



# Regional transportplan Finnmark

2024-2036

---

1	Innledning.....	3
1.1	Regional transportplan for Finnmark 2024-2036 .....	3
1.2	Virkninger og bruk av planen.....	3
1.3	Prosess og medvirkning.....	3
2	Mål og strategier .....	3
2.1	Mål og strategier .....	3
3	Samfunnsutvikling .....	6
3.1	Mål.....	6
3.2	Beskrivelse .....	7
3.3	Digitalisering og Innovasjon.....	9
4	Fylkesveinetet .....	13
4.1	Mål og strategier .....	13
4.2	Beskrivelse .....	14
5	Kollektivtransport.....	20
5.1	Mål og strategier .....	20
5.2	Beskrivelse .....	21
6	Statlig ansvarsområde .....	25
6.1	Mål og strategier .....	25
6.2	Beskrivelse .....	26
7	Utviklingstrekk og drivere.....	31
7.1	Tilbakeblikk.....	31
7.2	Drivere som påvirker transportsystemet mot 2036 .....	31
8	Nasjonale og regionale føringer .....	34



# 1 Innledning

## 1.1 Regional transportplan for Finnmark 2024-2036

Samferdsel handler om mennesker, om å ferdes sammen, trygt og effektivt. Denne planen trekker opp den langsiktige transportpolitikken i fylket ut fra nasjonale føringer, og regionale og lokale forventninger og behov. Transportplanen skal ivareta den strategiske retningen og utfordringene som er gitt i Planstrategien for Troms og Finnmark 2021-2024.

*Samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse i fylket. Utformingen av transportpolitikken står sentralt for å nå mål innenfor klima/miljø, levekår og folkehelse. Et stort etterslep på fylkesveinettet, tunnel- og bru utbedring, fiskerihavner, uløste rassikringsoppgaver både på riks- og fylkesvei, strategisk utvikling av riksveinett og jernbane, og videre utvikling av sentrale knutepunkt for sjøfart og lufttransport, samt overgangen til 0- og lavutslipps kollektivtransport er sentrale utfordringer som må inkluderes i den videre planleggingen.*

Transportplanen er utarbeidet med bakgrunn i føringer, forventninger, og innspill fra kommuner, næringsliv, organisasjoner, fylkeskommunens kunnskapsbilde om fylket. Dette er synliggjort gjennom mål og strategier basert på status og utfordringsbildet for transportsystemet i Finnmark. Transportplanen har en «en rød tråd» til handlingsprogrammet. Handlingsprogrammet skal vise hvilke oppfølginger planen krever, rulleres årlig, og er en del av budsjettprosessen.

## 1.2 Virkninger og bruk av planen

Planen beskriver fylkeskommunens politikk på samferdselsområdet, og skal bidra til en helhetlig forvaltning, planlegging og utbygging av transportsystemet i Finnmark. Det tilrettelegges for dette gjennom handlingsprogrammet/økonomiplanen og budsjettet for samferdsel. Planen legger også føringer for andre prosesser som berører Finnmark fylke, men som er utenfor fylkeskommunens ansvarsområde, samt er førende for regional, kommunal og statlig planlegging og virksomhet i fylket. Planen har et langsiktig perspektiv på 12 år. For å sikre at den er i takt med samfunnsutviklingen vil den revideres hvert fjerde år.

## 1.3 Prosess og medvirkning

En forutsetning for å lage en plan som ivaretar behovene for de som ferdes på vegnettet er innspill fra kommuner, næringsliv og organisasjoner. Det er gjennomført dialogmøter i Tana og Alta med kommunene, NLF, NHO, Trygg trafikk og Statens veivesen. Her ble problemstillinger, forventninger, utfordringer, behov og tiltak belyst. Det er også gjennomført møter med Rådet for personer med funksjonsnedsettelse, Fylkeseldrerådet og Ungdommens fylkesråd i Troms og Finnmark, samt forberedende møte med Sametinget om konsultasjon.

# 2 Mål og strategier

## 2.1 Mål og strategier

Transportplanen har ett hovedmål. Hovedmålet er utformet med bakgrunn i Nasjonal transportplan 2022-2033, regional planstrategi 2021-2024, og innspill. I tillegg har hvert plantema utformet egne delmål. Delmålene er utformet fra hovedmålet, samt status og utfordringsbilde for det enkelte plantema. Videre er det laget strategier som viser hvordan hovedmålet og delmålene skal nås. Strategiene legger føringer for behovet og fordeling av den økonomiske rammen på samferdselsområdet, og skal legges til grunn for prioritering av prosjekter.

**Finnmark skal ha et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv**

Samfunnsutvikling	Fylkesveinettet	Kollektivtransport	Statlig ansvarsområde
Et bærekraftig, effektivt, trygt, og innovativt transportsystem	Ett sikkert fylkesveinett med god regularitet og fremkommelighet	Tilby et moderne, og forutsigbart kollektivtilbud	Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050
<p><b>Samordning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samarbeide med offentlige og private aktører for å samordne prioriteringer og optimalisere ressurser.</li> <li>• Sikre ett forutsigbart infrastrukturnett med god regularitet, sikkerhet og fremkommelighet for alle transporter internt i fylket, og fra «Kyst til marked».</li> <li>• Samarbeide med stat, fylkeskommuner, kommuner og relevante aktører for å tilrettelegge for samfunnsutvikling.</li> <li>• Arbeide for strøm-, data- og kommunikasjonstilgang som grunnlag for den teknologiske utviklingen i Finnmark.</li> </ul> <p><b>Næringstransporter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre regularitet og fremkommelighet for næringstransporter, spesielt vinterstid.</li> <li>• Bidra til tilfredsstillende infrastruktur for yrkessjåfører gjennom døgnhvile- og rasteplasser.</li> <li>• Prioritere helhetlig og strekningsvise utbedringer av viktige næringskorridorer og tilrettelegge for «Kyst til marked» strategien.</li> <li>• Tilrettelegge for modulvogntogstandard på «kyst-til-marked» strekninger.</li> </ul> <p><b>Digitalisering og innovasjon</b></p>	<p><b>Fylkesveinettet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bidra til å realisere «Kyst til marked» strategien gjennom strekningsvise drift-, vedlikehold- og utbedringstiltak.</li> <li>• Sikre forsvarlig forvaltning av veinettet ved å prioritere vedlikehold og utbedring av eksisterende vei.</li> <li>• Sikre best mulig effektiv drift hele året på fylkesveinettet.</li> <li>• Opprettholde dagens fremkommelighet ved å prioritere kritiske tiltak.</li> <li>• Sikre en «Finnmarks-standard».</li> <li>• Sikre mer vei for pengene gjennom samordning, porteføljestyling og mer effektiv prosjektutforming.</li> </ul> <p><b>Sykkel og gange</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bidra til nullvekstmålet ved å tilrettelegge for sykkel og gange.</li> <li>• Bidra til å tilrettelegge flere strekninger for myke trafikanter.</li> </ul> <p><b>Serviceinfrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre tilfredsstillende serviceinfrastruktur på veinettet som ivaretar behovet til reisende.</li> </ul> <p><b>Trafikksikkerhet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennom samarbeid rettes mot de mest alvorlige</li> </ul>	<p><b>Landverts kollektivtransport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritere kollektivtilbudet, i og mellom, områder med høyt trafikkgrunnlag samtidig som distriktene ivaretas.</li> <li>• Styrke kollektivandelen i byene.</li> <li>• Øke antall passasjerer i aldergrupper med lav kollektivandel for å sikre kollektivbruk hele livet.</li> <li>• Styrke og optimalisere tilbudet, og øke kundetilfredsheten hos brukerne.</li> <li>• Prioritere brukeropplevelsen og passasjerkomfort på lange reiser for å øke passasjergrunnlaget.</li> <li>• Samarbeide med reiselivsnæringen for å bidra til gjensidig vekst for næringen og kollektivtilbudet</li> <li>• Innføre 0- og lavutslippsløsninger for all kollektivtransport.</li> <li>• Tilrettelegge for effektive kollektivknutepunkt.</li> <li>• Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket og over grensene til nabofylker/-land.</li> <li>• Avklare konsekvenser for kollektivnettet og trygg skolevei/myke trafikanter før oppstart av planarbeid, og før det gis tillatelse til tiltak.</li> </ul>	<p><b>Nasjonal transportplan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Målrettet samarbeid med aktører for at statlige infrastrukturtiltak i Finnmark blir realisert.</li> </ul> <p><b>Riksveinettet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre effektiv og sikker transport i fylket, gjennom fylket og til våre naboland.</li> <li>• Sikre et nivå på drift og vedlikehold som stanser og tar igjen forfallet.</li> <li>• Sikre tiltak for å bedre vinterfremkommelighet på utvalgte høyfjells- og kyststrekninger.</li> <li>• Sikre kritiske beredskapsutfordringer knyttet til fremkommelighet.</li> <li>• Sikre utbedringer og bruk av forebyggende skredkontroll på kritiske skredområder.</li> <li>• Sikre en fremtidsrettet veiinfrastruktur for nye drivstoffløsninger og ny teknologi.</li> <li>• Styrke trafikksikkerheten og effekten av Barnas Transportplan.</li> </ul> <p><b>Sjøtransport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre at næringsaktive fiskerihavner i alle kommuner har tilfredsstillende standard.</li> <li>• Fjerne flaskehals i innseilingen til havner som er viktig for næringsvirksomhet og beredskap.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Legge til rette for teknologiske løsninger som bedrer brukeropplevelsen, tjenestetilbudet og redusere kostnader.</li> <li>• Søke samarbeid og eksterne finansieringsmuligheter med andre aktører for å løse felles utfordringer ved bruk av teknologi og innovasjon.</li> <li>• Sikre forankring i budsjett, kontrakter, og eierskap for å kunne utvikle, teste og innarbeide fremtidige løsninger.</li> </ul> <p><b>Klima og miljø</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forebygge og jobbe for å løse klimautfordringer gjennom drift, vedlikehold og investeringer.</li> <li>• Arbeide for å nå klimamål gjennom energibærere og infrastruktur for 0- og lavutslippsløsninger.</li> <li>• Legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv med 0- og lavutslippsløsninger.</li> </ul> <p><b>Beredskap og forsvar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre tilfredsstillende transportberedskap som kan forebygge og raskt respondere på uønskede hendelser.</li> <li>• Bidra til å opprettholde og utvikle infrastruktur med viktige beredskapsfunksjoner.</li> <li>• Bidra til å ivareta Forsvarets behov i transportberedskapen.</li> </ul> <p><b>Internasjonalt arbeid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bidra aktivt i det internasjonale transportsamarbeidet.</li> <li>• Sikre fremtidsrettede grensekryssende transportere.</li> <li>• Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket, og over grensene til naboland.</li> </ul>	<p>ulykkestypene og trafikantgrupper med høy risiko.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Risiko for alvorlige ulykker på skal reduseres gjennom tiltak mot utforkjøringsulykker, møteulykker og ulykker med myke trafikanter.</li> </ul> <p><b>Skredsikring</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skredfare skal reduseres ved bruk av kostnadseffektive sikringstiltak.</li> <li>• Bruk av teknologi for å bistå vurdering av skredfare.</li> <li>• Prioritere sikring av skredpunkt etter skredfrekvens og muligheten for å bruke kostnadseffektive tiltak.</li> </ul> <p><b>Eierskap av ulike veiobjekter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avklare eierskap til veilys, og gang- og sykkelveier langs fylkesveinettet for å redusere standardsprang gjennom helhetlig forvaltning.</li> </ul> <p><b>Samordnet areal- og transportplanlegging</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ambisjoner som gir konsekvenser for kollektivnettet og trygg skoleveg må avklares før oppstart av planarbeid.</li> </ul>	<p><b>Sjøverts kollektivtransport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritere kollektivtilbud i, og mellom, områder med høyt trafikkgrunnlag, samtidig som distriktene ivaretas.</li> <li>• Styrke og optimalisere tilbudet for å øke kundetilfredsheten hos brukerne.</li> <li>• Styrke informasjonen om kollektivtilbudet i Finnmark.</li> <li>• Innføre alternative energibærere for all kollektivtransport innen planperioden, i takt med tilgjengelighet og økonomi.</li> <li>• Sikre best mulig regularitet og punktlighet for passasjertransport.</li> <li>• Tilrettelegge for effektive kollektivknutepunkt.</li> <li>• Arbeide for at Staten finansierer lovpålagte oppgaver og ansvarsoverføringer fra Stat til fylkeskommune fullt ut.</li> </ul> <p><b>Skoleskys</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre elevenes rettigheter til skoleskys gjennom samarbeid med skoler og kommuner.</li> <li>• Tilrettelegge skoleskysstilbudet mot skolens åpnings- og sluttidspunkt iht. lovverket.</li> </ul> <p><b>Drosjenæringen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Påvirke nasjonale myndigheter til at kjøreplikt, behovsprøving og sentraltilknytning gjeninnføres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Styrke vedlikehold og ta igjen etterslepet av maritim infrastruktur i havner og farleden.</li> <li>• Sikre målrettede intensiver for infrastruktur i havner og fiskerinæringa for å nå klimamål.</li> <li>• Styrke finansieringsordninger for kommunale fiskerihavnetiltak for effekt i flere kommuner.</li> <li>• Bidra til økt tilrettelegging for sjøtransport i gods- og industrihavner.</li> </ul> <p><b>Lufthavner</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre videreføring av lufthavnstrukturen</li> <li>• Sikre at lufthavnene er fremtidsrettet for næringslivets og befolkningens behov.</li> <li>• Sikre testing av nye teknologiske løsninger for fly med søkelys på Øst-Finnmark.</li> <li>• Bidra til fremtidsrettede løsninger for å bedre lufthavntilbudet i Hammerfest.</li> </ul> <p><b>Flyruter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Påvirke nasjonale myndigheter til å gjennomføre anbuds konkurranser med økt konkurranseinnslag, gjennom bedre å legge til rette for internasjonal deltakelse.</li> </ul> <p><b>Jernbane</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre løsninger for Finnmark som øker bruken av jernbane i Norge og naboland.</li> <li>• Styrke rammevilkårene for klimaomstilling på veg og sjø, som kompensasjon for jernbane.</li> <li>• Opprettholde dialogen rundt fremtidige muligheter for jernbane til Finnmark.</li> </ul>
--	---	---	---

## 3 Samfunnsutvikling

### 3.1 Mål

#### Et bærekraftig, effektivt, trygt, og innovativt transportsystem

Finnmark fylkeskommune har som regional samfunnsutvikler ansvar for en helhetlig og ønsket utvikling i fylke. Det vil derfor være naturlig å inneha mål som skal bidra til å oppfylle forventningene til samferdsel. Samfunnsutvikling handler om summen av innsats rettet mot blant annet klima og miljø, folkehelse, kompetanse, kultur, ressursforvaltning, samferdsel og næringsutvikling (Meld. St. 5 (2019-2020)). Transportplanen er derfor et sentralt verktøy for å legge til rette for samfunnsutvikling. Den regionale planstrategien for Troms og Finnmark 2020-2023 trekkes det frem tre dimensjoner som definerer samfunnsutviklerollen: Gi strategisk retning til samfunnsutvikling, mobilisere privatsektor, kulturliv og lokalsamfunn, samt samordne, koordinere offentlig innsats og virkemiddelbruk.

#### Strategier

##### Samordning

- Samarbeide med offentlige og private aktører for å samordne prioriteringer og optimalisere ressurser.
- Sikre ett forutsigbart infrastrukturnett med god regularitet, sikkerhet og fremkommelighet for alle transporter internt i fylket, og fra «Kyst til marked».
- Samarbeide med stat, fylkeskommuner, kommuner og relevante aktører for å tilrettelegge for samfunnsutvikling.
- Arbeide for strøm-, data- og kommunikasjonstilgang som grunnlag for den teknologiske utviklingen i Finnmark.

##### Næringstransporter

- Sikre regularitet og fremkommelighet for næringstransporter, spesielt vinterstid.
- Bidra til tilfredsstillende infrastruktur for yrkessjåfører gjennom døgnhvile- og rasteplasser.
- Prioritere helhetlig og strekningsvise utbedringer av viktige næringskorridorer og tilrettelegge for «Kyst til marked» strategien.
- Tilrettelegge for modulvogntogstandard på «kyst-til-marked» strekninger.

##### Digitalisering og innovasjon

- Legge til rette for teknologiske løsninger som bedrer brukeropplevelsen, tjenestetilbudet og redusere kostnader.
- Søke samarbeid og eksterne finansieringsmuligheter med andre aktører for å løse felles utfordringer ved bruk av teknologi og innovasjon.
- Sikre forankring i budsjett, kontrakter, og eierskap for å kunne utvikle, teste og innarbeide fremtidige løsninger.

##### Klima og miljø

- Forebygge og jobbe for å løse klimautfordringer gjennom drift, vedlikehold og investeringer.
- Arbeide for å nå klimamål gjennom energibærere og infrastruktur for 0- og lavutslippsløsninger.
- Legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv med 0- og lavutslippsløsninger.

##### Beredskap og forsvar

- Sikre tilfredsstillende transportberedskap som kan forebygge og raskt respondere på uønskede hendelser.
- Bidra til å opprettholde og utvikle infrastruktur med viktige beredskapsfunksjoner.
- Bidra til å ivareta Forsvarets behov i transportberedskapen.

### Internasjonalt arbeid

- Bidra aktivt i det internasjonale transportsamarbeidet.
- Sikre fremtidsrettede grensekryssende transport.
- Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket, og over grensene til naboland.

## 3.2 Beskrivelse

### 3.2.1 Samordning

#### Status

Transportplanen skal se det statlige, fylkeskommunale og kommunale ansvarsområdet i sammenheng. Dette er grunnlaget for “kyst til marked” strategien. Strekninger som inngår i denne strategien er:

- Hammerfest - Alta - finskegrensen.
- Båtsfjord/Berlevåg - Tana bru- finskegrensen.
- Nordkyn - Lakselv - finskegrensen.
- Magerøya/Havøysund - Lakselv - finskegrensen
- Jakobsnes - Kirkenes - finskegrensen
- Sørøya - Øksfjord - E6 Langfjordbotn - finskegrensen

Samarbeid mellom offentlige og private aktører er en forutsetning for å legge til rette for samfunnsutvikling. Eksempel på dette kan vises gjennom næringslivet i fylket. Fiskerne er avhengig av statlige tiltak for trygg farled, skjerming og dybde i fiskerihavnene. Fisken landes på kommunale/private kaier, før det enten går sjøveien, eller transporteres videre på en kommunal delstrekning, og deretter fylkesveinettet. Det er fylkeskommunens ansvar om ferge involveres. Fisketransportene fortsetter videre på det statlige riksveinettet mot grenseovergangene i hovedsak til Finland. For å sikre bosetting og transporttilbud i byer og distrikter har staten ansvaret for lufthavner og FOT-ruter. I de største byene vil de ulike ansvarene påvirke reisene, mange starter transporten på en kommunal vei, deretter fylkesvei, og videre på riksvei til jobb, fritid, eller til en statlig i lufthavn.

Fylkesveinettet på 1501 km	<b>Fylkeskommunen</b>
Ferge og hurtigbåt 17 samband	RTP og prioriteringer i Handlingsprogram for og økonomiplan
Bussruter og skoleskys	
Farled langs kysten og inntil havneområdet	<b>Staten (sjø)</b>
Skjerming og dybde i fiskerihavner	NTP og prioriteringer i sektorplan og statsbudsjett. Kystverket ansvar for oppfølging
Europa og riksveinettet på 1482 km	<b>Staten (vei)</b>
	NTP og prioriteringer i sektorplan og statsbudsjett. Kystverket ansvar for oppfølging
Lufthavner 9 lokale og 2 regionale	<b>Staten (luftfart)</b>
	Avinor gjennom sin sektorplan og NTP
Flyruter (FOT-ruter)	<b>Staten</b>
	Samferdselsdepartementet og operatør



Kommunale veier	<b>Kommuner</b>
Havneinfrastruktur på land	<b>Kommuner</b> og private aktører

Tabell 1 Transportnettet og ansvarsområder.

Finnmark fylke kjennetegnes av mindre tettsteder, spredtbygd bosetting og store avstander mellom tjenestetilbud, boliger og arbeidsplasser. Å knytte sammen funksjonelle regioner gjennom infrastruktur og kortere reisetid gir større muligheter for nærings- og samfunnsutvikling ved å utnytte kompetanse i fylket, gir valgfrihet, bedre tjenestetilbud, og et større arbeidsmarked. Befolkningsframskrivningen i fylket viser en vekst på 3 296 personer fra 2022 til 2050 (SSB). Av 18 kommuner, vil 14 ha svak befolkningsvekst frem mot 2050 (SSB, 2022). Sentrale trekk er skjev kjønns- og alderssammensetningen i befolkningen. Andelen menn vil øke mer enn andelen kvinner mot 2050. Det blir færre i aldersgruppen 0-19 og 20-64 år, mens andelen eldre over 65 år vil øke (SSB). Flyttemønsteret ser ut til å følge de samme trendene som i landet ellers. Unge mennesker i fruktbar alder flytter mot byene, kvinner i større grad enn menn, noe som fører til at flere barn blir født i sentrale områder.

### Utfordringsbilde

Det er behov for et betydelig fiskerihavnløft for å utvikle havner- og farleder med nødvendig skjerming og dybde i alle kystkommuner. Det er også nødvendig med en satsing på drift, vedlikehold og utjevne standardforskjeller i veisystemet, og et statlig vedlikeholdsprogram med tydelig effekt på fylkesveinettet. Vinterfremkommeligheten og skredsikring på utvalgte strekninger er ikke tilstrekkelig, noe som vil kreve satsing på tiltak og teknologi. Flyprisene innad og ut av fylket er høyere. Lavere flypriser som et avgjørende bo og bli-lyst tiltak. Sikkerhetssituasjonen gir behov for tiltak på viktige forsvars og beredskapsveier og utenlands korridoren E45. Det er behov for en tydelig plan for å nå klimamål i fylket med konkurransedyktige løsninger og uten svekkelse i tilbud. En større satsing og bedre samordning mellom stat, fylke og næringsliv er nødvendig for å utvikle og utnytte teknologiske muligheter. Kollektivtilbudet i utkantene er under press, og avstanden nødvendiggjør flytransport internt og ut/inn av fylket. Endringer i infrastrukturen som fergesamband, fremkommeligheten på vei og fly, og endringer i handels- og tjenestetilbud kan endre adferdsmønstre og pendlingsmønstre. Bedre infrastruktur og kortere reisetid kan gi større funksjonelle regioner med muligheter for utvikling ved bedre utnyttelse av kompetanse, mer valgfrihet og bedre tjenestetilbud.

### Strategier

- Samarbeide med offentlige og private aktører for å samordne prioriteringer og optimalisere ressurser.
- Sikre ett forutsigbart infrastrukturnett med god regularitet, sikkerhet og fremkommelighet for alle transportinternt i fylket, og fra «Kyst til marked».
- Samarbeide med stat, fylkeskommuner, kommuner og relevante aktører for å tilrettelegge for samfunnsutvikling.
- Arbeide for strøm-, data- og kommunikasjonstilgang som grunnlag for den teknologiske utviklingen i Finnmark.

### 3.2.2 Næringstransporter

#### Status

Næringstransporten er dimensjonerende for transportbehovet i fylket. Fisketransporten utgjør 90 % av den landbaserte eksporten. Rundt 70 % av næringstransportene til/fra Finnmark passerer finsk grense. Transporter på vei utgjør rundt 200 definerte trailere i snitt pr. dag. Havbruk, landbruk, avfall og dagligvarer har rundt 90 % veitransport. Totalvolumet de siste årene er stabilt med en marginal økning for sjømat og mineral. Næringstransporten er grunnlaget for «Kyst til marked strategien». På

lengre transporter har sjømat størst andel med omtrent 30 %, og på kortere ruter mineraler tilsvarende. Andelen sjøtransport er størst for mineral og petroleum med over 70 %, mens fiskeri ligger over 55 %. Korridorene med størst trafikk og verdier er Alta – Hammerfest - Kivilompolo. Høyest ÅDT måling ligger på over 60 trailere. Verdiene øker årlig, og i 2022 passerte verdier 8,4 MDR kroner i korridoren. Hovedandelen er havbruk, noe fiskeri og dagligvarer. På kortere distanser har Alta høyest registrerte ÅDT på 100 trailere. På fylkesveinettet har korridoren Båtsfjord - Tana bru høyest ÅDT med 20 trailere. Volumet har marginale variasjoner de siste årene. Korridoren har høyest verdiandel på fylkesveinettet med 2 MDR kroner. Hovedsak verdier fra fiskeri. Ruta fortsetter via E6 Tanadalen til Utsjok på E6 med ÅDT på 32 trailere, og verdier for 2,5 MDR kroner. Verdien av de andre «Kyst til marked» korridorene ligger på 1-1,5 MDR kroner og en ÅDT mellom 8 og 20.

### Utfordringsbilde

Vinterfremkommelighet på veinettet er en hovedutfordring, noe som virker inn på trafiksikkerheten. Forsinkelser grunnet fremkommelighetsproblemer øker kostnadene for transportører og vare-eier, spesielt for tidskritisk gods som sjømat, som ofte skal rekke tog- og flyavganger videre til markedet. Det gjelder både på fylkes, europa og riksveier, men må også sees i sammenheng internasjonale korridorer. Flere strekninger er ikke dimensjonert for modulvogntog, herunder strekningen Hammerfest – Alta - finskegrensen som er en prioritert «Kyst til marked» strekning, samt flere kyststrekninger. Tilbakemeldingen fra næringen er at fremtidens modulvogntog går i retning av større og tyngre vogntog, og at bæreevnen på veier og bruer på fylkesveinettet må tilpasses fremtidens behov. Transportnæringen signaliserer behov for flere døgnhvileplasser med nødvendig infrastruktur og helårlig, døgnåpne toaletter. Det er behov for å ta i bruk nye energikilder, men omlegging til nye drivstoff løsninger er både koststandskrevende og krever betydelig infrastruktur.

### Strategier

- Sikre regularitet og fremkommelighet for næringstransporter, spesielt vinterstid.
- Bidra til tilfredsstillende infrastruktur for yrkessjåfører gjennom døgnhvile- og rasteplasser.
- Prioritere helhetlig og strekningsvise utbedringer av viktige næringskorridorer og tilrettelegge for «Kyst til marked» strategien.
- Tilrettelegge for modulvogntogstandard på «kyst-til-marked» strekninger.

## 3.3 Digitalisering og Innovasjon

### Status

Den teknologiske utviklingen innen samferdselssektoren skjer gradvis i Finnmark. Kostnadseffektive løsninger er avgjørende for å møte fremtidens utfordringer, spesielt knyttet til drift av veinettet og kollektivtrafikk. Teknologipotensialet kan bli en viktig bidragsyter. Arbeidet må sees i sammenheng med innfasing av nye lav- og nullutslippsløsninger. Offentlige og private aktører jobber med ulike intelligente transportsystemer (ITS) piloter i fylket, som også omhandler tjenester som gjør det lettere å gjennomføre reiser, rassikringsanlegg for varslings og forebygging, bedre vedlikehold av veinettet og detaljerte transportdata. For å kunne utnytte det teknologiske potensialet er tilgang til stabil telekommunikasjon og kraftforsyning en viktig forutsetning.

### Utfordringsbilde

Teknologiske alternativer kan være en av løsningene for å sikre og utvikle transporttilbudet i Finnmark, selv om effekten er usikker. En forutsetning er vilje til å bruke ressurser og samarbeide smart med private og offentlige aktører. Gjennom testing og utvikling kan det avklares om aktuell teknologi gir god nok effekt til å innarbeides i transportsystemet. For å løse fremtidens utfordringer i hele spekteret av transportsystemet kreves nye bærekraftige løsninger. På veisiden er det potensiale for å utnytte

teknologi i fylkeskommunens målebil for effektiv veiforvaltning. Tiltak for bedre vinterfremkommelighet og trafikkdata. Kollektivtransporten må sikre et gjennomgående høyt servicenivå, bedre digitaliseringsmuligheter og fleksibilitet i form av oppgraderinger. Begrenset digital infrastruktur og strømtilgang i deler av fylket gir begrensninger, sårbarhet og ekstra kostnader for nye transportløsninger. Arbeidet med utvikling av digital infrastruktur må samkjøres for å kunne utnytte teknologipotensialet i fremtiden. Samferdselsområdet krever også en kontrakt-strategi som legger til rette å drive aktiv testing og innfasing av nye teknologi- og klimavennlige løsninger.

### Strategier

- Legge til rette for teknologiske løsninger som bedrer brukeropplevelsen, tjenestetilbudet og redusere kostnader.
- Søke samarbeid og eksterne finansieringsmuligheter med andre aktører for å løse felles utfordringer ved bruk av teknologi og innovasjon.
- Sikre forankring i budsjett, kontrakter, og eierskap for å kunne utvikle, teste og innarbeide fremtidige løsninger.

#### 3.3.1 Klima og miljø

##### Status

Klimaet i fylket påvirker sikkerheten og fremkommeligheten i hele transportsystemet. Det forventes et tøffere klima, spesielt om vinteren med større temperatursvingninger, skred, nedbør og uvær som vil påvirke transportnettene i større grad enn tidligere. Finnmark fylkeskommune sine ambisjoner om klimagassutslipp er tilpasset nasjonale- og europeiske krav. Klimagassutslippet i 2030 skal reduseres med 55 % fra 2009-nivå. Transportsektoren står for over 30 % av utslippene i fylket, og er grovt fordelt på sjøtransport (20 %), veitransport (10 %) og lufttransport (1 %). Utslipsregnskapet for transporten i de siste 10 årene viser noe nedgang for personbiler, litt økning i sjøtransport, men i hovedsak status quo.

##### Utfordringsbilde

Klimaendringene i Finnmark fremover gjør at vi kan få flere akutte tiltak som konsekvens av skred og flom, og økende forsinkelser i kollektivtrafikken. Drift og vedlikehold blir mer krevende for å sikre minst dagens fremkommelighet for person- og næringstransportertene. Nye tiltak krever mer robuste og dyrere standarder, som heving av veien på fjelloverganger og høyere moloer i innseilinger. Utfordringen er å ha ressurser til å være i forkant av klimautfordringene, slik at konsekvensen kan reduseres i et langsiktig perspektiv. Nye 0- og lavutslippsløsninger for transport må være robuste og trygge til å innføres, samt operere internt i fylke og over lengre distanser. Dette avhenger av moden teknologi, lade infrastruktur, regelverk og akseptable kostnader. På kollektiv er perspektivet fra bybusser på batteri i 2023 til flyruter i perioden 2030-35. De største utfordringene med tilrettelegging for eldrift er innen hurtigbåt-drift. Her er det samband som er opp mot 5 – 6 timer lange, noe dagens teknologien ikke er klar for. Det er samtidig her vi har de største miljøutslippene. Det er derfor viktig å delta i nasjonale samarbeidsprosjekter for å utvikle ny teknologi for Finnmark. Status viser dyrere løsninger for fartøy og tyngre kjøretøy. Dette vil øke transportkostnadene, påvirke sårbarheten i transportsystemet og kollektivtilbudet i fylket. Staten må her sikre effektive løsninger for å opprettholde konkurransekraften og tilbudet. En krevende flaskehals som må løses er sikker tilgang til kraft ved betydelig overgang til batteri, og hurtiglading.

### Strategier

- Forebygge og jobbe for å løse klimautfordringer gjennom drift, vedlikehold og investeringer.

- Arbeide for å nå klimamål gjennom energibærere og infrastruktur for 0- og lavutslippsløsninger.
- Legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv med 0- og lavutslippsløsninger.

### 3.3.2 Forsvar og beredskap

#### Status

Transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i Finnmark. Eksempelvis er fylkesveien over Ifjord en intern beredskapsvei for alternativ omkjøring. Beredskapen handler om å forebygge og å iverksette tiltak ved uønskede hendelser utover dagens kapasitet. I tillegg er fylket teknologisk sårbar ved bortfall av datatilgang og GPS forstyrrelser. Dette er ofte relatert til klimatiske utfordringer. Forsvarets transportbehov blir viktigere for transportberedskapen. Fylkets infrastruktur sees i sammenheng med alliert bistand. Dette får økt betydning med finsk og svensk NATO medlemskap, spesielt for sentrale havner, lufthavner og vei-korridorene mot Bottenviken. Fylket har viktige forsvarsveier i Lakselv og langs den russiske grensen. Staten har beredskapsansvaret for riksveier, lufthavner og innseilingen til havner, mens fylkeskommunen, som veieier og forvalter av kollektivtransporten, har koordineringsansvaret for transportberedskapen i fylket. Dette gjøres i samarbeid med Statens veivesen, transportørene og øvrige beredskapsaktører i fylket.

#### Utfordringsbilde

Tøffere klima og manglende robusthet i infrastrukturen er en utfordring. Dette fører ofte til større uønskede hendelsene, spesielt på veinettet. Lengre stengninger og lange omkjøringsveier øker sårbarheten i transportsystemet, eksempel omkjøringsveier via Ifjord, eller Finland, innsetting av alternativ sjø transport. I tillegg har forsvaret og NATO ulike behov tilpasset ulike situasjoner. Dagens varierende standard på veibredde, bæreevne, redundans (ulike rutealternativer), rullebanelengde og dybde i havner utfordrer handlingsrommet. Økt bruk av strøm for transport og teknologi gir økt sårbarhet for brudd, og hybride trusler. Transportinfrastrukturen og kommunikasjonsnettet i Finnmark er sårbart, og vil i kriser og krig bli ytterligere utfordrende. Transportberedskapen må sikre oppdaterte operative krise- og beredskapsplaner i fylket, og tilpasses økt bruk av teknologi og nye transportløsninger. Den økonomiske situasjonen begrenser utviklingen av kritisk infrastruktur. Flere akutte hendelser vil medføre økte kostnader, som igjen påvirker budsjett og tilbud i etterkant. De viktigste beredskapstiltakene og forsvarets behov må tydeligere innarbeides i planer og prioriteringer.

#### Strategier

- Sikre tilfredsstillende transportberedskap som kan forebygge og raskt respondere på uønskede hendelser.
- Bidra til å opprettholde og utvikle infrastruktur med viktige beredskapsfunksjoner.
- Bidra til å ivareta Forsvarets behov i transportberedskapen.

### 3.3.3 Internasjonalt samarbeid

#### Status

Barents-samarbeidet prioritert med deltagelse i norsk, svensk, finsk og russisk regional- og nasjonal transportgruppe, og ulike prosjekter med internasjonal medfinansiering. I arbeidet inngår vurderinger av EU sin transportpolitikk med søkelys på nordområdene. Oppdatering av Joint Barents Transportplan, og utredninger knyttet til fremtidige transportmuligheter i nordområdene er prioritert. Herunder globale logistikkruiter, jernbaneløsninger Rovaniemi - Kirkenes, konsekvenser av klimamål og nye transportløsninger, trafiksikkerhetstiltak og samordning av grensekryssende kollektivruiter. I dag

er det betydelig internasjonal kollektivtrafikk over de internasjonale grensene, noe som har betydning for fylket.

### *Utfordringsbilde*

Samarbeidet med Russland om grensekryssende kollektivtransport opprettholdes ved inngangen til 2023. Ytterligere transportsamarbeid med Russland er satt på vent, mens fiskerisamarbeidet opprettholdes på et lavere nivå. Samarbeid med naboland og dialog med EU er viktig for Finnmark. Forsyninger og eksport er svært avhengig av Finland og Sverige sitt veinett. NATO medlemskap vil kreve større transportsikkerhet for tynge kjøretøy. Viktige forutsetninger fremover vil være EU og nasjonale klimakrav, samt konkurransedyktige 0- og lavutslippsløsninger for internasjonale korridorer. Det arbeides for bedre grensekryssende kollektivruter for å styrke reisevirksomheten mellom landene. Dette krever effektive korrespondanser og produkttilbud mellom de kommersielle rutene over grensen og regionale tilskuddsruter. Transportsamarbeidet vil kreve mer detaljerte utredninger for å løse fremtidige utfordringer. Behovet er størst mot grensekryssende og klimavennlige næringstransporter, transportberedskap, kollektiv og flyruter (elektriske fly) og økt jernbanetransport. Arbeidet må også sikre dialog med andre aktuelle internasjonale samarbeidsarenaer og prosjekt som involverer aktører i Finnmark.

### *Strategier*

- Bidra aktivt i det internasjonale transportsamarbeidet.
- Sikre fremtidsrettede grensekryssende transport.
- Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket, og over grensene til naboland.

## 4 Fylkesveinettet

### 4.1 Mål og strategier

#### Ett sikkert fylkesveinett med god regularitet og fremkommelighet

Et effektivt, miljøvennlig og trygt fylkesveinett er en viktig bærebjelke i et moderne samfunn, og en forutsetning for verdiskaping og velferd. Dette danner bakteppet for målet om et sikkert fylkesveinett med god regularitet og fremkommelighet. Veinettet i fylket binder sammen kyst og innland med inn- og utland gjennom europa- og riksveier. Finnmark fylke har 1500 kilometer fylkesveg. Det er en utfordring å opprettholde regulariteten, fremkommeligheten og sikkerheten på veinettet. Ett stadig økende etterslep og lite økonomisk handlingsrom forsterker dette. Etterslepet, det vil si kostnadene for å sette fylkesveiene i samme stand som når de ble bygget er på omtrent 3 milliarder kroner med 2023 priser. I økonomiplanen for 2024-2026 er budsjetttrammen for fylkesveg på 338 millioner kroner årlig. Tilbakemeldinger fra kommuner og næringsliv viser at fylkesveinettet ofte utgjøre en flaskehals for næringslivet og konkurransekraften i fylket. Smale veier og skredutsatte strekninger begrenser møtetrafikk og utgjør en ulykkesrisiko. Redusert fremkommelighet som skyldes krevende vintervedlikehold, kolonnekjøring, skred eller stenging av fjelloverganger er andre utfordringer på veinettet.

#### Fylkesveinettet

- Bidra til å realisere «Kyst til marked» strategien gjennom strekningsvise drift-, vedlikehold- og utbedringstiltak.
- Sikre forsvarlig forvaltning av veinettet ved å prioritere vedlikehold og utbedring av eksisterende vei.
- Sikre best mulig effektiv drift hele året på fylkesveinettet.
- Opprettholde dagens fremkommelighet ved å prioritere kritiske tiltak.
- Sikre en «Finnmarks-standard».
- Sikre mer vei for pengene gjennom samordning, porteføljestyling og mer effektiv prosjektutforming.

#### Sykkel og gange

- Bidra til nullvekstmålet ved å tilrettelegge for sykkel og gange.
- Bidra til å tilrettelegge flere strekninger for myke trafikanter.

#### Serviceinfrastruktur

- Sikre tilfredsstillende serviceinfrastruktur på veinettet som ivaretar behovet til reisende.

#### Trafikksikkerhet

- Trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennom samarbeid rettes mot de mest alvorlige ulykkestypene og trafikanter med høy risiko.
- Risiko for alvorlige ulykker på skal reduseres gjennom tiltak mot utforkjøringsulykker, møteulykker og ulykker med myke trafikanter.

#### Skredsikring

- Skredfaren skal reduseres ved bruk av kostnadseffektive sikringstiltak.
- Bruk av teknologi for å bistå vurdering av skredfare.

- Prioritere sikring av skredpunkt etter skredfrekvens og muligheten for å bruke kostnadseffektive tiltak.

#### **Eierskap av ulike veiobjekter**

- Avklare eierskap til veiløys, og gang- og sykkelveier langs fylkesveinettet for å redusere standardsprang gjennom helhetlig forvaltning.

#### **Samordnet areal- og transportplanlegging**

- Ambisjoner som gir konsekvenser for kollektivnettet og trygg skoleveg må avklares før oppstart av planarbeid.

## 4.2 Beskrivelse

### *Fylkesveinettet*

#### *Status*

Finnmark fylke har 1500 kilometer fylkesveg (omtrent 30 % av statlig veg, riksveg og fylkesveinettet), 5 tunneller, 220 bruer, 15 fergekaier og 2 betongflytekaier. Fylkesveinettet driftes gjennom 25 kontrakter. Det er til dels store uløste oppgaver innenfor vedlikehold som asfalt, vegoppbygning, rassikring, drenering og elektro. Omfanget av oppgavene er svært varierende og forvaltning av disse krever ressurser innen en rekke ulike fagfelt. Mye av vegnettet i Finnmark er etablert i en tid med et annet trafikkbilde og lavere krav til framkommelighet, regularitet og sikkerhet enn det som er gjeldende i dag. Standarden er ikke opprettholdt i takt med utviklingen i samfunnet, næringsliv og trafikkmengde. Det er i dag langt flere kjøretøy på vegene enn det de i utgangspunktet var dimensjonert for. Flere av fylkesveiene er ikke dimensjonert for å tåle den økte mengden av tungtransport.

#### *Utfordringsbilde*

Trygge fylkesveier med god regularitet og framkommelighet er en forutsetning for aktivitet og gode levekår i fylket. I dag består fylkesveinettet av en rekke utdaterte objekter som ikke oppfyller dagens krav til standard. Dagens veier, tunneller, bruer og kaier har flere elektriske komponenter og objekter enn tidligere. I tillegg øker utviklingen av lysanlegg, samt styring- og kontrollsystemer hurtig. Beredskapsmessige og næringslivets behov, samt krav til sikkerhet kombinert med klimaendringer gir nye utfordringer. Herunder behov for nye bruer, og kulverter. Den teknologiske utviklingen utfordrer dagens elektriske infrastruktur. Sett i sammenheng med de økonomiske rammene er det svært utfordrende å begrense veksten av etterslepet på fylkesveinettet. Klimaendringer gir økt behov for drift og vedlikehold av fylkesveiene. Mer nedbør og ekstremvær gir mer slitasje. Forsvarlig forvaltning av veinettet med økt satsning på flom-, skred- og erosjonssikringer er nødvendig for å ivareta sikkerheten til de veifarende og for å tilpasse den økte belastningen endringene fører med seg. Mer vær gir hyppigere stengninger og kolonnekjøringer på fylkesveiene. På flere strekninger er det behov for å bygge opp veikroppen slik at den tåler dagens, og fremtidens belastning slik at god mobilitet for næringsliv og bosetning sikres.

#### *Strategier*

- Bidra til å realisere «Kyst til marked» strategien gjennom strekningsvise drift-, vedlikehold- og utbedringstiltak.
- Sikre forsvarlig forvaltning av veinettet ved å prioritere vedlikehold og utbedring av eksisterende vei.
- Sikre best mulig effektiv drift hele året på fylkesveinettet.
- Opprettholde dagens framkommelighet ved å prioritere kritiske tiltak.



- Sikre en «Finnmarks-standard».
- Sikre mer vei for pengene gjennom samordning, porteføljestyring og mer effektiv prosjektutforming.

## *Sykkel og gange*

### *Status*

I Finnmark bor 22 % av befolkningen i områder med spredt bebyggelse. De fleste av veiene i disse områdene er ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Fylkeskommune eier og drifter omtrent 6 kilometer gang- og sykkelvei, og noen få kilometer med fortau. Alta er fylkets eneste sykkelby. Kommunen samarbeider med stat og fylkeskommune med å tilrettelegge for et sammenhengende sykkelnett som driftes sommer og vinter. Dette har økt andelen gående og syklende i Alta økt betraktelig. Et suksesskriterie har vært enkle snarveier og lavkostnads gang- og sykkelveiløsninger som binder sammen byen på en annen måte enn det etablerte veinettet. Alta er også den eneste kommunen i Finnmark som har en vedtatt plan om sammenhengende sykkelnett. At barn og foresatte opplever skoleveien som sikker er et viktig virkemiddel for at flere skal gå eller sykle. Tilbakemeldinger fra befolkningen viser at mange opplever skoleveien som utrygg.

### *Utfordringsbilde*

Flere kommuner har signalisert at de ikke vil bygge gang- og sykkelvei langs fylkesvei, men bruke midler på kommunalt veinett. Dette kan tyde på at det vil etableres færre anlegg for myke trafikanter. Det er relativt store forventninger fra kommuner, bygdelag og privatpersoner at fylkeskommunen skal tilrettelegge for myke trafikanter. Flere kommuner beskriver det som utfordrende å ikke ha ett sammenhengende nett for gående og syklende mellom viktige målpunkt, og at lange avstander gjør det vanskelig å ferdes for mye trafikanter. Det langsiktige nasjonale målet er en sykkel-/gangeandel på 20 prosent i byområder og 8 prosent på landsbasis. Tilbakemeldinger viser at flere kommuner ikke arbeider aktivt for å få flere til å benytte gange og sykkel som transportmåte. Gang- og sykkelvei har en gjennomsnittlig bygge kostnad på 20 000 kroner per meter. Det er derfor viktig å sikre at boliger, boligfelt, fritid- og servicetilbud, så langt det lar seg gjøre, etableres i områder hvor det er slik infrastruktur fra før, eller på steder hvor det er realistisk å fremme rekkefølgekrav om bygging av anlegg for myke trafikanter i reguleringsplanene. I et fylke med spredt boligbygging, lange avstander, smale veier, mye snø og mørketid er det ressurskrevende å tilrettelegge for gående og syklende.

### *Strategier*

- Bidra til nullvekstmålet ved å tilrettelegge for sykkel og gange.
- Bidra til å tilrettelegge flere strekninger for myke trafikanter.

## *Serviceinfrastruktur*

### *Status*

Ett godt utbygd serviceinfrastrukturnett legger til rette for mer effektive, komfortable, opplevelsesrike og trafikksikre reiser for de som ferdes på og langs veinettet. Tilrettelegging av stopp/hvile på rasteplasser, trafikklokker, døgnhvile- og kjetting plasser gir færre ulykker. Det er ikke tilrettelagt døgnhvileplasser for tungtransport på fylkesveinettet. Tungtransporten benytter i dag døgnhvileplassene langs E6, Tana og Talvik, samt rasteplasser langs veinettet uavhengig av veieier. Toalettene langs fylkesveiene er døgnåpne mellom mai og oktober. Det er mange trafikklokker og parkeringsområder langs veinettet vårt. Disse bærer i likhet med resten av veinettet preg av manglende vedlikehold. De fleste ferjekaier har venterom og toalettfasiliteter på, eller i nærhet til ferjekaia. Det er i dag ikke tilrettelagt med ladestasjoner for tunge kjøretøy langs fylkesveinettet. Det er i Finnmark rundt 1300 stoppesteder for kollektivtransport. På knutepunkt og større holdeplasser er



det tilrettelagt med monitorer med ruteinformasjon. For sjørutene inneholder disse sanntidsinformasjon. Det er utviklet miljøtilpassede lukkede venteskur for flere bussholdeplasser og kaier i Finnmark.

### Utfordringsbilde

Tilbakemeldinger viser at tungtransportnæringen har behov for flere døgnhvile- og rasteplasser som har døgnåpne toalett hele året. Til tross for økende andel el-kjøretøy er det begrenset tilgang på ladepunkter, og tilrettelegging for alternative energikilder. Mer av næringstransporten vil bli elektrifisert i årene som kommer, noe som gir behov for landeinfrastruktur. Det vil også være behov for døgnhvileplasser og flere rasteplasser med døgnåpne toaletter på de lengste fylkesveistrekningene. Det er ikke tilstrekkelig med toalettfasiliteter ved kritiske punkter langs fylkesveinettet, så som ved fjelloverganger hvor det kan være stengt og lange ventetider. Det er et fåtall av stoppestedene for kollektivtransport som har serviceinfrastruktur som «innbyr» til å reise kollektivt. Det er behov for å øke standarden på stoppestedene slik at innbyggerne får et bedre og universelt tilrettelagt tilbud også ved av-/påstigning. Det er ønske om venterom/areal med en gitt standard på alle knutepunkt i fylket, som ikke er regulert av åpningstider, og der automater med mat og drikke bør vurderes. God mobilitet er sentralt for å bedre levekår, legge til rette for deltakelse i samfunnet og øke verdiskapingen.

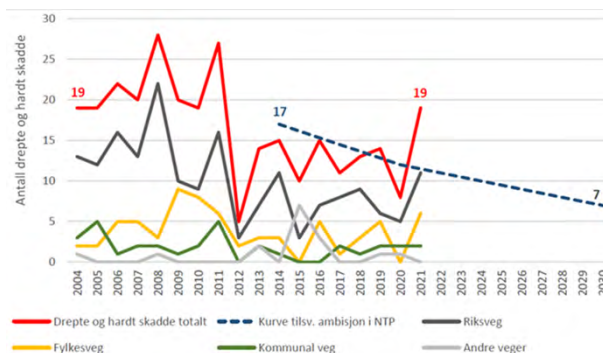
### Strategier

- Sikre tilfredsstillende serviceinfrastruktur på veinettet som ivaretar behovet til reisende.

### Trafikksikkerhet

#### Status

Trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark styres av 0-visjonen. NTP har en målsetting om at det ikke skal være flere enn 350 drepte og hardt skadde i 2030. Av disse skal maksimalt 50 være omkomne. For Finnmark er målsettingen at det ikke skal være flere enn 7 drepte og hardt skadde i 2030. Til tross for en tydelig reduksjon i de nasjonale tallene de siste 10 årene, flatet antall drepte og hardt skadde i Finnmark ut allerede i 2013. Etter dette har det vært en svakt negativ utvikling i Finnmark.



De største ulykkestypene i Finnmark er utforkjøringsulykker, møteulykker og fotgjengerulykker. Fylkeskommunen arbeider målrettet med sikring av sideterreng, utforming av kryss og belysning av veier. Tradisjonelt har typiske ungdomsulykker dominert ulykkesbildet i Finnmark. Denne aldersgruppen er fortsatt mest utsatt, men betydelig mindre enn på begynnelsen av 2000 tallet. I de siste årene har utviklingen vært mest negativ for voksne menn og eldre trafikanter. Det fysiske trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark kjennetegnes gjennom et tverrsektorielt samarbeid mellom ulike aktører innenfor og på tvers av forvaltningsnivåene. Fylkeskommunen har gjennom veiloven ansvar

for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten. Dette ivaretas gjennom det fylkeskommunale trafikksikkerhetsutvalget.

### *Utfordringsbilde*

Mye av veinettet i Finnmark er bygd i en tid med mindre trafikk og andre krav til sikkerhet enn i dag. Veinettet er langt og går for det meste gjennom ubebodde og grisgrendte strøk med lite trafikk. Relativ risiko er svært høy på mange strekninger. Behovet for sikkerhetsutbedringer er stort, og det kreves en grundig og metodisk tilnærming for å kartlegge og prioritere tiltakene som gir størst trafikksikkerhetseffekt. Det må arbeides langsiktig med større utbedringer samtidig som det bør være rom for å gjennomføre mindre lokale tiltak som kartlegges gjennom daglig drift og forvaltningsoppgaver. Studier har vist at holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid kan ha god effekt. Fylkeskommunens ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerhetstiltak (veiloven § 40a) medfører et tett samarbeid med mange aktører. Ordningen med fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler stimulerer kommuner og andre aktører til å drive slikt arbeid. Fylkeskommunen har ikke eget operativt personell som driver med holdningsskapende arbeid. Det er derfor viktig med et tverrsektorielt samarbeid med andre aktører for at fylkeskommunen skal ivareta sitt ansvar.

### *Strategier*

- Trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennom samarbeid rettes mot de mest alvorlige ulykkestypene og trafikantgrupper med høy risiko.
- Risiko for alvorlige ulykker på skal reduseres gjennom tiltak mot utforkjøringsulykker, møteulykker og ulykker med myke trafikanter.

### *Skredsikring*

#### *Status*

Det er 123 skredpunkter på fylkesveinettet i Finnmark. 27 av disse har skredfaktor middels eller høy. Skredpunktene er i hovedsak knyttet til snøskred, men det er også risiko for andre skredtyper. Skred og skredfare fører ofte til at veier blir stengt i perioder. Resultatet er isolerte samfunn med store konsekvenser for person- og næringstransport. Skred fører til praktiske utfordringer, uforutsigbarhet og utrygghet for samfunn som blir isolert, næringsaktører, og de som ferdes på veien. Skredsikringsbehovet på de farligste skredpunktene ble i 2019 anslått til å være rundt 3 milliarder kroner. Dette baserer seg på kostnadsestimater med erfaringsvis dyre sikringsmetoder som tunnel, skredoverbygg og voller. Det er utarbeidet et skredsikringsprogram for de kommende seks årene. Programmet tar utgangspunkt i gjeldende bevilgningstakt og prioriterer kostnadseffektive sikringstiltak som bla. forebyggende skredkontroll, støtteforebygninger, og skredvarsling. Strategien gir mulighet for sikring av langt flere skredpunkter enn tunnel og skredoverbygg. Vurderingen er at mange kostnadseffektive middels sikre tiltak gir lavere totalrisiko enn få kostbare svært sikre tiltak.

### *Utfordringsbilde*

Geografien og topografien i fylket gir få eller ingen omkjøringsmuligheter for skredutsatte strekninger. Dette kan gi store utfordringer for næringsliv, helse, samfunnssikkerhet, forsvar og beredskap. Her vil alternativet til omkjøring vil være sjø- og lufttransport. Lav befolkningstetthet og lavt trafikkgrunnlag gjør det utfordrende å skaffe nødvendig finansiering av gode permanente sikringstiltak som tunell, skredoverbygg eller voll. Selv om strategien med flere kostnadseffektive tiltak samlet gir minst risiko på fylkesveinettet, er det fortsatt en betydelig restrisiko for det enkelte skredpunktet. Dette kan medføre at enkelte sikringstiltak må suppleres eller erstattes om effekten av et kostnadseffektivt tiltak viser seg og ikke å være tilfredsstillende. Klimaendringer kan medføre at vi i framtiden får større utfordringer med jord-, stein, sørpe- og leirras.

### Strategier

- Skredfaren skal reduseres ved bruk av kostnadseffektive sikringstiltak.
- Bruk av teknologi for å bistå vurdering av skredfare.
- Prioritere sikring av skredpunkt etter skredfrekvens og muligheten for å bruke kostnadseffektive tiltak.

### Eierskap av ulike veiobjekter

#### Status

Finnmark fylkeskommune eier rundt seks kilometer gang- og sykkelvei. Dette er anlegg som er nedklassifisert fra statlig vei til fylkesvei. Kommunene eier, i tillegg til gang- og sykkelveier langs kommunale veier, omtrent 25 kilometer gang- og sykkelvei langs fylkesvei. Staten eier 68 kilometer gang- og sykkelvei og 23 kilometer fortau langs statlig vei i Finnmark. I Finnmark har praksisen vært at kommunene etablerer og drifter gang- og sykkelveiene langs fylkesveinettet. Det er 5400 veilys langs fylkesveiene i Finnmark. Fylkeskommunen eier 1400, mens 4000 er i kommunalt eier. Det aller meste av de fylkeskommunale anleggene er oppdatert til LED. De kommunale anleggene er i større grad eldre anlegg med svært varierende kvalitet.

#### Utfordringsbilde

I forbindelse med sammenslåingen med Troms i 2020 og høring til planprogrammet for RTP mottok fylkeskommunen innspill fra flere kommuner om at hele ansvaret for både gang- og sykkelveier og veilysanlegg langs fylkesvei bør overtas av fylkeskommunen. Dagens løsning med flere eiere av objekter på samme vei gir begrensninger i veieiers mulighet til å styre framkommelighet og sikkerhetsnivå på veiene. I dag er fylkeskommunen avhengig av at kommunene prioriterer dette. Ulik kvalitet og rutiner for drift og vedlikehold fører til standardsprang. Selv om en ensartet drift av gang og sykkelveier og veilysanlegg vil optimalisere sikkerhet og framkommelighet, er det utfordrende å finansiere de betydelige kostnadene en oppgradering av- og framtidig drift av disse vil medføre.

### Strategier

- Avklare eierskap til veilys, og gang- og sykkelveier langs fylkesveinettet for å redusere standardsprang gjennom helhetlig forvaltning.

### Samordnet areal- og transportplanlegging

#### Status

Areal og infrastruktur må ses i sammenheng. Samhandling mellom offentlige aktører er en forutsetning for å sikre framkommeligheten og funksjonaliteten i transportsystemet ved endring, eller ved ny bruk av arealer i kommunene. Driverne for transportbehovet er ofte bosetting og næringsutvikling. I Finnmark er byer og tettsteder i stor grad tilrettelagt for bilen, og i mindre grad tilpasset myke trafikanter. De fleste byene og større tettstedene har typisk bystruktur, noe som gir korte transportavstander. Ulike veieiere og ansvarsområder gir behov for samhandling, da endringer ett sted ofte gir konsekvenser for andre. Dette kan være endringer som gir behov for tiltak som gir økonomiske konsekvenser for andre offentlige aktører. I Finnmark ser vi at spredt bosetting, hytteområder og utfartsparkering gir konsekvenser for fylkesveinettet og kollektivtilbudet. Samhandling i tidlig fase for å avklare konsekvenser og planlegge tiltak vil her være en forutsetning for å ivare kommunenes behov.

#### Utfordringsbilde

Kommuner som har ett eldre planverk kan ha utfordringer med å se helhet, samt gjøre strategiske valg om areal- og transportbehov. Fortetting gir bolyst og reduserer kostnadene for kommunene. Samtidig

ser vi at flere kommuner planlegger, og innvilger søknader om differensiert bosetning. Andelen som bor i spredtbygde områder i Finnmark er redusert fra 27 % i 2000 til 22 % i 2019. Det er utfordrende å ivareta trafiksikkerheten i spredtbygde områder med høy fartsgrense, mye trafikk, uten gang- og sykkelvei, fortau, veilys og bussholdeplasser. Befolkningen vil i økende grad være avhengig av et tilfredsstillende kollektivtilbud, da butikker, skoler og arbeidsplasser er flyttet inn til større sentra. For å ta hensyn til de ulike interessene og finne gode løsninger, er det behov for samarbeid tidlig i planleggingen, samt oppdatert planverk. Interessekonflikter mellom nasjonale føringer og kommunal autonomi skal balanseres og konsekvenser belyses. Kommunale hensyn skal ivaretas, samtidig ser vi at disse ikke nødvendigvis er i tråd med nasjonale føringer, og at valgene ofte gir økte kostnader for fylkeskommunen, eksempelvis i form av tiltak for sikker skolevei.

### *Strategier*

- Ambisjoner som gir konsekvenser for kollektivnettet og trygg skoleveg må avklares før oppstart av planarbeid.

## 5 Kollektivtransport

### 5.1 Mål og strategier

#### Tilby et moderne og forutsigbart kollektivtilbud

I Finnmark har bilen en sterk posisjon, men gjennom markedsretting av kollektivtilbudet siden 2016, er kollektivtilbudet oppdages av stadig flere. Kollektivtilbudet er en del av det totale mobilitetsbilde, der befolkningen tilbys effektiv og moderne persontransport. Å være mobil handler om å bevege seg. Om frihet til å reise når man vil, dit man vil, på hvilken måte, samt å gjennomføre selve reisen. Å ha som mål om å tilby et moderne og forutsigbart kollektivtilbud vil her være en forutsetning. I byer og tettsteder er gange og sykling, i kombinasjon med kollektivtransport, naturlige og attraktive løsninger for persontransport. Finnmark er et stort geografisk område med bebyggelse og næringsliv spredt over hele fylket. Det organiserte persontransporttilbudet skal bidra til at det er enkelt og attraktivt å bo, besøke og arbeide i Finnmark. Kollektivtransporten skal ivareta effektive forbindelser innad i fylket, og legge til rette for å reise til og fra fylket. Kollektivtilbudet i Finnmark har en ramme på rundt 600 millioner årlig, og består av tjenester med buss, båt, ferje og bestillingstransport, og markedsføres under varemerket Snelandia. Buss og landbasert bestillingstransport er delt inn i tre hovedkontrakter; Øst-Finnmark, Midt-Finnmark og Vest-Finnmark. Hovedtyngden betalende passasjerer finner man på by- og ekspressbussrutene, mens skoleelevene er basert på lokalruter og noen regionalruter. Båtrutene er hovedsakelig i Vest-Finnmark, og omfatter 12 samband som utføres av kombibåter, hurtigbåter og skyssbåter. Fylkeskommunen har ansvaret for fem ferjesamband i Finnmark, hvor Hasvik – Øksfjord er det største. Det meste av lokalbussdriften i Finnmark er tilpasset elevenes skolehverdag. Fylkeskommunen har ansvaret for skoleskyss til skolens ordinære åpnings- og sluttidspunkt iht. opplæringslova. I tillegg har fylkeskommunen en rekke avtaler om særskyss, for elever som ikke kan benytte ordinært kollektivtilbud til skolen. Finnmark er blant de laveste i landet, når det gjelder kundetilfredshet – ut fra det nasjonale «Kollektivbarometeret». Det vil være en målsetning å øke kundetilfredsheten for de reisende på våre transportmidler.

#### Strategier

##### Landverts kollektivtransport

- Prioritere kollektivtilbud, i og imellom, områder med høyt trafikkgrunnlag samtidig som distriktene ivaretas.
- Styrke kollektivandelen i byene.
- Øke antall passasjerer i aldergrupper med lav kollektivandel for å sikre kollektivbruk hele livet.
- Styrke og optimalisere tilbudet, og øke kundetilfredsheten hos brukerne.
- Prioritere brukeropplevelsen og passasjerkomfort på lange reiser for å øke passasjergrunnlaget.
- Samarbeide med reiselivsnæringen for å bidra til gjensidig vekst for næringen og kollektivtilbudet
- Innføre 0- og lavutslippsløsninger for all kollektivtransport.
- Tilrettelegge for effektive kollektivknutepunkt.
- Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket og over grensene til nabofylker/-land.
- Avklare konsekvenser for kollektivnettet og trygg skolevei/myke trafikanter før oppstart av planarbeid, og før det gis tillatelse til tiltak.

##### Sjøverts kollektivtransport

- Prioritere kollektivtilbud i, og mellom, områder med høyt trafikkgrunnlag, samtidig som distriktene ivaretas.
- Styrke og optimalisere tilbudet for å øke kundetilfredsheten hos brukerne.
- Styrke informasjonen om kollektivtilbudet i Finnmark.
- Innføre alternative energibærere for all kollektivtransport innen planperioden, i takt med tilgjengelighet og økonomi.
- Sikre best mulig regularitet og punktlighet for passasjertransport.
- Tilrettelegge for effektive kollektivknutepunkt.
- Arbeide for at Staten finansierer lovpålagte oppgaver og ansvarsoverføringer fra Stat til fylkeskommune fullt ut.

#### **Skoleskyss**

- Sikre elevenes rettigheter til skoleskyss gjennom samarbeid med skoler og kommuner.
- Tilrettelegge skoleskyssstilbudet mot skolens åpnings- og sluttidspunkt iht. lovverket.

#### **Drosjenæringen**

- Påvirke nasjonale myndigheter til at kjøreplikt, behovsprøving og sentraltilknytning gjeninnføres.

## 5.2 Beskrivelse

### *Landverts kollektivtransport*

#### *Status*

Den landbaserte kollektivtransporten skal tilby et attraktivt mobilitetstilbud som bidrar til bolyst. Kollektivtilbudet skal gjøres attraktivt gjennom forenkling av rutenettet, gode kollektivknutepunkt og god publikumsinformasjon.

Kollektivtransportens evne til å transportere mange mennesker langs de viktigste reisestrømmene kommer best til sin rett i og mellom byområdene, og bidrar til bedre arealbruk, redusert trafikkstøy og mindre utslipp av klimagasser. Innfasing av nullutslippsbusser, bedre informasjonssystemer og optimalisering av rutetraséer skal bidra til at byene oppleves moderne og attraktive som boområde i alle livsfaser. Tettstedene i Finnmark skal bindes sammen i et helhetlig kollektivnett som gir tilgang til regionsentre med kollektivtransport. Det helhetlige kollektivnettet består av ekspress- og regionbusser, der sikkerhet, kjøreforhold, tidsbruk og komfort under reisen er særlig viktig. I ytterdistriktene utgjør en samkjøring av ordinære ruter og skoleskyss en viktig forutsetning for kollektivtilbudet.

#### *Utfordringsbilde*

Finnmark er et fylke med store avstander, og det er utfordrende å skape et godt kollektivtilbud som innbyr til lange reiser. De fleste reiser skjer i – eller mellom – de største byene, og her ligger et potensiale for ytterligere vekst, for å skape reisemuligheter og bolyst.

Det er utfordrende å lykkes med kollektivtransport dersom holdeplassinfrastrukturen ikke er tilpasset brukerbehov, bussmateriell og klima. Det er i dag skilt ved ca. 1/3 av alle stoppesteder, og kun 10 prosent har venteskur, og dette oppfattes utfordrende.

På bussene i Finnmark mangler man enkelte aldersgrupper, som “mistes” til bilen, da tilbudet ikke passer, er for dyrt eller har for dårlig frekvens. Skal man oppnå et bærekraftig tilbud for alle, er det

viktig å tilrettelegge busstilbudet til alle aldersgrupper, og inkludere både lokale innbyggere og reiselivet, som i dag ikke prioriterer bruk av kollektivtrafikk.

Kollektivtrafikkens brukere er "online", og det er en utfordring å gi tilstrekkelig informasjon om reisebildet, pris og sanntidsoppdateringer i alle aktuelle kanaler.

Reisende opplever det som utfordrende å kombinere reiser mellom fylkesinterne- og grensekryssende ruter, og finne tilstrekkelig reiseinformasjon om dette på ett sted.

### Strategier

- Prioritere kollektivtilbud, i og imellom, områder med høyt trafikkgrunnlag samtidig som distriktene ivaretas.
- Styrke kollektivandelen i byene.
- Øke antall passasjerer i aldersgrupper med lav kollektivandel for å sikre kollektivbruk hele livet.
- Styrke og optimalisere tilbudet, og øke kundetilfredsheten hos brukerne.
- Prioritere brukeropplevelsen og passasjerkomfort på lange reiser for å øke passasjergrunnlaget.
- Samarbeide med reiselivsnæringen for å bidra til gjensidig vekst for næringen og kollektivtilbudet
- Innføre 0- og lavutslippsløsninger for all kollektivtransport.
- Tilrettelegge for effektive kollektivknutepunkt.
- Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket og over grensene til nabofylker/-land.
- Avklare konsekvenser for kollektivnettet og trygg skolevei/myke trafikanter før oppstart av planarbeid, og før det gis tillatelse til tiltak.

### Sjøverts kollektivtransport

#### Status

Finnmark er et fylke med en lav befolkning fordelt på store arealer - på fastland og øyer uten fastlandsforbindelse. Det er ulike næringer representert, der mange er eksportrettet. Både næringsliv og befolkning langs kysten er avhengig av at ferje- og båt-tilbudet er effektivt og forutsigbart.

Det er i dag 5 ferjesamband og 12 båtsamband i Finnmark som knytter øyer, byer og tettsteder sammen. Alle båtsamband og 60 % av ferjesambandene driftes på konvensjonell diesel. To ferjesamband driftes på LNG (lavutslipp). Sjøverts transport har tyngdepunkt i Vest-Finnmark.

I tynt befolkede områder må det tilrettelegges for mer fleksible løsninger, som bestillingsruter tilpasset behov.

#### Utfordringsbilde

Kostnadsnivået i sjøverts kollektivtrafikk har økt kraftig de siste årene. Skjerpede krav i nasjonale standarder til blant annet miljø/klima er med å øke kostnadsnivået. Reduksjon av klimagassutslipp fra ferjer og båter er vesentlig, og innfasing av løsninger er avhengig av videre teknologisk utvikling.

Det er utfordrende å skape et godt kollektivtilbud tilfredsstillende alle anløpssteder. De fleste reiser skjer i – eller mellom – de største byene, og her ligger et potensiale for ytterligere vekst, for å skape pendlermuligheter og bolyst. Samtidig er det utfordrende å tilby de mindre, veiløse samfunn et forventet minimumstilbud, da det her er mange anløp uten særlig inntjeningspotensiale.

Kollektivtrafikkens brukere er "online", og det er en utfordring å gi tilstrekkelig informasjon om reisebildet, pris og sanntidsoppdateringer i alle aktuelle kanaler.

Stamflyplassene i øst og vest er viktig for trafikk inn/ut av Finnmark. Hurtigbåttilbud som effektiviserer reise til flyplass, bidrar til mindre personbiltransport, og har dermed positiv effekt på klimagassutslipp. Kollektivtilbudet har idag en overvekt i vestfylket, og med målsetning om å ta hele fylket i bruk, fordrer det satsning også i øst.

Markedsrettede rutetilbud forsvare bruk av fellesskapets midler, og gode hurtigbåttilbud innen bo- og arbeidsregioner. Bostedsvalg og næringsvirksomhet, som baserer seg på et fungerende kollektivtilbud, er avhengig av at tilbudet er forutsigbart og sikkert over tid.

Det er en utfordring av Statens rammetilskudd ikke er tilstrekkelig i forhold til faktisk behov for ruteproduksjon.

### Strategier

- Prioritere kollektivtilbud i, og mellom, områder med høyt trafikkgrunnlag, samtidig som distriktene ivaretas.
- Styrke og optimalisere tilbudet for å øke kundetilfredsheten hos brukerne.
- Styrke informasjonen om kollektivtilbudet i Finnmark.
- Innføre alternative energibærere for all kollektivtransport innen planperioden, i takt med tilgjengelighet og økonomi.
- Sikre best mulig regularitet og punktlighet for passasjertransport.
- Tilrettelegge for effektive kollektivknutepunkt.
- Arbeide for at Staten finansierer lovpålagte oppgaver og ansvarsoverføringer fra Stat til fylkeskommune fullt ut.

### Skoleskyss

#### Status

Skolestruktur, og start- og sluttid på skolene, legger føringer for kollektivtilbudet. Finnmark har ingen egne, dedikerte skoleruter, men et kollektivtilbud som er åpent for alle. Likevel er tilpassing til skolenes ordinære åpnings- og sluttidspunkt en forutsetning for planlegging av tilbudet. Transportbehov innenfor skolenes ordinære åpnings- og sluttidspunkt er ikke et fylkeskommunalt ansvar etter loven, men gjennom samarbeid kan skoleeiere kjøpe transporten gjennom fylkeskommunen, dersom dette fører til en økt ressursutnyttelse og bedret totaløkonomi. Lovpålagt skoleskyss er en viktig oppgave for fylkeskommunen, som har organiseringsansvar for de fleste elever med rett på gratis skoleskyss. Det er et viktig prinsipp at skoleskyssen ikke er eksklusiv for skoleelever, men at rutetilbudet er tilgjengelig for hele befolkningen. På den måten blir skoleskyssen lokaltransport til og fra kommunesentre, tettsteder eller bygder i områder av Finnmark med spredt bosetning og lavt trafikkgrunnlag.

#### Utfordringsbilde

Det er en utfordring at alle elever har eget reisebehov, og krav til særbehandling og enkeltvedtak. Det positive, er at eleven får dekket sitt skyssbehov, men dette krever ekstra ressurser både i form av økonomi og ansatte. Lovverket beskytter elevenes skoleskyss på en god måte, men et stadig strengere lovverk og tolkninger av dette, har de siste årene ført til vesentlig kostnadsøkning for fylkeskommunen.

Det er kommunene som har ansvaret for drift av grunnskolene, mens fylkeskommunen har ansvaret for grunnskoleelevenes skoleskyss. Kommunenes økonomi viser oftere en uforutsigbarhet i



skolestrukturen, og ved endringer i denne økes fylkeskommunens kostnader – lovmessig korrekt, men uten at dette kan planlegges og budsjetteres.

#### *Strategier*

- Sikre elevenes rettigheter til skoleskyss gjennom samarbeid med skoler og kommuner.
- Tilrettelegge skoleskysstilbudet mot skolens åpnings- og sluttidspunkt iht. lovverket.

#### *Drosjenæringen*

##### *Status*

Fylkeskommunens prioriterte oppgave som samfunnsutvikler er å tilrettelegge for publikums behov for transport, både med buss, tog, båt, jernbane og drosje.

Drosje i Finnmark fungerer som en erstatning for mangelfullt kollektivtilbud og har en helt annen betydning for fremkommelighet i distriktene sammenlignet med byene.

##### *Utfordringsbilde*

Det vi ser etter det nye regelverket trådte i kraft i 2020 er at drosjetilbudet for mange kommuner i Finnmark har blitt dårligere, siden kjøreplikten har falt bort og fylkeskommunen ikke lenger har en behovsprøving av drosjeløyver.

Per nå har vi ikke oversikt over drosjetilbudet i Finnmark og vet ikke hvilke løyver som er i drift eller hvor de er i drift.

I tillegg er det bare en løyvekategori, noe som gjør det vanskelig for småskala turistvirksomhet siden de må oppfylle samme krav som en vanlig drosje.

Det kom en innstramming i regelverket fra 1.januar 2023 og det arbeides med ytterligere innstramminger fra regjeringen. For Finnmark sin del er det ønskelig at kjøreplikt, behovsprøving og sentraltilknytning gjeninnføres.

#### *Strategier*

- Påvirke nasjonale myndigheter til at kjøreplikt, behovsprøving og sentraltilknytning gjeninnføres.

## 6 Statlig ansvarsområde

### 6.1 Mål og strategier

#### Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050

En oppsummering av store statlige prosjekt de siste 15 årene kan gi en indikasjon på fremtidig ambisjonsnivået. *Riksveiprojekt* som er realisert er E6 Alta vest med flere tunneler, ny bru og vei for å korte ned reisetiden til Troms. Opprustningen av Rv 94 med strekningen Kvalsund - Skaidi. Ny Tana bru fjernet en flaskehals på E6. Nordområdeprosjektet E105 fra Kirkenes til den russiske grensen med ny tunnel og bru. Dette var et felles prosjekt med Russland som også viser spennet i samfunnsendringer i perioden. Ny Skarveberg tunell på E69 fjernet en flaskehals, og bedrer sikkerheten på veien mot Honningsvåg. *Kollektivtransport*. I 2016 startet en ny æra innen kollektivtransport i Finnmark, da de første store anbudsutsatte kollektivkontraktene ble inngått. Dette skjedde ikke uten "sverdslag", men vesentlig økning i trafikk, mer miljøvennlig materiale med høyere passasjerkomfort og bedret regularitet er suksessfaktorer, som følge av påbegynnende markedstilpassing. *Fiskerihavn og farledsprosjekt*. De meste omfattende prosjektene er mudring og utbedringer i Båtsfjord og Berlevåg. På Nordkyn er det ny molo og mudring i Gamvik, og ny molo i Mehamn. Nytt havneområde med skjerming etablert i Kamøyvær. *Lufthavntiltak*. Tidlig i perioden ble det bygget nytt terminalbygg i Kirkenes og Alta. Rullebaneutvidelsen er ferdigstilt i Kirkenes. På de lokale lufthavnene er det gjennomført betydelig utbedring av sikkerhetssonene. Tårntjenesten er av effektivitetshensyn samlet i Bodø for flere lokale lufthavner. *Luftfart*. Det har vært nærmest uendret rutetilbud de siste årene innen FOT-rutene, der Widerøe på oppdrag for Staten har trafikkert de fleste av rutene i Finnmark med en stadig mer aldrende flåte av De Havilland Canada Dash8. De siste årene har bransjen startet utviklingen av nye, miljøvennlige flytyper som også kan betjene kortbane. Regulariteten på kortbanenettet er økt, som følge av at man har gått mer bort fra visuelle innflygningsverktøy, til posisjonsbasert innflygning. De kommersielle rutene til både stamlufthavnene og de regionale lufthavnene har stort sett vært stabile i perioden. Ser vi på tilbake på fylkeskommunens innspill til Nasjonal Transportplan fra 2012 er fortsatt ikke ambisjonene for Rv 94 i Hammerfest- Kvalsund, bypakker i Alta og Hammerfest, rassikring E-45 Kløfta, utbedringer Rv 92 indre riksvei og fiskerihavntiltak i Vardø startet opp.

#### Strategier

##### Nasjonal transportplan

- Målrettet samarbeid med aktører for at statlige infrastrukturtiltak i Finnmark blir realisert.

##### Riksveinettet

- Sikre effektiv og sikker transport i fylket, gjennom fylket og til våre naboland.
- Sikre et nivå på drift og vedlikehold som stanser og tar igjen forfallet.
- Sikre tiltak for å bedre vinterfremkommelighet på utvalgte høyfjells- og kyststrekninger.
- Sikre kritiske beredskapsutfordringer knyttet til fremkommelighet.
- Sikre utbedringer og bruk av forebyggende skredkontroll på kritiske skredområder.
- Sikre en fremtidsrettet veiinfrastruktur for nye drivstoffløsninger og ny teknologi.
- Styrke trafikksikkerheten og effekten av Barnas Transportplan.

##### Sjøtransport

- Sikre at næringsaktive fiskerihavner i alle kommuner har tilfredsstillende standard.
- Fjerne flaskehals i innseilingen til havner som er viktig for næringsvirksomhet og beredskap.

- Styrke vedlikehold og ta igjen etterslepet av maritim infrastruktur i havner og farleden.
- Sikre målrettede intensiver for infrastruktur i havner og fiskerinæringa for å nå klimamål.
- Styrke finansieringsordninger for kommunale fiskerihavnetiltak for effekt i flere kommuner.
- Bidra til økt tilrettelegging for sjøtransport i gods- og industrihavner.

#### **Lufthavner**

- Sikre videreføring av lufthavnstrukturen
- Sikre at lufthavnene er fremtidsrettet for næringslivets og befolkningens behov.
- Sikre testing av nye teknologiske løsninger for fly med søkelys på Øst-Finnmark.
- Bidra til fremtidsrettede løsninger for å bedre lufthavntilbudet i Hammerfest.

#### **Flyruter**

- Påvirke nasjonale myndigheter til å gjennomføre anbudskonkurranser med økt konkurranseinnslag, gjennom bedre å legge til rette for internasjonal deltakelse.

#### **Jernbane**

- Sikre løsninger for Finnmark som øker bruken av jernbane i Norge og naboland.
- Styrke rammevilkårene for klimaomstilling på veg og sjø, som kompensasjon for jernbane.
- Opprettholde dialogen rundt fremtidige muligheter for jernbane til Finnmark.

## 6.2 Beskrivelse

### *Nasjonal Transportplan*

#### *Status*

Nasjonal Transportplan (NTP) legger føringer og presenterer regjeringens transportpolitikk innenfor Norges samlede transportsystem. NTP er en strategisk plan for 12 år. Planen omhandler både drift, vedlikehold og investeringer innenfor de statlige ansvarsområdene. Planen omfatter også ambisjoner innen klima, bærekraft, beredskap og teknologi. NTP revideres normalt hvert fjerde år. Gjeldende NTP er laget for perioden 2022-33. Den har hovedvekt på de første seks årene, som transportvirksomhetene utarbeider sektorplaner for. De økonomiske rammene legges i NTP, og følges opp i 6 årlige sektorplaner med årlige tildelinger i statsbudsjettet. Sektorplanene gjelder for kategoriene riksvei, sjøtransport, og er ikke spesifisert i årlige ambisjoner. Regjeringen har besluttet å fremskynde NTP prosessen med ett år og ny plan vil gjelde fra 2025 – 2036. Målet er å styrke NTP som styringsinstrument for Norges framtidige transportbehov med søkelys på endring av utfordrings- og trusselbildet, ny gjennomgang av prioriteringer på store prosjekt og bedre tilpasning til de økonomiske rammene. Utredningen KVVU transportløsninger for Nord-Norge og Nord-Norgebanen vil også bidra til å synliggjøre konseptuelle behov.

#### *Utfordringsbilde*

Fylkeskommunen påvirker NTP gjennom politiske prosesser, høringer og som felles innspillspart til NTP i fylket. Dette forutsetter formell dialog om prioriteringer med kommuner, ulike råd og næringslivsaktører mot transportvirksomhetene, Storting og regjering. Statlig prioritering på større tiltak krever betydelig felles innsats over tid. Det er viktig at prioriteringer opprettholdes med både perspektiv mot sektorplaner, årlig statsbudsjett og ikke minst i et langsiktig perspektiv. NTP prioriteringer kan ta 15-20 år.

#### *Strategier*

- Målrettet samarbeid med aktører for at statlige infrastrukturtiltak i Finnmark blir realisert.

## Riksveinettet

### Status

Riksveinettet i Finnmark er på 1482 km, og består av europavei og riksveier. Det omhandler E6 gjennom fylket, til byer på kysten og 4 utenlandskorridorer. De binder fylket- og bo- og arbeidsmarkedsregionene sammen med resten av landet og naboland. Betydningen av riksveiene er grunnleggende for nærings- og samfunnsutvikling, og samfunnssikkerheten i fred og krise. Betydningen øker med finsk NATO medlemskap. Riksveikorridorene må også sees i sammenheng med fylkesveinettet for å sikre en helhetlig samfunnsutvikling fra «Kyst til marked». Staten eier riksveinettet og prioriteringer gjøres i NTP. Statens veivesen har ansvaret for oppfølging av drift, vedlikehold og investeringer. De utarbeider en 6 årsplan for porteføljestyling av investeringene. I Finnmark er store og mindre tiltak i hovedsak prioritert i korridoren Hammerfest – Alta - finskegrense i NTP 2022-27.

### Utfordringsbilde

Riksveinettet må holde høy kvalitet for å ivareta ett sikkert og effektivt vegnett med god fremkommelighet hele året. Veiinfrastrukturen har slitasje og er sårbar for vær- og klimaendringer. Det er også betydelig med rasutfordringer på steder og i korridorer. Regulariteten og fremkommeligheten spesielt på vinteren, er en hovedutfordring for gods og persontransport. Veinettet mangler tilfredsstillende serviceinfrastruktur som er tilrettelagt for næringstransporter og persontransporter. Det er behov for større bytiltak i Alta, Hammerfest og Kirkenes. Staten har satt krav til medfinansiering. Nasjonale klimamål og 0- og lavutslippsløsninger for nye for personbiler, tungbiler og busser krever at nødvendig infrastruktur er tilgjengelig. Det er behov for å styrke og redusere ulykker på riksvegnettet og øke søkelyset på myke trafikanter, særlig der riksvei/europavei har funksjon som skolevei. Barnas Transportplan i NTP må sikres effekt. Riksveiutfordringen medfører behov for betydelige tiltak på flere sentrale strekninger, alt fra drift, vedlikehold til reinvesteringer og nybygg på mindre og større tiltak. Planlagte rammer i NTP 2025-36 gir begrensninger for store nye investeringer. Det fremtvinger økt søkelys på å gjennomføre planlagte store prosjekter og sikre- og utbedre dagens fremkommelighet, sikkerhet og regularitet.

### Strategier

- Sikre effektiv og sikker transport i fylket, gjennom fylket og til våre naboland.
- Sikre et nivå på drift og vedlikehold som stanser og tar igjen forfallet.
- Sikre tiltak for å bedre vinterfremkommelighet på utvalgte høyfjells- og kyststrekninger.
- Sikre kritiske beredskapsutfordringer knyttet til fremkommelighet.
- Sikre utbedringer og bruk av forebyggende skredkontoll på kritiske skredområder.
- Sikre en fremtidsrettet veiinfrastruktur for nye drivstoffløsninger og ny teknologi.
- Styrke trafikksikkerheten og effekten av Barnas Transportplan.

## Sjøtransport

### Status

Havner og farled i Finnmark skal være fremtidsrettede, konkurransedyktige, sikre, og ivareta næringslivet og befolkningens behov. Havnestrukturen i Finnmark består av næringsaktive fiskerihavner, terminaler og private havner knyttet til petroleum og mineraler. Farleden består av hovedled langs kysten og biled inn til havnene. Private aktører og kommuner har ansvaret for infrastrukturen på land, fra kaikanten, som er avgjørende for landing av fisk, hurtigrute, cruise, logistikk og petroleum- og mineraleksport. Staten har ansvaret for farleden og skjerming (moloer) og dybde (mudring) i fiskerihavner frem til kaikanten, overvåkning av trafikken, sjøsikkerhet i farleden og beredskap mot forurensing. Kystverket har oppfølgingsansvaret for drift, vedlikehold og investeringer. Det utarbeides med bakgrunn i NTP en 6 års plan for porteføljestyling av investeringene. Større

investeringer i NTP 2022-27 har prioritert molo i Kjøllefjord og innseilingsmolo i Vardø. Statsbudsjettet kan åpne for mindre tiltak i perioden. I tillegg er det en tilskuddsordning for mindre kommunale fiskerihavnetiltak.

### Utfordringsbilde

Utviklingen med færre og større fiskefartøy går raskt, mens kystflåten holder seg stabil. Hovedutfordringen for sjøtransporten knyttes til skjerming for bedre liggeforhold og dybde i fiskerihavner for større båter. De fleste kystkommunene har behov for statlige havnetiltak med betydelige vedlikehold- og investeringsbehov. Det tradisjonelle skillet mellom fangstbasert fiskeri og havbruk/oppdrett er i ferd med å endres. Dette er også helårlige virksomheter med behov for gode havner og kaianlegg. Næringen har også servicefartøy og brønnbåter med store krav til dybde. Skipstrafikken har betydelig utslipp og henger etter andre transportformer i overgangen til nullutslippsløsninger. Det er behov for Landstrømtiltak i flere havner, teknologiutvikling og intensiver for å redusere utslipp som løsninger for et maritimt grønt skifte. Målet med mer godstransport over fra vei til kjøll har begrenset realisme, og krever betydelige virkemidler for aktørene som er konkurransedyktig nok mot vei og bane. Sjø sikkerheten får økt betydning i dagens sikkerhetssituasjon i fylket. Nivået på overvåking, beredskap og tilstedeværelse må ha ressurser tilpasset sikkerhetssituasjonen.

### Strategier

- Sikre at næringsaktive fiskerihavner i alle kommuner har tilfredsstillende standard.
- Fjerne flaskehals i innseilingen til havner som er viktig for næringsvirksomhet og beredskap.
- Styrke vedlikehold og ta igjen etterslepet av maritim infrastruktur i havner og farleden.
- Sikre målrettede intensiver for infrastruktur i havner og fiskerinæringa for å nå klimamål.
- Styrke finansieringsordninger for kommunale fiskerihavnetiltak for effekt i flere kommuner.
- Bidra til økt tilrettelegging for sjøtransport i gods- og industrihavner.

### Lufthavner

#### Status

Lufthavn- og flyrutestrukturen i Finnmark skal være fremtidsrettet og tilpasset den teknologiske utviklingen for å dekke brukerens behov. Finnmark har tre regionale- og åtte lokale lufthavner. Avinor som eget selvfinansierende selskap AS eier og drifter lufthavnene på vegne av staten. Lufthavnene er en av bærebjelkene for bolyst, næringsutvikling og tilstedeværelse. De sikrer en effektiv flytransport internt i fylket, og inn og ut av Finnmark, og legger til rette for helseberedskapen med fly. Lufthavnene har også stor betydning for den totale samfunnsikkerheten i fylket og NATO-medlemskapet.

### Utfordringsbilde

Dagens lufthavnstruktur er avgjørende for å opprettholde tilbudet i Finnmark. Det er akseptabelt at kostnader reduseres for å opprettholde dagens lufthavner. Selv om det lokalt er uheldig at kompetanse og nærhet reduseres. Flere lufthavner har fått, og får felles kontrollsentret i Bodø. Hovedfokus har vært at sikkerheten i fylket ikke svekkes med fjernstyring av tårn. For å handtere og forebygge uønskede hendelser vil sikkerhet være viktig fremover. En omlegging til utslippsfri teknologi vil ha betydning for spesielt kortbanenettet, med nye flytyper. Dette medfører en tilpassing av infrastrukturen på lufthavnene. Finnmark har også ambisjoner om at Avinor og flyselskap skal tilrettelegge for testing av nye flytyper (el-fly) i Øst-Finnmark, der tettheten på lokale lufthavner er størst. Næringsutvikling tilknyttet flyfrakt er basert på bruk av eksisterende flyruter. Egne direktefly med fisk fra Finnmark til andre kontinenter er i dag ikke lønnsomt. Ambisjonen om bedre

lufthavntilbud i Hammerfest, og dialogen med Avinor rundt fremtidsrettede løsninger er viktig. Politiske ambisjoner om utvidet sikkerhetssone i Alta og beredskapslufthavn i Kautokeino, krever avklaring med Avinor rundt samarbeid om ambisjoner.

### Strategier

- Sikre videreføring av lufthavnstrukturen
- Sikre at lufthavnene er fremtidsrettet for næringslivets og befolkningens behov.
- Sikre testing av nye teknologiske løsninger for fly med søkelys på Øst-Finnmark.
- Bidra til fremtidsrettede løsninger for å bedre lufthavntilbudet i Hammerfest.
- Bidra til fremtidsrettede løsninger for å bedre lufthavntilbudet i Hammerfest.

### Flyruter

#### Status

Flyrutene er en viktig del av kollektivtransporttilbudet i Finnmark – et fylke hvor distanser og værforhold gjør at passasjerer like naturlig velger fly som buss eller bil. Finnmark har to stamrutelufthavner, samt ytterligere én lufthavn som kan ta ned store fly. Videre er det 8 regionale lufthavner («kortbaner») med rutetraffikk – hovedsakelig innenfor FOT, men også noe kommersiell drift. I tillegg til dette har Finnmark godkjent sjøflyplass, samt en mengde mindre landingsplasser for privatfly og helikopter.

#### Utfordringsbilde

Et godt flytilbud er vesentlig for å kunne bo, arbeide og besøke i nord, og fylkeskommunen er opptatt av å bidra til opprettholdelse av et godt flyrutetilbud på alle stam- og regionale lufthavner. Økonomi er i fokus både hos Samferdselsdepartementet, fylkeskommunen, næringslivet, passasjerene, helseforetak og hos flyselskapene. Det er viktig at alle samarbeider, slik at det opprettholdes et godt flyrutetilbud i distriktene. I dette ligger også behov for å øke konkurransen i flyruteanbudene, for å sikre at også internasjonale aktører kan gi tilbud, uten at det skal gå ut over kvaliteten i rutedriften. Dette vil også bidra til å redusere billettprisene til den enkelte reisende. I et godt flyrutetilbud ligger også service- og komfortelementer, samt bærekraftig utvikling. For å møte framtidens flypassasjerer i Finnmark, er det derfor viktig at det åpnes opp for økt konkurranse i luftfarten, slik at passasjerene får et moderne og bærekraftig flytilbud. Det er ingen fylker som har tilnærmet de værforholdene som Finnmark kan tilby, og testing av framtidens luftfart hører naturlig hjemme i våre områder. Dette skal fylkeskommunen være med på, og fasilitere for utvikling og testing av ny- og miljøvennlig luftfart.

### Strategier

- Påvirke nasjonale myndigheter til å gjennomføre anbudskonkurranser med økt konkurranseinnslag, gjennom bedre å legge til rette for internasjonal deltakelse.

### Jernbane

#### Status

Finnmarks benytter jernbane via terminaler i Narvik og Kiruna på Ofotbanen, for sjømat sørover og dagligvarer nordover. Nordlandsbanen med terminalen i Mo I Rana benyttes for en del dagligvarer direkte til Øst-Finnmark. Jernbane involveres i under 5% av transporter knyttet til Finnmark.

#### Utfordringsbilde

Politiske ambisjoner om jernbane i fylket står fortsatt. Det må imidlertid ikke gå på bekostning av andre samferdselsinvesteringer. Dagens globale situasjon og grunnlaget for rammer i NTP 2025-36, tilsier at det ikke er realistisk å vurdere jernbaneforlengelse i Norge i denne perioden. KVVU Nord-Norge banen

legger et faglig grunnlag for fremtidige vurderinger av jernbane fra Fauske -Narvik, og Narvik -Tromsø. Utredningen omhandler ikke jernbane i Finnmark. Ambisjoner rundt mulig jernbane mellom Rovaniemi og Kirkenes er foreløpig skrinlagt fra finsk side. De har endret ambisjonene til å utrede en østlig korridor fra Rovaniemi mot Kolari. En utfordring er å løse interessekonflikter og komme til enighet rundt arealbruk. Finsk grense benyttes av rundt 70 % av godstransporten ut av fylket fra Finnmark. Det gjør en omlastning til jernbane i Haparanda/Luleå området interessant for fremtidige vurderinger. Klimamål og krav til nye 0- og lavutslippsløsninger innen transport, gjør at avstand til jernbane medfører ekstra utfordringer i Finnmark. Finsk og Svensk NATO medlemskap kan på sikt også endre behovet for nye jernbanekorridorer.

### *Strategier*

- Sikre løsninger for Finnmark som øker bruken av jernbane i Norge og naboland.
- Styrke rammevilkårene for klimaomstilling på veg og sjø, som kompensasjon for jernbane.
- Opprettholde dialogen rundt fremtidige muligheter for jernbane til Finnmark.

## 7 Utviklingstrekk og drivere

### 7.1 Tilbakeblikk

For 15 år siden fremsto sikkerhetspolitikken som stabil. Det var forventninger om utnyttelse av naturressurser og samarbeid med Russland. Potensialet var utvikling av næringene petroleum, sjømat, mineral og turisme. Det var ambisjoner med tanke på logistikk for havner og effekten av Den nordlige sjørute. Befolkningstallene viste vekst i de største byene, spesielt Alta, og til dels stabilt i distriktene. Ser vi tilbake på oppfylte ambisjoner og stabile resultater, er petroleumsnæringen i Hammerfest med Snøhvit og Goliat feltet, verdivekst og utvikling innen sjømat tydeligst. Forsvaret sin utvikling i fylket ble endret fra lav aktivitet til økt prioritet. Utviklingen innen turisme, mineralnæringen og logistikk ble betydelig lavere enn forventet. Basert på ambisjoner i nordområdepolitikken er det mest interessante og skuffende i perioden den manglende langsiktige effekten av samarbeidet med Russland. Et viktig grunnlag for fremtidige veivalg er å se tilbake på erfaringer, endringer og realiserte ambisjoner.

#### Dagens situasjon

Inngangen til ny 15 års periode preget av en utfordrende sikkerhetssituasjon. Pandemien påvirker fortsatt reisemønster og tilgjengeligheten til fylket. Geopolitikken er drivkraft for utviklingen der sikkerhetssituasjonen, energiforsyning, transport-sikkerhet og økonomisk stabilitet er styrende. Utfordringer med dagens usikkerhet handler også om å balansere drivkrefter og det grønne skifte. Naboskapet til Russland er endret. Nærheten til Sverige, og spesielt Finland kan styrkes gjennom NATO. Grunnlag for vekst er en bærekraftig utnyttelse av naturressursene. Energikrisen gir økt behov for norsk gass og utvikling innen petroleum. Det er verdiøkning innen fiskeri og havbruk. Fremtidig næringsutvikling avhenger av å finne løsninger rundt samiske interesser, vern og utbygging. Samtidig skal klimaambisjoner ivaretas gjennom nye null- og lavutslippsløsninger. Hvilken effekt ny teknologi får er mer preget av forventninger, enn konkrete tiltak. Befolkningsutviklingen er avhengig av attraktive bo og bli-lyst tiltak som vil kreve økte intensiver. Dagens næringstransporter fra petroleum og mineral går i hovedsak sjøveien, sammen med over halvparten av fiskerinæringa. Landbasert transport preges av volum fra havbruk og fiskeri, dagligvarer, samt generelt gods. Veitransport ut og inn av fylket passerer i hovedsak finsk grense (70 %) og E6 mot Troms (30 %). Logistikken har vært sterk, også gjennom pandemien. Dette vil kunne utfordres av sikkerhetssituasjonen og sanksjoner fremover.

### 7.2 Drivere som påvirker transportsystemet mot 2036

#### *Forsvar, sikkerhet og beredskap*

Hva betyr en mer urolig verden i nord for fremtidig prioritering av forsvar- og sikkerhet? Det vil påvirke det fremtidige handlingsrommet for ulike utviklingsbaner globalt og nordområdene. Sikkerhetssituasjon krever en gradvis oppbygging av totalforsvaret. Effekten og omfanget er imidlertid usikkert. Det sivile samfunnet er fundamentet i totalforsvaret. Bosetting i fylket, også langs kysten er viktig for norsk suverenitetshevdelse. Samferdselsbidraget blir å holde eksisterende infrastruktur og transport på et akseptabelt nivå, samt utvikles ved behov. Herunder forsvarets behov med søkelys på bredde, bæreevne, dybde og lengde. Svensk og finsk NATO medlemskap vil kunne øker forsvarets operasjonsområde. Dette forsterker betydningen av folk til folk samarbeid, samt havner, lufthavner og utenlandskorridorene på Nordkalotten.



### *Næringsutvikling*

Verdenssituasjonen påvirker det internasjonale handelsmarkedet og energiforsyningen. Økonomien globalt og nasjonalt er under press, og markedene er preget av uro og mer usikre forsyningskjeder. Hvilket vekstpotensial og energiresurser vi står ovenfor i de ulike næringene er usikkert. Konsekvensen kan bli at global handel reduseres, og at produksjonen flyttes i større grad tilbake til opphavsland, eller nærområde. Utviklingen vil også påvirkes av produksjons- og transportkostnader. Fylkets potensiale ligger innen markedets etterspørsel etter sjømat, petroleum, mineral, opplevelser og nye næringer. Dette forutsetter også at kapital, strøm og kompetent arbeidskraft er tilgjengelig, spesielt i distriktene. Utviklingen innen fiskeri avhenger av at det er lønnsomhet for fiskere, og mottaksapparat. Fiskeribestanden og forvaltningen med Russland er viktige drivere. Havbruksnæringens utvikling er avhengig av tilgjengelig areal og lave produksjonskostnader. Produktetterspørsel og evnen til økt holdbarhet for ferskfisk kan bidra til å øke andelen sjøtransport. Dagens petroleumsaktivitet er knyttet til produksjon på Snøhvit og Goliat. Potensialet ligger i utvikling av Wisting feltet og Johan Castberg. Mot 2036 er det ikke vurdert utbygginger i andre områder i fylket. Logistikken er i hovedsak sjøtransport, men eventuell utbygging vil også påvirke transportbildet i Hammerfest. Potensialet innen mineralnæringa ligger i etterspørselen etter økt produksjon og nye mineraler i det grønne skifte. Søkelyset på nye næringer er produksjon av hydrogen og ammoniakk i Hammerfest og Berlevåg. Utviklingen vil avhenge av krafttilgang, kapital og evnen til enighet med klima- og urfolksinteresser. Transporten av ferdige produkter vil i hovedsak være sjøbasert.

### *Befolkningsutvikling*

Befolkningsutvikling og bosetningsmønsteret i Finnmark vil påvirke næringsutviklingen og transporttilbudet. Prognoser for utviklingen preges av stagnasjon i de største byene, og nedgang i distriktene. Økningen av andel eldre gir utfordringer i å opprettholde dagens virksomheter, og vekst krever tilgang på ny arbeidskraft. Utviklingen i fylket vil avhenge av å være attraktiv for tilflyttere og pendlere. Teknologien og erfaring fra pandemien åpner for mer bruk av hjemmekontor og tjenester i distriktene. Jobbreiser skjer i hovedsak med bil, kollektiv i byer og med fly over lengre avstander. Det er begrenset med muligheter til å sette inn nye tiltak for å redusere dagens avstander. Det er utfordringer å opprettholde dagens kollektivtilbud, flyruter og prisnivå, hvis antall reisende reduseres fremover.

### *Krav til 0- og lavutslippsløsninger*

EUs klimapakke «Klar for 55», med mål om 55 % reduksjon i klimagasser frem mot 2030 er ambisiøs. Retningen for omstillingen er satt gjennom EUs mobilitetsstrategi. I november 2022 oppdaterte Norge sin målsetting for det grønne skiftet gjennom Parisavtalen – 55 % reduksjon sammenlignet med nivået i 1990. Hvordan dette vil påvirke transporttilbudet avhenger av tilgjengelige løsninger, kostnader og regelverk. EU har blant annet nylig gjort vedtak som sannsynligvis vil føre til lite eller ingen salg av nye bensin- og diesebiler etter 2035. Nye 0- og lavutslippsløsninger gir dyrere løsninger for samme transporttilbud. Samtidig må nødvendig drivstoff og ladeinfrastruktur være på plass i veinettet, havner, kaier og lufthavner.

### *Økonomiske rammer*

Den globale situasjonen gir ringvirkninger for det økonomiske handlingsrommet til infrastruktur og transporttjenester. Kostnadsøkninger og lengre levering på tjenester gir mindre effekt. Det er usikkert om de statlige og fylkeskommunale rammene vil opprettholde nivået fra de siste årene. NTP fremskyndes ett år for å avklare ambisjoner rundt større nasjonale prosjekt. Sett opp mot bevilgningen

i statsbudsjettet for 2023, gir dette grunnlag for nøkternhet rundt store investeringsprosjekt mot 2030.

### *Teknologi*

Teknologi potensialet innen intelligente transportsystemer (ITS) er mer preget av å utvikle muligheter, enn konkrete tiltak som kan innføres. Drivere vil være raskere og mer mobile kommunikasjonsplattformer (5G og 6G) og utnyttelse av AI (automatisk intelligent) for raskere databehandling. Dette forutsetter at innovative miljøer og offentlige aktører utvikler attraktive tjenester og regelverk. Tilfredsstillende strøm, bredbånd og mobilnettet må være tilgjengelig for å teste og innføre mulighetene. Potensialet i fylket er knyttet til sikkerhetsovervåkning (skred), bedre veiinformasjon til kollektivtrafikk og privatbiler. Modernisering av veiforvaltning og kartlegging av transportbildet vil føre til mer effektive prioriteringer av tiltak.

### *Klimaendringer og miljøutfordringer*

Tøffere og ustabil klima gir økt slitasje på infrastruktur gjennom hele året. Det utfordrer transportsikkerheten og krever mer omfattende drift- og vedlikehold. Gammel infrastruktur med vedlikeholdsetterslep på deler av veinettet og flere fiskerihavner forsterker problemene. Investerings tiltak må gjøres mer omfattende for å opprettholde eksisterende nivå og nødvendig sikkerhetsstandard. Dette vil binde opp handlingsrommet for nye tiltak fremover.

### *Urfolksinteresser*

Samiske interesser og rettigheter står sterkt og vil flere steder bidra til å dimensjonere nye muligheter. Interessekonflikter i reinbeittingsområder utfordrer verdispørsmål og hvilke premisser for utviklingen som legges til grunn. Evnen til å oppnå felles enighet rundt arealbruk i samiske interesse områder, vil påvirke nye muligheter for kraftutbygging og større næringsetableringer.

## 8 Nasjonale og regionale føringer

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

Regjeringen legger hvert fjerde år frem nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme bærekraftig utvikling i hele landet. De nasjonale forventningene skal følges opp i fylkeskommunens og kommunenes arbeid med planer. Regjeringen legger vekt på at vi står ovenfor følgende fire utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen. Regional transportplan vil vise hvordan vi, gjennom de ulike plantemaene ivaretar bærekraftmålene i planleggingen og utviklingen av Finnmark gjennom samferdselsinfrastruktur og bærekraftig mobilitet.



Tabell 3 Fns bærekraftsmål

### *Nasjonal transportplan*

Nasjonal transportplan 2022-2033 setter de overordna målene for transportsystemet. Regjeringen legger vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima. Transportsystemet er en viktig del av Norge sitt bidrag til en bærekraftig utvikling. Regjeringen har utviklet ett overordnet mål og fem likestilte mål for utviklingen av transportsektoren. Det er en nasjonal forventning av disse målene skal ivaretas på regionalt nivå.



Tabell 4 Målene for transportsektoren frem til 2050.

### *Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2020-2023*

Den regionale planstrategien for Troms og Finnmark definerer de langsiktige utviklingsmålene for fylket mot 2032, og har følgende mål for mobiliteten i fylket:

Mål 1: Troms og Finnmark skal ha et bærekraftig og innovativt transportsystem som binder folk sammen.

Mål 2: Troms og Finnmark fylkeskommune skal være en tydelig samfunnsutvikler på samferdsel.

Mål 3: Tilrettelegge for næringsutvikling i hele regionen.

Mål 4: Bidra til klimavennlig god by- og stedsutvikling.

Mål 5: Legge til rette for tilgjengelighet og mobilitet.

Mål 6: Samordning og optimalisering av ressurser.

### *Øvrige føringer*

- Barnas transportplan, Meld. St. 20 (2020-2021)
- Meld St. 13 (2021) Klimaplan 2021-2031
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonale føringer fra Entur/Jernbanedirektoratet ift. Kollektivdrift
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordna bo-, areal-, og transportplanlegging (2014)
- Fylkes ROS Troms og Finnmark 2022-25
- Joint Barents transportplan
- Regional plan for kompetanse i Finnmark 2016-2028
- Regional plan for kulturminner og kulturmiljø i Finnmark 2017-2027
- Regional plan for norsk-finsk vannregion 2016-2021
- Regional vindkraftplan for Finnmark 2013-2025
- Politisk plattform, Troms og Finnmark

### *Samiske interesser*

Samarbeidsavtalen mellom Sametinget og Troms og Finnmark Fylkeskommune ble vedtatt i 2022. Samarbeidsavtalen skal bidra til utvikling i Finnmark, der samiske livsvalg og hverdagsvalg er en naturlig del av samfunnsutviklingen, både i samiske lokalsamfunn og i by- og regionsentra. Avtalen omhandler samarbeidets art, samiske språk, samfunns- og næringsutvikling og samisk kultur. For å sikre forutsigbare rammer for utviklingen av samiske samfunn er dialog mellom partene i tidlig fase og utveksling av informasjon er viktig.

Som urfolk har samene rett til å bli konsultert i saker som kan få direkte betydning for dem. Konsultasjon skal skje direkte med berørte samiske interesser, som f.eks. reinbeitedistrikter, samiske næringsorganisasjoner, bygdelag mv. Samferdselsprosjektene i Finnmark vil i mange tilfeller påvirke samiske interesser. Det er derfor viktig at kommunene som planmyndighet og byggesaksmyndighet, samt fylkeskommunen som samferdselsaktør, aktivt bruker konsultasjon som dialogform for å finne gode løsninger i saker der samiske interesser kan bli påvirket. Regional transportplan beskriver de overordnede målsettingene for samferdsel i Finnmark, og fylkeskommunen vil ha konsultasjon med Sametinget om disse målsettingene. Berørte samiske interesser skal identifiseres i de enkelte utbyggingsprosjektene, og inviteres til konsultasjon så tidlig som mulig i planleggingen.