.

Gjeldende anbudskontrakter hadde oppstart på ulike tidspunkt i perioden 2010-2012, med en kontraktslengde på 6 år og opsjonsperiode på 3 år. Dette betyr at kontraktene vil utløpe i perioden 2019-2021, som i sin tur betyr at tilbudene for neste kontraktperiode må gjennomføres i perioden 2017-2018 for å gi minnelig tid mellom kontraktinngåelse og kontraktstart.

Det er lagt til grunn at man i planperioden vil se en fortsatt høy befolkningsvekst i Tromsø, mens resten av fylket vil enten opprettholde folketallet stort sett som i dag.

Kollektivtrafikken er et aktivt virkemiddel for å demme opp for veksten i biltrafikken. Måloppnåelse for klima- og miljømål og løse byens utfordringer knyttet til persontransport vil med stor sannsynlighet bli enda viktigere de neste årene.

Mesteparten av behovet for persontransport vil også i RTP sin planperiode være knyttet til den interne transporten mellom bosted og jobb/skole/fritidsaktiviteter i Tromsø og skoleskys i distriktene. Skoleskyssen utgjør i dag ca. 16% av det samlede antallet bussreiser.

Utenom byrutene i Tromsø og Harstad samt de regionale rutene, består busstilbudet stort sett av ruter som er lagt opp for å dekke den lovpålagte skoleskyssen. Omlegging og sentralisering av skolestrukturen i kommunen har medført at behovet for skoleskyss har økt dramatisk de siste 10 årene, og dette er en trend som antas å ville fortsette inn i neste 12-års periode.

### 5.3 Ferge

Fra og med 1.5.2014 er alle fylkesvegsambandene i Troms konkurranseutsatt. For 3 av sambandene ble konkurransen gjennomført av Statens vegvesen før Forvaltningsreformen, og disse sambandene drives på netto-kontrakter. For de resterende 9 sambandene har fylkeskommunen gjennomført konkurranse, og disse sambandene driftes på bruttokontrakter.

Statistikken for fergesambandene viser stadig trafikkvekst men i ulik grad i de ulike sambandene, fra en årlig trafikk økning på 0,3% per år til en økning på 4,4% per i perioden 2010-2015. Stadig økende krav til kapasitet, åpningstid og tilgjengelighet er en utfordring samtidig med at de økonomiske rammen reduseres.

For å kunne tilby næringslivet forutsigbarhet i forhold til tilgjengelighet til transport med fergene, vil det være viktig at man i kommende anbudsperiode legger til rette for større grad av trafikkstyring og at man søker å begrense veksten i privatbiltrafikken. Tiltak som forhåndsbestilling eller fortrinnsrett for tidskritisk transport (eksempelvis fersk fisk) kan også bli vurdert.

I prosessen fram mot utlysning av nye tilbud vil det være viktig å få belyst mulige tiltak for å effektivisere driften av fergesambandene, redusere kostnaden og opprettholde et tilfredsstillende tilbud.

Ett av tiltakene som vurderes for å øke konkurransen er å endre på kvalifikasjonskravene for å kunne levere tilbud på fergedrift. I de eksisterende kontraktene er de stilt et kvalifikasjonskrav om at tilbyder må ha erfaring fra tilsvarende drift, dvs drift av ferger i innenriksfart. Dette begrenser antall tilbydere som kan delta i konkurransen.

I forbindelse med sak om rammebetingelser og funksjonskrav for neste runde med tilbud på fergeruter (Fylkestingssak 96/16) ble det foretatt en framskrivning av trafikkvekst og kapasitetsbehov på fergesambandene i Troms for perioden 2018-2029. Framskrivningen var basert på 3 alternative utviklingsscenarier; lav vekst (1% per år), middels vekst (2% per år) og høy vekst (5%) per år. Veksten ble sammenlignet mot det tilbud (kapasitet i form av fergestørrelse og antall avganger) som ble ytt i sambandene i 2016.

Denne framskrivningen viste at de fleste av sambandene i Troms vil kunne håndtere en årlig trafikkvekst på 2% per år i perioden, uten at det oppstår et kritisk behov for å styrke tilbudet.

Det er forventet fortsatt stor vekst i sjømatnæringen i fylket, og flere av aktørene i denne næringen er lokalisert slik at de er avhengige av fergetransport både for å få varer inn til sine produksjonsfasiliteter og for å få sine produkter ut til markedet.

I noen av sambandene ser vi at veksten i privatbiltrafikken har vært langt ut over det befolkningsutviklingen skulle tilsi og at denne trafikken begynner å skape kapasitetsproblemer bl.a. for næringstransporten. Det vil derfor bli stadig viktigere å sikre at næringstransporten får forutsigbar og sikker tilgang til fergetransport der dette er nødvendig.

Noen av anløpene fylkesvegfergene har er til ordinære kaier, ikke fergekaier, og fergen har da en funksjon som lokalbåt. Disse anløpene kan bl.a. være for å ivareta den lovpålagte skoleskyssen eller for å opprettholde et kollektivtilbud der det ikke er kostnadssvarende med andre løsninger. Noen av disse anløpene betjener steder der det ikke er fastboende, og en videreføring av slike anløp vil måtte vurderes i løpet av kort tid.

## 5.4 Hurtigbåt

Båtrutene i Troms betjener til sammen 30 anløpssteder, og dekker fylket fra Kvænangen i nord til Harstad i sør. De 6 båtrutene dekker til sammen strekningen fra Burfjord via Skjervøy til Tromsø, videre fra Tromsø via Finnsnes til Harstad og fra Harstad ut til øyene i Vågsfjorden og til Senja. Båtrutene og transporttilbudet disse utgjør en viktig faktor i å binde fylket sammen, tilby lokaltransport til vegløse bygder og å tilby opplevelser som rundreisen med hurtigbåt i Vågsfjordbassenget.

Årlig transporterer båtrutene ca. 280-290 000 passasjerer, et tall som har vært relativt stabilt i perioden 2013-2016.

| <b>Passasjertall båt:</b> |                |                |                |                |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                           | <b>2013</b>    | <b>2014</b>    | <b>2015</b>    | <b>2016</b>    |
| Rute 2                    | 204 019        | 200 287        | 199 364        | 206 040        |
| Rute 3                    | 20 305         | 20 047         | 18 421         | 19 255         |
| Rute 4                    | 27 187         | 22 852         | 24 651         | 23 734         |
| Rute 5                    | 1 431          | 1 424          | 1 483          | 1 384          |
| Rute 6                    | 26 073         | 25 834         | 24 793         | 27 861         |
| Rute 9                    | 9 889          | 9 574          | 8 446          | 8 940          |
| <b>Sum</b>                | <b>288 904</b> | <b>280 018</b> | <b>277 158</b> | <b>287 214</b> |

De 6 rutene betjenes i dag av totalt 6 båter som går i fast trafikk, pluss 1-2 båter som er reservefartøy.

Rute 2 betjenes av to fartøy, mens rute 3 og 4 betjenes av samme fartøy. Fartøyene i Vågsfjorden og Kvænangsbassenget har godskapasitet for å betjene øyer og vegløse bygder. I tillegg har fartøyet i Kvænangsbassenget funksjon som ambulansébåt.

Regulariteten i båtrutene er meget høy, selv om det i perioder kan forekomme innstilte avganger på grunn av vær eller isgang. Dette er problemstillinger som alltid har vært tilstede i forbindelse med drift av båtruter i Troms.

Rute 2 og 3 har en svært viktig funksjon i å tilby avganger med mulighet for å reise fra nord og sør i fylket til Tromsø, med retur samme dag. I rute 2 er dette et daglig tilbud, mens det i rute 3 er mulig å reise tur/retur Tromsø på samme dag 2 dager i uken (tirsdag og torsdag).

Ferdigstillelse av Bjarkøyforbindelsene medfører at anløpsstedene Bjarkøy og Sandsøy i fremtiden også vil ha vegforbindelse. Dette vil gjøre det nødvendig å vurdere hvorvidt man skal opprettholde to anløpssteder på rute 6, som er forbundet med veg.

Noen ruter er overlappende som f.eks. rute 2 Tromsø – Finnsnes og rute 4 Tromsø – Vikran – Tennskjer – Lysnes. Her kan det være hensiktsmessig å foreta en gjennomgang av rutestrukturen og –tilbudet i ulike områder og se på muligheten for å samordne rutene slik at man får en mest mulig optimal utnyttelse av de ulike båtene. En realisering av Langsundforbindelsen vil også bety at Finnkroken, som i dag anløpes av rute 3, vil få fastlandsforbindelse. Samtidig vil kollektivknutepunktet bli flyttet fra Stakkvik til den nye fergekaien nord på Reinøya.

For flere av de minste stedene som anløpes må man påregne at trafikkgrunnlaget i fremtiden nærmest utelukkende vil bestå av hytteeiere. Behovet for flere anløp i uken vil på enkelte plasser falle bort som følge av at det ikke lenger er fastboende på disse stedene.

## 5.5 Persontransport utenfor rutetilbudet

I tillegg til den rutegående delen av kollektivtrafikken, ytes det et stadig økende offentlig transporttilbud som ikke følger faste ruter eller som ikke er åpne for allmenheten. Dette dreier seg om pasienttransport, tilrettelagt skoleskyss, transporttjenesten for funksjonshemmede og Trygt hjem for en 50-lapp.

Fylkeskommunen bruker årlig ca 38 mill kr på TT og tilrettelagt skoleskyss, der den tilrettelagte skoleskyssen står for ca 25 mill av kostnadene, TT ca 13 mill. I tillegg bruker Staten v/Pasientreiser flere titalls-millioner hvert år på skyss til pasienter for undersøkelse og behandling.

For å ivareta disse transportene er man avhengig av turvognoperatører og drosjer som kan yte fleksible transportløsninger.

## 5.6 Mål og strategi – Kollektivtransport:

Mål og strategi for kollektivtransport må gjenspeile behov for å differensiere tilbudet i forhold til reisebehov. Tromsø preges av store utfordringer med stor vekst i personbiltrafikk og framkommelighetsutfordringer for alle trafikanter. Bybussen i Tromsø har store utfordringer med forsinkelser og at den står i samme kø som bilen. I distriktet må kollektivtilbudet tilpasses skoleskyss og eventuelt arbeidsreiser.

### Mål:

- Øke kollektivtransportens andel av den samlede persontransportens i fylket. All vekst i persontransport i Tromsø og Harstad skal tas gjennom gang, sykkel og kollektivtransport.
- Videreføre hovedtrekk i dagens rutetilbud som en minimumsløsning innenfor stadig strammere økonomiske rammer.

| Mål | Strategier   |
|-----|--|
| 1   | Sikre at kollektivtiltak gjennomføres i tråd med bypakker for Harstad og Tromsø. Arbeide for bymiljøavtale og andel av nye finansieringsordninger for drift av kollektivtransport i byområder.                                 |
| 2   | Hovedtrekkene i dagens rutetilbud videreføres. Det må gjennomføres tiltak for å effektivisere og forenkle rutetilbudet, for by og distrikt.  |
| 2   | Gjennomføre kartlegging av kollektivinfrastruktur for distrikt og knutepunkt i sentra. Dette omfatter kartlegging av dagens infrastruktur og behov for utvikling av holdeplasser og knutepunkt, herunder universell utforming. |
| 1   | Ved å ta i bruk nye plattformer og digitale løsninger; utvikle og tilby enklere og bedre løsninger for billettering og ruteinformasjon.  |
| 2   | Vurdere tiltak for effektivisering av tilbudet, økte inntekter og økt statlig finansiering for å opprettholde dagens tilbud.   |

## 6 Fylkesvegnettet

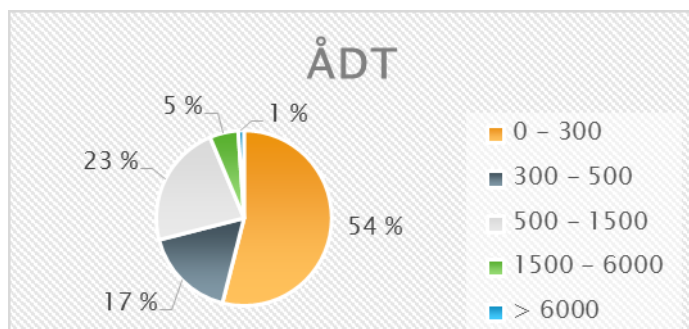
Det offentlige vegnettet i Troms består av:

- Statlige veger 627 km
- Fylkesveger 2.915 km
- Kommunale veger 1.894 km

Trafikkmengder på fylkesvegnettet måles i årsdøgntrafikk (ÅDT). Årsdøgntrafikken gir uttrykk for den gjennomsnittlige trafikkmengden over et døgn (samlet trafikk gjennom året delt på 365 døgn).

Diagrammet under viser trafikkmengden fordelt på vegnettet.





Over halvparten av fylkesvegnettet (54 %) har trafikkmengder på under 300 kjøretøy målt over et døgn (lavtrafikk). 71 % av fylkesvegnettet har trafikkmengder mindre enn 500 i ÅDT. I den andre enden av skalaen er det kun 6 % av fylkesvegnettet som har trafikkmengder mer enn 1.500 i ÅDT (høytrafikk). De mest trafikkerte strekningene er i Tromsø, Harstad og på Finnsnes. To strekninger på fv. 862 på Tromsøya som har årsdøgntrafikk på over 20.000 ÅDT.

## 6.1 Økonomiske rammer

Som vist i innledningen er det lagt til grunn at rammen til drift og vedlikehold reduseres fra 560 mill i 2017 til 450 mill i 2021.

|      | (1000 kr, 2017)                                  | 2017    | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | 2025    |
|------|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| S210 | Drift, faste kontrakter                          | 293 477 | 293 477 | 293 477 | 293 477 | 293 477 | 293 477 |
| S240 | Bruer, inspeksjoner og vedlikehold               | 7 560   | 7 560   | 7 560   | 7 560   | 7 560   | 7 560   |
| S241 | Kaier, inspeksjoner og vedlikehold               | 21 480  | 15 000  | 15 000  | 15 000  | 15 000  | 15 000  |
| S242 | Tunneler, inspeksjoner og vedlikehold            | 8 160   | 8 160   | 8 160   | 8 160   | 8 160   | 8 160   |
| S243 | Trafikksikkerhetstiltak                          | 800     | 800     | 800     | 800     | 800     | 800     |
| S250 | Dekkelegging                                     | 70 147  | 40 059  | 21 506  | -       | -       | -       |
| S280 | Innhenting av etterslep (inkl overført til S390) | 131 682 | 112 784 | 112 784 | 110 267 | 90 086  | 76 258  |
| S290 | Tunnelsikkerhet                                  | 27 245  | 27 245  | 27 245  | 27 245  | 27 245  | 27 245  |
|      |  | 560 551 | 505 085 | 486 532 | 462 509 | 442 328 | 428 500 |

(Tabellen over er ikke styrende for fordelingen av driftsmidler i planperioden, kun ment som et eksempel på fordeling av de tilgjengelige rammer og inndekning av mindreinntekter og kapitalkostnader)

I tabellen over er det ikke tatt høyde for økningen i kostnader på de faste driftskontraktene. Av de 5 driftskontraktene som dekker Troms konkurranseutsettes normalt 1-2 kontrakter hvert år. De siste kontraktene som har vært inngått har medført kostnadsøkninger opp mot 20 mill kr per år per kontrakt.

Investeringsprogrammet for fylkesveg 2018-2021 slik dette er vedtatt i gjeldende økonomiplan:

Dette investeringsprogrammet vil måtte korrigeres for nye kostnadsanslag og utsettelse av prosjekter. Kostnadsøkningen i ulike prosjekter medfører også at fylkeskommunens låneopptak økes og dermed øker også belastningen i form av kapitalkostnader.

I tabellen under vises anslag på brutto tilgjengelig investeringsramme per år i perioden 2018-2029.

| (1000 kr, 2017)                 | 2018           | 2019           | 2020           | 2021           | 2022-2023      | 2024-2029      |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Skredsikringsmidler             |                |                |                |                |                |                |
| Overført fra drift TS           | 7 550          | 7 550          | 7 550          | 7 550          | 7 550          | 7 550          |
| Kan overf fra drift (fornyng)   | 112 000        | 112 000        | 112 000        | 112 000        | 112 000        | 112 000        |
| Kan overf fra drift (tunnel)    | 27 425         | 27 425         | 27 425         | 27 425         | 27 425         | 27 425         |
| Refusjoner                      | 800            |                |                |                |                |                |
| Rentekomp lån                   | 143 900        | 143 900        | 126 730        |                |                |                |
| Mva komp                        | 102 145        | 70 470         | 28 270         | 26 500         | 26 500         | 26 500         |
| Bompenger                       |                |                |                |                |                |                |
| Bruk av lån                     | 247 055        | 139 880        |                |                |                |                |
| <b>Investeringsramme brutto</b> | <b>640 875</b> | <b>501 225</b> | <b>301 975</b> | <b>173 475</b> | <b>173 475</b> | <b>173 475</b> |
| Disponert til inv               | 567 050        | 390 350        | 159 000        | -              | -              | -              |
| <b>Til disp nye prosjekter</b>  | <b>73 825</b>  | <b>110 875</b> | <b>142 975</b> | <b>173 475</b> | <b>173 475</b> | <b>173 475</b> |

Midler disponert til investeringer iht økonomiplan 2017-2020 framgår av linjen «Disponert til inv». Tabellen er satt opp basert på de prosjekter og deres kostnadsanslag som ligger i økonomiplan 2017-2020. Dette betyr at kostnadsøkninger og utsettelse av prosjekter som bl.a. Langsundforbindelsen og Langbakken ikke framgår av tabellen. I tillegg er det i denne tabellen lagt inn en overføring av midler til innhenting av etterslep og oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften, fra drift til investeringsrammen.

I investeringsprogrammet for perioden 2017 – 2020 er det ikke innberegnet investeringer i oppgradering av tunneler som følge av tunnelsikkerhetsforskriften. Per i dag er vi kjent med at oppgradering av tunnelene i Troms, for å unngå at tunneler blir stengt, vil medføre behov for investeringer langt utover de økonomiske rammene som er tilgjengelige i dag.

## 6.2 Status på fylkesvegnettet

### Framkommelighet

#### Vegbredder

Omlag 4 % av fylkesvegnettet er definert som en-feltsveg (4,5 m i vegnormalen). I underkant av 60 % av fylkesvegnettet har en vegbredde som er større enn vegnormalkravene til en-feltsveg og mindre enn vegnormalkravene til to-feltsveg (6,5 m i vegnormalen). Disse vegene kan imidlertid merkes med gul midtlinje når det har en asfaltert vegbredde på minst 6,0 meter. Kun 37 % av fylkesvegnettet oppfyller vegnormalkravene til to-feltsveg.

#### Vegdekke

Om lag 295 km, som utgjør 10 % av fylkesvegnettet, har grusdekke. Resten av fylkesvegnettet har fast dekke med meget varierende standard.

#### Tungtransporten

Vegenes og bruens bæreevne gir vektbegrensninger for store kjøretøy, og vegene inndeles i brukklasser (Bk). Det gis begrensninger på aksellasten som kan være enten 8 tonn eller 10 tonn samt vogntogets lengde. Tabellen under angir hvor stor del av fylkesvegnettet som er tillatt for de ulike vektclassene samt maksimal lengde på vogntogene.

|            | Lengde på vogntog |        |      | Samlet |    |
|------------|-------------------|--------|------|--------|----|
|            | 25,25 m           | 19,5 m | 15 m |        |    |
|            | Antall km         |        |      | km     | %  |
| Bk 10 – 60 | 43                |        |      | 43     | 1  |
| Bk 10 – 50 |                   | 1 662  | 25   | 1 687  | 58 |
| Bk T8 – 50 |                   | 787    | 37   | 824    | 28 |
| Bk T8 – 40 |                   | 345    | 5    | 350    | 12 |
| Bk T8 – 32 |                   | 3      |      | 3      | 0  |

### Flaskehals

Strekninger der kombinasjonen av smal veg, kurver med små radier (krappe kurver) samt stor stigning (bratte bakker) skaper framkommelighetsproblemer for tungtransporten, kan defineres som flaskehals på vegnettet. Oversikten under viser antall strekninger og samlet lengde på disse strekningene definert innenfor ulike stigningsgrader.

| Stigningsgrad | Antall stigninger | Samlet lengde km |
|---------------|-------------------|------------------|
| 6,0 – 6,9 %   | 164               | 69,3             |
| 7,0 – 7,9 %   | 97                | 46,8             |
| 8,0 – 8,9 %   | 63                | 34               |
| > 9,0 %       | 37                | 15               |
| Sum           | 361               | 165,1            |

Om lag 5,7 % av fylkesvegnettet har stigningsgrad over 6,0 %. I følge krav til maksimal stigning i gjeldende vegnormal kan mesteparten av fylkesvegnettet tillates med stigning opp til 8 %, men det er under forutsetning av at både horisontalkurvatur og vegbredde oppfyller vegnormalens krav. Dette er ikke tilfelle for store deler av fylkesvegnettet i Troms. Smal veg og krappe horisontalkurver mange steder gjør at store kjøretøy ikke kan holde ønsket fartsnivå, og problemer med framkommelighet vinterstid kan oppstå i bakker med stigningsgrad godt under 8 %.

De verste flaskehalsene på fylkesvegnettet er:

- Fv. 862 Pumpeneset – Mefjordaksla
- Fv. 862 på begge sider av Steinfjordtunnelen
- Fv. 862 på begge sider av Skalandtunnelen
- Fv. 277 til Husøy (2 stigninger)
- Fv. 86 på begge sider av Torskenskaret
- Fv. 232 Sifjordskaret
- Fv. 57 over Bårdsvikdalen til Grøtffjord
- Fv. 848 både på Rolla og Andørja
- Fv. 866 Langbakken til Skjervøy

### Snøfokk

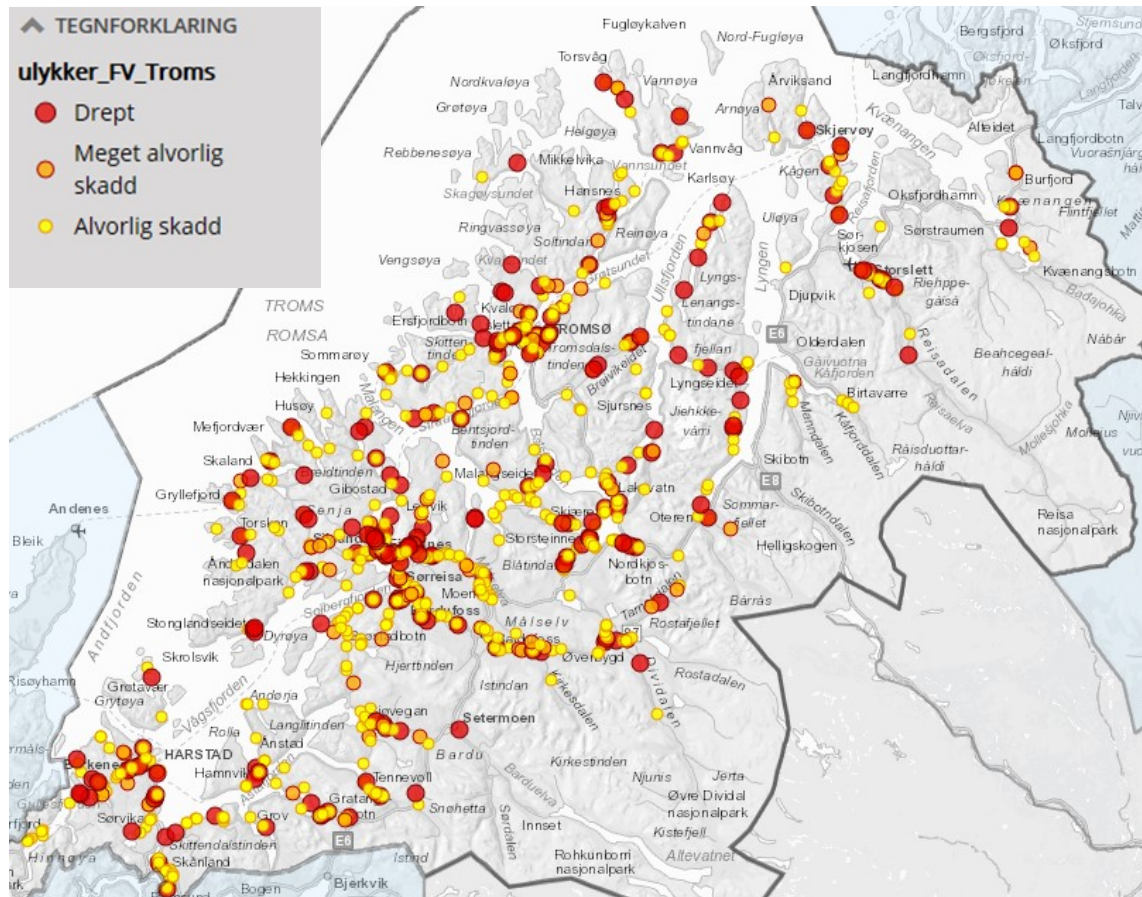
Snøfokk er et problem som spesielt er knyttet til kyststrøkene. På fylkesvegnettet er det fire strekninger hvor snøproblemene er så store at det kan bli satt opp kolonnekjøring og i verste fall kan vegen bli periodevis stengt. På Senja ligger følgende kolonnestrekninger: Fv. 862 Bergsbotn – Straumsbotn, Fv. 86 Svanelvplass – Straumsbotn, Fv. 232 Svanelvplass – Sifjord, Fv. 277 Huselv – Husøya.

### Tilrettelegging for gående og syklende

Det er totalt 97 km gang- og sykkelveger langs fylkesvegnettet. Det er behov for bygging av gang- og sykkelveger langs fylkesvegnettet både for å få sikrere skoleveger for barna og for å få sammenhengende gang- og sykkelvegnett.

## Trafikksikkerhet

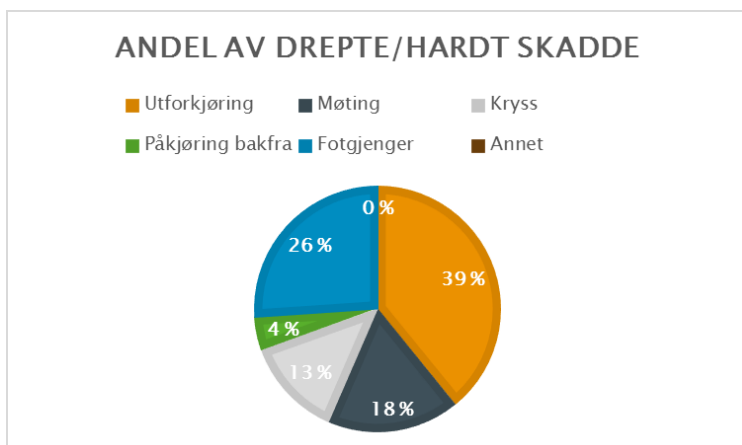
Grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for trafikksikkerheten. Kartet under viser de mest alvorlige trafikkulykkene (nullvisjonsulykkene) på fylkesvegnettet i 8-årsperioden 2008-2016.



Oversikt over trafikkulykker med personskade på fylkesvegnettet de siste fire årene – perioden 2013-2016. Tabellen viser en positiv utvikling både i antall ulykker og antall drepte/skadde over perioden:

| År   | Antall ulykker | Antall drepte/skadde | Antall drepte | Antall hardt skadde | Antall lettere skadde |
|------|----------------|----------------------|---------------|---------------------|-----------------------|
| 2013 | 44             | 61                   | 4             | 2                   | 55                    |
| 2014 | 31             | 44                   | 1             | 4                   | 39                    |
| 2015 | 39             | 45                   | 1             | 8                   | 36                    |
| 2016 | 25             | 37                   | 0             | 3                   | 34                    |
| Sum  | 139            | 187                  | 6             | 17                  | 164                   |

Ingen personer omkom i trafikkulykke på fylkesvegnettet i 2016 og på samme tid var antall personer som ble hardt skadde, meget lavt. De 139 trafikkulykkene med personskade som ble registrert i perioden, fordeler seg på følgende ulykkestyper:



Den dominerende ulykkestypen på fylkesvegnettet er utforkjøringer. Følgende strekninger peker seg ut som spesielt utfordrende:

- Fv. 855 Buktamo – Finnfjordbotn
- Fv. 86 Andselv – Torsken
- Fv. 862 Tromsø over Kvaløya til Senja

Elg utgjør den absolutte største delen av påkjørsler av hjortevilt i Troms med totalt 696 registrerte ulykker de siste 5 årene og hvorav 307 inntreff på fylkesvegnettet. Elgbestanden er økende i flere kommuner. Det vil være behov for ytterligere trafikksikkerhetstiltak som rydding av vegetasjon i sideterreng og et fortsatt fokus på å finne nye effektive tiltak.

#### Miljøforhold, støy og lokal luftkvalitet

Troms fylke har store områder med vill natur, som skal håndteres skånsomt. Menneskelig aktivitet har over tid bidratt til forurensning av grunn. Innen miljøtema er lovpålagte oppgaver relatert til jord, vann, støy, luftkvalitet og naturmangfold inklusive fremmede uønskede arter, rødlistearter og vilt samt knyttet til naturmangfoldloven og forurensningsloven med tilhørende forskrifter.

Støy fra vegtrafikk er hovedsakelig et problem i byer og tettsteder. Fylkeskommunen skal gjennomføre støyreducerende tiltak på fylkesvegnettet i samsvar med forurensningsforskriftens bestemmelser. Det vil i årene framover være behov for midler til utredninger, gjennomføring støydempende tiltak, samt drift og vedlikehold av skjermingen.

Forurensningsforskriften fastsetter at ved overskridelser av tillatte grenseverdier, skal det gjennomføres tiltaksutredninger og iverksettes tiltak for å redusere forurensningsnivået. De viktigste kildene til svevestøv ( $PM_{10}$  og  $PM_{2,5}$ ) er trafikk med eksos og asfaltstøv, vedfyring og langtransportert forurensning. Det er satt i gang arbeid med tiltaksutredning etter en rekke overskridelser for PM i Tromsø. Det er også registrert plager med luftkvalitet i Harstad. Det er behov for bedre overvåkning og kartlegging, samt utredning av eventuelle tiltak.

#### Store prosjekt – nye veglenker

Fv. 867 Bjarkøyforbindelsene:

Arbeidet med Bjarkøyforbindelsene er godt i gang og vil knytte øyene Bjarkøy, Sandsøy og Grytøy sammen, og dermed tettere til regionsenteret Harstad. Forbindelsene med tunell og bru mv. vil blant

annet bidra til å lette driften av den nye Harstad kommune. Prosjektet finansieres av stat, kommune og fylkeskommunen. Ny total kostnad er beregnet til 1091 mill. i 2016 kr.



*Gjennomslaget mellom Grytøy og Bjarkøy 30.01.17. Foto: SVV*

#### Fv. 866 Langbakken

Reguleringsplan for omlegging av fv. 866 forbi Langbakken på Skjervøy ble vedtatt i mai 2015. På grunn av konkurs hos entreprenøren vil prosjektet bli forsinket. Det gjenstår fortsatt store mengder av fjellsprengning, overbygning på veg, G/S-veg, veglysanlegg, asfaltering, rekkverksarbeid og skilting. Prosjektet har en tvistesak vedrørende levering av masser til søppeldeponi, noe som medfører at kostnadene for 2016 ligger høyere enn forventet. Ny frist for ferdigstilling for prosjektet er satt til sommer 2018.

#### Fv. 863 Langsundforbindelsen

Langsundforbindelsen er en planlagt fast vegforbindelse med undersjøisk tunnel mellom Ringvassøya og Reinøya. Realisering av Langsundforbindelsen betyr at dagens fergeforbindelse mellom Ringvassøya, Vannøya, Reinøya og Karlsøy faller bort. Den framtidige fergetrafikken blir et kortere 3-kant samband mellom Reinøya, Vannøya og Karlsøy.

Finansieringsplanen for prosjektet ble vedtatt i Fylkestinget medio mars 2014. I forbindelse med grunnervervsskjønn i januar 2016 konkluderte Nord-Troms tingrett med at reguleringsplanen ikke var gyldig pga. manglende konsekvensutredning. Saken forventes å bli avklart i Høyesteretts kjæremålsutvalg i 2017. Pga nye krav og tiden som har gått er det er nødvendig med en oppdatert kostnadsanalyse og ekstern kvalitetssikring av prosjektet før saken fremmes til behandling i Stortinget. Tidligst mulige utlysning av prosjektet er vår 2019.

### Planlegging – store fylkesvegprosjekt

#### Fv. 91 Ny veg Breivikeidet

Store utfordringer med underjordiske vannstrømmer har medført behov for planlegging av alternative løsninger for Fv 91, Breivikeidet. Det planlegges nå ny veg på østre side av Breivikeidet, istedenfor ny bru, utfra hensyn til teknisk løsning, landskap og kostnader. Foreløpig kostnadsestimat er 315 mill kr. (2016). Realisering og finansiering av prosjektet må sees i sammenheng med konseptvalgsutredningen (KVU) for veitrafikutfordringer i Tromsø-regionen, jf. NTP 2018-2029.

#### Planlegging av Ullsfjordforbindelsen

Ullsfjordforbindelsen er et prosjekt som består av å erstatte ferga over Ullsfjord med tunnel og bru, samt omlegging og vegutbedring. Regional plan for Ullsfjordforbindelsen pågår, og er forventet ferdigstilt i løpet av 2018. Realisering og finansiering av Ullsfjordforbindelsen må sees i sammenheng

med konseptvalgutredningen (KVU) for veitransportutfordringer i Tromsø-regionen, jf. NTP 2018-2029.

#### Fv 862 Ny forbindelse til Kvaløya

Løsning for ny fremtidig forbindelse til Kvaløya ble vedtatt i kommunedelplan, av Tromsø Kommune i 2016. Anbefalt løsning ble bru fra Kvaløysletta til Langnes.

#### Konseptvalgutredning (KVU) for veitransportutfordringer for veisystemet i Tromsø-regionen

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen utarbeide notater om sentrale utfordringer ved dagens transportsystem, forslag til samfunns mål og skisse for videre fremdriftsplan.

Statens vegvesen har tidligere bestemt at det skal utarbeides to forskjellige utredninger for Tromsø-regionen, en for veisystemet inn mot Tromsø fra E6 ved Olderdalen, og en annen for veisystemet fra Harstad via Finnsnes inn mot Tromsø. Statens vegvesen skal i arbeidet vurdere om man kan se på hele regionen samlet.

Samferdselsdepartementet forutsetter at konseptvalgutredningen ferdigstilles i god tid før fremleggelsen av neste nasjonale transportplan i 2021, og senest innen tidspunktet for transportetatens grunnlagsdokument til meldingen.

Troms fylkeskommune ser svært positivt til arbeider som kan bidra til å «krympe» avstandene i Troms. Tidsinnnnkorting må til for å dra ned avstandsulemper og øke regionens konkurransekraft. KVU Tromsø vil også bidra til å skape gode grunnlag for mulig framtidig prioritering av både riksveginvesteringer større fylkesvegprosjekt. Fylkeskommunen vil som vegeier og med vårt ansvar for regional utvikling forutsette å være en naturlig deltaker i dette KVU-arbeidet.

#### Skred

Prioritering av skred gjøres ved å benytte en modell basert på skredfaktor. Modellen tar hensyn til seks ulike faktorer som beskriver skredfare og konsekvenser for framkommelighet. De seks faktorene er gitt et vektall for å skille på hvor stor betydning de har i skredfaktoren.

| Faktor             | Vektall | Merknad  |
|--------------------|---------|--|
| Trafikkmengde      | 0,20    | Hvor mange kjøretøy som passere skredpunktet       |
| Skredfare          | 0,20    | Fare for trafikantene/frekvens (skredtype, bredde) |
| Omkjøring          | 0,15    | Omkjøringsmuligheter (tid, bruk av ferje ol.)      |
| Stengning          | 0,15    | Ulempe ved stengning (antall stenginger pr. år)    |
| Skredfarestengning | 0,10    | Ulempe av langvarige stengninger                   |
| Naboskred          | 0,10    | Tar hensyn til flere skredløp på strekninga        |

Ut fra forholdene for hvert enkelt skred gis hver faktor en verdi mellom 0 og 10 som multipliseres med vektallet gitt i tabellen ovenfor. Skredfaktoren framkommer ved å summere de vektete faktorene, skredfaktoren kan i verste fall bli 10. Ut fra den beregnede skredfaktoren inndeles skredpunktene inn i tre kategorier (skredfaktorgrupper) på følgende måte:

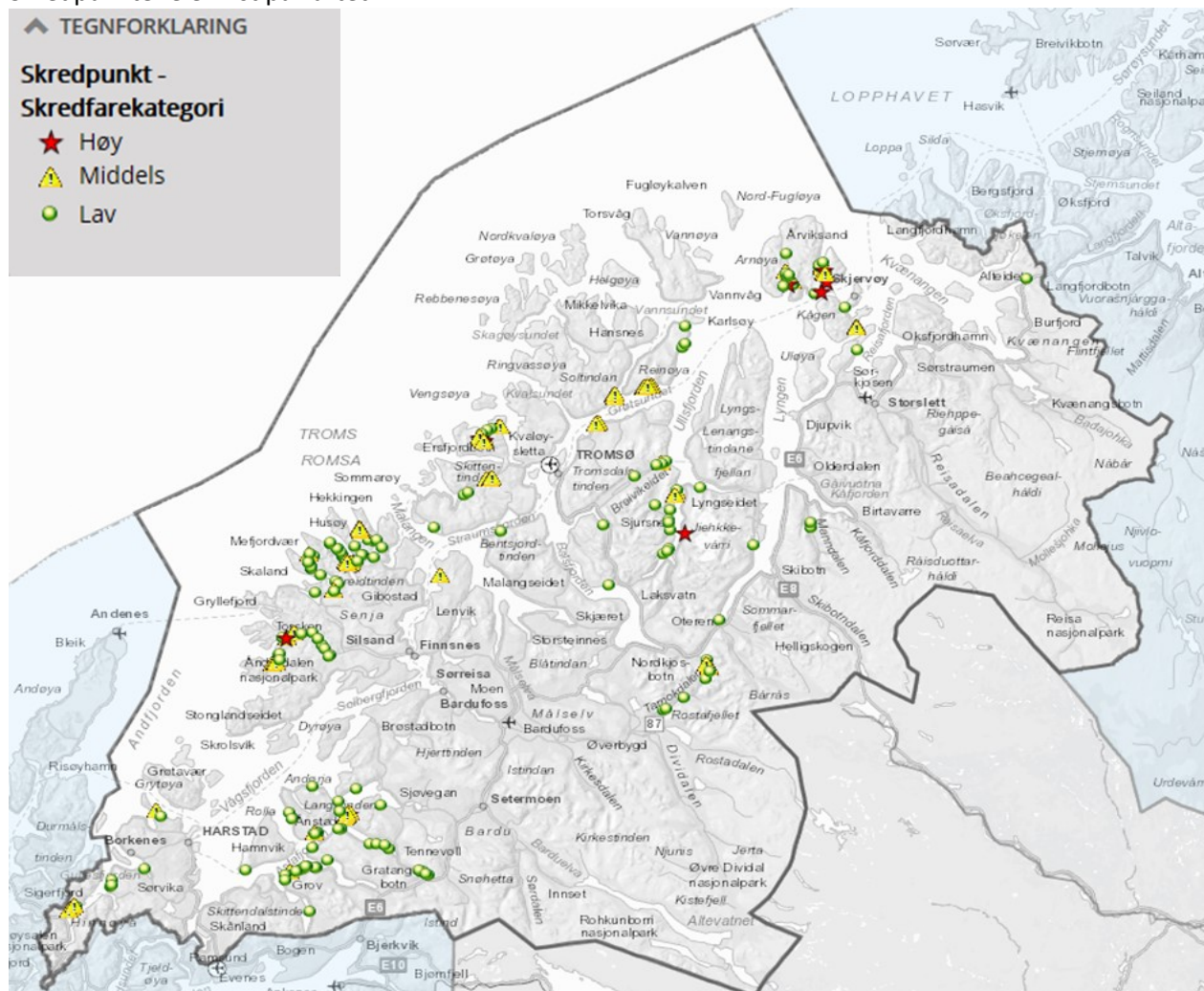
| Kategori | Skredfaktor |
|----------|-------------|
| Høy      | =< 3,5      |
| Middels  | 2,5 – 3,49  |
| Lav      | < 2,5       |

Skredpunktene innenfor kategori «høy» er:

| Veg     | Stedsnavn         | Kommune  | Skredfaktor |
|---------|-------------------|----------|-------------|
| Fv. 347 | Oterelvne I og II | Skjervøy | 4,54        |
| Fv. 347 | Singla I – IV     | Skjervøy | 4,36        |
| Fv. 243 | Røyernesbukta     | Torsken  | 4,36        |
| Fv. 57  | Grøtjorden        | Tromsø   | 4,31        |
| Fv. 862 | Svartholatunnelen | Berg     | 4,20        |
| Fv. 57  | Vågbotn I         | Tromsø   | 4,03        |

|         |   |          |      |
|---------|---|----------|------|
| Fv. 293 | Holmbuktura                             | Tromsø   | 4,01 |
| Fv. 57  | Vågbotn III                             | Tromsø   | 4,00 |
| Fv. 348 | Kjellvågen                              | Skjervøy | 3,98 |
| Fv. 152 | Salangslia I                            | Salangen | 3,93 |
| Fv. 862 | Breitindtunnelen vest – Vindhammerneset | Berg     | 3,86 |
| Fv. 349 | Skrednesene                             | Skjervøy | 3,85 |

Skredpunktene er vist på kartet:



## Tunneler

På fylkesvegnettet er det:

- 29 stk. fjelltunneler på land med samlet lengde på 36,8 km
- 4 stk. undersjøiske fjelltunneler med samlet lengde på 9,9 km
- 7 stk. skredsikringskonstruksjoner (rørtunnel/betongtunnel/skredoverbygg) med samlet lengde på 1,8 km

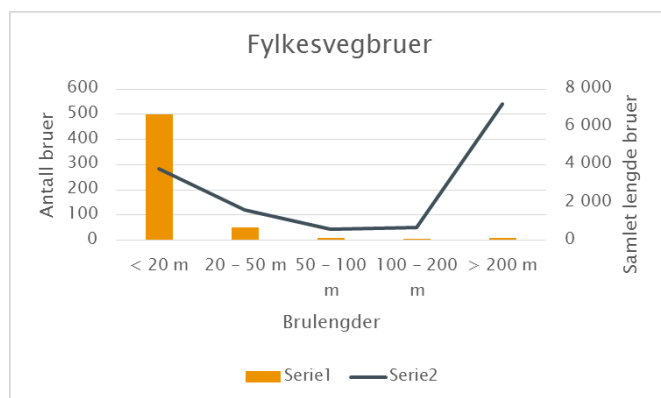
Den lengste tunnelen på fylkesvegnettet er fv. 15 Toppentunnelen på Grytøya med lengde 3.989 meter, og den korteste tunnelen ligger på Hamn på Senja med lengde på 35 meter. Med unntak av bytunnelen i Tromsø ligger tunnelene på lavtrafikkert vegnett med årsgjennsnittet i intervallet 200 – 800 kjøretøy. Mange av disse tunnelene er 20-40 år gamle, og de ble bygd etter de tekniske krav som var gjeldene på byggetidspunktet.



Bytunnelene i Tromsø ligger på fv. 862 og er Breivika/Hansjordnestunnelen, Sentrumstangenten og Langnestunnelen. Disse tunnelene har årsdøgntrafikk i intervallet 7.200 – 15.300 kjøretøy.

### Bruer

Det er 573 bruer med samlet lengde på 13,8 km registrert på fylkesvegnettet. 498 bruer (87 %) er svært korte, med spennvidde under 20 meter. De 10 lengste bruene utgjør 1,8 % av antall bruer, men de samme bruene utgjør 52 % av den samlede brulengden på fylkesvegnettet.



De 5 lengste bruene på fylkesvegnettet er:

- Fv. 862 Sandnessundbrua 1.220 meter
- Fv. 86 Gisundbrua 1.147 meter
- Fv. 862 Tromsøbrua 1.016 meter
- Fv. 848 Mjøsund bru 818 meter
- Fv. 866 Skattørsund bru 805 meter

### Fergekaier

Det er 31 ferjekaier på fylkesvegnettet. Når Bjarkøyforbindelsen åpnes for trafikk, vil tre ferjekaier nedlegges.

## **6.3 Utfordringer på fylkesvegnettet**

### Fylkesvegnettets funksjon

Stor variasjon i trafikkmengde kan tyde på at ulike deler av fylkesvegnettet har ulik funksjon. Fylkesvegene skal gi gode reise- og transportmuligheter fra det statlige vegnettet til bosetting og næringsvirksomhet i bygder og mer grisgrendte strøk i fylket. Samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse. Transportpolitikken skal legges til rette for regional utvikling. Dette stiller krav til variert satsing og en differensiert transportpolitikk der de ulike delene i transportinfrastrukturen sees i sammenheng.

Det er en målsetting i fylkesplanen om at samspillet mellom sentraene og omlandet til sentraene skal forbedres. Det samme gjelder for forbindelsene mellom sentraene. Gode fylkesveger vil være avgjørende for at denne målsettinga skal kunne nås.

### Vegstandard

Mesteparten av fylkesvegnettet er lavtrafikkert. Vegnettet er likevel viktig for at transporten i fylket skal kunne foregå på en effektiv og god måte. For den som ferdes på vegnettet eller har varer som

skal transporteres, er det ikke antall biler på vegen som er viktig, men at vegnettet kan betjene trafikken på en effektiv og sikker måte.

I 2010 ble det gjennomført et omfattende arbeid med registrering av forfall på fylkesvegnettet. Resultatet fra disse registreringene gjengis her med korreksjoner på kjente endringer i forholdene på vegnettet samt justering av kostnader:

- Om lag 10 % som tilsvarer 295 km av fylkesvegnettet, er grusveger. Det vil koste mellom 1 - 1,5 mrd. kr å få lagt fast dekke på disse vegene.
- Forsterkning med grøfting og reasfaltering av fylkesveger med stort etterslep og som i dag har fast dekke, anslås til en kostnad mellom 3 – 3,5 mrd. kr.

Mange fylkesvegstreknings utgjør bindeleddet mellom næringsvirksomheter som for en stor del ligger ved kysten og riksvegnettet som går lenger inne i landet. På disse strekningene utgjør tungtransporten en stor andel av trafikkgrunnlaget. For at transporten skal kunne gå så raskt og effektivt som mulig, må disse strekningene utbedres:

- Vegen må utvikles slik at vegene kan transporteres med samme type kjøretøy som skal benyttes på resten av reisen; dvs. til bruk av modulvogntog der dette er hensiktsmessig.
- Fjerning av flaskehalsen som oppstår med en kombinasjon av stor stigning, krappe kurver og smal vegbane. Som regel vil det være vanskelig å gjøre noe med stigningsforholdene uten omfattende tiltak med bygging av ny veg. Utvidelse av vegbredden samt utretting av de verste kurvene slik at to vogntog kan møte uten at de må redusere farten, vil i de fleste tilfelle være nok til å fjerne flaskehalsen.
- En stor andel av fylkesvegnettet har vegbredde som en-feltsveg eller vegbredde i intervallet mellom en-feltsveg og to-feltsveg. På strekninger som ikke defineres som flaskehalsen, vil tilrettelegging med gode møteplasser være av stor betydning for vegtransporten.

#### Trafikksikkerhet

Den dominerende ulykkestypen på fylkesvegnettet er utforkjøringsulykker. På strekninger med fartsgrense 70 km/t eller høyere bør tiltak vurderes, og de viktigste tiltakene mot utforkjøringsulykker vil være:

- God optisk ledning av vegen slik at trafikantene kan lese forløpet av vegen. Bakgrunnsmarkering eller andre visuelle tiltak kan benyttes i forbindelse med krappe kurver eller andre steder hvor vegens forløp er vanskelig å lese.
- Utbedring av sideområdet til vegen med fjerning av dype grøfter, fjellnabber eller andre hindringer i nærheten av vegen slik at en utforkjøring ikke får katastrofale følger.
- Oppsetting av nytt rekkverk eller utbedring av dårlig rekkverk langs vegen.

Utbedring av sideområdene til fylkesvegene er et meget viktig tiltak for at nullvisjonen for trafikkulykker skal kunne nås. Det er imidlertid meget kostbare tiltak som vil medføre betydelige økonomiske utfordringer for fylkeskommunen.

Ulykker med fotgjengere utgjør heldigvis en liten andel av ulykkene, men alvorlighetsgraden (andel med drepte og hardt skadde) er derimot høy. For å forbedre sikkerheten for myke trafikanter bør utbygging av gang- og sykkelveger fortsatt prioriteres høyt på strekninger i tettbygde områder, og spesielt på strekninger som er skoleveger.

Trafikksikkerhetsarbeid er mer enn gang og sykkelveger, fartsdumper og skilt. De fleste fysiske tiltak er tatt i bruk på flere veger og har gitt en markert reduksjon av ulykker. Alle trafikanter bør ha et forhold til egen adferd i trafikken. Trafikksikkerhetsutvalget i Troms vil at alle innbyggerne i fylket skal ha en bevisst holdning til egen adferd i trafikken, og vil i planperioden arbeide for at flere kommuner i fylket skal bli sertifisert som Trafikksikker kommune (TK).

TFTU skal utarbeide en trafiksikkerhetsstrategi i kommende planperiode. Formålet med strategien er å legge opp retning og fokus trafiksikkerhetsarbeidet i fylket. Trafiksikkerhetsstrategien utarbeides av trafiksikkerhetsutvalget, og legges frem for behandling i Fylkestinget. Som en del av arbeidet skal det vurderes å etablere en tilskuddsordning til veglys.

Troms fylke skal fortsatt sørge for at alle som begynner i skolen får tildelt en godkjent skolesekk med reflexstriper og markeringsfarger, og at alle 4.klasser får tilbud om sykkelopplæring og sykkelhjelm. Alkolås i alle kjøretøyer som utfører kjører for eller på oppdrag for fylkeskommunen samt reisepolicy for alle ansatte, ble innført av fylkestinget i sak 92/07 hvor Handlingsplan for trafiksikkerhet 2008 – 2011 ble vedtatt (Kapittel 4.1. første og andre avsnitt). Vedtaket gjelder fortsatt og videreføres.

Trafikantenes holdninger har avgjørende betydning på ulykkesstatistikken og alvorlighetsgraden i ulykker som oppstår. Flere fylker har allerede vedtatt at kommunene skal oppnå godkjenning som Trafikksikker kommune. Trafikksikker kommune ([www.trafikksikkerkommune.no](http://www.trafikksikkerkommune.no)) gir et godt verktøy for å implementere trafiksikkerhet og adferd i alle planer og aktiviteter, og gir samtidig en mulighet til å påvirke den enkeltes adferd i trafikken gjennom hele oppveksten. Arbeidet er startet i Troms, og kommunene Målselv, Harstad og Gratangen sertifiseres i løpet av inneværende år. Fylkestinget ønsker å formalisere dette arbeidet og vil at alle kommuner i Troms blir godkjent som Trafikksikker kommune. Arbeidet gjennomføres i regi av Trygg Trafikk, og fylkeskommunen vil bidra økonomisk til dannelsen av kommunale prosjektgrupper.

#### Veglys

Det er foretatt en gjennomgang av status på veglysene langs fylkesvegnettet. Standarden på lysanleggene er svært varierende, og det er forskjellige eiere til anleggene. Mange veglys eies og driftes av kommuner, etter avtale der kommunene fikk tilskudd for å sette opp veglys og fylkeskommunen har fått flere henvendelser fra kommuner om å overta eieransvaret og driften av slike veglys. Mange av disse ligger på strekninger der det etter vegnormalen ikke vil være krav om veglys. I tillegg består mange av anleggene av trestolper og armatur som ikke tilfredstiller dagens krav. En evt. overtakelse forutsetter etter vegloven at anleggene oppgraderes til gjeldende standard, noe som vil påføre kommunene store utgifter. Det er derfor hensiktsmessig at denne type veglys i hovedsak forblir kommunale. I trafiksikkerhetsstrategien vil det bli vurdert å etablere en tilskuddsordning til strekninger der det er krav til veglys etter vegnormalene.

#### Skredsikring

Innenfor kategoriene høy og middels er det på overordnet nivå foretatt en vurdering av hvilket sikringstiltak som vil være mest aktuelt samt en vurdering av kostnad for gjennomføring av tiltaket for hver enkelt skredpunkt. Kostnadene er vurdert på en skjematisk måte med samme enhetskostnad for hver sikringstype. Kostnadene til utbedring av kategoriene høy og middels er beregnet til følgende for fylkesvegnettet i Troms:

Mill. 2015-kroner

| Kategori | Antall skredpunkt | Kostnad |
|----------|-------------------|---------|
| Høy      | 12                | 1.606   |
| Middels  | 55                | 3.815   |
| Sum      | 67                | 5.421   |

Tabellen viser at det innenfor kategoriene høy og middels er registrert 67 skredpunkt som det ut fra foreliggende økonomiske vurderinger, vil koste om lag 5,5 mrd. kr (2015-prisnivå) å utbedre.

Det samlede (nasjonale) behovet for skredsikringstiltak (kategori høy og middels skredfare) på fylkesveg er anslått til ca. 26 700 millioner kroner basert på skredsikringsrapportene fra 2015. I Nasjonal transportplan 2018-29 er det foreslått satt av 12 mrd kroner til skredsikringstiltak på fylkesvegene totalt i Norge. Denne rammen er foreslått fordelt på samme måte som tildelingene i perioden 2014-17; midlene fordeles fylkesvis pro rata fordelt på skredfaktor. Av rammen på 2 564 millioner kr for perioden 2014-17 mottok Troms fylke 272 millioner kr som tilsvarer ca. 10,6 % av samlet ramme. Basert på de anslåtte kostnadene til utbedring av skredpunkter med høy og middels faregrad har Troms ca. 20,3 % av det samlede kostandsbehovet. I forbindelse med fordelingen av skredsikringsmidlene for perioden 2018-21 vil det være viktig å få synliggjort det store behovet som Troms fylke har sett i forhold til andre fylker, og å arbeide for at denne fordelingen i større grad skjer basert på anslått kostnadsbehov og ikke pro rata fordelt på skredfaktor.

Utfordringen med å finansiere skredsikringstiltak er enorm gitt dagens statlige rammeoverføringer til skredsikring av fylkesvegene. Teknologiutviklingen innen aktiv skredkontroll er stor. Radarvarsling, kunstig skredutløsning via skredtårn o.l., vegstenging og andre tiltak kan redusere kostnader til investering men innebærer også at man må tenke nytt med hensyn til drift og vedlikeholdsrammer.

Alternative sikringsmuligheter til tunnelbygging som kan gi en akseptabel grad av restrisiko til redusert investeringskostnad, må vurderes. Det er behov for å få utført en faglig vurdering av egnethet for alternative skredsikringsløsninger for skredpunkt med middels og høy faregrad, samt ny oppdatering for alle skredpunkt.

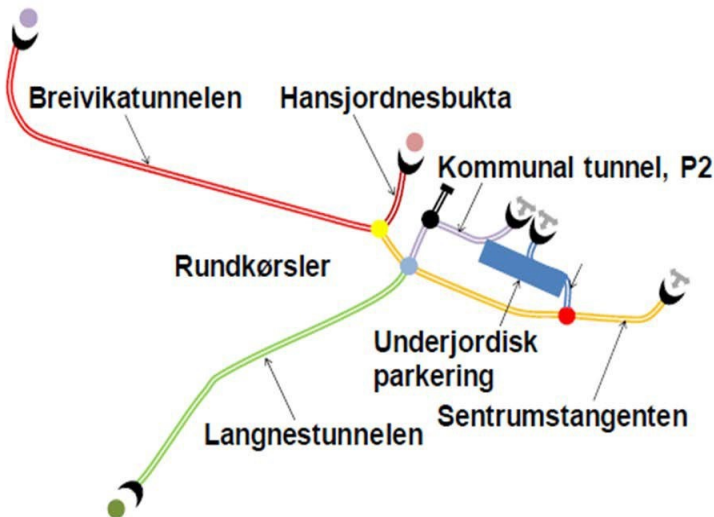
### Tunneler

Ny tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveger trådte i kraft januar 2015. Forskriften beskriver et minstenivå for sikkerhet i eksisterende og nye tunneler med lengde over 500 m på fylkesvegnettet. Forskriften har som krav at eksisterende tunneler skal oppfylle kravene innen 2020, men Troms fylkeskommune har etter søknad fått forlenget frist til 2025.

Tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg (gjelder fra 1/1 2015)

- Definerer lavest mulige/tillatte sikkerhetsnivå (§ 1).
- Gjelder tunnel over 500 m og ÅDT >300. Tunnel med særlige risikosærtrekk og ÅDT < 300 kan også omfattes av forskriften (§2).
- Definerer og konkretiserer krav til konstruksjon og utrustning (vedlegg I til forskriften).
- Konkretiserer fylkeskommunens ansvar som forvaltningsmyndighet med ansvar for tunnelsikkerhet.
- Definerer inntil videre Statens vegvesen som tunnelforvalter for fylkesvegtunneler.
- Tunnel-eier må oppnevne sikkerhetskontrollør som er uavhengig i alle spørsmål om sikkerhet (§6).
- Påpeker tunnel-eiers ansvar for nødvendige og periodiske inspeksjoner og undersøkelser (§7 og §9).
- Gir eier ansvar for å gjennomføre tiltak for å styrke tunnelsikkerheten (§8).
- Krever gjennomføring av risikoanalyse, som inngår i tunnelens sikkerhetsdokumentasjon (§10).
- Tidsplan og frist for tilpassing av gamle tunneler til dagens krav (§12).
- Alle fv.-tunneler skal etter ny og utsatt frist være godkjent 1/1-2025 (§12).

Tilstanden for mange fylkesvegtunneler i Troms er vanskelig, og det er stort sprik mellom gjeldende krav og tunnelenes tilstand. Vedlikeholdsetterslep og forfall kjennetegner situasjonen.



Illustrasjon: Bytunnelene i Tromsø

Erfaringer med spesielt undersjøiske tunneler viser nå at driftskostnadene er høyere enn tidligere antatt. Omfattende vedlikehold og utskifting av utstyr må gjøres hyppigere enn antatt, og med betydelige kostnader.

Det foreligger ikke gode kostnadsberegninger for hva oppgradering av eksisterende tunneler vil koste, og kostnadsvariasjonene mellom tunnelene er stor. Et grovt anslag basert på erfaringer fra tunneloppgraderinger på riksvegnettet angir et beløp i størrelsesorden 50-100 000 kr. pr. løpemeter for renovering av oversjøisk lavtrafikk tunnel, 120-190 000 kr. pr. meter for renovering av undersjøisk tunnel.

Utfordringene kan beskrives slik:

- 1) Forfall og vedlikehold: Stort forfall og manglende vedlikehold vil over tid innebære risiko for nedfall av stein og fastmontert utstyr som kabelbruer, ventilatorer mv. Nedfall kan påføre skade på mennesker og kjøretøy.
- 2) Sikkerhet og krav: Grunnleggende for personsikkerhet i tunnel er prinsippet om selvredning i akutte situasjoner. Myndighetenes krav og forpliktelser handler primært om fysiske tunnel-sikkerhetstiltak og utstyr for aktiv og passiv sikkerhet (nødstasjoner, nødlis, kommunikasjon, styring, overvåking, belysning, ventilasjon, drenering, skilting mv). Mange fylkesvegtunneler tilfredsstiller bare delvis gjeldende regelverk for tunnel under trafikk. Det er også et paradoks at krav til å bygge inn utstyr for sikkerhet i eksisterende tunneler kan resultere i et mindre tunnelprofil (tunnelen blir både smalere og lavere). Sikkerhetstiltak kan på denne måten gi dårligere framkommelighet for store kjøretøy. Trangere tunnel kan påføre skader på faste installasjoner. Utviding av tunnelprofilen eller bygging av helt nye tunnellop må i enkelte tilfeller vurderes.
- 3) Økonomi: Tildelinger til renovering og sikringstiltak på dagens nivå innebærer at det ikke vil være mulig å innhente etterslep, forfall og krav til sikkerhetsoppgradering innen gitt tidsfrist. Et stort økonomisk løft med en ambisiøs tiltaksplan er nødvendig for å møte vedlikeholds- og sikkerhetsutfordringene. Bevilgningssituasjonen slik den er nå kan i verste fall innebære fare for trafikantenes sikkerhet. Konsekvenser ved brudd i trafikkavvikling av ikke varslede, akutte tunnelstengninger er store både for Tromsø by-tunneler og for mange andre tunneler.

#### Bruer og ferjekaier

Det er mange små og store bruer på fylkesvegnettet i Troms. Mange av bruene er mer enn 40 år gamle og har på grunn av høy alder og manglende vedlikehold stort behov for oppgradering.

De største utfordringene med bruene kan oppsummeres slik:

- Flere bruer kan på grunn av manglende bæreevne ikke tillates for vogntog med totalvekt på 50 tonn. Dette kan bety at vogntogene som benytter strekningene som disse bruene ligger på, ikke får utnyttet lastekapasiteten på bilene godt nok.
- Mange bruer er smalere enn tilstøtende veg, og bruene kan slik de ligger på vegnettet medføre en forhøyet risiko for trafikkulykker.
- Mange gamle småbruer har et så stort vedlikeholdsetterslep at det bør skiftes ut med nye bruer.
- På flere titalls bruer er bæreevnen truet på grunn av erosjon under landkar, skader på landkar eller setningsskader.
- Flere bruer har mangelfullt brurekkverk og/eller mangler i rekkverket inn mot bruene.

Det er stort behov for midler til utbedring av fylkesvegbruene. Dersom vi legger erfaringer fra en omfattende kartlegging av bruer på riksvegnettet region Nord til grunn, vil det her være tale om milliardbeløp. Vi ser behov for en mer omfattende kartlegging av tilstanden på fylkesvegbruene. Situasjonen for ferjekaiene i fylket er stort sett tilfredsstillende. Det kan i løpet av neste 10-årsperiode bli aktuelt å fornye to eller tre ferjekaier på grunn av betongskader på eksisterende konstruksjoner.

#### Beredskap og omkjøring

Flere strekninger på fylkesvegnettet er viktig i beredskapssammenheng. Ved hendelser på riksvegnettet vil fylkesvegene være omkjøringsruter. Det spesielt tre strekninger som peker seg ut. Det er:

- E6 Målselvbrua. Dersom Målselvbrua må stenges av flom, vil fv. 87 og fv. 854 være omkjøringsveger.
- E6 Skibotn – Olderdalen. Det partiet på denne strekningen som er mest utsatt for skred, er vegen forbi Nordnes hvor det nå bygges ny tunnel. Selv om situasjonen på denne strekningen blir betydelig sikrere i løpet av kort tid, vil fv. 868 være omkjøringsveg for eventuelle hendelser.
- E8 Lavangsdalen. Dersom vegen må stenges på grunn av skred, vil fv. 294 Andersdalen være omkjøringsveg for mindre kjøretøy og fv. 858 over Malangen være omkjøringsveg for tyngre kjøretøy.

#### **6.4 Tilrettelegging for gåing og sykling – aktiv transport**

Det er nasjonale mål at økning i fremtidig transportbehov skal tas av annet enn personbil.

Kollektivtransporten forventes å ta en stor del av den kommende økningen, men det er også et mål at større andel av reiser skal være aktiv transport. Med det menes bruk av egne krefter som gange og sykling. Ikke bare ut i fra et folkehelse perspektiv, men også i et bredt miljøperspektiv, er det store samfunnsgevinster å hente med økt andel av reisende som sykler eller går.

Det er også et behov for å ha et regionalt perspektiv på gange, sykkel og trafiksikkerhet. Fylkeskommunens ansvar ligger på rollen som vegeier og som planmyndighet.

**Vegeier:** Infrastrukturen for gående og syklende er ikke tilfredsstillende på fylkesvegene. Det er også store etterslep i veivedlikehold. Det er store investeringsbehov for å kunne forbedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten både for gående og syklende. Syklende og gående har også ulike behov, de er to ulike grupper.

**Gående:** Ofte må de gående benytte veibanen, utfordringene er biltrafikk, smale veger med dårlig sikt. Fortau er et godt tiltak for gående, men er ikke tiltak for syklende. I by og tettsted er det behov for sammenhengende gangnett og bedre vintervedlikehold.

**Syklende:** Fortau skal ikke være en del av sykkelruter. I byer, spesielt der det er definert sykkelruter, bør gruppene syklist, kjørende og gående ha sine egne areal til benyttelse. I by og tettsted er det behov for sammenhengende sykkelvegnett og bedre vintervedlikehold.

Utenfor tettbebygde områder med lavt trafikkgrunnlag av gående og syklende, kan kombinasjonen gang- og sykkelveg benyttes. I noen boligområder, der det er lav trafikkgrunnlag og nedsatt fartsgrense, kan syklende benytte gatearealet dersom det ikke finnes areal til adskillelse.

**Trafikksikkerhet:** Det foreligger avstandskrav for rett til skoleskyss; 4 km for elever fra 2. til 10. klasse og 6 km for elever i videregående skole. De som ikke har skyssrett, bør ha en sikker skolevei der de kan gå eller sykle til/fra skolen. Det er behov for å gjennomføre en kartlegging av sikker skolevei samt sikker vei til / fra busstopp og på busstoppene på riksveg og fylkesveg.

Ved riktige tiltak, kan disse transportformene bli mer attraktiv og trafikksikre enn det mange opplever i dag: Flere av oss vil da velge disse transportformene mye oftere.

### **6.5 Infrastruktur for kollektivtransport på fylkesveg – for distrikt og knutepunkt**

Fylkesvegnettet i Troms har om lag 10 000 holdeplasser, i tillegg er det infrastruktur knyttet til knutepunkt, venterom og terminaler. Det er til dels store behov for oppgradering og fornying, sanering av holdeplasser og nybygg av holdeplasser.

Troms fylkeskommune, Statens vegvesen og de ulike kommunene får også mange henvendelser fra innbyggerne om behov for oppgradering av kollektivanlegg på fylkesveg. Mange av disse henvendelsene handler om holdeplass og leskur knyttet til skoleveg. Det er store forventninger hos søkerne til at ønskene skal løse raskt og billig. Av og til kan de ikke imøtekommes, eller at løsningene er meget kostbare. Pågående kartlegging av infrastruktur viser avvik mellom dagens krav til holdeplasser og knutepunkt og den faktiske tilstanden på infrastruktur, både i forhold til trafikksikkerhet og universell utforming. Behovet for oppgradering av infrastrukturen er betydelig større enn tilgjengelige midler.

I tillegg er ansvaret for bygging og drift av infrastrukturen fordelt på Statens vegvesen, fylkeskommune og kommuner. Det er derfor behov for koordinering av utvikling og utbygging av infrastruktur.

Kostandene for etablering av holdeplass, byttepunkt eller knutepunkt er avhengig av forholdene på de arealene som det skal bygges på og kan derfor føre til svært ulike kostnader pr. utbedring.

Faktorer som påvirker kostnadene vil være;

- Erverv av areal, med dagens krav til busslomme vil det minimum være behov for 350m<sup>2</sup>.
- Behov for planprosess for å få nødvendige arealavklaringer
- Eksisterende infrastruktur i bakken; vann, avløp, overflatevann, strøm, fiber m.m.
- Terrengtilpassing og grunnforhold
- Behov for andre tiltak på eller tilknytting anlegget; tilgang til strøm, gangadkomst, sykkelveg, fortau m.m.

For å sikre at flest mulig kan bruke en holdeplass må den bygges ihht krav til universell utforming. Minstekravet til universell utforming er en plattform for å stå å vente på bussen. Krav til plattform er en bredde på 2,5m og 16-18 cm på kantsteinshøgde. Dersom det skal være leskur er det krav til utforming av dette. Kostnad for etablering av holdeplass utenfor tettsted regnes rundt 700.000 kr. og

i by rundt 1,2 mill. kr. Disse enhetsprisene er kun for etablering av selve holdeplassene. Kostnader for planlegging, strøm, gang- og sykkelveg osv ligger ikke i denne summen og vil føre til økning av kostnadene. Erfaringen viser at ofte vil det være forhold som fører til at kostnadene blir høyere enn disse enhetsprisene.

En utfordring for knutepunkt er at det omfatter samarbeid mellom flere aktører og nivå. Det er viktig å klargjøre roller og ansvar for involverte aktører i arbeidet med utvikling og drift av knutepunkt. Det er samtidig behov for etablere god rutine for samhandling mellom forvaltningsnivå og saksbehandling av henvendelser.

Det er behov for en kartlegging av oppgraderingsbehovet av alle regionale knutepunkter, lokale knutepunkter og holdeplasser. Dette må gjøres gjennom kartlegging av dagens infrastruktur og behov for oppgradering og modernisering for kollektivinfrastruktur. Sanntidsinformasjon skal vurderes etablert på knutepunkt.



## 6.6 Mål og strategi – Fylkesveg

Mye av infrastrukturen på fylkesvegnettet i Troms er langt over 20 år gammelt. Til tross for at vedlikehold er prioritert, fortsetter forfallet å øke. Kapitalutgiftene fra investering er i ferd med å spise opp hele rammen til dekkelegging om få år.

Etterslepet for fylkesvegnettet i Troms er mellom 6-8 mrd kr (2012-tall). Det er også knyttet svært høye kostnader til en utbedring av de mange tunnelene Troms fylke har ansvar for. Det er det ikke sannsynlig at fylkeskommunen vil kunne sikkerhetsoppgradere alle tunnelene uten ekstra tilskudd fra staten. Tilsvarende er etterslepet på bruer stort, og Troms fylkeskommune vil framover ha store utfordringer for å reetablere og vedlikeholde eksisterende bruer. Høringsuttalelsene til RTP 2018-2029 viser også at det er stor enighet om å prioritere vedlikehold og utbedring av fylkesveg.

Troms fylkeskommune legger derfor til grunn en investeringsstrategi som prioriterer vedlikehold og utbedring av fylkesvegnettet fremfor investering i nye veglenker (Vedlikehold- og utbedringsstrategi). Dette øker muligheten for å stanse etterslepet, prioritere tunnelsikkerhet og bruvedlikehold.

Vedlikehold- og utbedringsstrategien vil prioritere følgende:

- Stanse forfall på vegnettet
- Tunnel- og bru, høytrafikkerte fylkesveger, vedlikehold og opprettholdelse av standard
- «Fra kyst til markedstrategi» med punktutbedring og vedlikehold på viktige strekninger for næringstransport.
- Etter at påbegynte og kontraktfestete prosjekter er ferdigstilt, begrenses investeringstiltak til å oppfylle standardkrav, lov - og forskriftfestete behov, bompengepakke (avtaler), trafiksikkerhet og akutte tiltak for å hindre vegbrudd, samt skredsikring.

### Hovedmål:

1. Fylkesvegnettet skal være trafiksikkert og ha god fremkommelighet for alle trafikanter. Rammen til drift- og vedlikehold på fylkesvegene må ha et nivå som gjør det mulig å stanse veksten i forfallet.
2. Høytrafikkerte fylkesveger og viktige strekninger for næringstransport skal ha god framkommelighet og tilstrekkelig helårsdrift. Skredsikring og redusere flaskehalsen må prioriteres for å bedre framkommelighet og næringslivets konkurransekraft.
3. Sikre et tilgjengelig fylkesvegnett og unngå vegbrudd og stenging, gjennom å prioritere opprusting av bruer og tunneler, samt sikring av utsatte punkt og redusere flaskehalsen.
4. På fylkesvegnettet i Troms skal det ikke forekomme trafikkulykker med drepte og hardt skadde.

| Mål | Strategier - fylkesveg   |
|-----|--|
| 1   | Prioritere vedlikehold av dagens vegnett, fremfor investering i nye større prosjekt. Høytrafikkerte fylkesveger og fylkesveger innenfor «Kyst til markedstrategien» prioriteres. Vedlikehold av og reinvestering i eksisterende vegnett skal prioriteres slik at vegkapitalen ikke forringes. Nye store veginvesteringer skal vurderes opp mot effekten og nytten en tilsvarende innsats vil ha på strekningsvise utbedringer. |
| 1   | Arbeide for øke rammene for drift og vedlikehold av fylkesveg, samt etablering av nasjonal satsing for å ta igjen forfall på fylkesvegnettet   |
| 1   | Behovet for investeringer i nye store prosjekter må vurderes ut fra de kapitalkostnader det enkelte prosjekt vil belaste driftsrammen med.   |
| 2   | Prioritere oppgradering av fylkesvegtunnelene i henhold til krav om tunnelsikkerhet med sikte på frist i 2025. Plan for utbedring av tunneler skal oppdateres, med kostnadsbilde og fremdrift.   |
| 1   | Tydelig vegeier som sikrer god kontrakt- og økonomistyring, med et oversiktlig kontraktsregime   |

|   |   |
|---|---|
| 2 | Investeringer på veg skal snus mot tiltak som må utføres i forhold til standardkrav og regelverk, punktutbedring, tilrettelegging for trafikksikkerhet, kollektivtransport, gang og sykkel  |
| 3 | Prioritere punktutbedring og redusere flaskehals for å styrke næringstransportens fremkommelighet på viktige strekninger, i tråd med politisk strategi «Fra kyst til marked». Videreføre strekningsmessige forfalls- og utbedringsprosjekt. |
| 4 | Styrke innsatsen på trafikksikkerhet i Troms fylkes trafikksikkerhetsutvalg, utarbeide trafikksikkerhetsstrategi og å evaluere virkninger av trafikksikkerhetstiltak.   |
| 2 | Fokus på uttesting og ta i bruk ny teknologi og intelligent trafikkstyring (ITS) der det kan gi god effekt.   |
| 3 | For å møte nåværende og kommende klima- og miljøutfordringer må man prioritere utbedring og sikring av vegkropp. Dette innebærer en prioritering av tiltak på drenering og grøfter  |
| 2 | Det er behov for å gjennomføre en strategisk og overordnet mulighetsstudie, eller en konseptvalgsutredning (KVU) for å se på muligheter for regionforstørring og innkorting av avstander på det overordna vegnettet i Troms.                |

#### Utbedringsstrategi:

Samferdselsdepartementet har vedtatt forskrift til vegloven § 13 om offentlig veg, og Vegdirektoratet har utarbeidet vegnormaler med hjemmel i forskrift § 13. Vegnormalen omtaler standardkrav, og det er ulike standardkrav for nybygg og utbedring av eksisterende veg. Kravene til standard ved utbedring er lavere enn ved nybygg, dette kalles for utbedringsstandard. Det er der dermed gitt mulighet for utbedring av eksisterende veg, uten å legge inn fordyrende krav om full standard. Troms fylkeskommune ser på dette som en god løsning for å utbedre mer veg med tilfredsstillende standard, men uten at det skal gå på bekostning av trafikksikkerhet. Dette gjelder også ved punktutbedring, bla holdeplassutbedring i områder med veldig lite påstigende og trafikk.

#### Store investeringsprosjekt på fylkesveg:

De to store prosjektene Bjarkøyforbindelsen og Langsundforbindelsen binder opp det meste av budsjetttrammene i perioden 2017 – 2020. Bjarkøyforbindelsen blir også betydelig dyrere enn det som var kostnadsanslagene da det ble lagt inn i budsjettet ved oppstarten. Nytt kostnadsanslag i 2016 gir en økning på 238 mill. kroner. Kostnadsanslaget for Langsundforbindelsen er usikkert da forbindelsen er utsatt minst 2 år i påvente av rettsak og KS2-utredning, men det må forventes en betydelig kostnadsøkning også for dette prosjektet.

Det er behov for tilleggsfinansiering av oppstartede prosjekter i Harstadpakken og Fv 866 Langbakken.

Reguleringsplan for Ullsfjordforbindelsen skal fullføres.

Det er igangsatt et arbeid med bompengepakke for Midt-Troms (Midt-Tromspakken). Kommunestyrene i Midt-Troms regionen har fattet prinsippvedtak. Troms fylkeskommune skal behandle sak om prinsippvedtak i 2017 (se kap. 7.3).

Prosess med bompengesak og byvekstavtale for Tromsø vil avklare behov for egenandel fra Troms fylkeskommune på fylkesvegprosjekt.

#### Mål og strategi – aktiv transport:

1. Hovedmål i nasjonal gåstrategi: Det skal være attraktivt å gå for alle. Målet innebærer at alle grupper i befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå, og at det er lagt til rette for at de kan gå mer i hverdagen. Flere skal gå mer.
2. Sykkelstrategiens hovedmål: Flere skal sykle oftere. Sykling skal bli en mer trafikksikker transportform gjennom infrastrukturtiltak. Mål for sykkelandel i byene: Mellom 10-20 % innen

2030 fra dagens 4-5%. Mål for sykkelandel i distriktene: Gjennomsnittlig sykkelandel på 6 % innen 2030.

### 3. Bedre trafiksikkerhet og trygghet for gående og syklende langs skoleveg på fylkesvegnettet.

|   |
|---|
| <b>Strategier:</b>  |
| Forholdene for gående og syklende langs skolevegene på fylkesvegene kartlegges.   |
| Arbeidet med tilrettelegging og for å være pådrivere for aktiv transport styrkes. Forhold for gående og syklende må ivaretas i all planlegging. |
| Vinterdriften skal ha et fokus på god fremkommelighet for gående og syklende  |

Troms har vedtatt ungdommens transportplan for Troms. Det er behov for å oppdatere denne og innlemme den i handlingsplaner for kollektivtransport og fylkesveg, i samarbeid med ungdommens fylkesråd.

## 7 Byutfordringer og bypakker

Troms fylkeskommune vil i planperioden ha som mål å følge opp målsetting om at veksten i persontrafikken i byområdene skal dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange.

Skal man nå målet om å dekke veksten i persontransporten i byområdene med økt andel kollektivtransport, sykkel og gange, må det gjøres omfattende tiltak som vil kreve økte ressurser. De fleste tiltakene må gjennomføres på fylkesveger og kommunale veger. Det vil være nødvendig med et forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommunene og kommunene for å løse dette.

Behov for midler til kollektivsatsing:

Skal man nå målene, vil det kreve en betydelig økning i kollektivtilbudet. All vekst i kollektivtransporten krever økte tilskudd fra det offentlige. Litt forenklet kan en si at hver ny passasjer i våre byområder krever en økning i tilskudd på 10-20 kr. Det vil kreve betydelig økning i tilskuddene for å nå målene. Det er behov for en bedre samordning mellom nasjonale mål og virkemidler som må stilles til disposisjon på regionalt nivå.

Regionalt og lokalt må det iverksettes mange tiltak for å nå målene om økt kollektivtransport, gange og sykkel. Tiltakene må kombineres for å få god effekt, for Harstad og Tromsø er følgende tiltak aktuelle:

- Restriktive tiltak for biltrafikken i byområdene
- Planlegge og tilrettelegge vegprosjekter slik at de også fremmer økt kollektivtrafikk
- Planlegge og prioritere kollektivtraseer, busstopp, "park & ride" anlegg etc. som tilrettelegger for best mulig kollektivtilbud for trafikantene.
- Utbygging av effektive gang- og sykkelveger som er dimensjonert og utformet for å ta en større del av persontransportarbeidet.
- Arealpolitikk: Lokalisere fremtidig boligutbygging og arbeidsplass- etableringer langs kollektivakser, samt fortetting. Utvikling av bydelssentre vil være viktig for å nå disse målene.
- Videreutvikle og forbedre kollektivtilbudet
- Tidsdifferensierte bompengesatser

### 7.1 Harstad

Trafikken gjennom Harstad øker. Mange steder er det allerede i dag for dårlig kapasitet på vegsystemet, og dette fører blant annet til køer og miljøproblemer i sentrum av byen. Alt tyder på at problemene vil bli større i fremtiden – alle trafikktegninger og prognoser viser en jevn økning i trafikken. Transportsystemet i Harstad er har behov for bedre bybusstilbud, og tilbudet til gående og syklende er ikke sammenhengende og trafiksikkert.

For å sikre at Harstad er rustet til å takle de trafikale utfordringene gjennomføres en rekke tiltak som er samlet i det som kalles "Harstadpakken". Prosjektet er et samarbeid mellom Harstad kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen.

Kostnaden er beregnet til 1620 millioner kroner (2016) og inkluderer et omfattende gang- og sykkelveisystem, en rekke nye rundkjøringer, en avlastningstunnel utenom sentrum og økt satsing på kollektivtrafikken.

Bygging av fortau langs Fv 6 Hagebyvegen er en av de større fylkesvegtiltakene, som settes i gang i 2017.

Fra referanseåret 2009 til 2016 har antall passasjerer økt med 15 % i Harstad. To lokale kollektivknutepunkter (Sama og Kanebogen) er ferdige høsten 2017, mens sentrumsterminalen for bybuss står for tur. Noen holdeplasser er oppgradert og det er bygget en ny kollektivvei over Mølnholtet. Mars 2017 satte man i drift nytt sanntidssystem, som gradvis skal bygges ut i byen med skjermer på en del av holdeplassene.

Linjestruktur og ruteopplegg buss skal gradvis legges om, slik at når den nye kontrakten starter i 2020, vil det aller meste være iverksatt.

## **7.2 Tromsø**

«Tenk Tromsø» er et felles prosjekt i samarbeid mellom Tromsø kommune, Statens vegvesen og Troms fylkeskommune. Prosjektet er å etablere en bymiljøavtale for Tromsø byområdet. Hovedmålsetting er nullvekst for personbiltrafikk i byområdet, og at fremtidig trafikkvekst skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Riktig arealplanlegging er en forutsetning for å nå målene.

Bedre fremkommelighet for buss, gange og sykkel er viktige tiltak for Tromsø. I tillegg er det nødvendig å styrke de økonomiske rammene for å øke og forbedre drift av busstilbud i Tromsø. Innføring av bompenger i en bypakke er et viktig virkemiddel for trafikkregulering og delfinansiering av tiltakene.

Byvekstavtale for Tromsø by:

NTP 2018-2029 har beskrevet byvekstavtalene: Byenes utfordringer er både lokale, regionale og nasjonale, og de kan ikke løses av enkeltaktører alene. Velfungerende byområder er viktig både for de som bor der, næringslivet og landet som helhet. Det legges til grunn at politisk forpliktende og langsiktige avtaler mellom forvaltningsnivåene er nødvendig for å lykkes med å utvikle transportløsninger og arealbruk som gir god framkommelighet og godt bymiljø. Bymiljøavtalene ble presentert i Nasjonal transportplan 2014–2023 som hovedgrepet for å samordne areal- og transportpolitikken i de ni største byområdene.

Det legges opp til at Tromsø inngår en byvekstavtale i løpet av 2018-2019. Dette betinger lokalt og regionalt vedtak om bompengepakke for Tromsø by.

## **7.3 Finnsnes og Midt-Troms**

Byen Finnsnes er preget av Fv 86 som passerer gjennom sentrum. Dette medfører bla. trafiksikkerhets- og støytutfordringer. Vogntogandelen er høy. Det er utredet at fv 86 kan legges i tunnel utenom sentrum, som vil kunne bidra til utvikling av et mere attraktivt og trygt bysentrum.

For realisering av dette og andre vegtiltak, er det etablert et samarbeid mellom Midt-Troms kommunene (Midt-Troms regionråd) om å arbeide for en bompengepakke for Midt-Troms. Arbeidet er imidlertid i startgropa og må følge en formell prosess mot en eventuell bompengesak. Arbeidet har resultert i rapporten «Samlet oversikt over tiltak i Midt-Tromspakken» som ble behandlet i regionrådet i møte 7. april 2017. Pakken inneholder samferdselstiltak i samtlige kommuner i Midt-Troms. Tiltakene er fordelt på kategoriene vegtiltak, gang- og sykkelvegtiltak og kollektivtiltak. Tiltakene som er tatt med i rapporten er ikke kostnadsberegnet og tiltakene er heller ikke prioritert innbyrdes.

Kommunestyrene i Midt-Troms har gitt sin tilslutning til tiltakene i rapporten og at det skal gjennomføres en utredning om delvis medfinansiering for å kunne realisere tiltakene som ligger i pakken. Prinsipiell avklaring vil bli behandlet som egen sak i Fylkestinget. I følge retningslinjene skal berørte kommuner og fylkeskommuner fatte prinsippvedtak. Normalt skal det foreligge en enkel forhåndsvurdering/mulighetsstudie om potensialet for brukerfinansiering før prinsippvedtak fattes. I denne saken er planområdet så stort og de aktuelle prosjektene ligger så spredt at det vil være vanskelig å gjennomføre en enkel forhåndsvurdering på forhånd. Vurdering av de ulike alternativene som kan gi ulike muligheter, bør gjøres som en del av utredningsarbeidet.

Et evt. fylkeskommunalt prinsippvedtak om utredning av muligheten for brukerfinansiering som del av finansieringsgrunnlaget for en Midt-Tromspakke vil gi grunnlag for å arbeide mer detaljert med økonomiske beregninger.

## 8 Samordnet areal og transportplanlegging

Ansvar og roller for arealplanlegging er fordelt til ulike forvaltningsnivå. Som regional planmyndighet har fylkeskommunen også fokus på samordnet areal- og transportplanlegging. Det tas utgangspunkt i statlig planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

- *Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.*
- *Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*
- *Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.*

## 9 Samferdsel for bedre konkurransekraft for regionen

Det er et fylkeskommunalt mål å bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet. Det er også mål om å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Næringer som oppdrett, fiskeri, reiseliv og landbruk er ofte lokalisert i distriktet, med strekninger som er svært viktig for transport av varer og personer. Vegnettet har stor betydning for å kunne ta ut potensialet i eksisterende næringer. For de fleste strekningenes vil det være aktuelt å kartlegge bæreevneproblematikk i arbeidet med å prioritere hvilke strekninger som bør fornyes og vedlikeholdes.

Vegstrekningene som de ulike næringene bruker fra kysten til markedene er ofte sammenfallende. Felles er at de har behov for gode transportløsninger og infrastruktur mellom kyst og europaveg, på tvers av fylket. Som vist i kap. 4.3 fikk Troms fylkeskommune utredet et utvalg av fylkets næringstransporter for å kartlegge vegtransportarbeidet, visualisere flaskehalsar og se behov på fylkesveger i sammenheng med transporten ut av fylket langs riksvegene. Kartleggingen viser blant annet at for Troms-bedriftene er E8 Kilpisjärvi den mest brukte grensepasseringen mellom Norge og Sverige/Finland. Fv 866/Fv 86 mellom Buktamo – Finnfjordbotn – Finnsnes samt Fv 866 Langslett-Skjervøybrua er de mest belastede fylkesvegene i Troms. Våre bedrifter er også helt avhengig av svenske jernbaner.

Sammen med våre nabofylker, Nordland og Finnmark, er det utarbeidet en felles rapport som visualiserer godsstrømmene for sjømatnæringen i Nord-Norge. Utredningen er med på å danne grunnlag for en felles nordnorsk strategisk plattform; «fra kyst til marked» og derigjennom felles prioriteringer. Dersom man skal nå sjømatnæringas vekstpotensial om fra 5 til 6 ganger dagens volum vil det stille svært høye krav til pålitelighet på et transportsystem som også må være dimensjonert til å takle en slik eksportvekst.

En viktig fellesnevner for Nord-Norge er sjømatnæringens betydning for bosetting og vekst og behovet for raske, pålitelige og trygge sjømattransporter med en infrastruktur som får innsatsfaktorene fram til industrien og ferdigproduktene ut til markedet. Samlet omsetning i sjømatnæringen er over 25 milliarder kroner på årsbasis – og økende.

Strategier i RTP og handlingsprogram for fylkesveger vil ivareta dette perspektivet hvor sjømatnæringens behov som svært ofte sammenfaller med generelt behov fra regionalt næringsliv. Hovedfokus for vår «**fra kyst til markeds-strategi**» vil ligge på hovedkorridorer for sjømatnæringen, og for rassikring i tillegg viktige industriveger. Strategien ivaretar viktige fylkesveger og fergeforbindelser i tilknytning til fiskerihavn, farled, riksveger, godsterminal og internasjonale korridorer. Strategien vil gjenspeiles operasjonelt gjennom fylkeskommunens prioriteringer.

Hovedkorridorene i vår strategi vil være E6, E8 samt OPS «Hålogalandsvegen» Rv 85/E 10/rv 83. De mest sentrale fylkesvegstrekningene til Finnsnes/Senja (855), Skjervøy (866) og Tromsø-området (862, 863 m.fl.) inngår i strategien.

Det vises til strategier for fylkesveg.

## 10 Statlig transportinfrastruktur

Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) setter overordna rammer, mål og strategi for de neste 12 årene. NTP er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, som er:

- Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Nasjonal transportplan gir hovedmålene for transportpolitikken i landet:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

### 10.1 Jernbane

I ny NTP legges det opp til å gjøre jernbanen mer attraktiv for å få flere reisende og for å øke godstransporten. Nordlandsbanen og Ofotbanen blir blant de to første banene som får det nye signal- og sikringssystemet ERTMS, som skal sørge for en sikrere og mer effektiv avvikling av togtrafikken og ambisjonen er at et nytt anlegg kan settes i drift i 2022/23.

Fylket vårt er helt avhengig av jernbanen til tross for at vi ikke har egen jernbaneinfrastruktur. Ofotbanen med endestasjon i Narvik (Nordland) og den norske hovedhub for gods på Alnabru (Oslo) er sentrale knutepunkter, men det er i all hovedsak svensk infrastruktur som muliggjør jernbanefrakt og intermodal tilknytning for lastebiler på veg. Spesielt er aksene Narvik – Tromsø godsbilting langs E 6/ E8. Dersom det igjen opprettes en sjøgodsrute mellom Bodø og Tromsø vil Nordlandsbanen kunne re-aktualisere sin betydning for intermodale transporter lengere nord enn Nordland.

Daglig går store transporter over Narvik med jernbane både til og fra Nord-Norge, og i tillegg er Narvik en av de største utskipingshavnene i Barentsregionen for utskipping av malm. Trafikken med Ofotbanen er sterkt stigende og det er viktig å sikre at kapasiteten på Ofotbanen holder tritt med behovet slik at jernbanen ikke blir en unødvendig flaskehals for næringslivet i nord.

Jernbaneverket utarbeidet i 2011 en rapport om «Nord-Norgebanen» på strekningen Fauske-Tromsø. Utbyggingen ble grovt anslått til å koste 40-60 milliarder kroner. Uten å ha gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse, ble det i rapporten pekt på at den samfunnsøkonomiske nytten trolig ville være negativ. Jernbanedirektoratet vil framover utarbeide et oppdatert kostnadsanslag for en Nord-Norgebane i tillegg til en samfunnsøkonomisk analyse for en slik utbygging.

Veksten i eksportverdien i sjømatsektoren har vært på 56% siden 2014. Det er forventet en 5-dobling av produksjonen noe som innebærer at den nasjonale betydningen av sektoren vil ytterligere øke i årene som kommer. Denne veksten kombinert med behovet for mer miljøvennlige transportløsninger for gods gjør at det nå må være på tide å komme i gang med formelle forpliktende vedtak for planlegging av jernbaneforbindelse til Troms. Stortingets utredning for jernbaneforbindelse må derfor gjennomføres som en ordinær konseptvalgutredning (KVU).

## **10.2 Havn, sjøtransport og effektive godsterminaler**

Kystverket skal legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og transportkorridorer, samt en god beredskap mot akutt forurensning. Klima- og miljøhensyn skal ivaretas i den løpende kystforvaltningen. Bærekraftig vekst og verdiskaping er et av regjeringens hovedmål. Økt bruk av nye teknologiske løsninger innen skipsfarten og stimulering til grønn vekst for norsk maritim næring, herunder miljøvennlig drivstoff, vil være viktige bidrag for å utnytte skipsfartens konkurransefortrinn.

I Norge finnes 32 stamnetthavner, som gjennom NTP er gitt riksveitilknytning. Stamnettstatus innebærer at Staten i prinsippet sitter med ansvaret for både sjøverts og landverts infrastruktur til og fra disse havnene. Bakgrunnen for at disse havnene sikres riksveitilknytning, er erkjennelsen av at sjøtransporten må ses i sammenheng med de andre transportformene. Status som stamnetthavn kan ha betydning for prioriteringen av infrastrukturtiltak i den grad det er behov for utbedring av havnens tilknytning til landbasert eller sjøverts infrastruktur. I Troms er det 2 stamnetthavner/terminaler. Dette er Tromsø (Breivika) og Harstad (Stangnesterminalen).

I ny NTP 2018-21 er det varslet en tilskuddsordning som skal stimulere til overføring av gods fra veg til sjø. Søkere kan få støtte inntil tre år. Tilskuddet er basert på nytteverdien for samfunnet ved å overføre godset fra transport med lastebil på veg til sjø. Ordningen vil ha en årlig ramme på 100 mill.

Kanskje kan en ny «Nord-Norgelinje» delfinansieres via denne ordningen. Havnene i Bodø, Lødingen og Tromsø arbeider for å få dette til og Troms fylkeskommunen støtter opp om dette arbeidet.

I NTP ønskes det i større grad å bidra til at nasjonalt viktige havner blir effektive, miljøvennlige og intermodale, og vil derfor styrke innsatsen overfor disse havnene med tilskudd til effektive og miljøvennlige havner med en årlig gjennomsnittlig ramme på 125 mill. kr for planperioden. Dette vil kunne bidra til reduserte transportkostnader for næringslivet, bedre utnyttelse av sjøtransportens fortrinn og godsoverføring fra veg til sjø. I tillegg vil tilskuddsordningen kunne bidra til mer miljøvennlig godstransport samlet sett. Ordningen vil gjelde tilskudd til infrastruktur som er direkte knyttet til havnefunksjonen, herunder veg. Regjeringen foreslår en årlig gjennomsnittlig ramme på 125 mill. kr for planperioden. Det vil være naturlig å se en framtidig utvikling av vegforbindelsen til Tromsø havns avsnitt på Grøtsund industriområde inn i en nasjonal tilskuddsordning for effektive havner.

Det finnes 36 statlige fiskerihavner i Troms fylke. I Troms er noen fiskerihavner prioritert i ny NTP. I første periode gjelder dette midler til oppstart av prosjekt innseiling Senjahopen. Fiskerihavnene Årviksand, Engenes og Vannavalen ligger inne i andre del av planperioden.

### **Strategi – Godsterminaler og maritim transport**

Troms fylkeskommune skal legge til rette for at fylket har effektive godsterminaler og maritim transport som gir regionale logistikkmessige konkurransefortrinn og bidrar til å virkeliggjøre «det grønne skiftet»

|  |
|--|
| <b>Strategi:</b>   |
| Legge til rette for mer effektive godsterminaler og gode helhetlige koplinger mellom veg, bane og sjøtransporten |
| Støtte transportløsninger som bidrar til å overføre fylkets økende godsmengder fra veg til sjø                   |

### **10.3 Riksvegnettet**

I henhold til NTP er flaskehalsene og utfordringene i den delen av korridor 8 som går gjennom Troms følgende:

- Strekninger med vanskelige værforhold for alle transportformer om vinteren. Skredutsatt infrastruktur i deler av korridoren. Høyfjellsproblematikk og flaskehalsen som skyldes stigninger og kurvatur. Behov for døgnhvileplasser for tungtransporten.
- De fleste vegstrekninger har mindre trafikk og generelt lav geometrisk standard. Noen få strekninger har for lav kapasitet og en trafikkmengde som tilsier utbygging til firefelts veg.
- De største utfordringene når det gjelder trafikkulykker på riksvegnettet er knyttet til utforkjøring.
- Forfallet på riksvegnettet i Troms er hovedsakelig knyttet til vegfundament samt behov for utbedringstiltak på bruer og tunneler.
- Det er ønskelig å utvikle godsknutepunkt, spesielt i Tromsø, for å øke godstransporten på sjø.
- Europaveg 8 er hovedkorridor øst-vest. Europaveg 6 er ryggraden i Nord- Norge nord-sør.

Største NTP-tiltak prioritert i Troms i 12-årsperioden:

- E 6 Kvæangsfjellet (første 6 år)
- E6 Sørkjosfjellet (Binding NTP 2014-23)
- E6 Skredsikring Indre Nordnes – Skardalen (Binding NTP 2014-23)
- E 6 Skredsikring Grasnes
- E8 Innfartsvegen til Tromsø, Sørbotn – Laukslett (første 6 år)
- RV 862 Tverrforbindelsen, Tromsø



- E8 Adkomst Tromsø Havn, Breivika (Binding NTP 2014-23)
- E10/Rv 85 (Hålogalandsvegen) på strekningen Tjeldsund – Gullesfjord – Langvassbukta.
- E6 mellom Nordkjosbotn og Hatteng (start)
- E 6 Olderdalen – Langslett (start)
- Bymiljøavtale Tromsø

#### **10.4 Lufthavner og flytransport**

Avinor har ansvaret for prioriteringen av midler til drift, vedlikehold og investeringer. Staten har det overordnede ansvaret for infrastrukturen gjennom eierskapet i Avinor AS. Troms har 4 lufthavner: Tromsø (Langnes), Harstad/Narvik (Evenes), Bardufoss og Sørkjosen. Tromsø lufthavn hadde over 2 millioner passasjerer gjennom lufthavna i 2016. Dette innebærer en økning på totalt 4,8 % i forhold til året før. Harstad/Narvik hadde en økning på 0,9 %, Bardufoss økte med 7,4 % og Sørkjosen med 8,7 % fra 2015-2015.

Aktuelle tiltak i Troms framover er utvidelse av terminalen og nye flyoppstillingsplasser mv. på Tromsø lufthavn fra 2018. Prosjektet finansieres av Avinor og er kostnadsvurdert til 300 – 500 millioner kroner. Tromsø lufthavn, Langnes, er Nord-Norges hovedflyplass med stor regional og nasjonal betydning som nav for Nord-Norge og Svalbard. Fylkeskommunen er derfor engasjert i Flyplassutvalget i Tromsø for å bidra til ruteutvikling og for å utvikle lufthavnens infrastruktur.

Harstad/Narvik Lufthavn Evenes har regional betydning for samfunns- og næringsutvikling og beredskap. Flyplassen blir et stadig viktigere trafikkknutepunkt og forventes å få stor betydning for trafikk til Tromsø, Helgeland og Hammerfest og Stavanger. Lufthavna på Evenes bør utbedres for å legge til rette for at lufttransporten ikke blir en flaskehals.

Betydningen av lufthavnen på Bardufoss er meget stor for hele Midt-Troms regionen, reiselivet og Forsvaret. Utviklingen følges nøye da langsiktigheten i Forsvarets eierskap og drift av flyplassen er en grunnleggende forutsetning for dagens trafikktilbud.

Sørkjosen lufthavn har en viktig rolle for å forbinde Nord-Tromsregionen med Tromsø og videre ut av fylket. Ved vegstenging av E6 representerer Sørkjosen lufthavn en alternativ forbindelse inn og ut av Nord-Troms.

Kapasitetsøkende tiltak og oppgradering vil være meget viktig for alle flyplasser i Troms, med tanke på vekst i passasjertall og næringsutvikling. Det er behov for større oppmerksomhet for flyruter øst-vest på tvers av landegrensene. I dag eksisterer en rute mellom Tromsø – Luleå og Oulu som forbinder store vekstregioner på Nordkalotten. Tidligere rute fra Tromsø til Murmansk og Arkhangelsk ble lagt ned i 2013. Fylkeskommunens ambisjon er å arbeide for at en slik flyrute kan gjenoppstå.

#### **10.5 Innspill til NTP 2018-29**

Strategisk sett handler NTP om langsiktig samfunnsplanlegging og hvordan vi ønsker å innrette samfunnet vårt i dag og videre fremover i en konkret tolvårshorisont. Når Staten prioriterer utvikling av sentral transportinfrastruktur og transporttilbud, prioriterer en også hvor folk skal bo og arbeide, hvor næringslivet skal utvikles, næringslivets konkurransekraft og hvordan «det grønne skiftet» skal tilrettelegges for.

Fylkene i nord står samlet om en «fra kyst til marked- strategi» som i større grad ser helheten i transportkorridorene. En nordområdesatsing bør konkretiseres med helhetlig korridorsatsing og fokus på fremkommelighet. Det vil være viktig å prioritere prosjekter som binder regioner sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder.

Det å styrke rammen for drift- og vedlikehold på dagens statlige infrastruktur bør prioriteres. Dette vil på sikt kunne stoppe forfallet og ta igjen etterslepet. NTP-forslagets bindinger for allerede igangsatte prosjekter må opprettholdes. Nye investeringer i planperioden må rettes mot å fjerne kritiske flaskehalsen innen 2029 på E6, mellomriksvegene, fiskerihavner og Ofotbanen for å styrke regulariteten og bedre transportsikkerheten i nord. Kravet fra Nasjonal rassikringsgruppe om at det offentlige vegnettet skal være sikret mot skred innen 2030 må oppfylles.

Fylkeskommunene må gis betydelig økte rammer for å innhente etterslepet og tilrettelegge for helhetlige transportkorridorer. Kollektivtransporten må gis rammer for å iverksette miljøtiltak i mindre byer og distriktene. For å nå målet om nullvekst er det behov for en betydelig styrking av overføringen til kollektivtransporten gjennom oppjustering av overføringen til fylkene over inntektssystemet.

### **Strategi– Statlig transportnett:**

Aktiv påvirkning av statlige aktører og relevante nasjonale samferdselsrelaterte prosesser.

|  |
|--|
| <b>Strategier:</b>   |
| Styrke påvirkningsarbeidet opp mot nasjonale og statlige premissleverandører for å forbedre våre rammebetingelser  |
| Legge til grunn vår «fra kyst til marked»-strategi i vår påvirkerrolle og samordne oss med nordnorske fylkeskommuner når relevant                        |
| Prioritere prosjekter som binder regioner sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder           |
| Aktiv deltakelse i KVV vegtilknytning Troms  |
| Arbeide for en realisering av jernbanetilknytning til Troms som kan møte ytterligere økte behov for miljøvennlig og effektiv næringstransport            |
| Arbeide for å forsterke flytilbudet i Troms, beholde våre lufthavner og dimensjonere flyplassinfrastrukturen ut fra behov i befolkningen og næringslivet |
| Arbeide for at det offentlige vegnettet skal være sikret mot skred innen 2030.   |
| Bidra til at staten styrker rammen for drift- og vedlikehold på dagens statlige infrastruktur bør prioriteres foran nyinvesteringer.                     |
| Arbeide for at nye statlige investeringer i planperioden 2018-29 rettes mot å fjerne kritiske flaskehalsen.  |

## 11 Samfunnssikkerhet og beredskap

Transportinfrastrukturen knytter samfunnet sammen og er kritisk for levedyktige lokalsamfunn og et konkurransekraftig næringsliv. Troms er et kystfylke som er utsatt for hardt vær og klima. I Troms fylke opplever vi hvert år hendelser som snøskred, utglidninger, jord og steinras samt flomperioder som rammer vegnettet. Når slike hendelser inntreffer er det viktig å være forberedt for å kunne handle på riktig måte og begrense skadene. Forventede effekter av klimaendringer, som økt ras- og skredfare, økte nedbørsmengder og flere ekstremværhendelser, eksempelvis flom, vil gi ekstra utfordringer for veier og anlegg.

Fylkeskommunen har et beredskapsansvar langs to akser. For det første må fylkeskommunen som eier av fylkesvegnettet og ansvarlig for driften av kollektivtilbudet, ha en beredskap i forhold til å gjenopprette/opprettholde transporttilbudet i forbindelse med vegbrudd. I tillegg har fylkeskommunen som oppgave å sikre og tilrettelegge for en sivil transportberedskap som kan understøtte politi, forsvar, fylkesmannen og andre i forbindelse med større kriser. Fylkeskommune er gjennom forskrift om sivil transportberedskap gitt *ansvaret for å sikre og legge til rette for en nødvendig og regionalt tilpasset sivil transportberedskap i fylket* (§3). Dette innebærer bl.a. at

fylkeskommunen skal avklare fylkets transportberedskapsbehov ved å avdekke hvilke kriser som kan utløse transportbehov, hvilke typer transportbehov det dreiser seg om og hvordan organiseringen gjøres mest hensiktsmessig.

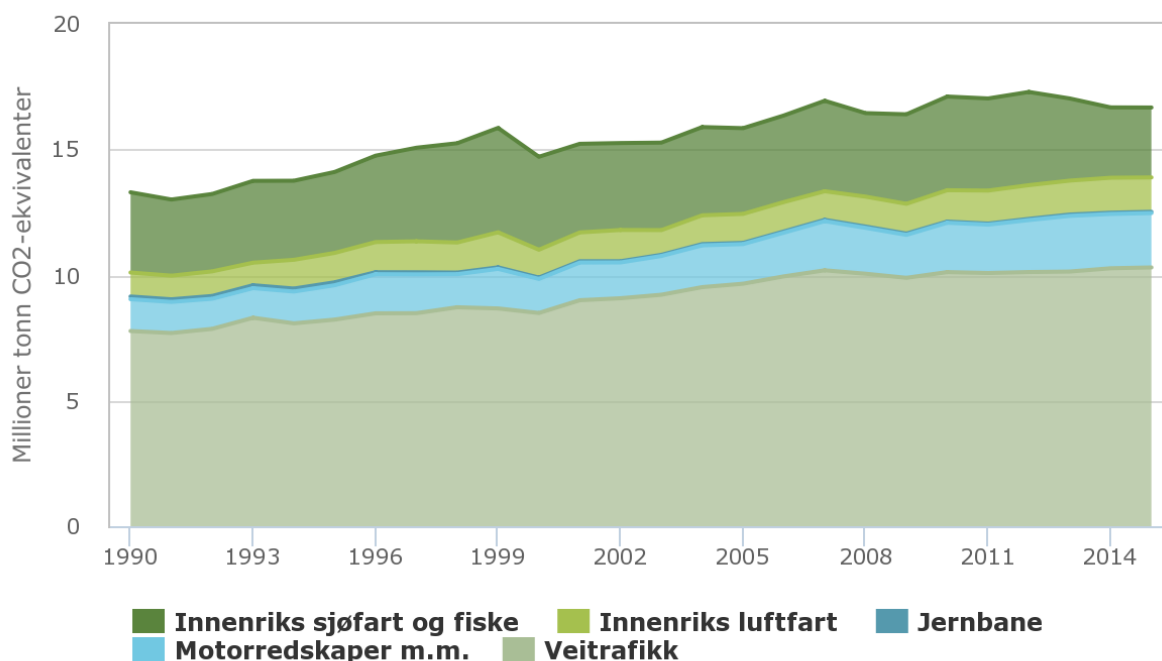
Ansvar for beredskapen i forhold til å gjenopprette/opprettholde transporttilbudet i forbindelse med vegbrudd er en del av den daglige driften i form av at det er etablert beredskapsplaner som kan iverksettes i forbindelse med hendelser som opptrer regelmessig. Denne beredskapen er godt ivare tatt gjennom eksisterende beredskapsplaner, men dette planverket er per i dag ikke samlet i ett sentralt dokument eller en samlet oversikt. Samtidig, på grunn av at klimaet blir våtere og mer ekstremt, oppstår det behov for å kartlegge nye utsatte punkt eller ruteforbindelser, og hvilke eventuelle avbøtende tiltak som kan være aktuelle.

Fylkesmannen i Troms har utarbeidet en ny og revidert FylkesROS (risiko og sårbarhetsanalyse) som ble publisert i 2016. FylkesROS synliggjør risiko og sårbarhet i Troms, og analysen er fylkets regionale plan for samfunnssikkerhet. I oppfølgingsplan til FylkesROS for Troms 2016-2019 er det pekt på etater og instanser, herunder fylkeskommunen, som har ansvar for iverksetting av og planlegging av tiltak som skal redusere sannsynlighet og begrense konsekvensene av uønskede hendelser.

Det skal i løpet av planperioden utarbeides en sektorplan for transportberedskap. Den må omfatte ev avklaring av roller og ansvar knyttet til transportberedskap ved ulike hendelser som oppstår.

## 12 Transport og utslipp i Troms

## Utslipp av klimagasser fra transport fordelt på kilde



Kilde: Statistisk sentralbyrå (SSB) Lisens: [Norsk Lisens for Offentlige Data \(NLOD\)](#)

I 2013 ble det sluppet ut ca 950 000 tusen tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter fra Troms fylke. Over halvparten av de direkte utslippene av klimagasser kom fra transportsektoren. Cirka 4 % av landets biler er elbiler og over halvparten av bilene som selges i dag er elbiler, hybridbiler eller plug-in hybridbiler. Men, problemet er at antall biler totalt øker: I 2003 var det 2,2 millioner personbiler og varebiler registrert i Norge. I 2016 var tallet 3,1 millioner. I Troms var det i utgangen av 2016 registrert 944 elbiler. (alle tall: SSB)

For fylkeskommunens kollektivmidler: Innenfor buss, ferger og hurtigbåter skjer det store endringer både på teknologi og drivstoffsidene: I mars 2017 går ca 1300 busser i Europa på strøm. Den første elektriske ferga kom i drift for cirka 2 år siden, og 20 elektrisk ferger (helelektriske eller ladbar hybrid med høy strøm andel) har vunnet anbud og er under bygging eller skal settes i bestilling snart. Det kommer også flere, men disse er ikke enda ferdig forhandlet. (Kilde: ZERO)

Troms fylkeskommune forholder seg til nasjonale mål om nullutslipps kollektivtransport og skal alltid vurdere miljøvennlige løsninger ved framtidige anbud på kollektivtrafikk. Troms fylkeskommune ønsker å bruke Tromsø som uttestingssted for kjøretøy basert på nye, fornybare drivstoff og teknologier som reduserer drivstofforbruket. En el-buss er pr nå mer enn dobbelt så dyr som en konvensjonell buss. Prisene på materiell forventes imidlertid å falle utover i planperioden. Dersom alle bybussene i Tromsø og Harstad kjører på elektrisitet spares, ca 80 busser spares ca 66 tusen tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter over en 10 års periode. Troms fylkeskommune starter nå opp et prøveprosjekt med elbuss og vil vurderer å erstatte deler av bussflåten i sentrumsområdene av Tromsø og Harstad med elektriske busser i forbindelse med neste anbudsrunder for bussdriften i fylket.

Troms fylkeskommune vurderer hvilke av de 12 fergesambandene som kan elektrifiseres eller hybridiseres: seiles delvis på batteri og delvis på diesel. Dette er avhengig av blant annet lengden på sambandet og nettkapasiteten.

Troms har landets mest miljøvennlige hurtigbåter, men vurderer å fase inn hydrogen som energibærer dersom det viser seg at dette vil fungere.

## 12.1 Mål og strategi:

Troms fylkeskommune skal legge til rette for bruk av lav- og nullutslippstrafikk i fylket.

Det skal være lav og nullutslippskollektivtransport i Troms innen 2030.

Gradvis innføring av null og lavutslipp. Innfasing må sees opp mot tilgjengelige økonomiske rammer og nasjonale krav.

|  |
|--|
| <b>Strategi:</b>   |
| Krav om mest miljøvennlige alternativ skal vurderes ved kjøp av kollektivtransport tjenester.                      |
| Krav om lav – nullutslippstransport og miljøregnskap skal vurderes ved kjøp av varer og tjenester                  |
| Legge til rette for at andre kan benytte lav – nullutslipps drivstoff-påfyllingsstasjoner som fylket har initiert. |

## 13 Intelligente transportsystemer (ITS)

ITS-begrepet favner om svært mye. I NTP for 2018-2029 ser vi for første gang et eget kapittel om ITS.

ITS er fellesbetegnelsen for teknologi og datasystemer i transportsektoren og kan koples tett opp til det grønne skiftet som skjer innenfor en rekke sektorer og som vi må rette oss inn mot.

Kommunikasjonen i et ITS-system kan gå fra bil til bil, fra bilen til veibanen eller fra veibanen til bilen. NTP beskriver hva transportetatene gjør i dag, hva de viktigste teknologitrendene vil bety for fremtidens mobilitet og at det legges opp til finansiering av utviklingen gjennom en avsatt «teknologimilliard».

ITS representerer en utvikling som fylkeskommunen må forholde seg til. Det gjennomføres blant annet et prosjekt i Troms der det er montert sensorer på to av Lerøy Auroras «laksebiler» mellom Skjervøy og Helsinki. Sensorene kommuniserer med bakkesystemer, som formidler informasjon til trafikanter ute på veien. Ved hjelp av slik teknologi identifiserer og videreformidler kjøretøyet om veien er tørr, våt eller isete, og beregner hvor mye friksjon det er mellom dekkene og veibanen. Friksjonsmålingen fra Skjervøy til Helsinki er en del av Vegvesenets pilotprosjekt på E8 Troms, for å teste og utvikle ITS-teknologi. Troms fylkeskommune samarbeider også i prosjekt med våre naboregioner i blant annet Norge, Sverige, Finland for å avdekke muligheter og konkretisere tiltak vi kan tilrettelegge for slik at markedet velger framtidsrettede løsninger og teknologiske fortrinn som kan redusere våre avstandsulemper til markedene internt og eksternt. Dette passer svært godt inn i en «fra kyst-til marked»-strategi for våre fylkesveger.

### **Strategi – ITS-løsninger i Troms**

Troms fylkeskommune skal legge til rette for å avdekke og implementere praktiske ITS-løsninger og ny smart-teknologi i fylket

|   |
|---|
| <b>Strategi:</b>  |
| Legge til rette for økt kunnskap om ITS-løsninger i fylket gjennom samarbeid, utredning og informasjonsspredning          |
| Legge til rette for at andre kan benytte ITS-løsninger som fylkeskommunen har initiert eller bidratt til realiseringen av |

## 14 Oppsummering mål og strategi

### Mål og – Kollektivtransport:

1. Øke kollektivtransportens andel av den samlede persontransportens i fylket. All vekst i persontransport i Tromsø og Harstad skal tas gjennom gang, sykkel og kollektivtransport.
2. Videreføre hovedtrekk i dagens rutetilbud som en minimumsløsning innenfor stadig strammere økonomiske rammer.

| Mål | Strategier   |
|-----|--|
| 1   | Sikre at kollektivtiltak gjennomføres i tråd med bypakker for Harstad og Tromsø. Arbeide for bymiljøavtale og andel av nye finansieringsordninger for drift av kollektivtransport i byområder.                                 |
| 2   | Hovedtrekkene i dagens rutetilbud videreføres. Det må gjennomføres tiltak for å effektivisere og forenkle rutetilbudet, for by og distrikt.  |
| 2   | Gjennomføre kartlegging av kollektivinfrastruktur for distrikt og knutepunkt i sentra. Dette omfatter kartlegging av dagens infrastruktur og behov for utvikling av holdeplasser og knutepunkt, herunder universell utforming. |
| 1   | Ved å ta i bruk nye plattformer og digitale løsninger; utvikle og tilby enklere og bedre løsninger for billettering og ruteinformasjon.  |
| 2   | Vurdere tiltak for effektivisering av tilbudet, økte inntekter og økt statlig finansiering for å opprettholde dagens tilbud.   |

### Mål og strategi – Fylkesveg

1. Fylkesvegnettet skal være trafiksikkert og ha god fremkommelighet for alle trafikanter. Rammen til drift- og vedlikehold på fylkesvegene må ha et nivå som gjør det mulig å stanse veksten i forfallet.
2. Høytrafikkerte fylkesveger og viktige strekninger for næringstransport skal ha god framkommelighet og tilstrekkelig helårsdrift. Skredsikring og fjerning av flaskehalsar må prioriteres for å bedre framkommelighet og næringslivets konkurransekraft.
3. Sikre et tilgjengelig fylkesvegnett og unngå vegbrudd og stenging, gjennom å prioritere opprusting av bruer og tunneler, samt sikring av utsatte punkt og redusere flaskehalsar.
4. På fylkesvegnettet i Troms skal det ikke forekomme trafikkulykker med drepte og hardt skadde.

Troms fylkeskommune legger til grunn en investeringsstrategi som prioriterer vedlikehold og utbedring av fylkesvegnettet fremfor investering i nye veglenker (Vedlikehold- og utbedringsstrategi). Dette øker muligheten for å stanse etterslep, prioritere tunnelsikkerhet og bruvedlikehold.

| Mål | Strategier - fylkesveg  |
|-----|---|
| 1   | Prioritere vedlikehold av dagens vegnett, fremfor investering i nye større prosjekt. Høytrafikkerte fylkesveger og fylkesveger innenfor « <b>Kyst til markedstrategien</b> » prioriteres. Vedlikehold av og reinvestering i eksisterende vegnett skal prioriteres slik at vegkapitalen ikke forringes. Nye store veginvesteringer skal vurderes opp mot effekten og nytten en tilsvarende innsats vil ha på strekningsvise utbedringer. |
| 1   | Arbeide for øke rammene for drift og vedlikehold av fylkesveg, samt etablering av nasjonal satsing for å ta igjen forfall på fylkesvegnettet  |
| 1   | Behovet for investeringer i nye store prosjekter må vurderes ut fra de kapitalkostnader det enkelte prosjekt vil belaste driftsrammen med.  |

|   |   |
|---|---|
| 2 | Prioritere oppgradering av fylkesveggtunnelene i henhold til krav om tunnelsikkerhet med sikte på frist i 2025. Plan for utbedring av tunneler skal oppdateres, med kostnadsbilde og fremdrift.   |
| 1 | Tydelig vegeier som sikrer god kontrakt- og økonomistyring, med et oversiktlig kontraktsregime  |
| 2 | Investeringer på veg skal snus mot tiltak som må utføres i forhold til standardkrav og regelverk, punktutbedring, tilrettelegging for trafikkikkerhet, kollektivtransport, gang og sykkel   |
| 3 | Prioritere punktutbedring og redusere flaskehals for å styrke næringstransportens fremkommelighet på viktige strekninger, i tråd med politisk strategi «Fra kyst til marked». Videreføre strekningsmessige forfalls- og utbedringsprosjekt. |
| 4 | Styrke innsatsen på trafikkikkerhet i Troms fylkes trafikkikkerhetsutvalg og å evaluere virkninger av trafikkikkerhetstiltak  |
| 2 | Fokus på uttesting og ta i bruk ny teknologi og intelligent trafikkstyring (ITS) der det kan gi god effekt.   |
| 3 | For å møte nåværende og kommende klima- og miljøutfordringer må man prioritere utbedring og sikring av vegkropp. Dette innebærer en prioritering av tiltak på drenering og grøfter  |
| 3 | Prioritere skredsikringstiltak ut fra oppdaterte risikovurderinger fra Statens vegvesen samt sikring av viktige «kyst til marked» korridorer.   |
| 3 | Ha et økt fokus på å vurdere alternative (aktive) skredsikringstiltak på egnede strekninger /skredpunkt.  |
| 2 | Det er behov for å gjennomføre en strategisk og overordnet mulighetsstudie, eller en konseptvalgutredning (KVU) for å se på muligheter for regionforstørring og innkorting av avstander på det overordna vegnettet i Troms.                 |

#### **Mål og strategi – aktiv transport:**

1. Hovedmål i nasjonal gåstrategi: Det skal være attraktivt å gå for alle. Målet innebærer at alle grupper i befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå, og at det er lagt til rette for at de kan gå mer i hverdagen. Flere skal gå mer.
2. Sykkelstrategiens hovedmål: Flere skal sykle oftere. Sykling skal bli en mer trafikkikker transportform gjennom infrastrukturtiltak. Mål for sykkelandel i byene: Mellom 10-20 % innen 2030 fra dagens 4-5%. Mål for sykkelandel i distriktene: Gjennomsnittlig sykkelandel på 6 % innen 2030.
3. Bedre trafikkikkerhet og trygghet for gående og syklende langs skoleveg på fylkesvegnettet.

|   |
|---|
| <b>Strategier:</b>  |
| Forholdene for gående og syklende langs skolevegene på fylkesvegene kartlegges.   |
| Arbeidet med tilrettelegging og for å være pådrivere for aktiv transport styrkes. Forhold for gående og syklende må ivaretas i all planlegging. |
| Vinterdriften skal ha et fokus på god fremkommelighet for gående og syklende  |

#### **Strategi – Godsterminaler og maritim transport**

Troms fylkeskommune skal legge til rette for at fylket har effektive godsterminaler og maritim transport som gir regionale logistikkmessige konkurransefortrinn og bidrar til å virkeliggjøre «det grønne skiftet»

|  |
|--|
| <b>Strategi:</b>   |
| Legge til rette for mer effektive godsterminaler og gode helhetlige koplinger mellom veg, bane og sjøtransporten |
| Støtte transportløsninger som bidrar til å overføre fylkets økende godsmengder fra veg til sjø                   |

#### **Mål og strategi – Transport og utslipp i Troms**

Troms fylkeskommune skal legge til rette for bruk av lav- og nullutslippstrafikk i fylket. Det skal være lav og nullutslippskollektivtransport i Troms innen 2030.

Gradvis innføring av null og lavutslipp. Innfasing må sees opp mot tilgjengelige økonomiske rammer og nasjonale krav.

|  |
|--|
| <b>Strategi:</b>   |
| Krav om at miljøvennlige alternativ skal vurderes ved kjøp av kollektivtransport tjenester.                        |
| Krav om lav – nullutslippstransport og miljøregnskap skal vurderes ved kjøp av varer og tjenester                  |
| Legge til rette for at andre kan benytte lav – nullutslipps drivstoff-påfyllingsstasjoner som fylket har initiert. |

### **Strategi – ITS-løsninger i Troms**

Troms fylkeskommune skal legge til rette for å avdekke og implementere praktiske ITS-løsninger og ny smart-teknologi i fylket

|   |
|---|
| <b>Strategi:</b>  |
|   |
| Legge til rette for økt kunnskap om ITS-løsninger i fylket gjennom samarbeid, utredning og informasjonsspredning          |
|   |
| Legge til rette for at andre kan benytte ITS-løsninger som fylkeskommunen har initiert eller bidratt til realiseringen av |

### **Strategi– Statlig transportnett:**

Aktiv påvirkning av statlige aktører og relevante nasjonale samferdselsrelaterte prosesser.

|  |
|--|
| <b>Strategier:</b>   |
| Styrke påvirkningsarbeidet opp mot nasjonale og statlige premissleverandører for å forbedre våre rammebetingelser  |
| Legge til grunn vår «fra kyst til marked»-strategi i vår påvirkerrolle og samordne oss med nordnorske fylkeskommuner når relevant                        |
| Prioritere prosjekter som binder regioner sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder           |
| Aktiv deltakelse i KVVU vegtilknytning Troms   |
| Arbeide for en realisering av jernbanetilknytning til Troms som kan møte ytterligere økte behov for miljøvennlig og effektiv næringstransport            |
| Arbeide for å forsterke flytilbudet i Troms, beholde våre lufthavner og dimensjonere flyplassinfrastrukturen ut fra behov i befolkningen og næringslivet |
| Arbeide for at det offentlige vegnettet skal være sikret mot skred innen 2030.   |
| Bidra til at staten styrker rammen for drift- og vedlikehold på dagens statlige infrastruktur bør prioriteres foran nyinvesteringer.                     |
| Arbeide for at nye statlige investeringer i planperioden 2018-29 rettes mot å fjerne kritiske flaskehals.  |