



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA

Regional transportplan for Finnmark 2014-23



FORORD	3
1 MÅL	4
1.1 Finnmark fylkeskommunes ambisjon for perioden	4
1.2 Utfordring	4
2 INNLEDNING	5
2.1 Fylkeskommunens ansvar og rolle	5
2.2 Fylkeskommunens økonomi	5
2.3 Handlingsprogrammer	6
2.4 Nasjonale føringer	6
3 GRUNNLAG	7
3.1 Befolkningsutvikling	7
3.2 Næringsutvikling	7
3.3 Klima, sikkerhet og beredskap	9
3.4 Miljø, universell utforming og folkehelse	10
4 KOLLEKTIVTRANSPORT	11
4.1 Ambisjoner for perioden	11
4.2 Regional utvikling og kollektivtransporten	11
4.3 Organisering av kollektivtransporten	11
4.4 Utfordringer	11
4.5 Økonomiske rammer	12
4.6 Anbud	12
4.7 Investeringer og prosjekter for perioden	12
4.8 Rutestruktur	13
4.9 Miljøstandard i kollektivtransport	13
4.10 Drosje og TT-Kort	14
5 FYLKESVEGER	15
5.1 Ambisjoner for perioden	15
5.2 Regional utvikling og fylkesveger	15
5.3 Organisering av fylkesvegnettet	15
5.4 Utfordringer	15
5.5 Økonomiske rammer	16
5.6 Drift	16
5.7 Investeringer og prosjekter for perioden	16
5.8 Skredsikring	17
6 TRAFIKKSikkerhet	18
6.1 Ambisjon for perioden	18
6.2 Regional utvikling og trafiksikkerheten	18
6.3 Organisering av trafiksikkerheten	18
6.4 Utfordringer	18
6.5 Økonomiske rammer	18

6.6	Investeringer og prosjekter for perioden	18
7	RIKSVEGER	19
7.1	Ambisjoner for perioden:	19
7.2	Regional utvikling og riksveger	19
7.3	Utfordringer	19
7.4	Prioriteringer	20
7.5	Investeringer og prosjekter for perioden	20
8	REGIONALE OG LOKALE LUFTHAVNER	22
8.1	Ambisjoner for perioden:	22
8.2	Regional utvikling og lokale lufthavner	22
8.3	Utfordringer:	23
8.4	Investeringer og prosjekter for perioden	23
9	FISKERIHAVNER OG FARLEDER	25
9.1	Regional utvikling og fiskerihavner og farleder	25
9.2	Ambisjoner for perioden	25
9.3	Utfordringer	25
9.4	Investeringer og prosjekter for perioden	26
10	STAMNETTHAVNER OG INDUSTRIHAVNER	27
10.1	Ambisjoner for perioden	27
10.2	Regional utvikling og stamnetthavner og industrihavner	28
10.1	Utfordringer	28
10.2	Prioriteringer i perioden	28
11	KYSTRUTEN OG FLYRUTER	29
11.1	Ambisjoner for perioden	29
11.2	Regional utvikling og kystruten samt flyruter	29
12	BYUTVIKLING OG TRANSPORTKORRIDORER	30
12.1	Ambisjoner for perioden	30
12.2	Regional utvikling og byutvikling	30
12.3	Byutviklingsprosjekter	30
12.4	Regional utvikling og transportkorridorer	31
13	INTERNASJONALE MULIGHETER	32
13.1	Ambisjoner for perioden	32
13.2	Regional utvikling og internasjonale muligheter	32
13.3	Utfordringer	32
13.4	Prioriteringer	32

Forord

Samferdsel er forutsetning for bolyst, næringsutvikling og vitale lokalsamfunn i Finnmark. Store avstander og lavt folketall gjør sammen med klimatiske forhold samferdsel i Finnmark utfordrende.

Regional transportplan for Finnmark er en overordnet plan som binder sammen ansvarsområdene innen samferdsel. Den viser helheten i transportutviklingen i Finnmark i perioden 2014-23. Planen gir føringer for fylkeskommunens ansvarsområder innen fylkesveg og kollektivtransport. I tillegg omhandler den statlige prioriteringer innen riksveg, luftfart og maritim utvikling. Finnmark fylkeskommune har ansvar for fylkesvegnettet og kollektivtilbudet til sjøs og land, samt trafiksikkerhet. Regional transportplan konkretiseres gjennom årlige handlingsprogram for fylkesveger, kollektivtransport og trafiksikkerhet. Handlingsprogrammene danner grunnlaget for samferdselsdelen av fylkeskommunens økonomiplan.

Fylkeskommunen har en viktig påvirkende rolle på prioriteringer innenfor statlige ansvarsområder. Dette gjelder spesielt riksveger, lufthavn, havner, bypakker, flyruter og kystruten i Finnmark.

Dette gjør Regional transportplan 2014-23 til et viktig verktøy for transportpolitikken i Finnmark mot 2023.



Vadsø 3.2.2015

A handwritten signature in black ink that reads "Runar Sjøstad". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Runar Sjøstad
fylkesordfører

1 Mål

Regional transportplan 2014-23 for Finnmark er en plan som viser fylkets ambisjoner og ønsket utvikling med fylkeskommunens ambisjoner innen transport og infrastruktur for perioden 2014-23. Regional transportplan har to hovedmål:

Samfunns mål:

Å skape et transportsystem som fremmer helse, miljø og verdiskapning og bidrar til en bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Finnmark.

Resultatmål:

Å skape et effektivt, trafiksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transportere.

Regional transportplan for Finnmark er en overordnet plan som binder sammen de forskjellige ansvarsområder innen samferdsel og transport. Den skal vise helheten i transportutviklingen i Finnmark i perioden 2014-23.

Planen gir føringer for fylkeskommunens ansvarsområder innen fylkesveg og kollektivtransport. I tillegg omhandler den statlige prioriteringer innen riksveg, luftfart og maritim utvikling.

Regional transportplan danner også grunnlaget for samferdselsdelen av fylkeskommunens økonomiplan. Det skal utarbeides handlingsprogram innenfor fylkeskommunens ansvarsområder på fylkesveger, kollektivtransport og trafiksikkerhet.

1.1 Finnmark fylkeskommunes ambisjon for perioden

Det er i Regional utviklingsprogram 2014-2023, «Fremtidens Finnmark», beskrevet fire fremtidsbilder med mulig framtidig utvikling

for Finnmark. Dette gir videre grunnlag for følgende ambisjoner til Finnmark fylkeskommune for transportinfrastruktur i perioden:

- Enkel og sømløs reise gjennom hele fylket uavhengig av start og stoppested med universelt utformet reisekjede og dimensjonert rutetilbud med oppgraderte ferge og ekspressbåtkaier
- Regularitet som sikrer person og næringstransportene gode vilkår med resten av landet og utlandet på hele vegnettet, stamnetthavner og farleder
- Gjennomføre prosjektene i Nasjonal transportplan (NTP) og Avinors sektorplan og innarbeiding av planlagte prosjekter i perioden
- Videreføre dagens lufthavnstruktur og sikre et fremtidsrettet rutetilbud som dekker alle lokale og regionale lufthavner i fylket
- Opprettholde dagens seilingsmønster og sikre og god regularitet på kystruten og økt maritim logistikktransport
- Iverksette planlagte bytiltak i de største vekstområdene
- Utbedre utenlandskorridorene i forhold til regelverk, standard og kollektivtransport

1.2 Utfordring

Måloppnåelse er knyttet til gjennomføring av planlagte tiltak i perioden. Regional transportplan har et helhetlig fokus, men når det gjelder måloppnåelse er det et klart skille mellom gjennomføring av fylkeskommunale og statlige tiltak.

Fylkeskommunens prioriteringer på kollektiv, fylkesveg og trafiksikkerhet skjer gjennom handlingsprogram. De statlige prioriteringene gjennomføres i handlingsprogrammene til Statens vegvesen og Kystverket, samt Avinors sektorplan.

For fylkeskommunen vil utfordringene være:

- Bindinger i kontrakter på kollektivtransport og i drift av fylkesveger
- Kritisk forfall på fylkesvegene og behov for oppgradering av kaianlegg
- Begrenset økonomisk handlingsrom for investering- og utviklingsprosjekter

For statlige tiltak vil utfordringene være:

- Overskridelse på et prosjekt vil kunne medføre utsettelse på andre
- Større prosjekter er avhengig av årlige bevilgninger og effektive planprosesser

2 Innledning

Helhetstenking på transportinfrastruktur er nødvendig for å legge til rette for næringsutvikling, bosetning og infrastrukturbehov. Næringslivet og befolkningen trenger et forutsigbart transportnett og et rutetilbud av høy kvalitet. Fylkets vekstregioner forventes å ha den største økningen i aktivitet. Transportinfrastrukturen må de neste årene sikre utviklingen i vekstnæringene, og bosetning med næringsutvikling i distriktene.

Finnmark samhandler med Europa og resten av verden. Det er derfor viktig med internasjonale perspektiver mot våre naboland i Barentsregionen. Utviklingen i fylket og i Barentsregionen kan skape ny næringsvirksomhet. En større industriell satsing i Finnmark må følges opp med nødvendig infrastruktur.

Regional transportplan viser internasjonale, nasjonale, regionale og kommunale strategier som har betydning for Finnmark. For å gjennomføre strategiene, er samarbeid mellom de forskjellige aktørene helt avgjørende. Mål og strategier i Regional

transportplan skal bidra til en positiv utvikling av Finnmark og vise ambisjoner for perioden.



Anløp av Nuvsvåg. Foto: FFK

2.1 Fylkeskommunens ansvar og rolle

Fylkeskommunen har ansvaret for budsjett og prioriteringer på fylkesveger og kollektivtransport. Dette bør også sees i sammenheng med og koordineres opp mot andre oppgaver knyttet til næring og kompetanse.

Kollektivtransportansvaret omhandler buss-, hurtigbåt- og fergeruter, samt skoleskysse. Kollektivtransporten lyses ut på anbud og driftes av operatører. Fylkeskommunen er også løyve-, takst- og rutemyndighet.

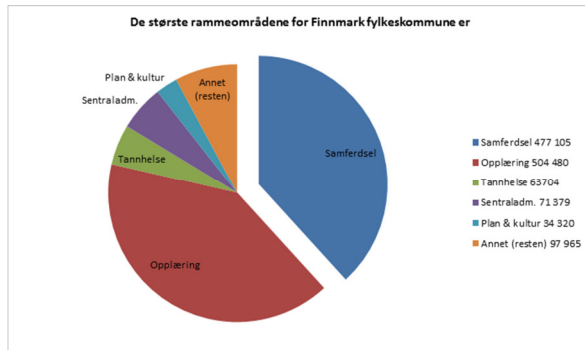
Fylkesvegansvaret omhandler drift, vedlikehold, investeringer og trafiksikkerhet. Statens vegvesen er fylkeskommunens vegforvalter gjennom sams vegadministrasjon.

Fylkeskommunen har en påvirkende rolle ovenfor områder hvor staten er ansvarlig. Dette gjelder prioriteringer på riksveger, lufthavner, fiskerihavner og farled, samt statlig tjenestekjøp, herunder hurtigruta, anbud på regional flyruter (FOT-rute) og post.

2.2 Fylkeskommunens økonomi

Finnmark fylkeskommune har som mål å ha en sunn økonomi som gir handlingsrom og

muligheter for avsetninger. Fylkeskommunen har flere oppgaver og rammeområder. Merkostnad innenfor et rammeområde må tas inn innenfor fylkeskommunens ramme. Fylkeskommunens lånegrad er høy og det vil være utfordrende med nye låneopptak.



2.3 Handlingsprogrammer

Regional transportplan for Finnmark har tre handlingsprogram. De omhandler fylkesveger, kollektivtransport og trafiksikkerhet. Handlingsprogrammene viser hvordan fylkeskommunen planlegger å nå målene gjennom økonomiske prioriteringer og tiltak. Det skal være en tydelig kobling mellom handlingsprogrammene og de langsiktige målene. Handlingsprogrammene skal gjelde for fire år og rulleres årlig.

- Handlingsprogram for kollektivtransport gir detaljert beskrivelse og prioriteringer av prosjekter, og viser kostnader og vurderinger i forbindelse med ruteoppsett
- Handlingsprogram for fylkesveger viser årlig fordeling av bevilgninger til drift, vedlikehold og hvilke investeringsprosjekter fylkeskommunen planlegger å gjennomføre
- Handlingsprogram for trafiksikkerhet viser helhetlig prioriteringer innenfor trafiksikkerhetsarbeidet opp mot riksveger, fylkesveger og kommuner

Handlingsprogrammene er knyttet til økonomiplanen og de årlige budsjettene og sees i sammenheng med andre planer i fylkeskommunen for å sikre en helhetlig regional utvikling. Dette gjelder spesielt planer innenfor RUP, kompetanse og areal.

2.4 Nasjonale føringer

Nasjonal Transportplan (NTP) legger føringer for statens prioriteringer og tiltak i perioden 2014-23. NTP legger til grunn fire satsingsområder for samferdselspolitikken i Norge:

- Framkommelighet: redusere avstandskostnader og bedre reisetiden
- Trafikksikkerhet: halvere antall drepte og skadde
- Miljø: redusere utslipp og innfase miljøvennlig materiell
- Universell utforming: kollektivtransporten skal bidra til at reisekjeden blir universelt utformet

NTP følges opp gjennom fagetatenes handlingsprogram for perioden 2014-17:

- Statens vegvesen har ansvar for drift, vedlikehold og planlegging av riksvegnettet. Herunder gjennomføring av byprosjekter, riksvegarm til stamnetthavn og utenlandskorridorer. Prioriteringene er innarbeidet i handlingsprogram for riksveger
- Kystverket er en nasjonal fagetat for kystforvaltning og arbeider for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner langs kysten. Kystverkets tiltak i fiskerihavner og farleder innarbeides i Kystverkets handlingsprogram
- Avinor eier og driver flyplassene i Finnmark. Avinor er et statseid aksjeselskap og NTP omfatter derfor ikke økonomiske rammer for lufthavner.

Avinors prioriteringer er nedfelt i konsernets strategiske plan

- Samferdselsdepartementet kjøper tjenester på kystruta og kortbanenettet

Fylkeskommunen har ingen avgjørende innflytelse på prioriteringene, men en viktig påvirkningsrolle. Fylkestinget gir uttalelser til prosessene rundt Nasjonal Transportplan (NTP) og de årlige prioriteringene i statsbudsjettet.

3 Grunnlag

3.1 Befolkningsutvikling

Viktige drivere for transportbehovet vil være vekstnæringer og befolkningsutvikling. Befolkningen i Finnmark bor relativt tett i kommunesentrene og tettstedene. Omtrent 3/4 del av befolkningen er i følge SSBs definisjon bosatt i byer og tettsteder. Dette utgjør omtrent 55 000 personer av den totale befolkningen på 75 207 personer. Folk i Finnmark bor like tett som gjennomsnittet av fylkene i Norge. Til tross for at befolkningen bor relativt tettbygdet er det store avstander mellom kommunesentrene og tettstedene.



Lokal transport er viktig for små samfunn. Foto: FFK

De siste fire årene har folketallet i Finnmark steget, særlig i kommunene Alta, Hammerfest og Sør-Varanger. Her bor omtrent halvparten av befolkningen i fylket. Kystkommunene har hatt en gjennomgående nedgang, mens befolkningen på innlandet har vært stabil.

Befolkningsframskrivninger viser at befolkningen i fylket er forventet å vokse fram mot 2020 og 2030. I 2030 vil befolkningen ha

økt med omtrent 7 %. Det er forventet størst vekst i kommunene Hammerfest og Alta med henholdsvis 20 % og 17 %. Framskrivningen viser at noen av de minste kommunene i fylket kan få en stor nedgang i befolkningen.

3.2 Næringsutvikling

I Regional utviklingsprogram 2014-2023, «Fremtidens Finnmark», er næringsutviklingen beskrevet med forventning om markant vekst innenfor bygg og anlegg, varehandel, transport og forretningsmessig tjenesteyting. Petroleum, mineralutvinning, mekanisk industri, reiseliv og kulturnæring kan gi vekst og ringvirkninger flere steder i Finnmark. Vesentlig fortrinn for Finnmark er den gode tilgangen på råvarer. Likevel har mange bransjer utfordringer fordi Finnmark ligger så langt unna de store markedene. Effektive transport til markedet er en felles utfordring for Finnmarks næringsliv. Forutsigbare transportinfrastruktur fra produksjonssted til marked vil ha betydning for bedriftenes konkurransevne.

Viktige tiltak vil være standarden på vegtransport, sjøtransport og flytransport. Internasjonale regelverk som åpningstider på grenseoverganger, tollavtaler og krav til tyngre kjøretøy vil også påvirke konkurransevnen. Dette er i hovedsak en offentlig oppgave å løse. Det er i denne sammenhengen viktig med et tett samarbeid mellom private og offentlige aktører. Fleksible og innovative løsninger som harmoniserer i tid vil komme næringene til gode. Effekten er avhengig av bedre samkjøring mellom regionale, nasjonale og internasjonale planer for Barentsregionen.

Det vil alltid være behov for pendlere i et fylke med vekst og utvikling. Tilgang på kompetent arbeidskraft kan styrkes ved regional pendling gjennom kollektivtilbud og infrastruktur i og til vekstregioner. Dette kan gi mulighet for større fleksibilitet for arbeidstagere i turnusordninger. I tillegg er det viktig at fylket har et nasjonalt rutetilbud som ivaretar muligheter for pendling og fritidsreiser til resten av landet og internasjonalt. Særlig innenfor petroleumsnæringen, men man finner også fenomenet i andre næringer, bor

arbeidstagerne gjerne langt unna arbeidsstedet.

I arbeidet med å utvikle industri og næringsliv vil økt internasjonalt samarbeid og større markedsadgang være viktig. Finnmark, som grensefylke til Russland og Finland, har spesielle fortrinn og muligheter som må utnyttes ytterligere.

Kommunene har en sentral rolle når store industriaktører vurderer å etablere seg. Det er viktig at kommunene kan samarbeide om å være engasjerte vertskommuner for nasjonale og internasjonale bedrifter. Utfordringen består ofte i at både kommuner og andre offentlige instanser har begrenset erfaring med å møte industriaktørers krav og behov. Den største utfordringen vil derimot være å sikre god tilrettelegging for lokale og regionale ringvirkninger. En viktig forutsetning er at fremtidige ambisjoner konkretiseres gjennom vedtatte reguleringsplaner av aktuelle områder og at planer for nærings- og samfunnsutvikling ses i denne sammenheng.

Fylkeskommunen har en rolle i å samkjøre næringsinteresser og infrastrukturtiltak. Dette gjelder spesielt i byområder og større industrietableringer som omhandler private, kommunale, regionale og statlige aktører. Initiativet må samtidig komme fra lokale krefter, og det må stimuleres til samarbeid på tvers av kommuner for å skape større bo- og arbeidsmarkedsregioner.

For de enkelte næringsvirksomhetene i fylket vil følgende infrastrukturtiltak være viktig:

Petroleumsvirksomhet:

Transportbehovet sees i sammenheng med økt aktivitet i Barentshavet Nord og oppstart av letevirksomhet i Barentshavet Øst. Aktiviteten i Hammerfest vil gjelde drift av Snøhvitfeltet (Melkøya), Goliat og betjening av flere leterigger med basevirksomhet og helikoptertransport.

Letevirksomhet i Barentshavet øst vil kunne starte opp tidlig i perioden som kan medføre behov for base og helikoptertransport for

opptil fem rigger. Oljeterminal i Kirkenes er under planlegging med beslutning etter 2015.

Tiltak og behov for petroleumsnæringen:

- Økning av helikopter- og flytrafikk på Hammerfest lufthavn krever tiltak
- Utredning av ny lokal lufthavn i Hammerfest. Grunnlag for beslutning etter 2016
- Farledsutbedring til og utvidelse av Polarbase fra 2014
- Økning av regularitet på Honningsvåg lufthavn dersom ny oljeterminal i Sarnesfjorden
- Utbygging av oljeterminal og base på Tømmerneset / Slambanken betinger vegtilknytting
- Etablering av helikopterbase i Øst-Finnmark



Polarbase, foto: FFK

Fisketransporter:

Fisketransporter og generell gods medfører de største trafikutfordringene på vegnettet. Transportene går i hovedsak fra slakteri eller mottaksanlegg og ut av fylket gjennom utenlandskorridorene. Transportene på havbruk er knyttet til slakteriene i Alta, Hammerfest og Kirkenes. Transporter for landing av fisk er størst fra mottak i Båtsfjord, Hasvik, Nordkapp, Måsøy, Hammerfest og Sør-Varanger. Det er også fiskerimottak som generer transport i mindre omfang i de andre kystkommunene.

Næringslivet i Finnmark er avhengig av god vegstandard, vinterregularitet og døgnåpne grensestasjoner.

Viktige vegstrekninger for fisketransporter er:

- Fylkesvegnettet fra kysten til riksvegnettet
- Riksvegnettet til Troms og grenseovergangene i fylket

Viktige havnetiltak for fiskerinæringen er:

- Utbedring av havnene i Berlevåg, Båtsfjord, Mehamn og Breivikbotn

Mineralnæringen

Produksjon og transport er lokalisert til jernmalm i Kirkenes, kvartsitt i Tana og skifer/nefelin i Alta/Stjernøya. Det arbeides med mulig oppstart av gruvedrift i Kautokeino og Kvalsund.

Transporter knyttet til de største produsentene i Kirkenes, Tana og Stjernøya foregår innenfor lukkede anleggsområder med egne transportertil utskipningshavnene. Det genereres noe trafikk i tilknytting til anleggsområdene.

Tiltak og behov for mineralnæringen:

- Utbedre farleden til innsailingen til kvartsittbruddet i Tana
- Økning av gruvedrift i Sør-Varanger kommune vil ha betydning for vegnettet i Kirkenes-området.
- Mineralnæringen i Alta generer regelmessig transport på fylkesvegnettet
- Oppstart av nye gruveområder vil medføre økt transport i nærområdet

Reiseliv

Den største reiselivsdestinasjonen i Finnmark er Nordkapp. Turistene ankommer i hovedsak med cruisebåt, men også med busstransport. I tillegg generer Hurtigruta turisttrafikk. Fylket har også et økende naturbasert reiseliv. I Finnmark er fv. 889, Havøysundvegen og E75 Varanger nasjonal turistveg. Det planlegges snuhavn for cruiseskip i Porsanger.

Tiltak og behov for reiseliv:

- Bruk av Kirkenes lufthavn i sammenheng med hurtigruta.
- Frekvens på direkte fly t/r Oslo i Alta, Lakselv og Kirkenes.

- Lufthavnene og terminalene i Kirkenes, Lakselv og Alta dimensjoneres i forhold til charterturisme.
- Rullebaneutvidelse i Kirkenes og Alta for å ta ned større fly.
- Snuhavn i Banak/Lakselv i sammenheng med havnefasiliteter på Hamnbukt
- Nasjonal turistveg på fv.889 og E75 Varanger

Landbruk

Transport i landbruket er knyttet til melkeproduksjon i kommunene Alta, Tana, Sør-Varanger, Lebesby og Kautokeino. Transportene er i hovedsak frakt av utstyr og melk til meieriene i Alta og Tana.

Transportutfordringer rettet mot landbruk:

- Fv. 885 Pasvikdalen-E6 Tana bru
- Fylkesveger og E6 i Alta kommune
- Fylkesveger og E6 i Tana kommune
- Fylkesveger Lebesby kommune
- Fylkesveger i Kautokeino kommune
- Fylkesveger i Porsanger kommune



Kvartsittbrud i Tana, foto: FFK

3.3 Klima, sikkerhet og beredskap

Klima

Klimaforandringer kan medføre økte utfordringer for transportnettet. Dette er knyttet til ekstremvær og andre naturgitte forhold som større nedbørmengde, temperatursvingninger og vind. Resultat kan bli flere naturhendelser som skred, utglidninger, flom og stormflo.

Hendelser vil kunne oppstå i områder som tidligere har vært vurdert som sikre. Dagens infrastruktur som vegkropp, moloer og kaier er flere steder eldre enn 20 år. Det er utfordringer knyttet til havnivåstigning ved utarbeidelse og vedlikehold av infrastruktur. Veger som ligger i nær tilknytning til sjøen må vurderes mot konsekvenser for havnivåstigning. Dette gjelder også planlegging av fremtidig infrastruktur.

Fremtidig infrastruktur må ta høyde for mer ekstremvær gjennom:

- Moloer og nye rullebaner i sjøområder bygges høyere
- Vegene gjøres mer robuste
- Ny teknologi og overvåking brukes aktivt
- Mer omfattende rassikringsprosjekt

Klimatiske hendelser kan gi økte kostnader for stat og fylke. Erfaringer viser at fylker som har fått betydelige kostnader grunnet naturkatastrofer har fått begrenset dekning i etterkant.

Sikkerhet og beredskap

For å øke sikkerheten i fylket er det gjennomført omfattende ROS-analyser. Fagetatene har ansvaret for den operative beredskapen på transportinfrastrukturen. De operative enhetene i fylket må ha ressurser for å takle ekstremhendelser og ulykker i forhold til liv og helse. Kommuner og statlige etater må ha beredskapsrutiner for å opprettholde daglig drift hvis uønskede hendelser oppstår. Fylkeskommunen har ansvaret for transportberedskap. Det innebærer å bidra med kompetanse og ressurser gjennom kollektivselskap ved behov.

3.4 Miljø, universell utforming og folkehelse

De nasjonale miljømålsettingene er innarbeidet i NTP. Fylkeskommunen har som mål å redusere klimautslippene ved å redusere biltrafikken og øke kollektivtransportandelen i byene. Framtidige bypakker vil bidra til økt andel gående og syklende i bykjernen. Fylkeskommunen stiller

miljøkrav til ny anskaffelse av kollektivmateriell og til infrastrukturprosjekt. Det tilstrebes at nye veger planlegges med tanke på minimal omdisponering av dyrket jord.

Finnmark fylkeskommune vektlegger universell utforming i planlegging av kollektivtilbudet og i forbindelse med bygging/oppgradering av veger. Målet er på sikt å bidra til at hele reisekjeder i fylket blir universelt utformet. Dette innebærer at materiell, holdeplasser, knutepunkter, gang- og sykkelveger og fortau blir tilrettelagt. Statens vegvesen håndbok 278 legges til grunn.

Utfordringene med økt inaktivitet i befolkningen må møtes med handling som stimulerer til en mer aktiv livsstil for folk flest. Tiltak som bidrar til aktiv gange og sykling ansees å ha et stort potensiale relatert til arbeidet med å øke aktivitets-nivået i befolkningen. Dette er lavterskelaktiviteter som passer for de fleste grupper. I Finnmark er Alta etablert som sykkelby, og Finnmark fylkeskommune vil arbeide for at alle tettsteder og byer i Finnmark øker fokuset på aktiv transport som et alternativ til biltransport. Infrastrukturen har som mål å legge til rette for gående og syklende.



Tellepunkt for Alta sykkelby, foto: FFK

4 Kollektivtransport

Mål:

Kollektivtilbudet skal gi innbyggerne i Finnmark forutsigbare transportmuligheter

Strategier:

- Sørge for kollektivtilbud med forutsigbar regularitet og punktlighet
- Tilpasse kollektivtilbudet til alle brukerne på en tilfredsstillende måte
- Tilrettelegge kollektivtilbudet i forhold til andre offentlige tjenester

4.1 Ambisjoner for perioden

Finnmark fylkeskommune har følgende ambisjoner for kollektivtrafikken for perioden:

- Bedre dimensjonert rutetilbud tilpasset reisende og næringsliv for å sikre vekstmulighetene
- Enkel og sømløs reise gjennom hele fylket uavhengig av start og stoppested med universelt utformet reisekjede
- Oppgraderte ferge- og ekspressbåtkaier og tilpasset infrastruktur til fartøy, busser og annet materiell



Fergen «Akkarfjord», foto: FFK

4.2 Regional utvikling og kollektivtransporten

Kollektivtrafikken har betydning for befolkningsmønsteret i fylket. Daglig transport av skoleskys og ukentlig transport fra små steder og inn til kommunesenter setter føringer på bosetningsmønsteret i fylket. Kollektivtransporten gir også muligheter og begrensinger på næringsutvikling på mindre

steder og hvor det spesielt er behov for båttransport.

4.3 Organisering av kollektivtransporten

Finnmark fylkeskommune har ansvaret for kollektivtilbudet i Finnmark.

Kollektivtransportansvaret omhandler buss-, hurtigbåt- og fergeruter, samt skoleskys. Kollektivtransporten lyses ut på anbud og driftes av operatører.

Operatører har ansvar for at daglig drift gjennomføres i henhold til kontrakter, og rapporterer større avvik. Fylkeskommunen har ansvar for oppfølging av kollektivtilbudet gjennom kontraktene, kontinuerlig utvikling og gjennomføring av prioriterte tiltak for å optimalisere tilbudet.

Det meste av kollektivbudsjettet er bundet opp i kjøp av kollektive ruter, og dette gir et forholdsvis lite økonomisk handlingsrom til utvikling og prøving av nye prosjekter. Flere av eksisterende og planlagte prosjekter er derfor avhengig av statlige støtteordninger. Dette legger føringer for omfanget av prosjektene.

Fylkeskommunen har også ansvaret for å utstede transport, gods og drosjeløyver.

4.4 utfordringer

Kollektivtrafikken i perioden rettes mot nye kontrakter og knutepunktstrategi med korrespondansemuligheter mellom buss og hurtigbåt som gir bedre framkommelighet for reisende.

Utfordringer er i Finnmark knyttet til:

Buss og hurtigbåt

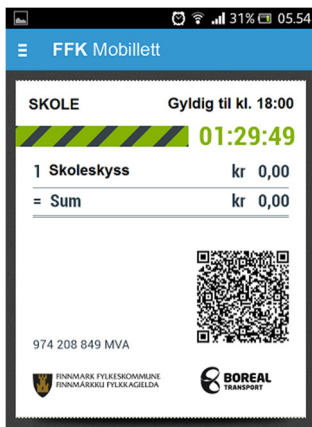
- Buss og hurtigbåt er ikke dimensjonert for brukernes behov og fylkeskommunens økonomi
- Det er ikke plan for dimensjonering og behov for drosjeløyver i distriktene
- Nye kontrakter for hurtigbåt og buss skal lgangsettes og følges opp
- Ulike miljøtiltak må testes

Ruter

- Det er behov for bedre ruteinformasjon og innføring av elektroniske rutetavler og ruteinfo via lokale og nasjonale reiseplanleggere
- Rutene er uoversiktlige og ikke sammenhengende
- Billettproduktene er komplisert
- Det finnes dårlig oversikt over skoleskyss med behov og økonomi i perioden

Infrastruktur

- Mye av materiell, kaier og holdeplasser er ikke universelt utformet.



Nytt billettsystem for mobil, foto: FFK

4.5 Økonomiske rammer

Følgende rammer for kollektivtransport er vedtatt i perioden 2014-2017:

(I hele tusen)

	2014	2015	2016	2017
Hurtigbåt	99 279	98 519	93 519	93 519
Ferge	73 940	73 940	73 940	73 940
Buss	78 500	78 500	78 500	78 500
Annen Transport	25 965	26 065	26 165	26 265
Sum	277 684	277 024	272 124	272 224

Årlige justeringer og salderinger i rammene beskrives i handlingsprogram for kollektivtransport. Med annen transport

menes skoleskyss og Transportordningen for funksjonshemmede (TT).

4.6 Anbud

Nye kollektivkontrakter på land og sjø har oppstart i 2016.

I anbudsprosessen er det vektlagt at reisekjeden skal henge sammen. Kollektive transportmidler skal korrespondere med hverandre slik at man får raske og effektive overganger. Dette sikres ved at ulike ruter og transportmidler korresponderer i knutepunkter.

Skoleskyssen er dimensjonerende for kollektivtilbudet. Skoleruter i Finnmark er åpne for alle reisende slik at de er med å påvirke det daglige kollektivtilbudet. Kollektivtilbudet skal ha en minimumsstandard som sier at alle skal komme til og fra kommunesenteret minimum en gang i uka, samt at fritidsreisende skal hensynstas i helgene.

Det foreslås at det gjøres følgende grep:

- Tilpasse materiellstørrelse i forhold til behov. Herunder å benytte bussmateriell av ulik størrelse i områder hvor behovet er ulikt
- Innføre anropsstyrt transport i områder med lite trafikkgrunnlag
- Omlegge rutestruktur for hurtigbåter for å unngå tomseiling og skape mer effektiv og attraktiv drift

4.7 Investeringer og prosjekter for perioden

Det er ikke økonomisk handlingsrom for å igangsette nye investeringsprosjekter i perioden. Igangsatte og planlagte investeringsprosjekter videreføres.

Følgende større prosjekter planlegges/gjennomføres i perioden:

- Kollektivprosjekt i Alta og Hammerfest
- Strukturendringer i bybussområdene Vadsø, Honningsvåg, Kirkenes og Hammerfest
- Tiltaksprosjekt rettet mot infrastruktur og tilpassing til Universell Utforming
- Styrking av knutepunkter gjennom samhandling
- Innfasing av elektroniske rutetavler på større holdeplasser og knutepunkter
- Forbedring av lokale- og nasjonale reiseplanleggere
- Bygging av kombibåtkaier på Mikkelsby og Kongshus
- Forprosjekt for bygging av kombibåtkaier på Altneset, Akkarfjord, Hammerfest, Vikran og Måsøya



Fergekai på Årøya, foto: FFK

4.8 Rutestruktur

Buss utgjør grunnlaget for den landbaserte transporten. De tradisjonelle langrutene erstattes av noen få nye ekspressruter. Ekspressrutene vil ha høyere hastighet, færre stoppesteder og følge hovedfartsårene i fylket.

Det åpnes for en tilstrekkelig fleksibilitet slik at rutestrukturen kan tilpasses endrede forhold i transportørens anbudsperiode innenfor rammen av lovverket og en økt satsing i kundeorientert retning der områder med størst passasjergrunnlag prioriteres i

rutegående linjer. Kollektivtilbudet i distriktene gjøres mer fleksibelt og drosjenæringen anses som en aktuell samarbeidspartner. Ved behov vil det bli lagt til rette for transport til og fra flyplasser.

Flexruter er et konsept for bestillingstrafikk. Tilbudet inngår i det ordinære kollektivtilbudet, men betjenes av taxi eller minibuss.

Hurtigbåtene prioriterer ruter mellom steder med størst mulig trafikkgrunnlag. Steder med lav bosetting har hurtigbåtforbindelse i henhold til vedtatte minstestandard. Det vedtatte minimumskravet er at alle anløpssteder med fast bosetning skal ha mulighet til å komme seg til/fra eget kommunesenter én dag pr. uke. I tillegg skal områder med utstrakt fritidsbebyggelse ivaretas fredag/søndag.

Det åpnes også for kommunal medfinansiering ved behov dersom kommuner ønsker et utvidet tilbud utover fylkeskommunens rammer og tilbud. Dette kan være med å gi vegløse strøk et tilbud utover fylkeskommunens minimumsstandard.

4.9 Miljøstandard i kollektivtransport

Busstilbudet i Finnmark vil ha en gjennomført og helhetlig miljøprofil fra ny kontrakt 1.januar 2016. Miljøalternativt drivstoff på fartøyer og miljøklasse på materiellet blir innført. Gassbusser er under testing, og planlegges brukt i bybussanbudet for Alta og Hammerfest. Tiltakene er i tråd med nasjonale mål om å redusere klimagassutslippene i kollektivtrafikken.

4.10 Drosje og TT-Kort

Drosjer inngår som en del av det kollektive transporttilbudet enten som bestillingstransport eller ordinær rutetransport. Næringen er en betydelig aktør i markedet for offentlige kjøp av transporttjenester som kjøring av skoleelever og pasienttransport. Det er en utfordring å sikre drosjedekning i distriktene. Drosjeløyver er behovsprøvd og utstedes etter en vurdering av behovet i det aktuelle distriktet.

Transportordning for funksjonshemmede (TT) er et etablert tilbud i alle kommuner for reisende som av helsemessig årsaker ikke kan benytte det ordinære kollektivtransporttilbudet. Antall brukere er ca. 17-1800.

Drosje tilpasset for rullestol, Foto: FFK



5 Fylkesveger

Mål:

Fylkesveger skal inngå i et helhetlig vegsystem som bidrar til vekst og utvikling av næringsliv, byene og regionen.

Strategier:

- Styrke vedlikeholdet og fornying av vegnettet
- Legge til grunn en langsiktig utvikling av fylkesvegnettet gjennom samordnet og strekningsvis utbedring
- Prioritere høyt trafikkerte veger og viktige næringsveger
- Videreføre utbedringene på tverrforbindelsen mellom Øst- og Vest-Finnmark

5.1 Ambisjoner for perioden

Finnmark fylkeskommune har følgende ambisjoner for fylkesvegnettet for perioden:

- God regularitet fra kyst og innland til riksvegnettet for å sikre rammevilkårene for transportnæringene og brukerne
- Stanse forfallet på fylkesvegene og redusere etterslepet
- Oppgraderinger av veg i henhold til handlingsprogram for fylkesveger i Finnmark



Oppgradering av fv.98, foto: FFK

5.2 Regional utvikling og fylkesveger

Fylkesvegene er en forutsetning for å opprettholde bosetningsmønsteret og bidra til

næringsutvikling i distriktene. Fylkesvegnettet har særlig betydning for landbruk og fiskeritransporter. Dette gjelder spesielt fylkesvegene som går fra kysten og inn til stamvegnettet. I byene knytter fylkesvegene boligområder og arbeidsplasser sammen.

5.3 Organisering av fylkesvegnettet

Regionvegkontorene til Statens vegvesen skal tjene både staten og fylkeskommunen gjennom *sams vegadministrasjon*. Gjennom denne organisasjonen dekker staten utgifter til vegforvaltning og administrasjon samt byggherrekostnader. Fylkeskommunen dekker drift, vedlikehold og investering.

Fylkesvegene i Finnmark er inndelt i tre kategorier som danner grunnlag for prioriteringer på fylkesvegnettet:

1. Fylkesveger i byer og tettsteder med høy årsdøgntrafikk (ÅDT)
2. Fylkesveger som har stor betydning for næringstransporter
3. Øvrige fylkesveger

5.4 utfordringer

Fylkesvegnettet i Finnmark har en tilfredsstillende regularitet, men har et registrert forfall på 1,8 milliarder kroner. Forvaltningen av fylkesvegnettet i perioden rettes mot styrking av vedlikehold og fornying av kritisk infrastruktur.

Utfordringer for å stanse forfallet og opprettholde dagens tilstand og regularitet på fylkesvegnettet i Finnmark er:

Drift:

- Økt forfall på fylkesveger gir mer omfattende og dyrere driftskostnader for å opprettholde regulariteten

Vedlikehold

- Det er beregnet et årlig vedlikeholdsbehov på mellom 80 – 100 millioner kroner for å opprettholde dagens vegstandard. I tillegg kommer kostnadene på bruer, tunneler og kaier
- Vedlikehold vil opprettholde den eksisterende vegstandarden, men ikke forbedre den slik at etterslepet ikke blir tatt igjen

Investeringer

- Mye av investeringsmidlene er bundet opp i kritiske tiltak rettet mot ferjekaier og bruer
- Modernisering og utbedringer av strekninger krever omfattende investeringer



Brøytebil i Varanger. Foto: FFK

5.5 Økonomiske rammer

Følgende rammer for drift og vedlikehold er vedtatt i perioden 2014-2017:

	2014	2015	2016	2017
Drift	191 000	191 000	191 000	191 000
Vedlikehold	37 671	47 671	52 470	52 470
Sum	228 671	238 671	243 470	243 470

(i tusen kroner)

Statens vegvesens håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold av riksveger legges til grunn for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Følgende ramme for investeringer vedtatt i perioden 2014-2017:

	Tidl. Bevilgning	2014	2015	2016	2017
Mindre investeringstiltak		11 706	29 091	57 950	57 950
Ifjordfjellet	340 122	49 789	49 789		
Fergeleie Mikkelsby-Kongshus	25 517	13 193			
Fergekaier - Loppapakken			22 000		

(i tusen kroner)

Årlige justeringer og salderinger i rammene beskrives i handlingsprogram for fylkesveg.

5.6 Drift

Driftskontrakter er flerårige kontrakter som omhandler drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger. Trafikksikkerhet og framkommelighet er prioritert. Kontrakten omfatter de fleste driftsoppgaver, noe vedlikeholdsarbeid, samt ansvar for tilsyn og rapportering for vegene. Dette inkluderer vintervedlikehold.

5.7 Investeringer og prosjekter for perioden

Fylkeskommunen legger til grunn samordnet tiltak. Dette innebærer å bruke midler fra investering, vedlikehold og fornying samlet for å realisere utbedringsprosjekter innenfor stramme økonomiske rammer.

Det er ikke økonomisk handlingsrom for å igangsette nye investeringsprosjekter i perioden. Igangsatte og planlagte investeringsprosjekter videreføres.

Følgende større prosjekter planlegges i perioden 2014-17:

- Prosjektet fv. 98 Ifjord-Sjursjok ferdigstilles i løpet av perioden. I tillegg planlegges det videreføring av utbedringene av fv. 98 på strekningen Sjursjok-Rustefjeldbma
- Start av utbedringer og fornying av fv. 885 på strekningen Håbet-Svanvik
- Flere fergekaiar blir oppgradert. Dette gjelder fergekaiene i Loppa, Nyvoll og Korsfjord
- Fergekaiene Mikkelsby og Kongshus blir oppgradert og omklassifisert til ekspressbåtkai
- Enkelte bruer vil bli skiftet ut. Dette gjelder blant annet Leirpollen bru på fv. 282

Følgende større prosjekter planlegges i perioden 2018-23:

- Videreføre utbedringene på fv. 885 Hesseng – Nyrud videreført
- Utbedre og fornye fv. 98 Lakselv – Tana bru
- Bypakker i Hammerfest og Kirkenes samt avlastningsveg i Alta er under planlegging. Gjennomføring av disse tiltakene kan medføre tiltak på fylkesveger og kollektivtransport

Ved strekningsvise utbedringer og fornying legges det også vekt på følgende trafiksikkerhetstiltak:

- Utbedre vegens sideterreng og oppgradere rekkverk der sideterrengstiltak ikke er tilstrekkelige
- Siktforbedrende tiltak, herunder tiltak mot viltpåkjørslar

5.8 Skredsikring

Finnmark fylkeskommune får tildelt en ramme for skredsikring. Disse midlene inngår ikke i det ordinære fylkesvegbudsjettet. Fylkeskommunen prioriterer forslag til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet og har

anledning til å foreta omprioriteringer innenfor tildelte rammer. Skredsikringsmidler prioriteres over en fireårsperiode. Eventuelle kostnadsoverskridelser dekkes av fylkeskommunen.

Hovedutvalget for kultur, næring og samferdsel vedtok 12. november i sak 51/13 følgende basert på tildelt ramme:

Følgende legges til grunn for prioriteringer:

- Prosjektene er spredd geografisk
- Det prioriteres flere og rimeligere enn få og kostnadskrevende prosjekter
- Tiltak nummer 1 er skredovervåking og planlagt nedskyting av skred. Tiltaket blir gjennomført på flere strekninger i rassikringsplanen som alternativ til dyrere skredsikringsprosjekter



Rassikringsarbeid ved Øksfjordtunnelen. Foto: SVV

6 Trafikksikkerhet

Mål:

Det skal være trygt å ferdes på og langs vegnettet i Finnmark.

Strategier:

- Prioritere fysiske tiltak mot utforkjøringer
- Tilrettelegge for gående og syklende
- Fokuserer på holdningsskapende arbeid for barn og ungdom

6.1 Ambisjon for perioden

Fokus på trafikksikkerhet i alt transportarbeid og ingen drepte eller hardt skadd i trafikken.

6.2 Regional utvikling og trafikksikkerheten

Ulykker i Finnmark kjennetegnes av høy fart, utforkjøring og at det skjer i lokalmiljøet. Flere av ulykkene har sammenheng med helg, rus og manglende bruk av bilbelte. God trafikksikkerhet vil gi bedre levevilkår, kostnader for samfunnet vil gå ned og samtidig bedre arbeidsforhold for yrkessjåfører

6.3 Organisering av trafikksikkerheten

Trafikksikkerhet er en viktig del av drift, vedlikehold og investeringer på vegnettet, og i kollektivtransporten. Fylkeskommunen har ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet. Dette utføres av Finnmark fylkeskommunes trafikksikkerhetsforum (TS-forum) som består av representanter fra Statens vegvesen, Finnmark Fylkeskommune, Trygg Trafikk og Politiet.

6.4 utfordringer

Opprettholde fokus på forebyggende tiltak og holdningsskapende arbeid uavhengig av ulykkesfrekvens. Dette vil på sikt gi god effekt. I tillegg skal trafikksikkerhetsarbeidet

respondere på hendelser og iverksette tiltak ved behov.

Fylkeskommunen stiller krav om at det skal foreligge kommunal trafikksikkerhetsplan dersom kommunen skal få fylkeskommunale tilskuddsmidler. Det er viktig at planene oppdateres og at kommunene aktivt deltar i trafikksikkerhetsarbeidet.

6.5 Økonomiske rammer

Finnmark fylkeskommunes økonomiske rammer for trafikksikkerhetsarbeidet er 4 millioner kroner per år. Disse deles ut etter søknad fra kommunene, og tildeles av Hovedutvalg for kultur og samferdsel (HU KS). Midlene kan brukes til både fysiske og pedagogiske tiltak.

6.6 Investeringer og prosjekter for perioden

Det satses på investeringstiltak som skal forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklister, samt kurvaturutbedringer. Det skal iverksettes holdningsskapende tiltak særlig mot høyrisikogrupper med spesiell fokus på fart, økt bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåvirket kjøring.



Nille Politibil, foto: FFK

7 Riksveger

Mål:

Riksvegene i Finnmark skal tilby effektiv og sikker transport mellom byer og regioner i fylket, gjennom fylket og til våre naboland.

Strategier:

- Legge til grunn en langsiktig utvikling av riksvegnettet gjennom strekningsvis utbygging og vegpakker
- Utbedre tiltak i vekstregioner
- Heve standarden på vegnettet til gjeldende håndbøker
- Prioritere strekninger som inngår i transportkorridorer

7.1 Ambisjoner for perioden:

Fylkeskommunen har følgende ambisjoner for riksvegnettet i 2024

- Riksvegnettet skal ha en regularitet som sikrer næringstransportene gode konkurransevilkår med resten av landet og utlandet. Kritiske flaskehalsar skal fjernes
- Riksvegnettet må ha en standard som sikrer persontransporten internt i regionen og mellom øst og vest
- Gjennomføre prosjektene i NTP for 2014-23 og innarbeiding av planlagte prosjekter i NTP-perioden 2018-23. Viktige prosjekter er å ferdigstille E6 Alta vest, rv.94
- Dialog med kommuner og fagetater for utarbeidelse av nye prosjekter

7.2 Regional utvikling og riksveger

Tiltak på riksvegnettet finansieres gjennom NTP. Budsjetten for drift og vedlikehold på riksvegnettet er felles for Nord-Norge. Investeringer omhandler ruter 8b Nordkjosbotn – Kirkenes med tilhørende riksveggarmer.

Riksvegnettet har størst trafikkmengde i byer og tettsteder med stor lokal trafikk. Trafikken er gjennomgående lav på veger utenfor de største befolkningsområdene.

Tungtrafikkandelen utgjør rundt 20 prosent av trafikken. De fleste strekningene har større trafikkmengde på sommeren enn resten av året.

E6 er en viktig transportåre for næringstransporter og turisttrafikk til og fra Finnmark og Nord-Troms og den eneste vegforbindelsen mellom Finnmark og det øvrige Nord-Norge. Alta, Hammerfest, Tana bru og Kirkenes er viktige godsknutepunkter for både land- og sjøtransport.

Utenlandskorridorene mot Finland og Russland er viktig for næringstransportene. Størst volum transporteres over grenseovergangen ved rv.93 Kiviilompolo.

7.3 utfordringer

De store investeringsprosjektene i Finnmark er fastlagt med økonomiske rammer i NTP-perioden. utfordringer knyttes til økte anleggskostnader som kan forsinke oppstart av nye prosjekter. Oppstart av byprosjekter kan medføre krav til medfinansiering.

De største utfordringene på riksvegnettet er knyttet til sikkerhet og fremkommelighet. Store deler av de lavtrafikkerte strekningene er smale og har en vegbredde mindre enn normalen på 8,5 meter. Flere strekninger er smalere enn 7 meters bredde og mangler gul midtlinje. Tana bru, rv.93 Kløfta og Skarberg tunellen er de største flaskehalsene for næringstransporten. I tillegg skaper stigninger opp mot høyfjellsoverganger problemer for tungtransporten vinterstid.

7.4 Prioriteringer

Regjeringens transportpolitikk er å sikre bedre framkommelighet og redusere avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til regional utvikling.

Følgende strategier lagt til grunn i perioden 2014 – 2023:

- Fjerne flaskehals for tungtransporten
- Utbedre og fornye sammenhengende lengre vegstrekninger
- Utvikle transportsystemet i byene i Finnmark
- Styrke og forbedre drift og vedlikehold av riksvegnettet

7.5 Investeringer og prosjekter for perioden

Prosjektene er innarbeidet i Statens vegvesens handlingsprogram for riksveger i perioden 2014-17(23). Handlingsprogrammet beskriver investeringsrammen til de store prosjektene og programområdene. Programområdene er tiltak som innbefatter strekningsvise utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og mindre vedlikehold.



Bygging av ny E6 Alta vest, foto: SVV

Følgende prosjekter planlegges i perioden:

E6 fylkesgrensen Troms - Kirkenes:

Følgende strekninger gjenstår før prosjektet Alta vest er ferdigstilt:

- Strekningen Halselv – Møllnes ferdigstilles 2016
- Planlagt oppstart delstrekning Storsandnes – Langnesbukta i 2016, ferdigstillelse 2018

Ny Tana bru

Planlagt oppstart 2016, ferdigstillelse i 2018

E105 Riksgrensen/Storskog – Elvenes (utenlandskorridor):

Utbedring av strekningen Rundvannet – Hesseng ferdigstilles i 2016 og den siste delstrekningen Elvenes – Rundvannet ferdigstilles i 2017

Rv.94 Skaidi - Hammerfest:

Strekningen planlegges ferdigstilt i 10-årsperioden. Prosjektet starter opp i perioden 2014-17 med samordnede programområdemidler. Videreføre som stort prosjekt i perioden 2018-23.

E69:

Ny Skarvberg tunnel planlegges som skredsikringsprosjekt etter 2018.

Rv.92:

Utbedring og fornying av vegstrekningen i perioden 2018-23.

Rv.93 Alta – finskegrensen

(utenlandskorridor):

Ny skredsikringstunnel Kløfta og trafikksikkerhetsiltak Salkobekken - Eidby

I arbeidet med revisjon av NTP 2018-27 vil det legges vekt på videreføre utbedring og fornying av riksvegstrekninger som har stor betydning for næringstransporter

Strekningsvis utbedringer og fornying forventes videreført i arbeidet med revisjon av NTP 2018-27.

Programområdene:

Innenfor rammen til programområdene prioriteres:

- Innenfor post for fornying prioriteres rehabilitering av tunneler og vegfundament
- Mindre utbedringstiltak
- Trafikksikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøring, kryssutbedring og tilrettelegging for gående og syklende
- Utbygging av flere hvileplasser for tungtransporten, miljøtiltak og kollektivtiltak



Skisse E6, ny Tana bru, foto: SVV

Prosjekter som ikke er innarbeidet i NTP 2014-23, men som er under planlegging:

- Bypakke i Hammerfest med ny omkjøringsveg
- Avlastningsveg Alta
- Konseptvalgutredning for Kirkenes



Kåfjordbrua E6, foto: SVV

8 Regionale og lokale lufthavner

Mål:

Lufthavnnettet i Finnmark skal oppgraderes slik at de dekker luftfartens framtidige krav og behov, og brukernes behov.

Strategier:

- Ha lokale lufthavner som gir gode forbindelser internt i fylket
- Regionale lufthavner sikrer effektive transporter ut og inn av regionen
- Sørge for lufthavner som møter fremtidens behov knyttet til kapasitetsutvidelser og flypark
- Se fremtidig lufthavnstruktur i sammenheng med reiseavstandstiden i forhold til vegnettet

8.1 Ambisjoner for perioden:

Fylkeskommunen har følgende ambisjoner for regionale og lokale lufthavner i 2024:

- Videreføre dagens lufthavnstruktur for å sikre næringsliv og befolkning gode transportvilkår og forutsigbar beredskap
- Gjennomføre prosjektene i Avinors sektorplanen for perioden og innarbeiding av planlagte prosjekter
- Utrede og beslutte ny lokal lufthavn i Hammerfest, rullebaneutvidelse i Kirkenes og Alta, samt helikopterbase i Øst-Finnmark
- Støtte arbeidet i Alta og Kirkenes med å forlenge rullebanene, og for at tiltaket sluttfinansieres av staten
- Utrede og beslutte ny beredskapsflyplass for indre Finnmark, for å ivareta helsesektorenes behov for pasientreiser og akuttberedskap for ambulansfly

8.2 Regional utvikling og lokale lufthavner

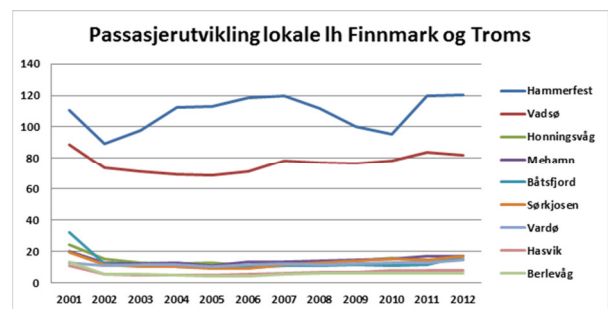
Luftfart bidrar til å opprettholde en desentralisert nærings- og bosettingsstruktur. Avinor eier og driver 11 lufthavner i Finnmark. Alta, Lakselv og Kirkenes lufthavn Høybuktmoen er regionale lufthavner med direkteruter ut av fylket. Finnmark har 8 lokale lufthavner. Disse lufthavnene betjenes i stor grad av FOT-ruter finansiert av Staten ved Samferdselsdepartementet.

Dagens struktur ivaretar helsesektorens behov for pasientreiser og akuttberedskap for ambulansfly og helikopter. Luftfart har en avgjørende rolle for turisttrafikken i fylket.

Avinor er selvfinansiert og har ikke bevilgninger over statsbudsjettet. Lufthavnene drives som et *totalsystem* der de enhetene som genererer overskudd finansierer driften av de øvrige. Samferdselsdepartementet fastsetter krav til bedriftens avkastning og utbytte, mens investeringsbeslutninger fattes av Avinors styre.

Lokale lufthavner:

Av de lokale lufthavnene i Finnmark er det Hammerfest og Vadsø som skiller seg ut på volum. I Hammerfest har passasjerkurvene fulgt tett på utbygging av Melkøya og de senere års utvidelse av leteaktiviteten på kysten av Vest-Finnmark og feltutvikling på Goliat. Vadsø har hatt et stabilt passasjertall rundt +/- 80` de siste årene. På de resterende lufthavnene er det stabilt lavere trafikantnivå.

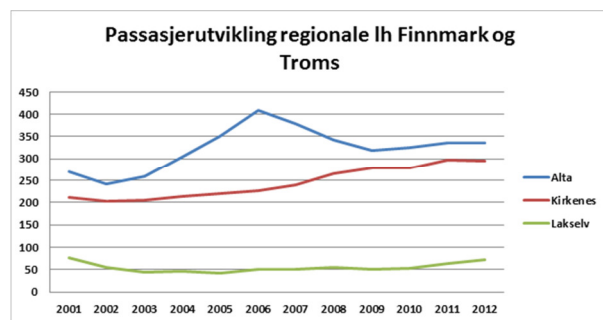


Figur 1; Passasjerutvikling for de lokale lufthavnene i FT

Til tross for vekst har lokale flyplasser stor lekkasje til nærmeste regionallufthavn som følge av at vegene er blitt bedre og at konkurransen har medført billige billetter på de regionale lufthavnene.

Regionale lufthavner:

Passasjerutviklingen for de tre regionale lufthavnene i Finnmark de siste årene viser en Melkøya/Hammerfesteffekt for Alta, og en jevn økning for Kirkenes. Både Alta og Kirkenes har direkteruter til Oslo lufthavn, Gardermoen, noen flere i sommerhalvåret enn på vinteren. Videre registreres det et økt antall passasjerer med opprinnelse fra Russland som reiser over Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen og sørover.



Figur 2: Passasjerutvikling for de regionale lufthavnene i Finnmark

8.3 utfordringer:

De økonomiske rammene for nye lufthavntiltak i fylket er begrenset i perioden. Det er utfordringer knyttet til finansiering av rullebaneutvidelse i Kirkenes og ny lokal lufthavn i Hammerfest. Hammerfest lufthavn har behov for kapasitetsøkende tiltak for å håndtere den økende petroleumsvirksomheten i området.

Lufthavner i fylket har fått økt regulariteten etter innføring av Scat1 systemet. Det er ikke mulig å installere systemet på Honningsvåg lufthavn. Det er behov for alternative systemer/prosedyrer.

Sikkerhetssituasjonen i norsk luftfart er meget god. Det er imidlertid betydelige utfordringer og høye kostnader knyttet til å opprettholde og videreføre det høye sikkerhetsnivået, både i forhold til nye nasjonale og internasjonale krav. Internasjonalt vil EU-initiativet om et felleseuropeisk luftrom ha sterk innvirkning på utviklingen av norsk luftfart. Initiativet skal bidra til styrket flysikkerhet, økt effektivitet og lavere priser for kundene.

8.4 Investeringer og prosjekter for perioden

Investeringsprosjektene finansieres over Avinors tiårige sektorplan for perioden.

Hammerfest:

Det forventes innen 2017 en avklaring på ny lufthavn for Hammerfest/Vest-Finnmark. Stortinget fastslo i NTP-vedtak av 18.juni 2013 at dersom Avinor som fagetat har et ferdig utredet og anbefalt utbyggingsalternativ vil regjeringen finansiere prosjektet. Avinor jobber med en utredning for å kvalitetssikre målinger og kostnader på de to aktuelle alternativene Grøtnes og Fuglunesdalen.

Samtidig pågår det en oppgradering av dagens lufthavn i Hammerfest i tråd med en fortsatt økende aktivitet i olje og gassbransjen utenfor Vest-Finnmark.



Norwegian, foto: FFK

Alta:

Alta kommune har initiert en forlengelse av rullebanen på Alta lufthavn. Avinor har verken planer eller behov for å forlenge rullebanen, da denne er tilstrekkelig for de flytyper som i dag benytter plassen. Tiltaket vil ikke endre de utfordrende terrengforholdene rundt lufthavna. Avinor stiller seg ikke negativ til oppfylling i sjøen utenfor lufthavnen dersom det kan gjennomføres på en måte som ikke påvirker den daglige driften på Alta lufthavn.

Lakselv:

Terminalkapasiteten ved Lakselv lufthavn har til tider vært for lav når større fly opererer lufthavna. For å møte eksisterende og en forventet framtidig trafikkvekst har derfor Avinor prosjektert ferdig en liten utvidelse av terminalen som er planlagt ferdig sommeren 2014.

Kirkenes:

I slutten av perioden er det planer om å utvide rullebanen ved Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen. Dette for å kunne ta i mot større rutefly av typen 738 (737-800) i begge baneretninger. Det er noen vektbegrensninger på grunn av det omliggende terrenget rundt lufthavnen i dag. Foreløpige vurderingene tilsier en investering på NOK 30-40 millioner kroner.

Vadsø:

Avinor har startet forprosjektering av nytt driftsbygg ved Vadsø lufthavn.

Helikopterbase

Avinor utreder sammen med oljeselskapene lokaliteter for ny helikopterbase i Øst-Finnmark. Aktuelle lokaliteter er Berlevåg, Båtsfjord og Vardø.



Rullebanen i Kirkenes, foto: FFK

9 Fiskerihavner og farleder

Mål:

- Fiskerihavnene i Finnmark er tilpasset en moderne fiskeflåte
- Farledene i Finnmark er sikre og framtidsrettet

Strategier:

- Utvikle fiskerihavnene i Finnmark til å møte framtidens behov
- Ha fiskerihavner som er driver for næringslivet langs kysten
- Tilpasse farledene til næringsutviklingen i fylket
- Se tiltak i havn og farled i en helhetlig transportsammenheng med veg og annen infrastruktur

9.1 Regional utvikling og fiskerihavner og farleder

Kystverket er ansvarlig for tiltak i fiskerihavner og farledstiltak. Dette omhandler vedlikehold, utbedringer og utbygging av statlige fiskerihavner og farleder. Nye og større fiskerifartøy og utviklingen i fiskeindustrien skaper behov for en tilpasset infrastruktur. Det arbeides kontinuerlig for at farledene og innseilinger til havnene skal ha tilstrekkelig bredde, dybde og høyde for å tilpasses skipsutviklingen. Samtidig pågår det en løpende oppgradering, kvalitets- og effektivitetsforbedring av Kystverket navigasjonsinnretninger.

Fiskerihavnene har en viktig funksjon for landing av fiske og omlastning for videre transport til markedet. En videre utvikling av fiskerihavner er viktig for næringsutviklingen i kystkommunene.

9.2 Ambisjoner for perioden

Fylkeskommunen har følgende ambisjoner for fiskerihavner og farleder for perioden

- Gjennomføre prosjektene i NTP for 2014-23 og innarbeiding av planlagte prosjekter i NTP-perioden 2018-23. Alle planlagte fiskerihavntiltak i perioden bør gjennomføres
- Farleden skal ha en regularitet som sikrer sjøtransporten gode

konkurransetilvilkår. Viktige prosjekter er å ferdigstille farleden til Polarbase og innseiling til Tanafjorden

- Dialog med kommuner og fagetater for utarbeidelse av nye prosjekter som skal innarbeides i NTP

9.3 utfordringer

For å sikre vekst i fiskerihavnene må prioriteringene i NTP oppfylles. For å sikre en effektiv gjennomføring av tiltakene er det behov for en effektiv kommunal planlegging i samarbeid med Kystverket.

Rammene til fiskerihavner er begrenset i perioden. Nye klimakrav bidrar til å gjøre prosjekter mer omfattende. Kostnadsøkninger på nye prosjekter kan medføre lengre anleggsperioder og forskyve andre prosjekter.

Utviklingen av havnene er avhengig av kommunale og private investeringer. Statlige midler dekker kun tiltak som går frem til kaikanten. Investeringer i fiskerihavner bør sees i sammenheng med vegnettet for å sikre effektive fiskeritransporter.

Investeringstiltak i fiskerihavner bør sees i sammenheng med annet næringsutvikling og infrastrukturbygging i området for å få synergieffekter.



Pollen, foto: FFK

9.4 Investeringer og prosjekter for perioden

Nasjonal transportplan finansierer tiltak i farled og fiskerihavn gjennom Kystverkets handlingsprogram for perioden 2014-17.

Kystverket har planlagt følgende prosjekter for Handlingsprogramperioden 2014-17:

Fiskerihavner:

- Mehamn, Gamvik kommune
- Breivikbotn, Hasvik kommune
- Båtsfjord, Båtsfjord kommune
- Kamøyvær, Nordkapp kommune

Farleder:

- Polarbase, Hammerfest kommune

I Nasjonal transportplan 2014-23 ligger følgende prosjekter inne etter 2018:

Fiskerihavner:

Tiltak er ikke i prioritert rekkefølge:

- Sørvær, Hasvik kommune
- Skarsvåg, Nordkapp kommune
- Kiberg, Vardø kommune
- Gamvik, Gamvik kommune
- Gjesvær, Nordkapp kommune
- Svartnes, Vardø kommune

Farleder:

Innseiling Tanafjorden

10 Stamnetthavner og industrihavner

Mål

Industrihavner i Finnmark er konkurransedyktige for å utvikle petroleum, mineraler, cruise og logistikk

Strategier:

- Ha havner og baser som betjener aktiviteten i Barentshavet og Den Nordlige Sjørute
- Legge til rette for cruisetrafikk
- Utvikle effektive logistikknutepunkt
- Utvikle tilstøtende infrastruktur
- Prioritere tiltak som tar gods fra veg og over til sjø
- Etablere flere stamnetthavner i Finnmark

10.1 Ambisjoner for perioden

Fylkeskommunen har følgende visjoner for stamnetthavner og industrihavner for perioden:

- Stamnetthavnene skal ha en regularitet som sikrer sjøtransporten gode konkurransevilkår og logistikkmuligheter mot vegtransport
- Gjennomføre prioriterte ambisjoner i perioden gjennom et samarbeid mellom statlig, lokale og private aktører.
- Bedre statlige finansieringsordninger for å realisere og utvikle industrihavner

Nordkapp havn, foto: FFK



10.2 Regional utvikling og stamnetthavner og industrihavner

Status som stamnetthavn betyr at havnen er vurdert som viktig havn i det nasjonale stamnettet til sjøs med riksvegtilknytting. Stamnetthavnene har i dag en viktig funksjon for håndtering av daglig gods og passasjerer. Statusen medfører ingen særskilte tildelinger.

I Finnmark har havnene Alta, Hammerfest, Honningsvåg og Kirkenes status som stamnetthavner. Polarbase har i dag en viktig funksjon for å sikre at Hammerfest og fylket får effekt av basevirksomhet knyttet til petroleum. Alta havn er et godsknutepunkt og økende cruisehavn. Honningsvåg havn er utviklet til å ta i mot større cruiseskip for effektivt å ta imot økende cruise trafikk til Nordkapp. Kirkenes havn er endepunkt på stamnettet og betjener i dag en økende aktivitet og supply rettet mot Russland. Målet er å utvikle havner som kan utnytte framtidige muligheter knyttet til Barentshavet nord og øst, samt muligheter for den Nordlige sjørute.

10.1 utfordringer

Utviklingen i havnene skjer gjennom kommunale og private tiltak. Det finnes ikke statlige finansieringsordninger for utvikling av havneinfrastrukturen på land, kun til tiltak i farleden. Det er behov for betydelig grunninvesteringer dersom havnene skal utvikles. Havnene er avhengige av private investorer og bedre låneordning til havneutvikling.

En forventet vekst i den maritime virksomheten stiller økt krav til beredskap i forhold til overvåkning, slepebåtressurser, servicehavner, redningsressurser og oljevernberedskap. Havnene har en viktig rolle for å sikre infrastrukturen til denne beredskapen.

10.2 Prioriteringer i perioden

Utvikle havner gjennom:

- Utvidelse av Polarbase
- Etablere oljeterminal, petroleums- og servicebase på Tømmerneset og Slambanken i Kirkenes
- Arealutvidelse av Alta havn
- Servicehavn i Honningsvåg
- Snuhavn for cruise i Porsanger
- Vurdere basemuligheter i havner langs kysten
- Vurdere basemuligheter i havnene og foreta nødvendig utdyping

11 Kystruten og flyruter

Mål:

Rutetilbudet i Finnmark er effektivt internt i fylket og med resten av landet

Strategier:

- Utvikle et framtidigrettet seilingsmønster for kystruten
- Tilpasse Kystruten for passasjerer, gods og turisme
- Tilpasse flyrutene befolkningen og næringslivet i Finnmark
- Utbedre og styrke FOT-rutenettet for Finnmark fra 2017

11.1 Ambisjoner for perioden

Fylkeskommunen har følgende visjoner for kystruten og flyruter for perioden:

- Gode forbindelser og rutefrekvens mellom lokale og alle regionale lufthavner med korrespondanse med resten av landet og nav for flyruter i fylket
- Sikre et framtidigrettet rutetilbud som dekker alle lokale og regionale lufthavner i fylket. Rutene skal være tilpasset næringslivet og befolkningens behov og bidra til å sikre attraktivitet og bosetning
- Utvikle et framtidigrettet seilingsmønster og sikre god regularitet på kystruten

11.2 Regional utvikling og kystruten samt flyruter

Fylkeskommunen er høringsinstans og har som oppgave å koordinere innspill fra kommunene i forhold til kystruten Bergen – Kirkenes. Kystruten har en viktig rolle for turistnæringen og gir effekt for kystsamfunn i Finnmark.

Fylkeskommunen er høringsinstans for til Samferdselsdepartementets statsstøttede ruter (FOT-ruter), og jobber sammen med kommunene for å sikre en best mulig internkommunikasjon. FOT-rutene og de kommersielle rutene på kortbanenettet er viktig for videre korrespondanse ut av fylket.



MS Polarlys ved Hamningberg, foto: FFK

12 Byutvikling og transportkorridorer

Mål:

- Helhetlige transportløsninger for framtidig vekst

Strategier:

- Prioritere reduksjon i reisetiden i prioriterte korridorer
- Samordne statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak
- Ha fokus på bruk av kollektivtransport
- Effektivisere gjennomføring av bypakker og større investeringsprosjekter

12.1 Ambisjoner for perioden

Fylkeskommunen har følgende ambisjoner for byutvikling og transportkorridorer i perioden:

- Redusere reisetidene internt i vestregionene med effektive internforbindelser i byene
- Ferdigstille større infrastrukturtiltak som ny avlastningsveg i Alta, omkjøringsveg i Hammerfest og bytiltak gjennom KVU i Kirkenes
- Utvide og forsterke kollektivtilbudet i og rundt byområdene for å sikre økt internpendling i byene

12.2 Regional utvikling og byutvikling

Alta, Hammerfest og Kirkenes har behov for tiltak på transportnettet. Veksten krever en langsiktig areal- og transportplanlegging. Finnmark fylkeskommune, fagetatene og kommunene Alta, Hammerfest og Sør-Varanger samarbeider for å sikre en helhetlig, effektiv planlegging og gjennomføring. Fylkeskommunen vil ha en deltakerrolle og ha fokus på å styrke og utvide kollektivtilbudet, samt tilpassede tiltak på fylkesvegnettet.

Nasjonalt transportplan har som mål at trafikkvekst i større grad skal tas med kollektivtransport. I denne sammenheng

legges det til grunn mål der økt kollektivtilbud kombineres med tiltak for å redusere biltrafikk i bysenter.

Prosjektene er omfattende og krever betydelige investeringer. Utviklingen av transportnettet i byene forutsetter lokal medfinansiering i tillegg til statlig investeringer. Det er viktig å ferdigstille planlegging og ta beslutning om medfinansiering tidlig slik at prosjektene innarbeides i neste handlingsprogram.

12.3 Byutviklingsprosjekter

Alta:

- Planlegge avlastningsveg utenom Alta sentrum med etappevis utbygging. Målet er oppstart i perioden 2018-21
- Starte planarbeid for Bukta og Bossekop sentrum med framtidige transport og veiløsninger

Hammerfest:

- Bypakke med ny omkjøringsveg forventes ferdig planlagt innen 2015. Målet er oppstart 2018-21

Sør-Varanger:

- Igangsatt arbeid med konseptvalgutredning (KVU) for strekningen Kirkenes – Høybukthoen med havneområder Tømmernes og Slambanken. Forventes godkjent i 2016. Målet er oppstart av tiltak i 2018-21

For å sikre nødvendig regularitet internt i vekstregionene, mellom vekstregionene og utenlandskorridorene er det viktig med en helhetlig og gjennomgående standard.



Hammerfest, foto: FFK

12.4 Regional utvikling og transportkorridorer

Byutviklingen må sees i sammenheng med større vekstregioner. Det vil kunne være en forutsetning for næringsutvikling, befolkningsvekst og for å beholde og tiltrekke seg kompetent arbeidskraft. Utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner vil være sentralt og ha betydning også for kommuner som ligger i en akseptabel reiseavstand fra byene i fylket.

Finnmark har to vekstregioner. Disse er:

- Hammerfest – Alta
- Kirkenes og Varangerområdet

Prioriteringene i NTP for 2014-23 på riksvegnettet har lagt vekt på å utbedre og fornye vegnettet mellom byer og regioner for å støtte opp om regional utvikling og utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det er viktig at næringslivets sikres gode rammevilkår med tanke på større vogntog og flaskehalsar. Dette må sees i sammenheng med hele transportkorridorene fra produseringssted til marked.

13 Internasjonale muligheter

Mål:

Infrastrukturen i Finnmark sikrer næringsutvikling på tvers av grensene og bidrar til utvikling av Barentsregionen.

Strategier:

- Utvikle effektive transportkorridorer til nabolandene
- Utvikle rutetrafikken til nabolandene
- Følge opp og ta initiativ til nye prosjekter i samarbeid med våre naboland

13.1 Ambisjoner for perioden

Fylkeskommunen har følgende ambisjoner for internasjonale muligheter i perioden:

- Helhetlig standard og rutiner som sikrer næringstransportene like rammevilkår på hele transportkjeden
- Samarbeide og utbedre utenlandskorridorene mot Finland og ferdigstille utbedringen av E105 Kirkenes – Murmansk
- Samkjøre grensekryssende kollektivtrafikk mellom Norge og våre naboland
- Økt maritim logistikktransport mellom Norge og Russland

13.2 Regional utvikling og internasjonale muligheter

Det er utarbeidet en felles transportplan for Barentsregionen i september 2013. Denne skisserer konkrete utfordringer for dagens trafikk, infrastruktur og strategiske planer de neste 30 årene. Finnmark fylkeskommune har samarbeidsavtale med Arkhangelsk og Murmansk oblast som også omhandler samferdsel. Arbeidet er rettet mot utvikling av transportkorridor til Murmansk, havneutvikling, trafiksikkerhet og etablering av ruter.

Transportnettet gjennom Finland er viktig for transport til Sør-Norge og Europa. Transportkorridoren til Russland har hatt en betydelig økning i grensepasseringer av privat- og næringstransporter. Kirkenes har en del maritime aktivitet knyttet til russisk næringsaktivitet. Det er etablert bussrute

mellom fylket og nabolandene. Det er ingen direkte flyruter.



Grensestolper mellom Norge og Russland, Grense Jakobselv. Foto: FFK

13.3 Utfordringer

Utfordringer er knyttet til:

- Manglende åpningstider og kapasitet på Storskog for å håndtere økende grensekryssinger
- Begrensede åpningstider på grensestasjoner for næringstransporter til Finland
- Helhetlig standard og regelverk i transportkorridorene, herunder utfordringer knyttet til større vogntog
- Flyforbindelser til våre naboland
- Utnytte muligheter av basevirksomhet knyttet til petroleumsveksten i Russland og Den Nordlige Sjørute

13.4 Prioriteringer

Følgende prioriteres i perioden:

- Kartlegge transportbehov og identifisere tiltak som kan realiseres i samarbeid med Russland og Finland. Fokus på opprustning av utenlandskorridorene
- Ny grenstasjon på Storskog og ferdigstille E105 Kirkenes - Storskog
- Arbeide for etablering av flyruter i Barentsregionen
- Utrede muligheter knyttet til Den nordlige sjørute
- Delta i videre utredning av jernbane til Kirkenes
- Delta i det internasjonale transportsamarbeidet i Barentsregionen

- Arbeide for en forlengelse av E45 fra Karesuando gjennom Finland via Kivilompolo til Alta



E105 mot grensen, foto: Markus Karlsen



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA

Postadresse

Fylkeshuset, 9815 Vadsø

Besøksadresse

Fylkeshuset

9815 Vadsø

Tlf 78 96 30 00

Fax 78 96 30 01

postmottak@ffk.no