



Regional transportplan for Finnmark 2024-2036



Finnmark fylkeskommune
Finnmárkku fylkkagielda
Finmarkun fylkinkomuuni

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	2
1.1	REGIONAL TRANSPORTPLAN 2024-2036	2
1.2	VIRKNINGER OG BRUK AV PLANEN	2
1.3	MEDVIRKNING	2
1.4	MÅL OG STRATEGIER	2
2	SAMFUNNSUTVIKLING	4
2.1	DELMÅL	4
2.2	SAMORDNING	4
2.3	NÆRINGSTRANSPORTER	5
2.4	DIGITALISERING OG INNOVASJON	7
2.5	KLIMA OG MILJØ	8
2.6	FORSVAR OG BEREDSKAP	9
2.7	INTERNASJONALT SAMARBEID	9
2.8	STRATEGIER FOR SAMFUNNSUTVIKLING	10
3	FYLKESVEINETTET	11
3.1	DELMÅL	11
3.2	FYLKESVEINETTET	11
3.3	SYKKEL OG GANGE	12
3.4	SERVICEINFRASTRUKTUR	12
3.5	TRAFIKKSIKKERHET	13
3.6	SKREDSIKRING	14
3.7	EIERSKAP AV ULIKE VEIOBJEKTER	15
3.8	SAMORDNA AREAL OG TRANSPORTPLANLEGGING	15
3.9	STRATEGIER FOR FYLKESVEINETTET	16
4	KOLLEKTIVTRANSPORT	18
4.1	DELMÅL	18
4.2	LANDVERTS KOLLEKTIVTRANSPORT	18
4.3	SJØVERTS KOLLEKTIVTRANSPORT	19
4.4	SKOLESKYSS	20
4.5	DROSJENÆRINGEN	21
4.6	STRATEGIER FOR UTVIKLING AV KOLLEKTIVTRANSPORTEN	21
5	STATLIG ANSVARSOMRÅDE	23
5.1	DELMÅL	23
5.2	NASJONAL TRANSPORTPLAN	23
5.3	RIKSVEINETTET	24
5.4	SJØTRANSPORT	25
5.5	LUFTHAVNER	26
5.6	FLYRUTER	26
5.7	JERNBANE	27
5.8	STRATEGIER FOR STATLIG ANSVARSOMRÅDE	27
6	UTVIKLINGSTREKK OG DRIVERE	29
6.1	TILBAKEBLIKK OG DAGENS SITUASJON	29
6.2	DRIVERE SOM PÅVIRKER TRANSPORTSYSTEMET MOT 2036	29
7	NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER	32
7.1	NASJONALE FØRINGER	32

Forord

Finnmark er full av muligheter, der innbyggerne skaper store verdier og samfunn som er gode å leve i. Fylkeskommunens rolle som samfunnsutvikler gjennom et helhetlig transportsystem er avgjørende for positiv nærings- og samfunnsutvikling. God framkommelighet og infrastruktur er nødvendig for bosetting, næringslivet og utviklingen av samfunnet i Finnmark. Folk og varer skal komme trygt fram og Finnmark skal ha et moderne transportsystem for framtiden. Mangelen på gode transportsystemer kan resultere i uforløst potensiale, bo- og arbeidsmarkeder isoleres, og en negativ demografisk utvikling som kan bidra til at byene og bygdene våre blir mindre attraktive for menneskene og næringslivet.

Det overordna målet med Regional transportplan for Finnmark 2024-2036 er «et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv». Transportplanen skal bidra til at innbyggerne og næringslivet sine behov til framkommelighet, mobilitet og trafiksikkerhet ivaretas. Dette gjelder kortsiktige og langsiktige behov for bedre transportløsninger, framkommelighet og gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Infrastrukturen skal knytte Finnmark tettere sammen, og skape mulighet for vekst og utvikling gjennom et trygt, effektivt, forutsigbart og bærekraftig transportsystem.

Behovet for satsing og investeringer i Finnmark er stort. Fra oppgradering av veinettet, rassikring, bedre flytilbud, utvikling av fiskerihavnene, og bedre forbindelser til våre allierte naboland. Dette er kritiske behov som det haster å få på plass.

Nord er viktig, og vil bli viktigere i framtiden. Derfor må det satses tungt i Finnmark for å sikre samfunnsutvikling, gode klima- og miljømessige transportløsninger, og for å ivareta forsvars-, beredskapsmessig og sikkerhetspolitisk behov. I ei tid preget av usikkerhet der Finnmark har en sentral posisjon i det geopolitiske bildet, er tilrettelegging for morgendagen viktigere enn noen gang. Det handler om tilstedeværelse og beredskap, om redundante løsninger og totalforsvar. Det handler om å gi befolkning og næringsliv i fylket muligheten til bærekraftig mobilitet. Men til syvende og sist handler det om muligheten til å leve det gode liv i Finnmark - for oss som lever her i dag, og for de som kommer etter oss.

Vadsø, 15.05.2023

Agnete Masternes Hanssen
Fylkesråd for samferdsel

1 Innledning

1.1 Regional transportplan 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, regionale og lokale forventninger og behov. Transportplanen ivaretar også 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 er også sentral for å nå mål innenfor klima, miljø, levekår og folkehelse. Sentrale utfordringer som må inkluderes i den videre planleggingen er etterslepet på fylkesveinettet, behovet for tunnel- og bru-utbedringer, fiskerihavner, uløste rassikringsoppgaver på riks- og fylkesvei, strategisk utvikling av riksveinettet og jernbane, og videre utvikling av sentrale knutepunkt for sjøfart og lufttransport, samt overgangen til 0- og lavutslipps transport.

Transportplanen er utarbeidet med bakgrunn i nasjonale føringer, regionale forventninger, innspill fra kommuner, næringsliv, organisasjoner og fylkeskommunens egen kunnskap om fylket. Dette er synliggjort gjennom mål og strategier basert på status og utfordringsbildet for transportsystemet i Finnmark. Til transportplanen er det utarbeidet et handlingsprogram som viser hvordan planen skal gjennomføres. Handlingsprogrammet 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 revideres den hvert fjerde år.

1.3 Medvirkning

En forutsetning for å lage en plan som ivaretar behovene for de som ferdes på veinettet er medvirkning. Medvirkning og bred deltakelse i er et viktig virkemiddel for å ivareta regionale fellesverdier og gode levekår. Medvirkning bidrar til demokratisk innflytelse i samfunnsutviklingen, og representerer den sosiale dimensjonen i bærekraftig utvikling. I arbeidet med transportplanen er det gjennomført dialogmøter med kommunene, Norges lastebileierforbund (NLF), Næringslivets hovedorganisasjon (NHO, Trygg trafikk og Statens vegvesen. Møtene ble arrangert i Tana og Alta. Her ble det informert om transportplanen og problemstillinger, forventninger, utfordringer, behov og tiltak ble belyst hos de ulike aktørene. Det er også gjennomført møter med Fylkeskommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse, Fylkeseldrerådet og Ungdommens fylkesråd i Troms og Finnmark, samt konsultasjon med Sametinget.

1.4 Mål og strategier

Hovedmålet i planen «Finnmark skal ha et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv» er utformet med bakgrunn i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 og regional planstrategi 2021-2024. I tillegg har hvert plantema egne delmål. Hovedmålet er brutt ned i delmål. Det er ett delmål for hvert plantema; samfunnsutvikling, fylkesveinettet, kollektivtransport og statlig ansvarsområde. Videre er det laget strategier som knytter mål og aktiviteter/tiltak sammen. I arbeidet med målene og strategiene har innspillene som er kommet gjennom medvirkningsprosessene vært viktige og gode bidrag slik at planen på best mulig måte kan legge til rette for transportbehovene i Finnmark.



Figur 1 Foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

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 framkommelighet	Tilby et moderne, og forutsigbart kollektivtilbud	Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050
<p>Samordning</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Samarbeide med offentlige og private aktører for å samordne prioriteringer og optimalisere ressurser. 2. Sikre ett forutsigbart infrastrukturnett med god regularitet, sikkerhet og framkommelighet for alle transporter internt i fylket, og fra kyst til marked. 3. Samarbeide med stat, fylkeskommuner, kommuner og relevante aktører for å tilrettelegge for samfunnsutvikling. 4. Arbeide for strøm-, data- og kommunikasjonstilgang som grunnlag for den teknologiske utviklingen i Finnmark. <p>Næringstransporter</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Sikre regularitet og framkommelighet for næringstransporter, spesielt vinterstid. 6. Bidra til tilfredsstillende infrastruktur for yrkessjåfører gjennom døgnhvile- og rasteplasser. 7. Prioritere helhetlig og strekningsvise utbedringer av viktige næringskorridorer og tilrettelegge for kyst til marked strategien. 8. Tilrettelegge for modulvogntogstandard på kyst til marked strekninger. 	<p>Fylkesveinettet</p> <ol style="list-style-type: none"> 21. Bidra til å realisere strategiene kyst til marked og fylkesveiløftet gjennom strekningsvise drift-, vedlikehold- og utbedringstiltak. 22. Sikre forsvarlig forvaltning av veinettet ved å prioritere vedlikehold og utbedring av eksisterende vei. 23. Sikre best mulig effektiv drift hele året på fylkesveinettet. 24. Opprettholde dagens framkommelighet ved å prioritere kritiske tiltak. 25. Sikre en Finnmarks standard. 26. Sikre mer vei for pengene gjennom samordning, porteføljestyling og mer effektiv prosjektutforming. <p>Sykkel og gange</p> <ol style="list-style-type: none"> 27. Bidra til nullvekstmålet ved å tilrettelegge for sykkel og gange. 28. Bidra til å tilrettelegge flere strekninger for myke trafikanter. <p>Serviceinfrastruktur</p> <ol style="list-style-type: none"> 29. Sikre tilfredsstillende serviceinfrastruktur på veinettet som ivaretar behovet til reisende. <p>Trafikksikkerhet</p>	<p>Landverts kollektivtransport</p> <ol style="list-style-type: none"> 37. Prioritere kollektivtilbudet, i og imellom, områder med høyt trafikkgrunnlag samtidig som distriktene ivaretas. 38. Styrke kollektivandelen i byene. 39. Øke antall passasjerer i aldergrupper med lav kollektivandel for å sikre kollektivbruk hele livet. 40. Styrke og optimalisere tilbudet, og øke kundetilfredsheten hos brukerne. 41. Prioritere brukeropplevelsen og passasjerkomfort på lange reiser for å øke passasjergrunnlaget. 42. Samarbeide med reiselivsnæringen for å bidra til gjensidig vekst for næringen og kollektivtilbudet 43. Innføre 0- og lavutslippsløsninger for all kollektivtransport. 44. Tilrettelegge for effektive kollektivknutepunkt. 45. Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket og over grensene til nabofylker/-land. 46. Avklare konsekvenser for kollektivnettet og trygg skolevei/myke trafikanter før 	<p>Nasjonal transportplan</p> <ol style="list-style-type: none"> 58. Målrettet samarbeid med aktører for at statlige infrastrukturtiltak i Finnmark blir realisert. <p>Riksveinettet</p> <ol style="list-style-type: none"> 59. Sikre effektiv og sikker transport i fylket, gjennom fylket og til våre naboland. 60. Sikre et nivå på drift og vedlikehold som stanser og tar igjen forfallet. 61. Sikre tiltak for å bedre vinterframkommelighet på utvalgte høyfjells- og kyststrekninger. 62. Sikre kritiske beredskapsutfordringer knyttet til framkommelighet. 63. Sikre utbedringer og bruk av forebyggende skredkontroll på kritiske skredområder. 64. Sikre en framtidsrettet veiinfrastruktur for nye drivstoffløsninger og ny teknologi. 65. Styrke trafikksikkerheten og effekten av Barnas Transportplan. <p>Sjøtransport</p> <ol style="list-style-type: none"> 66. Sikre at næringsaktive fiskerihavner i alle kommuner har tilfredsstillende standard.

<p>Digitalisering og innovasjon</p> <p>9. Legge til rette for teknologiske løsninger som bedrer brukeropplevelsen, tjenestetilbudet og redusere kostnader.</p> <p>10. Søke samarbeid og eksterne finansieringsmuligheter med andre aktører for å løse felles utfordringer ved bruk av teknologi og innovasjon.</p> <p>11. Sikre forankring i budsjett, kontrakter, og eierskap for å kunne utvikle, teste og innarbeide framtidige løsninger.</p> <p>Klima og miljø</p> <p>12. Forebygge og jobbe for å løse klima- og miljøutfordringer gjennom drift, vedlikehold og investeringer.</p> <p>13. Arbeide for å nå klimamål gjennom energibærere og infrastruktur for 0- og lavutslippsløsninger.</p> <p>14. Legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv med 0- og lavutslippsløsninger.</p> <p>Beredskap og forsvar</p> <p>15. Sikre tilfredsstillende transportberedskap som kan forebygge og raskt respondere på uønskede hendelser.</p> <p>16. Bidra til å opprettholde og utvikle infrastruktur med viktige beredskapsfunksjoner.</p> <p>17. Bidra til å ivareta Forsvarets behov i transportberedskapen.</p> <p>Internasjonalt arbeid</p> <p>18. Bidra aktivt i det internasjonale transportsamarbeidet.</p> <p>19. Sikre framtidsrettede grensekryssende transporter.</p> <p>20. Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket, og over grensene til naboland.</p>	<p>30. Trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennom samarbeid rettes mot de mest alvorlige ulykkestypene og trafikantgrupper med høy risiko.</p> <p>31. Risiko for alvorlige ulykker på skal reduseres gjennom tiltak mot utforkjøringsulykker, møteulykker og ulykker med myke trafikanter.</p> <p>Skredsikring</p> <p>32. Skredfaren skal reduseres ved bruk av kostnadseffektive sikringstiltak.</p> <p>33. Bruk av teknologi for å bistå vurdering av skredfare.</p> <p>34. Prioritere sikring av skredpunkt etter skredfrekvens og muligheten for å bruke kostnadseffektive tiltak.</p> <p>Eierskap av ulike veiobjekter</p> <p>35. Avklare eierskap til veilys, og gang- og sykkelveier langs fylkesveinettet for å redusere standardsprang gjennom helhetlig forvaltning.</p> <p>Samordna areal- og transportplanlegging</p> <p>36. Ambisjoner som gir konsekvenser for kollektivnettet og trygg skolevei må avklares før oppstart av planarbeid.</p>	<p>oppstart av planarbeid, og før det gis tillatelse til tiltak.</p> <p>Sjøverts kollektivtransport</p> <p>47. Prioritere kollektivtilbud i, og mellom, områder med høyt trafikkgrunnlag, samtidig som distriktene ivaretas.</p> <p>48. Styrke og optimalisere tilbudet for å øke kundetilfredsheten hos brukerne.</p> <p>49. Styrke informasjonen om kollektivtilbudet i Finnmark.</p> <p>50. Innføre alternative energibærere for all kollektivtransport innen planperioden, i takt med tilgjengelighet og økonomi.</p> <p>51. Sikre best mulig regularitet og punktlighet for passasjertransport.</p> <p>52. Tilrettelegge for effektive kollektivknutepunkt.</p> <p>53. Arbeide for at Staten finansierer lovpålagte oppgaver og ansvarsoverføringer fra Stat til fylkeskommune fullt ut.</p> <p>Skoleskyss</p> <p>54. Sikre elevenes rettigheter til skoleskyss gjennom samarbeid med skoler og kommuner.</p> <p>55. Tilrettelegge skoleskyssstilbudet mot skolenes åpnings- og sluttidspunkt iht. lovverket.</p> <p>Drosjenæringen</p> <p>56. Påvirke nasjonale myndigheter til at kjøreplikt, behovsprøving og sentraltilknytning gjeninnføres.</p> <p>Generelt</p>	<p>67. Fjerne flaskehals i innseilingen til havner som er viktig for næringsvirksomhet og beredskap.</p> <p>68. Styrke vedlikehold og ta igjen etterslepet av maritim infrastruktur i havner og farleden.</p> <p>69. Sikre målrettede intensiver for infrastruktur i havner og fiskerinæringa for å nå klimamål.</p> <p>70. Styrke finansieringsordninger for kommunale fiskerihavnetiltak for effekt i flere kommuner.</p> <p>71. Bidra til økt tilrettelegging for sjøtransport i gods- og industrihavner.</p> <p>Lufthavner</p> <p>72. Sikre videreføring av lufthavnstrukturen</p> <p>73. Sikre at lufthavnene er framtidsrettet for næringslivets og befolkningens behov.</p> <p>74. Sikre testing av nye teknologiske løsninger for fly med søkelys på Øst-Finnmark.</p> <p>75. Bidra til framtidsrettede løsninger for å bedre lufthavnstilbudet i Hammerfest.</p> <p>Flyruter</p> <p>76. Påvirke nasjonale myndigheter til å gjennomføre anbuds konkurranser med økt konkurranseinnslag, gjennom bedre å legge til rette for internasjonal deltakelse.</p> <p>Jernbane</p> <p>77. Sikre løsninger for Finnmark som øker bruken av jernbane i Norge og naboland.</p> <p>78. Styrke rammevilkårene for klimaomstilling på vei og sjø, som kompensasjon for jernbane.</p>
---	--	--	--

		57. Tilrettelegge for bedret korrespondanse og sømløse reiser, uavhengig av kollektivmodalitet	79. Opprettholde dialogen rundt framtidige muligheter for jernbane til Finnmark.
--	--	--	--

Tabell 1: Strategier. Ikke i prioritert rekkefølge.

2 Samfunnsutvikling

2.1 Delmål

Et bærekraftig, effektivt, trygt, og innovativt transportsystem

Finnmark fylkeskommune har som regional samfunnsutvikler ansvar for en helhetlig og ønsket utvikling i fylket. Delmålet «Et bærekraftig, effektivt, trygt, og innovativt transportsystem» skal bidra til å oppfylle forventningene om en bærekraftig samfunnsutvikling. Utviklingen av transportsystemet, på land, til sjøs og gjennom grensekryssende forbindelser er avgjørende for utviklingen av fylket vårt. Planen er et verktøy som skal legge til rette for et transportsystem som fremmer utvikling. Den regionale planstrategien for Troms og Finnmark 2020-2023 trekker fram tre dimensjoner som definerer fylkeskommunens samfunnsutvikler-rolle: Gi strategisk retning til samfunns-utvikling, mobilisere privatsektor, kulturliv og lokalsamfunn, samt samordne, koordinere offentlig innsats og virkemiddelbruk. Transportplanen vil legge til rette for dette gjennom «et bærekraftig, effektivt, trygt, og innovativt transportsystem».

2.2 Samordning

Status

Transportplanen skal se det statlige, fylkeskommunale og kommunale ansvarsområdet i sammenheng. Samarbeid mellom offentlige og private aktører er en forutsetning for å legge til rette for samfunnsutvikling. Næringslivet i fylket er et godt eksempel på dette. Fiskerne er avhengig av statlige tiltak for trygg farled, skjerming og dybde i fiskerihavnene. Fisken landes på kommunale/ private kaier, før den går sjøveien eller transporteres videre på en kommunal delstrekning før den går over på fylkes-veinettet. Det er fylkeskommunens ansvar om ferge involveres. Fisketransporten

fortsetter videre på det statlige riksvegnettet mot

mot grenseovergangene, i hovedsak 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 reisen. Mange starter transporten på en kommunal vei, deretter fylkesvei, og videre på riksvei til jobb, fritid eller til en statlig lufthavn.

Fylkesveinettet, 1501 km	Fylkeskommunen RTP og prioriteringer i
Ferge og hurtigbåt, 17 samband	Handlingsprogram og økonomiplan
Bussruter og skoleskys	
Farled langs kysten og inntil havneområdet	Staten (sjø) NTP og prioriteringer i
Skjerming og dybde i fiskerihavner	gjennomføringsplaner og statsbudsjett. Kystverket ansvar for oppfølging
Europa og riksveinettet, 1482 km	Staten (vei) NTP og prioriteringer i sektorplan og statsbudsjett. Kystverket ansvar for oppfølging
Lufthavner 9 lokale og 2 regionale	Staten (luftfart) Avinor gjennom sin sektorplan og NTP
Flyruter (FOT-ruter)	Staten Samferdselsdepartement og operatør
Kommunale veier	Kommuner
Havneinfrastruktur på land	Kommuner og private aktører

Tabell 2 Transportnettet og ansvarsområder.

Finnmark kjennetegnes av mindre tettsteder, spredtbygd bosetting og store avstander

mellom tjenestetilbud, boliger og arbeidsplasser. Å knytte sammen funksjonelle regioner gjennom infrastruktur og kortere reisetid kan gi større muligheter for nærings- og samfunnsutviklingen i fylket gjennom bedre utnyttelse av kompetanse, større valgfrihet, bedre tjenestetilbud, og et større arbeidsmarked. Befolkningsframskrivingen i Finnmark viser en vekst på 3 296 personer fra 2022 til 2050. Av 18 kommuner vil 14 ha svak befolkningsvekst fram mot 2050. Sentralt trekk er den skjeve kjønns- og alderssammensetningen. 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.



Figur 2 Hammerfest by, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

Utfordringsbilde

Det er behov for en satsing på drift, vedlikehold, utjevning av forskjeller i standard i veisystemet, og et statlig vedlikeholds-program med tydelig effekt på fylkesveinettet. Vinterframkommeligheten og skredsikring på utvalgte strekninger er ikke tilstrekkelig, noe som vil kreve satsing på tiltak og teknologi. Det er også behov for å utvikle havner og farleder med nødvendig skjerming og dybde i alle kystkommunene. Flyprisene innad og ut av fylket er høye. Det er behov for lavere flypriser, noe som er avgjørende for bo og bli-lyst. 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 inn/ut av fylket. Endringer i infrastrukturen, herunder fergesamband, framkommeligheten på vei og fly, og endringer i handels- og tjenestetilbud kan endre adferdsmønstre og pendlingsmønstre. Bedre infrastruktur og kortere reisetid kan gi bedre funksjonelle regioner.

2.3 Næringstransporter

Status

Næringstransporten legger i stor grad grunnlaget 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 trailere i snitt pr. dag. Havbruk, landbruk, avfall og dagligvarer har rundt 90 % av veitransporten. Totalvolumet de siste årene er stabilt med en marginal økning på sjømat- og mineraltransporten.

Næringstransporten er grunnlaget for kyst til marked strategien. Strategien skal se helheten i transportbehovene for næringstransporten med fokus på sjømat fra kysten til marked. Det er en felles nordnorsk strategi som skal se det statlige, fylkeskommunale og kommunale ansvarsområdet i sammenheng. I Finnmark omhandler strategien hele infrastrukturen fra farled, havn, fylkesvei, riksvei, utenlandskorridorer til finsk grense og videre transport som involver veinettet i Sverige og Finland på vei til sjømatterminaler i hovedsak i Finland, Danmark, Tyskland og Polen. Utviklingen av lufthavner, flyruter, kollektivruter, regional bosetting, transport fra andre næringer, beredskap mm. må også sees i

sammenheng for å opprettholde bosettingen
og næringsvirksomheten langs kysten.

Strekninger som inngår i kyst til marked strategien,

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

På lengre transporter har sjømat størst andel med omtrent 30 %. På kortere ruter har 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. Her ligger høyest ÅDT-måling over 60 trailere. Verdiene øker årlig, og i 2022 passerte den 8,4 mrd. 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 mrd. kroner. Hovedsak verdier fra fiskeri. Ruta fortsetter via E6 Tanadalen til Utsjok på E6 med ÅDT på 32 trailere, og verdier for 2,5 mrd. kroner. Verdien av de andre kyst til marked korridorene ligger på 1-1,5 mrd. kroner og ÅDT mellom 8 og 20 kjøretøy.

Utfordringsbilde

Vinterframkommeligheten på veinettet er en hovedutfordring for næringstransporten, noe som påvirker trafiksikkerheten. Forsinkelser grunnet framkommelighets-problemer øker kostnadene for transportørene og vareeierne, spesielt for tidskritisk gods som sjømat. Dette er gods som ofte skal rekke tog- og flyavganger videre ut i markedet. Det gjelder både på fylkes-, riks- og europavei, men må også sees i sammenheng internasjonale korridorer. Flere strekninger i fylket er ikke dimensjonert for

modulvogntog, herunder kyst til marked strekningen Hammerfest-Alta-finskegrensen, samt flere kyststrekninger.



Figur 3 Brøytebil på fv. 890 Gednje, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

2.4 Digitalisering og Innovasjon

Status

Den teknologiske utviklingen på transportnettet i Finnmark skjer gradvis. Kostnadseffektive løsninger er avgjørende for å møte framtidens utfordringer. Dette kan spesielt relateres til drift av veinettet og kollektivtrafikken. Teknologipotensialet kan bli en viktig bidragsyter. Dette arbeidet må sees i sammenheng med innfasing av nye lav- og nullutslippsløsninger. I fylket arbeider offentlige og private aktører med ulike piloter for intelligente transportsystemer (ITS). Dette omhandler også tjenester som gjør det lettere å gjennomføre reiser, rassikringsanlegg for varsling og forebygging, bedre vedlikehold av veinettet og detaljerte transportdata. For å kunne utnytte det teknologiske potensialet er tilgang til stabil telekommunikasjon og kraftforsyning en forutsetning.

Utfordringsbilde

Teknologiske alternativer kan være en av løsningene for å sikre og utvikle

transporttilbudet i Finnmark. Det forutsetter ressurser og samarbeid 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 framtidens utfordringer i hele spekteret av transport-systemet kreves nye bærekraftige løsninger. På veisiden er det potensiale for å utnytte teknologi gjennom fylkeskommunens målebil, gjennom løsninger som bedrer vinter-framkommeligheten og utnyttelse av 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, øker sårbarheten ekstra kostnader for nye transportløsninger. Utvikling av digital infrastruktur må samkjøres. For at teknologipotensialet i framtiden skal kunne utnyttes må utviklingen av digital infrastruktur samkjøres. Samferdselsområdet krever også en kontraktstrategi som legger til rette for aktiv testing og innfasing av nye teknologi- og klimavennlige løsninger.

2.5 Klima og miljø

Status

Klimaet påvirker sikkerheten og framkommeligheten i hele transportsystemet i Finnmark. Det forventes et tøffere klima, spesielt om vinteren med større temperatursvingninger, skred, nedbør og uvær. Endringene vil påvirke transportnettet 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 %). Utslppsregnskapet for transporten i de siste 10 årene viser noe nedgang for personbiler og litt økning i sjøtransport, men i hovedsak status quo.



Figur 4 Fv. 890 Berlevåg-Kongsfjord. Foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

Utfordringsbilde

Klimaendringene kan føre til flere akutte tiltak som konsekvens av skred, flom og forsinkelser. Drift og vedlikehold av vei- og kollektivnettet blir mer krevende for å sikre framkommeligheten for person- og næringstransporten. Nye tiltak vil kreve mer robuste og dyrere standarder. Dette kan være tiltak som å heve 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 å innfase, samt operere internt i fylke, og over lengre distanser. Dette avhenger av moden teknologi, ladeinfrastruktur, regelverk og akseptable kostnader. Bybussene er planlagt å gå på batteri i 2023 til flyruter i perioden 2030-2035. De største utfordringene med tilrettelegging for el-drift er på hurtigbåt-drift. Her er det samband som er opp mot 5-6 timer lange, noe dagens teknologi 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, samt 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.

2.6 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 sårbart ved bortfall av datatilgang og GPS forstyrrelser, noe som ofte er relatert til klimatiske utfordringer. Forsvarets transportbehov blir viktigere for transportberedskapen. Fylkets infrastruktur må sees i sammenheng med alliert bistand. Dette får økt betydning med finsk og svensk NATO medlemskap, spesielt for sentrale havner, lufthavner og veikorridorene 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 vegvesen, transportørene og øvrige beredskapsaktører i fylket.

Utfordringsbilde

Tøffere klima og manglende robusthet i infrastrukturen er en utfordring. Dette fører ofte til uønskede hendelsene, spesielt på veinettet. Stengte veier over lengre perioder og lange omkjøringsveier øker sårbarheten i transportsystemet, eksempel omkjøringsveier via Ifjord eller Finland, innsetting av alternativ sjøtransport. 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 kommunikasjonsnettene i

Finnmark er sårbart, og vil i kriser og krig bli ytterligere utfordret. 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 tydelig innarbeides i planer og prioriteringer.

2.7 Internasjonalt samarbeid

Status

Barentssamarbeidet er 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 framtidige 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 tyngre kjøretøy. Viktige forutsetninger framover vil være EU og nasjonale klimakrav, samt konkurransedyktige 0- og lavutslippsløsninger for intensjonale korridorer. Det arbeides for bedre grensekryssende kollektivruiter 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 framtidige utfordringer. Behovet er størst mot grensekryssende og

klimateknologiske 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.

2.8 Strategier for samfunnsutvikling

Samordning

1. Samarbeide med offentlige og private aktører for å samordne prioriteringer og optimalisere ressurser.
2. Sikre et forutsigbart infrastrukturnett med god regularitet, sikkerhet og framkommelighet for alle transportinternt i fylket og fra kyst til marked.
3. Samarbeide med stat, fylkeskommuner, kommuner og relevante aktører for å tilrettelegge for samfunnsutvikling.
4. Arbeide for strøm-, data- og kommunikasjonstilgang som grunnlag for den teknologiske utviklingen i Finnmark.

Næringstransporter

5. Sikre regularitet og framkommelighet for næringstransporter, spesielt vinterstid.
6. Bidra til tilfredsstillende infrastruktur for yrkessjåfører gjennom døgnhvile- og rasteplasser.
7. Prioritere helhetlig og strekningsvise utbedringer av viktige næringskorridorer og tilrettelegge for kyst til marked strategien.
8. Tilrettelegge for modulvogtstandard på kyst til marked strekninger.

Digitalisering og innovasjon

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

Klima og miljø

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

Beredskap og forsvar

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

Internasjonalt arbeid

18. Bidra aktivt i det internasjonale transportsamarbeidet.
19. Sikre framtidsrettede grensekryssende transportinternt i fylket og over grensene til naboland.
20. Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket og over grensene til naboland.

3 Fylkesveinettet

3.1 Delmål

Ett sikkert fylkesveinett med god regularitet og framkommelighet

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 «ett sikkert fylkesveinett med god regularitet og framkommelighet». Fylkesveinettet binder sammen kyst og innland med inn- og utland gjennom europa- og riksveier. Å opprettholde regulariteten, framkommeligheten og sikkerheten på fylkesveinettet er en utfordring. Et 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.

Tilbakemeldinger fra kommuner og næringsliv viser at fylkesveinettet ofte utgjør en flaskehals for næringslivet og konkurransekraften i fylket. Smale veier og skredutsatte strekninger begrenser møtetrafikk og utgjør en ulykkesrisiko. Redusert framkommelighet som skyldes krevende vintervedlikehold, kolonnekjøring, skred eller stenging av fjelloverganger er andre utfordringer på veinettet.

3.2 Fylkesveinettet

Status

Finnmark fylkeskommune er eier av 1500 kilometer fylkesvei (omtrent 30 % av statlig vei, riksvei 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, veioppbygning, rassikring, drenering og elektro. Omfanget av oppgavene er svært varierende og forvaltning av disse krever ressurser innen en rekke ulike fagfelt. Mye av veinettet i Finnmark er etablert i en tid med et annet trafikkbilde og lavere krav

til framkommelighet, regularitet og sikkerhet enn dagens krav. Standarden er ikke opprettholdt i takt med utviklingen i samfunnet, næringsliv og trafikkmengde. Det er flere kjøretøy på veiene enn de er dimensjonert for, og flere fylkesveier er ikke dimensjonert for å tåle den økte mengden av tungtransport.



Tabell 3 Fv. 890, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

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. Utviklingen av lysanlegg, styring- og kontrollsystemer øker 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 sammen 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 framtidens belastning, slik at god mobilitet for næringsliv og bosetning sikres.



Figur 5 Fv. 8088 mot Ekkerøy, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

3.3 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. Fylkeskommunen 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 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 å få flere skal gå og sykle. Tilbakemeldinger fra innbyggerne viser at mange opplever skoleveien som utrygg.

Utfordringsbilde

Flere kommuner har signalisert at de ikke vil bygge gang- og sykkelvei langs fylkesvei, men heller 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 % i byområder og 8 % 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 byggekostnad 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 planene. I et fylke med spredt boligbygging, lange avstander, smale veier, mye snø og mørketid er det ressurskrevende å tilrettelegge for gående og syklende.

3.4 Serviceinfrastruktur

Status

Et godt utbygd serviceinfrastrukturnett legger til rette for mer effektive, komfortable, opplevelsrike og trafikksikre reiser for de som ferdes på og langs veinettet. Tilrettelegging av stopp/hvile på rasteplasser, trafikklokker, døgnhvile- og kjettingplasser gir færre ulykker. Det er ikke tilrettelagt døgnhvileplasser for tungtransport på fylkesveinettet. Tungtransporten benytter i dag døgnhvileplassene langs E6 i Tana og

Talvik, samt rasteplasser langs veinettet uavhengig av veieier. Toalettene langs fylkesveiene er døgnåpne mellom mai og oktober. Det er mange trafikklommer 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. Knutepunkt og større holdeplasser er tilrettelagt med monitører med ruteinformasjon. For sjørutene inneholder disse sanntidsinformasjon. Det er utviklet miljøtilpassede lukkede venteskur for flere bussholdeplasser og kaier i Finnmark.



Figur 6 Ferjekø i Hasvik på fv. 882, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

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 ladeinfrastruktur. 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.

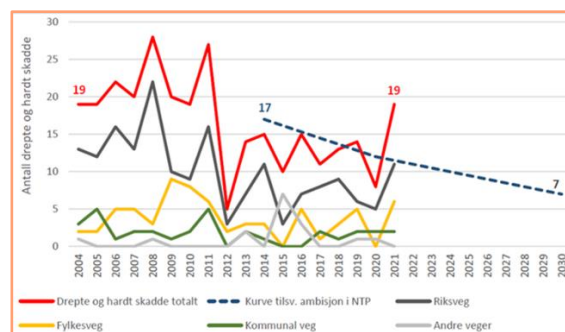
3.5 Trafikksikkerhet

Status

Trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark styres av 0-visjonen. I Nasjonal



transportplan er det en målsetting om færre enn 350 drepte og hardt skadde i trafikken i 2030. Av disse skal maksimalt 50 være omkomne. Finnmark har en målsetting 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 trafikken i Finnmark ut i 2013. Etter dette har det vært en svakt negativ utvikling i fylket.



Tabell 4 Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve.

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 av et tverrsektorielt samarbeid mellom ulike aktører innenfor og på tvers av forvaltningsnivåene. Høy fart, ruspåvirket, uoppmerksomhet og manglende eller feil bruk av sikkerhetsutstyr er vanlige trafikantfeil for ulykkene i Finnmark. Fylkeskommunen har gjennom veglova ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten. Dette gjelder også holdningsskapende arbeid. Satsningen ivaretas gjennom det fylkeskommunale trafikksikkerhetsutvalget.

Nullvisjonen handler om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd, og gjelder hele transportsektoren på tvers av transportformer.

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 spredtbygde 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 (veglova § 40a) tilsier 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. Skolevei og skoleskyss oppleves som risikofylt av mange. Gode vurderinger av risiko for barn og systematikk i arbeid med særlig farlig skolevei er viktig. Ett tverrsektorielt samarbeid rundt dette kan redusere risikoen for ulykker med skoleelever.

3.6 Skredsikring

Status

Det er 123 skredpunkter på fylkesveinettet i Finnmark. Av disse har 27 skredfaktor middels eller høy. Skredpunktene er i hovedsak knyttet til snøskred, men også 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 innbyggerne, næringsaktører, transportører og andre som ferdes veinettet.



Figur 7 Foto: Troms og Finnmark fylkeskommune.

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. Fylkeskommunen har utarbeidet et skredsikringsprogram. Programmet tar utgangspunkt i gjeldende bevilgningstakt og prioriterer kostnadseffektive sikringstiltak som bla. forebyggende skredkontroll, støtteforbygninger og skredvarsling. Programmet 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, topografien og veinettet 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 føre til at enkelte sikringstiltak må suppleres eller erstattes om effekten av et kostnadseffektivt tiltak ikke er tilfredsstillende.



Figur 8 Foto: Troms og Finnmark fylkeskommune.

Klimaendringer kan bety at vi i framtiden får større utfordringer med jord-, stein-, sørpe- og leirras.

3.7 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 kommunalt eid. 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

Fylkeskommunen har mottatt innspill fra flere kommuner om at ansvaret for 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.

3.8 Samordna 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. Drivere for transportbehovet er 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 betyr 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 behovene i kommunene.

Utfordringsbilde

Kommuner som har 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 planlegger flere kommuner for, og innvilger søknader om spredt bosetting. Andelen som bor i spredtbygde områder i Finnmark er redusert fra 27 % i 2000 til 22 % i 2019. Det er

utfordrende å ivareta trafikksikkerheten 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 kreves samarbeid tidlig i planleggingen, samt oppdatert planverk. Interessemotsetninger mellom nasjonale føringer og kommunal autonomi skal balanseres og konsekvenser belyses. Kommunale hensyn skal ivaretas, samtidig er ikke dette nødvendigvis i tråd med nasjonale føringer, og valgene gir ofte økte kostnader for fylkeskommunen, eksempelvis i form av tiltak for sikker skolevei.

3.9 Strategier for fylkesveinettet

Fylkesveinettet

21. Bidra til å realisere strategiene kyst til marked og fylkesveiløftet gjennom strekningsvise drift-, vedlikehold- og utbedringstiltak.
22. Sikre forsvarlig forvaltning av veinettet ved å prioritere vedlikehold og utbedring av eksisterende vei.
23. Sikre best mulig effektiv drift hele året på fylkesveinettet.
24. Opprettholde dagens framkommelighet ved å prioritere kritiske tiltak.
25. Sikre en «Finnmarksstandard».
26. Sikre mer vei for pengene gjennom samordning, porteføljestyling og mer effektiv prosjektutføring.

Sykkel og gange

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

Serviceinfrastruktur

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

Trafikksikkerhet

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

Skredsikring

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

Eierskap av ulike veiobjekter

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

Samordna areal- og transportplanlegging

36. Ambisjoner som gir konsekvenser for kollektivnettet og trygg skolevei må avklares før oppstart av planarbeid.

4 Kollektivtransport

4.1 Delmål

Tilby et moderne og forutsigbart kollektivtilbud

I Finnmark har bilen en sterk posisjon, men gjennom markedsretting av kollektivtilbudet, er kollektivtilbudet oppdaget av stadig flere. Kollektivtilbudet er en del av det totale mobilitetsbildet, der befolkningen tilbys effektiv og moderne persontransport. Å være mobil handler om å bevege seg. Om frihet til å reise dit en planlegger, på hvilken måte, og gjennomføre reisen. Å ha som mål om å tilby et moderne og forutsigbart kollektivtilbud vil være en forutsetning. I byer og tettsteder er gange og sykling, i kombinasjon med kollektivtransport, naturlige og attraktive løsninger for persontransport.

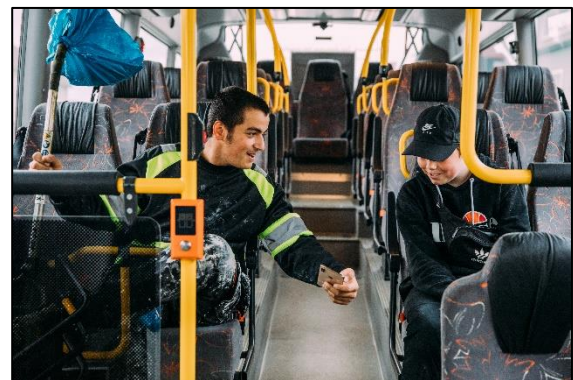
Finnmark er et geografisk stort område med spredt bebyggelse og næringsliv. Det organiserte persontransporttilbudet skal bidra til at det er enkelt og attraktivt å bo, besøke og arbeide i Finnmark. Kollektivtransporten skal ivareta effektive forbindelser innad i fylket, og legge til rette for å reise 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 er på by- og ekspressbussrutene, mens skoleskyss er basert på lokalruter og noen regionalruter. Båtrutene er hovedsakelig i Vest-Finnmark og omfatter 12 samband bestående av kombibåter, hurtigbåter og skyssbåter. Båtrutene i Finnmark har tradisjonelt vært fokusert om områder som har vært tynt befolket. Det er en målsetting å fase inn regionekspresser by-til-by, for å øke reisehastighet, kapasitet og inntjening, og samtidig senke tilskuddsbehov i

båtrutetilbudet, samtidig som distriktene skal ivaretas. Fylkeskommunen har ansvaret for fem ferjesamband, hvor Hasvik-Øksfjord er det største. Det meste av lokalbussdriften er tilpasset elevenes skolehverdag. Fylkeskommunen har ansvaret for skoleskyss til skolens ordinære åpnings- og sluttidspunkt iht. opplæringslova. I tillegg ansvaret for særskyss til elever som ikke kan benytte ordinært kollektivtilbud til skolen. Ifølge det nasjonale Kollektivbarometeret er kundetilfredsheten i Finnmark blant de laveste i landet. Det er en målsetting å øke denne.

4.2 Landverts kollektivtransport

Status

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



Figur 9 På bussen, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

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 skal bindes sammen i et helhetlig kollektivnett som gir tilgang til regionsentre med kollektivtransport. 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.



Figur 10 Flere reiser kollektivt, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

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. Her er det et potensiale for ytterligere vekst for å skape reisemuligheter og bolyst.

Det er utfordrende å lykkes med kollektivtransport dersom holdeplassinfrastrukturen ikke er tilpasset brukerbehovet, bussmateriell og klima. Det er i dag skilt ved omtrent 1/3 av alle stoppesteder, og kun 10 prosent har venteskur. Dette oppleves som utfordrende. Enkelte aldersgrupper har ikke et tilpasset kollektivtilbud, noe som reduserer antall reisende. Tilbudet kan være for dyrt eller ha en frekvens som ikke er tilpasset behovet. For

å ha et bærekraftig tilbud for alle må busstilbudet tilrettelegges for alle aldersgrupper, og inkludere innbyggere og reiselivet, som i dag ikke prioriterer bruk av kollektivtrafikk. Kollektivtrafikkens brukere er "online", og det er en utfordring å gi



Figur 11 Holdeplass ved Vadsø skole, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

tilstrekkelig informasjon om reisebildet, pris og sanntidsoppdateringer i aktuelle kanaler. I tillegg opplever reisende det som utfordrende å kombinere reiser mellom fylkesinterne- og grensekryssende ruter, og å finne tilstrekkelig reiseinformasjon om dette på ett sted. På samme måte oppleves det utfordrende for de reisende at det ikke er gode nok korrespondanser mellom modalitetene, spesielt mellom flyruter og øvrig kollektivtrafikk.

4.3 Sjøverts kollektivtransport

Status

Innbyggerne er fordelt på store arealer på fastland og øyer uten fastlandsforbindelse. Både næringsliv og befolkning langs kysten er avhengig av at ferje- og båttilbudet er effektivt og forutsigbart. I fylket er det 5 ferjesamband og 12 båtsamband 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

Kostnadene i sjøverts kollektivtrafikk har økt kraftig de siste årene, som følge av krav i nasjonale standarder til miljø/klima. 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 som tilfredsstiller alle anløpssteder. De fleste reiser skjer i, eller mellom de største byene. Her er også potensiale for ytterligere vekst til stede, både for å skape pendlermuligheter og for bolyst. Samtidig er det utfordrende å tilby de mindre, veiløse samfunnene et forventet minimumstilbud, da det er mange anløp uten særlig inntjeningspotensialer.



Figur 12 Foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

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 og ut av Finnmark. Hurtigbåttilbud som effektiviserer reise til flyplass, bidrar til mindre personbiltransport og har dermed positiv effekt på klimagassutslipp. Kollektivtilbudet er størst i Vest-Finnmark. Med en målsetting om å ta hele fylket i bruk, fordrer det satsning også i Øst-Finnmark. Markedsrettede rutetilbud forsvaret bruk av fellesskapets midler med gode hurtigbåttilbud innen bo- og arbeidsregionene. Bostedsvalg og næringsvirksomhet som baserer seg på kollektivtilbudet er avhengig av et forutsigbart og sikkert tilbud over tid. Det er en utfordring at statens rammetilskudd ikke er tilstrekkelig i forhold til faktisk behov for ruteproduksjon.

4.4 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. Dersom det fører til en økt ressursutnyttelse og bedre totaløkonomi kan skoleeierne kjøpe transporten gjennom fylkeskommunen. Lovpålagt skoleskyss er en viktig oppgave for fylkeskommunen, som har organiseringsansvar for de fleste elever med rett til 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 og tettsteder/bygder i områder med spredt bosetning og lavt trafikkgrunnlag.

Utfordringsbilde

Det er en utfordring at elevene har eget reisebehov og krav til særbehandling, noe som krever ekstra ressurser. Lovverket beskytter elevenes skoleskyss på en god måte. Et stadig strengere lovverk har de siste årene ført til vesentlig kostnadsøkning for fylkeskommunen.



Figur 13 Foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

Det er kommunene som har ansvaret for drift av grunnskolene. Fylkeskommunen har ansvaret for grunnskoleelevenes skoleskyss. Kommunenes økonomi viser oftere en

uforutsigbarhet i skolestrukturen, og ved endringer i denne økes fylkeskommunens kostnader.

4.5 Drosjenæringen

Status

Fylkeskommunens prioriterte oppgave som samfunnsutvikler er å tilrettelegge for publikums behov for transport. Drosjene i Finnmark fungerer som en erstatning for mangelfullt kollektivtilbud, og har en annen betydning for framkommelighet i distriktene sammenlignet med byene.

Utfordringsbilde

I 2020 falt kjøreplikten bort. Som følge av dette har drosjetilbudet for mange kommuner ikke oversikt over drosjetilbudet, hvilke løyver blitt dårligere. Per nå har fylkeskommunen 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. I Finnmark er det ønske om at kjøreplikt, behovsprøving og sentraltilknytning gjeninnføres.

4.6 Strategier for utvikling av kollektivtransporten

Landverts kollektivtransport

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

Sjøverts kollektivtransport

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

Skoleskyss

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

Drosjenæringen

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

Generelt

57. Tilrettelegge for bedret korrespondanse og sømløse reiser, uavhengig av kollektivmodalitet

5 Statlig ansvarsområde

5.1 Delmål

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050

En oppsummering av store statlige prosjekt i Finnmark de siste 15 årene kan gi en indikasjon på det framtidige ambisjonsnivået.

Riksveiprosjekt 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 Skarveberggtunell på E69 bedret sikkerheten på veien mot Honningsvåg.

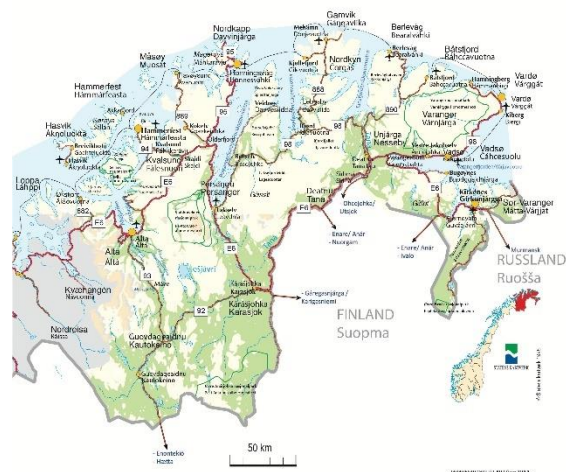
I 2016 ble de første store anbudsutsatte kollektivkontraktene inngått. Dette skjedde ikke uten "kamp", men vesentlig økning i trafikk, mer miljøvennlig materiale med høyere passasjerkomfort og bedret regularitet er suksessfaktorer, som følge av påbegynnende markedstilpassing.

De mest omfattende fiskerihavn og farledsprosjektene er mudring og utbedringer i Båtsfjord og Berlevåg. På Nordkinn er det ny molo og mudring i Gamvik, og ny molo i Mehamn. Nytt havneområde med skjerming er etablert i Kamøyvær.

Tidlig i perioden ble det bygget nytt terminalbygg på lufthavnene i Kirkenes og Alta. Rullebaneutvidelsen er ferdigstilt i Kirkenes. På de lokale lufthavnene er det gjennomført betydelig utbedring av sikkerhetssonene. For flere lokale lufthavner er tårntjenesten, av effektivitetshensyn, samlet i Bodø. 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. Som følge av at det er gått mer bort fra visuelle innflygningsverktøy og over til posisjonsbasert innflygning er regulariteten på kortbanenettet økt. De kommersielle rutene til stamflughavnene og de regionale lufthavnene har stort sett vært stabile.

Fylkeskommunens innspill til Nasjonal Transportplan fra 2012 er fortsatt ikke startet opp, herunder rv. 94 i Hammerfest-Kvalsund, bypakker i Alta og Hammerfest, rassikring E45 Kløfta, utbedringer av rv. 92 indre riksvei og fiskerihavntiltak i Vardø.



Figur 14 Kart over Finnmark.

5.2 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 drift, vedlikehold og investeringer

innenfor de statlige ansvarsområdene. NTP omfatter også ambisjoner innen klima, bærekraft, beredskap og teknologi. NTP revideres normalt hvert fjerde år. Gjeldende plan er laget for perioden 2022-33. Den har hovedvekt på de første seks årene, som transportvirksomhetene utarbeider gjennomføringsplaner for. De økonomiske rammene legges i NTP, og følges opp i 6 årlige gjennomføringsplaner med årlige tildelinger i statsbudsjettet. Gjennomføringsplanene gjelder for kategoriene riksvei og sjøtransport, og er ikke spesifisert i årlige ambisjoner. Regjeringen har besluttet å framskynde 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. Utredningene KVV transportløsninger for Nord-Norge og Nord-Norgebanen vil også bidra til å synliggjøre konseptuelle behov.



Figur 15 E75, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

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 gjennomføringsplaner, årlig statsbudsjett og ikke minst i et langsiktig perspektiv. Å få realisert tiltak gjennom NTP må sees i et langsiktig perspektiv, og kan ta 15-20 år.

5.3 Riksveinettet

Status

Riksveinettet i Finnmark er på 1482 km, og består av europavei og riksveier. Det omfatter E6 gjennom fylket, veier 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 samfunnsutviklingen, samt samfunnsikkerheten 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 vegvesen 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-finskegrensa i NTP 2022-27.

Utfordringsbilde

Riksveinettet må holde høy kvalitet for å ivareta et sikkert og effektivt veinett med god framkommelighet 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 framkommeligheten spesielt på vinteren er en hovedutfordring for gods- og persontransporten. Veinettet mangler tilfredsstillende serviceinfrastruktur som er tilrettelagt for næringstransporter og persontransporter. Det er behov for større bytiltak i Alta, Hammerfest og Kirkenes. Her har Staten satt krav til medfinansiering. Nasjonale klimamål og 0- og lavutslippsløsninger for nye personbiler, tungbiler og busser krever at nødvendig infrastruktur er tilgjengelig. Det er behov for å

styrke og redusere ulykker på riksveinettet og øke søkelyset på myke trafikanter, særlig der riksvei/europavei har funksjon som skolevei. Barnas Transportplan i NTP må sikres effekt. Riksveitfordringen gir 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 framtvinger økt søkelys på å gjennomføre planlagte store prosjekter og å sikre- og utbedre dagens framkommelighet, sikkerhet og regularitet.

5.4 Sjøtransport

Status

Havner og farled i Finnmark skal være framtidsrettede, konkurransedyktige, sikre, og ivareta næringslivets og befolkningens behov.



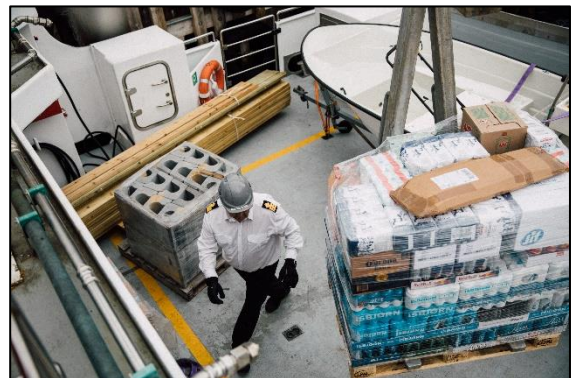
Figur 16 Foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

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 fram til kaikanten, overvåking 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.

Under posten større investeringer i NTP 2022-27 er molo i Kjøllefjord og innseilingsmolo i Vardø prioritert. 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.



Figur 17 Foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

Målet med mer godstransport fra vei til kjøll krever betydelige virkemidler for aktørene som er konkurransedyktig nok mot vei og bane. Sjøsikkerheten får økt betydning i dagens sikkerhetssituasjon i fylket. Nivået på overvåking, beredskap og tilstedeværelse må ha ressurser tilpasset sikkerhetssituasjonen.

5.5 Lufthavner

Status

Lufthavn- og flyrutestrukturen i Finnmark skal være framtidsrettet og tilpasses den teknologiske utviklingen for å dekke brukerens behov. Finnmark har tre regionale og åtte lokale lufthavner. Avinor som eget selvfinansierende aksjeselskap 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 kontrollsenter 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 framover. 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 lufthavn tilbud i Hammerfest og dialogen med Avinor rundt framtidsrettede løsninger er viktig. Politiske ambisjoner om utvidet sikkerhetszone i Alta og beredskapslufthavn i Kautokeino krever avklaring med Avinor rundt samarbeid om ambisjoner.

5.6 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 rutetrafikk, 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.



Figur 18 Alta lufthavn, foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

Utfordringsbilde

Et godt flytilbud er vesentlig for å kunne bo, arbeide og besøke nord, og fylkeskommunen er opptatt av å bidra til opprettholdelse av et godt flyrutetilbud på alle stam- og regionale lufthavner. Økonomi er i fokus hos Samferdselsdepartementet, fylkeskommunen, næringslivet, passasjerene, helseforetak og flyselskapene. Det er viktig at alle samarbeider, slik at det opprettholdes et godt flyrutetilbud i distriktene. I dette ligger også behovet for å øke konkurransen i flyruteanbudene, for å sikre at internasjonale aktører kan gi tilbud, uten at det skal gå ut over kvaliteten i rutedriften. Dette vil 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, og testing av framtidens luftfart hører naturlig hjemme i våre områder. Dette skal fylkeskommunen være med på, og legge til rette for utvikling og testing av ny og miljøvennlig luftfart.

5.7 Jernbane

Status

For frakt av sjømat sørover og dagligvarer nordover benyttes jernbane via terminaler i Narvik og Kiruna på Ofotbanen. Nordlandsbanen med terminalen i Mo I Rana brukes 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, men må 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. KVV Nord-Norge banen legger et faglig grunnlag for framtidige 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. Ambisjonene om å utrede en østlig korridor fra Rovaniemi mot Kolari er endret. En utfordring er å løse interessekonflikter og komme til enighet rundt arealbruk. Finsk grense benyttes til omtrent 70 % av godstransporten ut av fylket fra Finnmark. Det gjør en omlastning til jernbane i Haparanda/Luleå området interessant for framtidige 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.

5.8 Strategier for statlig ansvarsområde

Nasjonal transportplan (NTP)

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

Riksveinetten

58. Sikre effektiv og sikker transport i fylket, gjennom fylket og til våre naboland.

59. Sikre et nivå på drift og vedlikehold som stanser og tar igjen forfallet.

60. Sikre tiltak for å bedre vinterframkommelighet på utvalgte høyfjells- og kyststrekninger.

61. Sikre kritiske beredskapsutfordringer knyttet til framkommelighet.

62. Sikre utbedringer og bruk av forebyggende skredkontroll på kritiske skredområder.

63. Sikre en framtidsrettet veiinfrastruktur for nye drivstoffløsninger og ny teknologi.

64. Styrke trafiksikkerheten og effekten av Barnas Transportplan.

Sjøtransport

65. Sikre at næringsaktive fiskerihavner i alle kommuner har tilfredsstillende standard.

66. Fjerne flaskehalsene i innseilingen til havner som er viktig for næringsvirksomhet og beredskap.

67. Styrke vedlikehold og ta igjen etterslepet av maritim infrastruktur i havner og farleden.

68. Sikre målrettede intensiver for infrastruktur i havner og fiskerinæringa for å nå klimamål.

69. Styrke finansieringsordninger for kommunale fiskerihavnetiltak for effekt i flere kommuner.

70. Bidra til økt tilrettelegging for sjøtransport i gods- og industrihavner.

Lufthavner

71. Sikre videreføring av lufthavnstrukturen

72. Sikre at lufthavnene er framtidsrettet for næringslivets og befolkningens behov.
73. Sikre testing av nye teknologiske løsninger for fly med søkelys på Øst-Finnmark.
74. Bidra til framtidsrettede løsninger for å bedre lufthavntilbudet i Hammerfest.

Flyruter

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

Jernbane

76. Sikre løsninger for Finnmark som øker bruken av jernbane i Norge og naboland.
77. Styrke rammevilkårene for klimaomstilling på vei og sjø, som kompensasjon for jernbane.
78. Opprettholde dialogen rundt framtidige muligheter for jernbane til Finnmark.

6 Utviklingstrekk og drivere

6.1 Tilbakeblikk og dagens situasjon

Tilbakeblikk

For 15 år siden framsto 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 framtidige veivalg er å se tilbake på erfaringer, endringer og realiserte ambisjoner.

Dagens situasjon

Inngangen til ny 15 års periode er preget av en utfordrende sikkerhetssituasjon. Pandemien påvirker fortsatt reisemønster og tilgjengeligheten til fylket. Geopolitikken er drivkraft for utviklingen der sikkerhetssituasjonen, energiforsyning, transportsikkerhet og økonomisk stabilitet er styrende. Utfordringer med dagens usikkerhet handler også om å balansere drivkrefter og det grønne skiftet. Naboskapet til Russland er endret. Nærheten til Sverige og spesielt Finland kan styrkes gjennom NATO. Grunnlaget 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. Framtidig 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 nærings-transporter 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 framover.

6.2 Drivere som påvirker transportsystemet mot 2036

Forsvar, sikkerhet og beredskap

Hva betyr en mer urolig verden i nord for framtidig prioritering av forsvar og sikkerhet? Det vil påvirke det framtidige handlingsrommet for ulike utviklingsbaner globalt og i 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 utvikling ved behov. Herunder forsvarets behov til bredde, bæreevne, dybde og lengde. Svensk og finsk NATO-medlemskap vil kunne øke 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 energiressurser 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 skiftet. 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 erfaringen 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 framover.

Krav til 0- og lavutslippsløsninger

EUs klimapakke «Klar for 55», med mål om 55 % reduksjon i klimagasser fram mot 2030 er ambisiøst. 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 dieslbiler 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 framskyndes 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

Teknologipotensialet 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 mobilnett må være tilgjengelig for å teste og innfase 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 framover.



Figur 19 Foto Troms og Finnmark fylkeskommune.

7 Nasjonale og regionale føringer

7.1 Nasjonale føringer

Regjeringen legger hvert fjerde år fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme bærekraftig utvikling i hele landet. Forventningene skal følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes arbeid.

Regjeringen legger vekt på at vi står ovenfor følgende 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.



Tabell 5 FNs bærekraftsmål.

Bærekraftbegrepet har tre dimensjoner; økonomi, miljø og sosial bærekraft. Norges handlingsplan for bærekraftsmålene 2030 legger føringer for Nasjonal transportplan og fylkeskommunene. Lokale og regionale myndigheter er ansvarlige for mye av den sosiale og fysiske infrastrukturen som påvirker befolkningens levekår og utviklingsmuligheter.

Transportplanen vil tilrettelegge for og planlegge for bærekraftig mobilitet.

Økonomisk bærekraft betyr god ressursutnyttelse og synergi mellom tiltak i samferdselssektoren, tiltak som bidrar til å styrke lokalt/regionalt næringsliv, prioritering av vedlikehold og utbedringer som kan redusere driftskostnadene. Mange av bærekraftsmålene kan relateres til ulike deler av vår virksomhet. De mest relevante for arbeidet med regional transportplan er:

Mål	Hvordan
3 God helse og livskvalitet	Tilrettelegge for trafiksikkerhet og folkehelse, begrense støv og støy, fremme miljøvennlige transportformer.
8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst	Bidra med rammebetingelser for bærekraftig næringsliv som skaper arbeidsplasser og fremmer lokal kultur og lokalt produserte varer og tjenester.
9 Innovasjon og infrastruktur	Vedlikehold/drift av fylkesveinett og søkelys på effektiv og miljøvennlig teknologi for personlig mobilitet og godstransport
11 Bærekraftige byer og samfunn	Bidra til bærekraftig tettstedsutvikling i mobilitetsplanlegging og i kollektivtilbud og som sektormyndighet i offentlig høring på planer etter plan- og bygningsloven og veglova.
12 Ansvarlig forbruk og produksjon	Sikre bærekraftig forbruks- og produksjonsmønster, fremme bærekraftige offentlige anskaffelser av varer og tjenester og ha søkelys på klima og miljø.
13 Stopp klimaendringer	Kutte utslipp fra kollektivtransport, utbygging/drift og vedlikehold av veinlegg.

17 Samarbeid for å nå målene

For å finne de beste løsningene og utnytte synergier ha fokus på internt og eksternt samarbeid med alle samferdselsaktører nasjonalt og i regionen.

Universell utforming

Universell utforming er forankret i flere lover og forskrifter, også i formålsparagrafen i plan- og bygningslova: «Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak». Utformingen av transportsystemet skal bidra til at Finnmark er et godt sted å bo og leve i framtiden, uavhengig av alder og funksjonsevne. Universell utforming er et sentralt prinsipp for å oppnå dette. Reisehverdagen kan gjøres enklere for folk flest og konkurranseevnen for næringslivet kan økes gjennom universell utforming da transportsystemet bidrar til verdiskaping gjennom muligheten for høy arbeidsdeltakelse, bo- og arbeidsmarkedsregioner og handel. Universell utforming er et sentralt prinsipp for god mobilitet og tilgjengelighet, slik at flest mulig kan leve aktive og sosiale liv.

Universell utforming defineres som

«(...) utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming” (Miljødepartementet, 2007).

Regjeringen ønsker å bidra til at hele reisekjeden blir universelt utformet (NTP 2020-2021, s. 107). Reisekjeden begynner i det vi planlegger å reise et sted, og slutter når vi er fremme ved målet for reisen. Den omfatter holdeplasser, stasjoner og knutepunkt, billettløsninger og formidlingen av informasjon før og under reisen. Løsninger som tar hensyn til hele befolkningen, bidrar til raskere av- og påstigning og enklere reiser med bagasje eller barnevogn. Tiltak for universelt utformede reisekjeder kan også omfatte utbedring og

fjerning av hindringer ved kryssingssteder, adkomster, gang- og sykkelveier, ferjeleier, rasteplasser m.m. Universell utforming er et lovfestet prinsipp for utformingen av våre bygde omgivelser for at flest mulig skal kunne oppleve god mobilitet og tilgjengelighet, og leve selvstendige liv, jf. likestillings- og diskrimineringsloven. Dette bestrebes ivaretatt i planleggingen og i utformingen av tiltak og prosjekter på veinettet i Finnmark.

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 legger til rette for 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 at disse målene skal ivaretas på regionalt nivå.

Tabell 6 Målene for transportsektoren fram til 2050.



Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2020-2023

Den regionale planstrategien for Troms og Finnmark beskriver de langsiktige utviklingsmålene og satsingsområdene fram til 2032.

1. Vår regions muligheter skal sees og utvikles fra nord, med basis i regionens fortrinn, mangfold, vårt nærings- og arbeidsliv, innovasjon, infrastruktur og bærekraft.

2. Troms og Finnmark skal være regionen for samarbeid, kunnskap og kompetanse. Dette skal gi grunnlag for utvikling og vekst.
3. Troms og Finnmark skal være sentrum for nordområdeutviklinga og i forholdet til Russland. Herunder fokus på utvikling av samisk og kvensk språk, kultur og samfunnsliv.

Planstrategien har følgende mål for mobiliteten i fylket

- Skal ha et bærekraftig og innovativt transportsystem som binder folk sammen.
 - Skal være en tydelig samfunnsutvikler på samferdsel.
 - Tilrettelegge for næringsutvikling i hele regionen.
 - Bidra til klimavennlig god by- og stedsutvikling.
 - Legge til rette for tilgjengelighet og mobilitet.
- 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/Jernbandedirektoratet 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 2022-2025
- Joint Barents transportplan
- Regional plan for kompetanse i Finnmark 2016-2028
- Regional plan for kulturminner og kulturmiljø i Finnmark 2017-2027
- Regional vannforvaltningsplan for Norsk-finsk vannregion 2022-2027

- Regional vannforvaltningsplan for Troms og Finnmark vannregion 2022-2027
- Regional vindkraftplan for Finnmark 2013-2025
- Politisk plattform, Troms og Finnmark

Samiske interesser

Samiske interesser og rettigheter står sterkt. Reindriften er en viktig samisk næringsaktør og kulturbærer i Finnmark. Ulike interesser i reinbeiteområder utfordrer hvilke premisser for utviklingen som legges til grunn. I tillegg til tradisjonell reindrift er utmarksnæringer, landbruk, fiskeri og reiseliv også samiske næringer som må hensyntas. Muligheten til å oppnå felles enighet om arealbruk i samiske interesseområder kan påvirke den framtidige arealbruken.

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 mulig og 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 viktig.

Samene har 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 utbyggings-prosjektene, og inviteres til konsultasjon så tidlig som mulig i planleggingen.



Finnmark fylkeskommune
Postboks 701, 9815 Vadsø