



Regional transportplan for Finnmark 2024-2036

Handlingsprogram 2024-2027



Finnmark fylkeskommune
Finnmárkku fylkkagielda
Finmarkun fylkinkomuuni

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	4
1.1	Handlingsprogrammet.....	4
1.2	Regional transportplan → handlingsprogrammet → økonomiprosessen	4
1.3	Nasjonalt ansvarsområde.....	5
1.4	Trafikksikkerhet	5
2	Regional transportplan 2024-2036.....	6
2.1	Mål og strategier	6
3	Økonomiske rammer.....	7
3.1	Ramme driftsbudsjett.....	7
3.2	Investeringsramme 2024-2027	7
4	Investeringer på fylkesveinettet.....	9
4.1	Mål og strategier	9
4.2	Rammer	9
4.3	Tiltak i 2027	9
4.4	Tiltak i 2024-2026	10
4.5	Sykkel og gange	13
4.6	Serviceinfrastruktur	13
4.7	Skredsikring	13
4.8	Klima og miljø	14
4.9	Trafikksikkerhet	14
4.10	Beredskap og forsvar	14
4.11	Holdeplasser	14
5	Drift og vedlikehold på fylkesveinettet	15
5.1	Mål og strategier	15
5.2	Vedtatte rammer	15
5.3	Drift av fylkesveiene	15
6	Kollektiv	19
6.1	Mål og strategier	19
6.2	Rammer	19
6.3	Kollektivtransport.....	19
7	Vedlegg.....	21

1 Innledning

1.1 Handlingsprogrammet

Finnmark fylkeskommune har som regional samfunnsutvikler ansvar for en helhetlig og ønsket utvikling i fylket. I Regional transportplan for Finnmark 2024-2036 ser vi det statlige, fylkeskommunale og kommunale ansvarsområdet i sammenheng.

Ansvar for veinettet i Finnmark er delt på flere aktører. Fylkeskommunen har ansvaret for fylkesvei og kollektivtransport. Kommunene har ansvaret for kommunale veier og kommunalt trafiksikkerhetsarbeid. Staten har ansvaret for riks- og europavei, flyplasser, havner, sektoransvaret for trafiksikkerhet og tilsyn med kjøretøy og trafikant. Det er den enkelte veieier som skal sikre drift, vedlikehold, sikkerhet og framkommelighet på sine veier. For å tilrettelegge for samfunnsutvikling er dialog og samarbeid med relevante aktører i offentlig sektor, næringsliv, organisasjoner og private aktører en forutsetning for å ivareta behovet for infrastruktur i fylket.

Alle regionale planer skal ha et handlingsprogram. Dette handlingsprogrammet vil gi en vurdering av hvordan Regional transportplan for Finnmark 2024-2036 skal følges opp, samt anslå ressursbehovet for gjennomføringen av planen. Dokumentet er dermed et verktøy for langsiktig planlegging av investeringer på vei og kollektiv, samt drift og vedlikehold av infrastrukturen relatert til strategier og mål i transportplanen.

Handlingsprogrammet for 2024-2027 gir et helhetlig bilde av det samla behovet for investeringstiltak, drift- og vedlikehold på vei og kollektiv for perioden, samtidig som det økonomiske behovet beskrives.

Fylkestinget som regional planmyndighet vil årlig vurdere behovet for rullering av handlingsprogrammet jf. plan- og bygningsloven § 8-1.

1.2 Regional transportplan → handlingsprogrammet → økonomiprosessen

Regional transportplan for Finnmark 2024-2036 med handlingsprogram, gir føringer for fylkeskommunens økonomi- og budsjettprosess. Fylkestinget vedtar årlig de økonomiske rammene. I økonomiplanen og budsjettet vil de endelige rammene, konkretisering av prosjekter og tiltak, samt periodisering av fremdriften avklares. Vi gjør oppmerksom på at endringer ved rullering av økonomiplan og budsjett kan føre til endringer i handlingsprogrammet. Som nevnt er det målene og strategiene i transportplanen som bør legges til grunn for prioriteringer av prosjekter og tiltak. Statsbudsjettet som vedtas årlig legger rammer for fylkeskommunale, kommunale og statlige tiltak, og vil være viktig for gjennomføring av transportplanen.

Fylkeskommunens økonomiske handlingsrom er begrenset. Å prioritere rett tiltak til rett tid vil være nødvendig for å sikre mest mulig for pengene og bærekraftig utvikling. Ved prioriteringer må også signaler i budsjett og økonomiplanen, samt fylkesrådets plattform hensyntas. Fylkestinget vedtok i økonomiplanen for 2023-2026 at fylkeskommunens lånegjeld i prosent av brutto driftsinntekter, skal reduseres over tid og ikke overstige 110 prosent ved utgangen av kommende planperiode. Fylkestinget vedtok videre at langsiktig mål for gjeldsgrad i Troms og Finnmark fylkeskommune ikke skal overstige 100 prosent av brutto driftsinntekter i 2028. I tillegg nevnes føringene gitt i fylkesrådets plattform om helhetlig og funksjonell infrastruktur som knytter folk og næringsliv sammen, samtidig som det legger til rette for utvikling og verdiskaping. I samme plan ber fylkestinget om at fylkesrådet gjennomgår planlagte investeringer på fylkesveiene i Finnmark med mål om å kostnadsoptimalisere prosjektene. Dette viser hensyn som må ivaretas og et begrenset økonomisk handlingsrom.

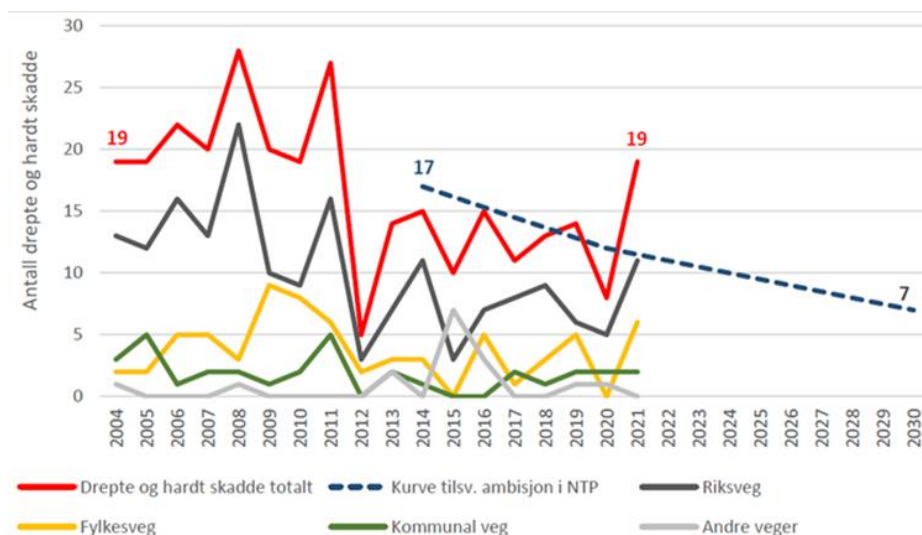
1.3 Nasjonalt ansvarsområde

Staten har ansvaret for europavei, riksvei, havn, farled og luftfart i Finnmark. Gjennom innspill i NTP-prosessen ønsker fylkeskommunen å sikre involvering for å få inn behov og argumentasjon for prioriteringer. Hensikten er å arbeide for at viktige statlige infrastrukturtiltak blir realisert. Finnmarks NTP prioriteringer vil også inngå i handlingsprogrammet til transportplanen, når denne blir rullert.

1.4 Trafikksikkerhet

Bakgrunnen for all samferdselsplanlegging er nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikkuulykker. På nasjonalt nivå har ulykkesutviklingen vært positiv over lang tid. I Finnmark stoppet derimot utviklingen opp rundt 2013. 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.

De største ulykkestypene i Finnmark er utforkjøringsulykker, møteulykker og fotgjengerulykker. Framtidens veier skal være trygge å ferdes på. Trafikksikkerhet ligger derfor til grunn for all planlegging, utbygging, vedlikehold og drift av fylkesveier. Det må arbeides langsiktig med større utbedringer samtidig som det skal være rom for å gjennomføre mindre lokale tiltak. Sikring av veier og trafikantpåvirkning vil derfor være en høyt prioritert oppgave i Finnmark også i framtiden.



Tabell 1: Ulykkesutvikling i Finnmark 2004-2021.

Veitrafikkloven § 40 a gir fylkeskommunen ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Samarbeid med andre trafikksikkerhetsaktører, som for eksempel Statens vegvesen, kommunene, Trygg trafikk, NAF, er avgjørende for å lykkes med dette.

2 Regional transportplan 2024-2036

2.1 Mål og strategier

Regional transportplan for Finnmark 2024-2036 har som hovedmål å ha et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv. Hovedmålet er utformet med bakgrunn i Nasjonal transportplan 2022-2033, regional planstrategi 2021-2024, og innspill fra offentlige organisasjoner og øvrige aktører. Transportplanen har i tillegg utformet delmål for plantemaene; samfunnsutvikling, fylkesveinettet, kollektivtransport og statlig ansvarsområde. Delmålene er utformet fra hovedmålet, samt status og utfordringsbilde for de enkelte plantemaene i transportplanen. Videre er det laget strategier som viser hvordan hovedmålet og delmålene skal nås (se vedlegg). Strategiene legger føringer for ressursbehovet og fordeling av den økonomiske rammen på samferdselsområdet, og legges til grunn for prioritering av tiltak.

Finnmark skal ha et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv			
Samfunnsutvikling	Fylkesveinettet	Kollektivtransport	Statlig ansvarsområde
Et bærekraftig, effektivt, trygt, og innovativt transportsystem	Ett sikkert fylkesveinett med god regularitet og fremkommelighet	Tilby et moderne, og forutsigbart kollektivtilbud	Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050
Strategier	Strategier	Strategier	Strategier

Tabell 2: Se vedlegg for alle strategiene.

3 Økonomiske rammer

3.1 Ramme driftsbudsjett

Samferdsel i Troms og Finnmark fylkeskommune har i 2023 et samlet driftsbudsjett på om lag 2 880 mill. kroner. Av dette er 1 009 mill. kroner avsatt som rammen til samferdselsformål i Finnmark. Samferdselsbudsjettets største områder i Finnmark er kollektivtrafikk med 631 mill. kroner, og vei med 348 mill. kroner. Det er ved en inkurie omfordelt 30 mill. kroner fra vei til kollektiv i 2022 som foreslås tilbakeført i budsjettmelding per 15.04.2023, slik at rammen vil være henholdsvis 601 mill. kroner for kollektiv avdelinga og 378 mill. kroner for vei avdelinga. I tillegg kommer diverse tildelinger av midler til samferdselsprosjekter i form av havbruksfondsmidler, søkbare tilskuddsmidler via statlige ordninger og midler fra private til enkeltprosjekter. Innenfor budsjettammen til samferdsel finansieres de løpende driftskontraktene for vei og kollektiv, en kostnad som utgjør størstedelen av den samlede rammen.

Med virkning fra 01.01.2020 ble det gjort en del endringer og omlegginger i inntektssystemet for fylkeskommunene. Blant annet ble midlene til skredsikring av fylkesvei lagt inn i rammetilskuddet, og fordelingen mellom fylkene og over perioden 2020-2023 ble endret. Midler til gang- og sykkelvei ble innarbeidet i rammetilskuddet og fordelt etter fylkesveifaktoren², fra og med 2020. Gjennom rammetilskuddet mottar fylkeskommunene også fordeling av rammer til opprusting og fornying av fylkesveinettet og kompensasjon for forskrift om tunnelsikkerhet. Rammene som fordeles på disse postene kan variere fra år til år. Kompensasjon for tunnelsikkerhet varierer også i størrelse fra år til år.

Basert på Statens vegvesen sin rapport om beregnet vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene mottar Troms og Finnmark fylkeskommune i 2023 nesten 238 mill. kroner (netto) over posten «opprusting og fornying av fylkesveinettet» i statsbudsjettet.

I handlingsprogrammet er det lagt til grunn at bevilgningen av «fornyingsmidler» gjennom rammetilskuddet opprettholdes på 2022-nivå. I handlingsprogrammet for infrastruktur legges det til grunn at bevilgningene til skredsikring opprettholdes på 2022-nivå gjennom hele perioden. Det vil si at Troms og Finnmark i 2023 mottar om lag 167,4 mill. kroner (ekskl. mva.) gjennom rammetilskuddet hvert år. Av rammen til skredsikringsmidlene avsettes en andel årlig til driftsoppgaver. Herunder byggelederassistans/ skredvurderinger knyttet til driftskontraktene, skredkontroll systemet i Skillefjord og til drift/aksjoner med Daisybell. Fylkeskommunene får 383,6 mill. kroner i 2023 til vedlikehold av veiene. Troms og Finnmark fylkeskommune sin andel av dette er 54,9 mill. kroner. Dette blir fordelt etter samme fordelingsnøkkel som ved særskilt fordeling til opprusting og fornying av fylkesveinettet for fylkeskommunene. Finnmark sin andel utgjør 18,3 mill. kroner. Dersom fylkeskommunen ikke kan dokumentere at midlene er benyttet i henhold til kriterier og formål, skal midlene tilbakebetales staten.

3.2 Investeringsramme 2024-2027

	2024	2025	2026	2027	2024-2027
Fylkesvei	196 790	195 000	183 000	195 000	769 790
Kollektiv	261 844	35 000	33 000	0	329 844
Skredsikring	76 337	76 337	76 337	76 337	305 348
Sum	534 971	306 337	292 337	271 337	1 404 982

Tabell 3: 1 000 kroner inkludert merverdiavgift. Investeringene er oppgitt i 2022 tall størrelse og ikke prisjustert. I perioden 2024-27.

Vedtatt økonomiplan 2023-2026 ligger til grunn for tabellen over. I tillegg er det estimert en ramme for 2027 som er siste år i planperioden. Totalt er det planlagt investeringer på 1 405 mill. kroner, fordelt på vei og kollektiv, inkl. skredsikring.

Investeringsprogrammet for samferdsel finansieres gjennom låneopptak, mva. kompensasjon, driftsmidler overført til investering (skredsikringsmidler), og i noen tilfeller medfinansiering fra kommuner. Basert på budsjett 2023/økonomiplan 2023-2026, er det kalkulert med følgende kapitalutgifter knyttet til investeringer innenfor samferdselsområdet (Finnmark):

	2024	2025	2026	2027	2024-2027
Renter	17 081	8 242	7 020	6 338	38 681
Avdrag	10 821	7 667	7 200	6 500	32 188
Planlagt låneopptak	384 703	191 667	180 000	162 500	918 870

De største investeringene på samferdsel i Finnmark er i 2024 på 534,9 mill. kroner. Årsaken til det store låneopptaket i 2024 er et bussdepot-prosjekt på kollektiv. Deretter synker investeringsnivået utover i planperioden. Det vises også på kapitalkostnadene som er vesentlig høyere i 2024 enn i resten av planperioden. I perioden 2025-2027 er det liten andel av investeringer på kollektiv, men i juni 2023 skal det opp en prinsippsak for nye sjøkontrakter som kan medføre et økt investeringsbehov.

Renter og avdrag på lån tatt opp til investering i samferdselsprosjekter, både på vei og kollektiv, dekkes fra fellesutgifter i Finnmark. Inndekning av kapitalutgifter knyttet til låneopptak i Finnmark fylkeskommune skjer gjennom årlige nedtrekk i budsjetttrammene til alle sektorene.

4 Investeringer på fylkesveinettet

4.1 Mål og strategier

I regional transportplan vil investeringstiltakene på fylkesvei hovedsakelig relateres til strategier for å oppnå delmålene «Ett sikkert fylkesveinett med god regularitet og fremkommelighet» og «Ett bærekraftig, effektivt, trygt og innovativt transportsystem». Tiltakene vil forankres i en strategi, men mange tiltak vil likevel berøre flere strategier.

4.2 Rammer

	Tom 2023	2024	2025	2026	2027	2024-2027
Fylkesveinettet						
Kyst til marked	219 996	102 094	92337	63 000	100 000	357 431
Viktige næringsveier						
Fisk til marked	329 280	81 180	88 000	70 000		239 180
Store bruprosjekter	3 500	11 000	51 000	50 000		112 000
Øvrige investeringstiltak	81 280	2 500	20 000	10 000		32 500
Sykkel og gange	22 000	5 000			25 000	30 000
Serviceinfrastruktur					15 000	15 000
Skredsikring						
Skredsikring	30 337	19 663		46337	76 337	142 337
Klima og miljø						
Erosjonssikring	10 000					
Fiskevandringstiltak	1 500					
Mindre bruutbedringer	62 399	12 000			25 000	37 000
Holdeplasser	6 900				5 000	5 000
Trafikksikkerhet						
Programområde mindre TS	35 000	20 000	20 000	20 000	25 000	85 000
Beredskap og forsvar						
Tunell	58 622	19 690				19690
Sum	860 714	273 127	271 337	259 337	271 337	1 075 138

Tabell 4: Tall i 1 000 kroner.

Økonomiplanen for 2023-2026 er lagt til grunn for de økonomiske føringene for handlingsprogrammet i 2024-2026. Endringer i fremtidig økonomiplan og budsjett kan bidra til endringer i investeringstiltak. For 2027 er det hovedsakelig planlagt tiltak som skal bidra til å redusere forfallet på fylkesveinettet, legge til rette for serviceinfrastruktur og trafikksikkerhet. Det legges vekt på å kostnadsoptimalisere tiltak, samt iverksette tiltak som ikke øker gjeldsgraden i særlig grad. Tiltak som skal gjennomføres i perioden 2024-2026 er, som nevnt, tidligere politisk behandlet og beskrevet i økonomiplanen for Troms og Finnmark fylkeskommune 2023-2026. Utover dette er det foreslått nye tiltak i 2027.

4.3 Tiltak i 2027

Båtsfjord/Berlevåg - Tana bru – finskegrensen (kyst til marked)

Fv. 890 Riitakuru-Harrelv. Lengde 7500 meter. Beregnet kostnad 149,25 mill. kroner.

Strekningvis utbedringer for å tilrettelegge for modulvogntog.

Nordkinn – Lakselv – finskegrensen (kyst til marked)

Fv. 98 Bergvann-Tårnvika. Lengde 4000 meter. Beregnet kostnad 79,6 mill. kroner. Oppgraderingstiltak for å utbedre kurvatur, veikropp og sideterreng.

Sykkel og gange

Det settes av 25 mill. kroner i 2027 for tiltak som skal øke andelen syklende og gående i Finnmark. Fylkeskommunen vil kartlegge behov og mulige tiltak i 2025 og 2026.

Serviceinfrastruktur

Tilbakemeldinger fra trafikanter og transportnæringen viser at det er stort behov for serviceinfrastruktur som eksempelvis rasteplasser, toalettfasiliteter, utmarksparkering, kjøttingplasser. Det er i tillegg ønske om venterom eller areal med en gitt standard på alle kollektivknutepunkt i fylket, som ikke er regulert av åpningstider. Fylkeskommunen ønsker å kartlegge behov og mulige tiltak i perioden 2024-2027.

Skredsikring

Fv. 8830 Skillefjord Nord. Fanggjerde for snø og stein. Beregnet kostnad 75 mill. kroner.

Mindre bruutbedringer

I Finnmark har vi 220 bruer. Kartlegging viser et stort behov for oppgradering av bruer i Finnmark. Flere av bruene nærmer seg kritisk tilstand. Tilbakemeldingen fra næringen er at fremtidens modulvogntog går i retning av større og tyngre vogntog, og at bæreevnen på bruer på fylkesveinettet må tilpasses fremtidens behov. Fylkeskommunen ønsker å fortsette pågående arbeid med å rehabilitere bruer som nærmer seg kritisk tilstand, samt tilpasse disse til dagens standard gjennom hele perioden.

Holdeplasser

Fylkeskommunen har de senere årene gjort store endringer i rutestrukturen til bybussene i Kirkenes, Hammerfest og Alta, samt mindre endringer i Honningsvåg og Vadsø. Det settes av midler til etablering av nødvendig infrastruktur basert på erfaringer med ny rutestruktur.

Programområde mindre ts-tiltak

Risiko, behov, trafikkmønster og ulykkesbilde endrer seg som følge av samfunnsutviklingen i Finnmark. Programområdet for mindre ts-tiltak gir handlingsrom for løpende utbedring av trafikkfarlige forhold som ett ledd i å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken.

4.4 Tiltak i 2024-2026

4.4.1 Kyst til marked

Kyst til marked strategien er en felles Nordnorsk strategi fra 2013. Målet for strategien er å se helheten i transportbehovene for næringstransporter, med fokus på sjømat fra kysten til markedet. Transporten kan involvere 8-10 ledd fra fisken tas opp, til den når markedet. I Finnmark omhandler strategien i hovedsak infrastrukturen og utfordringer fra farled til havn til fylkesvei til riksvei til utenlandskorridorer til finsk grense. Etter dette vil transportene involvere veinettet i Sverige og Finland på vei til sjømatterminaler i Finland, Danmark, Tyskland og Polen.

Øvrig infrastruktur som lufthavner, flyruter, kollektivruter, regional bosetting, transport fra andre næringer, beredskap mm. og utviklingen av disse må sees i tilknytning til strategien slik at bosettingen

og næringsvirksomhet langs kysten kan opprettholdes. I Finnmark er følgende strekninger definert som kyst til marked korridorer.

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

Hammerfest – Alta – finskegrensen

Strekningen Hammerfest – Alta – finskegrensen er en av de viktigste korridorene for transport av sjømat ut av Finnmark. Det er store lakseslakterier både i Hammerfest og Alta, i tillegg til mottak av fangst i Forsøl. Det fraktes også en del LNG fra Melkøya og ut i Europa. Det er i tillegg noe tilføring av fiskeritransporter fra blant annet Måsøy og Nordkapp. Strekningen er fylkets viktigste grensekorridor mot Finland.

Det er i all hovedsak statlig vei på strekningen. Unntaket er strekningen Hammerfest til Forsøl som er fylkesvei. Hovedutfordring på disse veistrekingene er skredutfordringer på rv. 94 i området rundt Polarbase og på E45 i Kløfta sør for Alta. Om vinteren er det utfordringer med framkommelighet på både rv. 94 på Kvaløya og E6 over Sennalandet. Sistnevnte strekning er ofte stengt om vinteren. Det er også utfordringer med knapp kurvatur, stigning og bruer. Dette gjelder særlig på strekningen E6 Alta-Sennalandet. Utfordringene gjør at modulvogntog ikke er mulig på strekningen.

Båtsfjord/Berlevåg -Tana bru- finskegrensen

Strekningen er en av de viktigste korridorene for transport av sjømat. Det er særlig transport av fanget fisk på strekningen. Dette gjelder både rund fisk og fabrikkprodusert. I tillegg til eksisterende mottak og fabrikker i Båtsfjord og Berlevåg planlegges det ny filetfabrikk i Båtsfjord. Det er også en del tilføring av fiskeritransporter fra Vardø over E75. Korridoren Båtsfjord/Berlevåg-Tana bru- finskegrensen er fylkesvei fra kysten til Tana bru. Derfra er det statlig vei til finskegrensen.

Hovedutfordring på strekningen er vedlikeholdsetterslep og vinterframkommelighet på fylkesveien over Båtsfjordfjellet mellom Båtsfjord og Tana. Strekningen er ofte stengt om vinteren. På E6 er det en del smale partier i Tanadalen mot Utsjok.

Nordkinn-Lakselv- finskegrensen

I Kjøllefjord, Gamvik, Mehamn og Dyfjord på Nordkinn er det fiskemottak. Transport fra disse gjør strekningen til en av de viktigste korridorene for transport av sjømat. Korridoren har også transport fra Øst-Finnmark over Ifjord, og til finskegrensen via Tana bru. Strekningen er fylkesvei fra kysten til Lakselv. Derfra er det statlig vei.

Hovedutfordringene på strekningen er vedlikeholdsetterslep særlig på fv. 888 fra Ifjord til Bekkarfjord, og fv. 98 mellom Kunes og Ifjord. Strekningen er ofte stengt om vinteren. Disse utfordringene er størst på strekningen Bekkarfjord til Hopseidet, men også veiene på Nordkinn til Kjøllefjord og Mehamn kan bli stengt om vinteren. På strekningen Kunes til Ifjord er det behov for å sikre veien gjennom kurvaturutbedringer. Dette er strekninger som kan utbedres gjennom fylkesveiløftet.

Fylkeskommunen har satt av midler til reguleringsplaner, bruer og rassikring på strekningen i innværende handlingsprogramperiode.

Magerøya, (Måsøy)-Lakselv-finskegrensen

Både på Magerøya og i Havøysund landes det mye fisk. Det meste av dette fraktes ut til markedene over akse Lakselv og finskegrensen, men en del transporteres også over korridoren Skaidi-Altafinskegrensen. Fra finskegrensen til Nordkapp er det statlig vei. E6 ligger mellom grensen og Olderfjord og E69 går fra Olderfjord til Nordkapp. Det er fylkesvei fra E69 til Kamøyvær, Skarsvåg og Gjesvær på Magerøya og mellom Smørfjord og Havøysund.

På fylkesveien mellom Smørfjord og Havøysund og på fylkesveiene på Magerøya er det utfordringer med framkommeligheten, særlig om vinteren. Det er også et stort vedlikeholdsetterslep på disse veiene. På E69 er det utfordringer med både vinterstenginger og skredproblematikk. På E6 mellom Lakselv og Olderfjord er det mye dårlig kurvatur. Fylkeskommunen har satt av midler til rassikring på fv. 8050 Elvetotn I og II i handlingsprogramperioden.

Jakobsnes-Kirkenes-finskegrensen

På Jakobsnes i enden av fv. 8110 ligger det største lakselakteriet i Øst-Finnmark. Dette er en av de viktigste driverne for transport på strekningen. Fra Kirkenes transporteres sjømat i hovedsak som sjøtransport. Det er noe tilførsel fra E6 vestover. Korridoren er fylkesvei mellom Elvenes og Jakobsnes. Resten er statlig vei. Strekningen er en viktig korridor mot Finland fra Øst-Finnmark.

Hovedutfordring på strekningen er stort vedlikeholdsbehov på fv. 8110. På E6 mellom Kirkenes og Høybukta er det mye dårlig kurvatur og Strømmen bru er en flaskehals. På rv. 92 mellom Neiden og Finskegrensen er det store utfordringer med grunnforhold og veikropp. Det er stort vedlikeholdsbehov på strekningen.

Sørøya-Øksfjord-E6 Langfjordbotn-finskegrensen

På Sørøya er det fiskemottak og foredlingsanlegg i Sørvær, Breivikbotn og Hasvik. Også i Loppa er det en del mottak og produksjon av sjømat, noe som genererer transport på korridoren. I de senere årene har mottak av fisk i Loppa og Hasvik økt betraktelig. Den økte transportbehovet gjør det nødvendig med en økt satsing på fv. 882. Hele strekningen fra Sørøya til Langfjordbotn er fylkesvei. I Langfjordbotn møter fylkesveien E6. Fra Øksfjord til Hasvik er det ferge.

På Sørøya er den største utfordringen et stort vedlikeholdsbehov. Mellom Langfjordbotn og Øksfjord er det også et stort vedlikeholdsetterslep. Her er i tillegg utfordringer med kurvatur og stigning, samt noe skredproblematikk. Fylkeskommunen har satt av midler til rassikring og veitutbedring på fv. 882.

4.4.2 Fisk til marked

Fylkestinget i Finnmark vedtok i sak 66/18 «Fisk til marked»-pakken som skal sikre en robust finansiering av utvalgte strekninger på fylkesveinettet. I økonomiplanen for 2023-2026 er det satt av 568 460 kroner til «fisk til marked». Målet er å utbedre fylkesvei 890/891 Tana bru-Berlevåg/Båtsfjord, som er den største fisketransportkorridoren i fylket. Fylkesvei 890/891 skal utbedres slik at det kan benyttes modulvogntog til blant annet fisketransport. «Fisk til marked»-pakken skal også bidra til å fullføre Ifjordprosjektet for å øke regulariteten på strekningen Lakselv til Nordkinn og Tana. I tillegg skal pakken styrke framkommelighet og trafiksikkerhet gjennom teknologiske ITS-løsninger som gir liveinformasjon til trafikantene på strekningen.

4.4.3 Fylkesveiløftet

Strategi for å utbedre veier til opprinnelig standard uten å følge dagens krav til bygging av ny vei. Erfaringer fra tidligere arbeide er at vi gjennom bruk av både investerings- og vedlikeholdsmidler kan utbedre lengre sammenhengende strakninger til «godt nok» standard. Mange fylkesveier er bygget for en annen funksjon og trafikkbelastning enn hva som kreves av dagens trafikk, og det kreves en stor innsats for å få fylkesveier utbedret til å dekke dagens og fremtidens behov. Fylkesveiløftet innebærer at prioriterte veier vil få en funksjonell bruksklasse for næringsliv og befolkning. Dette vil sikre lavere årskostnader og en betydelig forlenging av veidekkes levetid. Dette skal sikre at veien tåler samfunnets forventninger om et fremkommelig veinett som vil betjene samfunnet på en god måte. Tiltakene som skal gjennomføres er blant annet forsterkning av veiens overbygning, dreneringstiltak, kurveutbedring, sideterreng og dekkelegging. Fylkeskommunen skal i perioden utrede og definere mulige strekninger som kan inngå i denne strategien.

4.4.4 Store bruprosjekter

Fylkeskommunen betegner bruprosjekter på over 100 millioner som store bruprosjekter. I kommende periode avsluttes ett slikt prosjekt på fv. 98 på Kunes, og det startes opp et prosjekt på fv. 8008 på Tangen.

4.4.5 Mindre bruutbedringer

Fylkeskommunen har utarbeidet en brurapport som beskriver tilstand og utfordringer på fylkeskommunale bruer i Finnmark. Det er stort behov for utbedring av disse da mange nærmer seg kritisk tilstand. Dette gir utfordringer når det gjelder trafiksikkerhet, framkommelighet, klimaendringer og beredskap. Fylkeskommunen har satt av midler til blant annet erosjonssikring, rehabilitering av betong, armering og lager, breddeutvidelse, kurvatur og rekkverksarbeid.

4.5 Sykkel og gange

Det langsiktige nasjonale målet er en sykkel- og gangeandel på 20 prosent i byområder og 8 prosent på landsbasis. I byer er det et mål at framtidig trafikkvekst skal tas ut gjennom å øke andelen gående og syklende. At flere sykler og går vil ha effekt på både folkehelse, trafiksikkerhet og klimautslipp. Fylkeskommunen arbeider i perioden med flere sentrumstiltak som skal øke andelen gående og syklende. Dette er prosjekter med målsetning om å øke sikkerhet og framkommelighet langs fylkesvei i sentrumsnære områder. Tilbakemeldinger fra kommunene i Finnmark er at det flere steder er stort behov for å separere myke og harde trafikkanter. Fylkeskommunen ønsker å kartlegge mulige strekninger for etablering av gang og sykkelvei i første del av perioden.

4.6 Serviceinfrastruktur

Tilrettelegging av stopp/hvile på rasteplasser, trafikkklommer, døgnehvile- og kjettingplasser gir færre ulykker. Det er mange trafikkklommer og parkeringsområder langs veinettet vårt. Disse bærer, i likhet med resten av veinettet, preg av manglende vedlikehold. Fylkeskommunen setter derfor av midler til å oppgradere eksisterende, og etablere nye rasteplasser i slutten av handlingsprogramperioden. Det er den respektive veieier som har ansvaret for serviceinfrastrukturen på sin vei.

4.7 Skredsikring

Det er 123 skredpunkter i Finnmark. Skredpunktene er i hovedsak knyttet til snøskred, men det er også risiko for andre skredtyper. Skred og skredfare fører ofte til at veier blir stengt i perioder. Resultatet er isolerte samfunn med store konsekvenser for person- og næringstransport. Skred fører til praktiske utfordringer, uforutsigbarhet og utrygghet for samfunn som blir isolert, for næringsaktører og for de som ferdes på veien. Fylkeskommunen vil i kommende periode prioritere kostnadseffektive

sikringstiltak som blant annet forebyggende skredkontroll, støtteforebygninger og skredvarsling på fylkesveinettet. Strategien gir mulighet for sikring av langt flere skredpunkter enn tunnel og skredoverbygg. Fylkeskommunen starter opp en utredning for å se på nye løsninger og kostnader for skredsikring av Skillefjord nord. Det tenkes da på f.eks Roadcap eller andre alternative muligheter som kan gjøre dette strekket mere trafiksikkert snarest mulig.

4.8 Klima og miljø

Flere av prosjektene i kommende periode har målsetting om å bidra til å nå regionale, nasjonale og internasjonale klima- og miljømål. Utslippsmålene skal nås gjennom å utforme veier som reduserer utslipp, tilrettelegge for alternativ energi og framtidsrettede miljøkrav til entreprenører. Prosjektene som gjennomføres skal ta høyde for både nåværende og framtidige klimaendringer på fylkesveinettet.

4.9 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsutfordringer på fylkesveiene meldes inn fra blant annet trafikanter, kommuner, driftspersonell, interne kartlegginger og ulykkestall. Veiadministrasjonen befarer og vurderer forholdene fortløpende og utarbeider egne rapporter med risikovurderinger. Store tiltak spilles inn som mulige investeringsprosjekter. Risikoforhold som kan løses gjennom vedlikehold spilles inn som mulige vedlikeholdstiltak. Alle andre forhold vurderes som mindre trafiksikkerhetstiltak. Disse vil bli håndtert innen programområdet mindre trafiksikkerhetstiltak. Det settes av 20-25 mill. kroner hvert år til dette programområdet. Dette er tiltak i størrelsesorden 100 000 kroner til 2,5 mill. kroner som skal redusere risikoen for drepte og hardt skadde i trafikken i Finnmark.

4.10 Beredskap og forsvar

Tunell

Tunnelene på fylkesveiene i Finnmark er viktig for lokalsamfunnene da det ikke er mulig å komme til og fra kommunesentrene om tunnelene er strengt. Derfor er det viktig med tiltak for å holde en tilfredsstillende regularitet. Fylkeskommunen har i perioden satt av midler til ny infrastruktur og elektrisk anlegg i fylkesveitunnel 883 Storfjelltunnelen i Vest-Finnmark.

4.11 Holdeplasser

Plassering og avstand til holdeplasser har stor betydning for hvor mange som velger å reise kollektivt. Utforming av holdeplasser har også betydning for sikkerheten til de reisende. I forbindelse med nye rutestrukturer og ny kontraktsform ønsker fylkeskommunen å utbedre og forsterke strukturen på holdeplasser langs fylkesvei i Finnmark. Det er satt av midler til etablering av bussholdeplasser i Alta, og nye holdeplasser som følge av behovene i nye rutestrukturer i Finnmark. Alle disse ligger på fylkesveinettet.

5 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet

5.1 Mål og strategier

Drift og vedlikehold av fylkesveinettet rettes mot tiltak som bidrar til «Ett sikkert fylkesveinett med god regularitet og fremkommelighet». Dette er tiltak som forankres i strategier som skal sikre forsvarlig forvaltning av veinettet ved å prioritere vedlikehold og utbedring av eksisterende vei. Tiltakene skal også sikre best mulig effektiv drift hele året på fylkesveinettet, samt opprettholde dagens fremkommelighet ved å prioritere kritiske tiltak. Det legges også her vekt på å kostnadsoptimalisere prosjekter.

5.2 Vedtatte rammer

Vedtatte rammer jf. økonomiplanen 2023-2026

	2024	2025	2026	2027	2024-2027
Drift	338 107	338 107	338 107		

Tabell 5: Tall i millioner kroner.

I økonomiplanen for 2023-2026 er det satt av midler til drift og vedlikehold. Dersom fylkesveiene skal driftes på en slik måte at etterslepet ikke øker ytterligere, må rammene økes i tråd med tabell 6 og tabell 8.

5.3 Drift av fylkesveiene

Drift er nødvendig på veinettet for å ivareta fremkommelighet og sikkerhet, samt kontroll med alle de ulike veiobjektene. Dette skal gjøres 24 timer i døgnet, 365 dager i året i all slags vær, spesielt ved uvær og værhendelser. Nedenfor beskrives de økonomiske rammene for perioden 2024-2027 og hovedoppgaver framover. Utredningsoppgaver finansieres av driftsramma og er også omtalt i dette kapitlet.

Fylkeskommunen har et stort veinett med svært varierende standard og trafikkbelastning. Dette krever en driftsstandard tilpasset veiens bruk. Retningsgivende for en tilpasset driftsstandard er veiens funksjonelle veiklasse, samt en vurdering av veiens betydning for næringsliv og samfunn.

Gjennom vedtatt kontraktstrategi er det besluttet at driften i større grad skal være byggherrestyrt. På de kontraktene der det vurderes som hensiktsmessig skal det legges bedre til rette for at også lokalt og regionalt næringsliv kan være i posisjon som hovedentreprenør og ikke bare som underentreprenør. Strategien er under implementering og ser ut for å ha ønsket effekt både med hensyn til økt brukertilfredshet og leverandørutvikling. Fylkeskommunen vil i perioden arbeide videre med å gjennomføre og utvikle strategien.

	2024	2025	2026	2027	2024-27
Bindinger driftskontrakter. Økning LPS pr år ca. 5 %	331,5	347,5	365	383	1427
Øvrig drift og avtaler	62	65	68	71	266
Fylkeskommunalt – TS-utvalg (FTU)	5	5,5	5,5	6	22
TS-inspeksjoner - Tiltak etter 0-visjonen	5	5,5	5,5	6	22
Ramme	403,5	423,5	444	466	1737

Tabell 6: Tall i millioner kroner.

Driftskontrakter eks. mva.

Kontrakt nummer	Kontrakt og lengde	Entreprenør	Tilbudssum eks. mva. og LPS	Sommer /vinter
DK 5413	Smørfjord – Havøysund 2021-2026	Mesta AS	42 626 145	Vinter
DK 5414	Honningsvåg 2021-2026	Løvland Maskin og Transport AS	18 458 794	Vinter
DK 5415	Gjesvær-Skarsvåg 2021-2026	Løvland Maskin og Transport AS	36 664 465	Vinter
DK 5416	Leirbotn – Lille Lerresfjord 2021-2026	Børre Andersen AS	27 468 000	Vinter
DK 5417	Hammerfest 2021-2025	Kokelv Maskin og Transport AS	38 106 300	Vinter
DK 5418	Loppa-Hasvik 2022-2027	Veidekke Industri AS	121 216 932	Sommer /vinter
DK 5419	Kjerringholmen – Hølseby 2021-2025	Arnt Wang AS	15 953 000	Vinter
DK 5420	Alta 2022-2027	Park og Anlegg Alta AS	47 607 000	Sommer /vinter
DK 5421	Hakkstabben 2021-2026 (Fast pris)	Hakkstabben Handel	5 005 800	Sommer /vinter
DK 5422	Akkarfjord 2021-2026 (Fast pris)	Gamvik Nordre AS	5 94 915	Sommer /vinter
DK 5423	Rolvøya 2021-2026 (Fast pris)	Rolvøy Veiservice AS	8 458 834	Sommer /vinter
DK 5424	Måsøy 2021-2026 (Fast pris)	Polarfishing AS	3 501 700	Sommer /vinter
DK 5425	Repvåg 2022-2023	Presis Veidrift AS	3 097 800	Vinter
DK 5426	Masi 2022-2027	Kauto Maskin AS	4 718 850	Sommer /vinter
DK 5427	Kautokeino 2022-2027	Kauto Maskin AS	17 123 700	Sommer /vinter
DK 5428	Nordkapp-Hammerfest sommer 2023-2026	Mesta AS	17 210 141	Sommer
DK 5436	Sør-Varanger 2023-2028	Mesta AS	97 208 065	Sommer /vinter
DK 5412	Porsanger-Nordkinn 2021-2026	Mesta AS	218 435 431	Sommer /vinter
DK 5437	Bugøynes 2023-2028	Ikke tildelt	BHO* 15 mill.	Sommer /vinter
DK 5438	Varangerhalvøya 2023-2028	Presisveidrift AS	236 611 146	Sommer /vinter
DK 5439	Varangerfjorden 2023-2328	Ikke tildelt	BHO. 25 mill.	Sommer /vinter
E5453	Elektro 2023-2028	Ikke tildelt	BHO. 60 mill.	Sommer /vinter
DK	Fergekai Finnmark	Stetind Ent. As	9 448 966	Sommer

	2022-2024		/vinter
--	-----------	--	---------

Tabell 7: *byggherreoverslag.

5.3.1 Om kontraktene

Kontraktene er tilpasset med tanke på varighet, kontraktsform, områder/størrelser, krav til standard, oppdelinger i fag/tjenestemråder som vil tilrettelegge for næringsutvikling i hele regionen. Det skal innføres større grad av byggherrestyring for å få en sterkere rolle i byggherrens oppfølging av veinettet. Dette skal stegvis innføres i forbindelse med oppstart av nye drifts- og vedlikeholdskontrakter. Kontraktene skal ha søkelys på en tilpasset drift, med brukerfokus og avveininger innen framkommelighet, økonomi, trafikkikkerhet, klima og miljø. Fremtidige driftskontrakter skal inneholde driftsoppgaver på fylkesveinettet. I enkelte geografiske områder, der markedssituasjonen og/ eller kompleksiteten i veinettet tilsier det, vil kontrakter kunne lyses ut med både drift- og vedlikeholdsoppgaver.

Det fokuseres mer på strekningsvise og områdebaserte kontrakter innen vedlikehold. Oppgaver må utformes i kontrakter som åpner for tilpasset vedlikehold med hensyn til avveininger mellom kvalitet, pris og brukervennlighet. Vedlikeholdsoppgaver vil utføres hovedsakelig gjennom fagkontrakter der geografisk utstrekning og volum tilpasses lokal og regional næringsutvikling. Disse kontraktene vil ha en varighet fra 1 til 5 år inkludert opsjon avhengig av fag. Det åpnes opp for både bruk av rammeavtaler og dynamiske innkjøpsordninger.

Kontraktene skal stille krav om arbeidslivsseriøsitet jf. KS' seriøsitetskrav. Dette er spesielle kontraktsbestemmelser som skal sikre seriøsitet i tjeneste og bygg og anleggskontrakter, i tillegg til oppfyllelse av Norsk Standard. Det skal spesielt tilrettelegges for lærlinge- og/eller praksisplasser i samarbeid med utdanningsenheter i fylkeskommunen. Det skal stilles hensiktsmessige krav som ivaretar hensynet til klima og miljø. Det skal vektlegges bruk av ny teknologi og miljødeklarasjoner innenfor området asfalt, samt andre områder der potensialet for reduksjon av klimagassutslipp vil gi effekt for å nå klimamål 2030. For eksempel kortreist stein og utstyr som gir redusert transportlengde.

Kontraktstrategien skal gi mulighet til å inngå samarbeid med andre veieiere, herunder kommuner og Statens vegvesen, for å samkjøre drift og vedlikehold der dette er mulig, og for andre områder hvor vi har felles interesser. Fremtidige kontrakter må bli mer dynamisk og utviklingsorientert, og sikte på å finne effektive og innovative løsninger for å møte fremtidige forventninger og behov. Dette må skje i samspill med brukere og leverandører for å legge til rette for framkommelighet, regularitet og trafikkikkerhet. Fylkeskommunen skal eie eget digitalt verktøy for datafangst tilknyttet veinettet. Dette kan legge til rette for videre innovasjon og utvikling av driften, samt ITS-løsninger for veinettet. Datafangst er et web-basert system for innsending, kontroll, redigering og registrering i NVDB. Systemet tar imot GPS-stedfestet data for alle objekter på veien som er konstruert eller endret i byggeprosjekter eller i driftskontrakter.

5.3.2 Forfall på fylkesveinettet

På vei beskrives forfall som en tilstand hvor veiobjektet ikke lengre tilfredsstiller sin tiltenkte funksjon med hensyn til funksjonell, teknisk og økonomisk levetid. Å fjerne forfall vil bety at man vedlikeholder og utbedrer veien. Det betyr ikke at standarden nødvendigvis oppfyller dagens krav med hensyn til stigninger, kurvatur og veibredde. Vedlikeholdstiltak som utbedring av veikropp og dekke, mykgjøring av sideterreng og tiltak som forsterker optisk **leding** vil ha stor betydning for å redusere risiko for trafikkulykker.

Etterslepet, det vil si kostnadene for å sette fylkesveiene i fylket 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.

Kostnader knyttet til drift og vedlikehold av fylkesveinettet påvirkes i stor grad av veiens tilstand. En vei som er «utgått på dato» er betydelig dyrere å drifte og vedlikeholde enn en vei som har fått riktig dimensjonering i forhold til trafikkbelastningen. Ved at driftskostnadene blir unødvendig høye, blir det tilsvarende mindre penger å bruke til vedlikehold. Ved at veien ikke tåler trafikkbelastning oppstår det store skader på veien og tilgjengelige midler til vedlikehold blir i vesentlig grad bundet opp til nødreparasjoner uten langsiktig effekt. Et veinett som tåler dagens og fremtidens tungtransport vil:

- Frigjøre midler til vedlikehold og gi lavere driftskostnader.
- Flytte vedlikeholdsinnsetningen fra nødreparasjoner til fornying.
- Skape bedre forutsetninger for næringsvirksomhet og bolyst i fylket.
- Redusere sannsynligheten for ulykker som involverer store kjøretøy.

Med dagens vedlikeholdsramme vil det være naturlig å konkludere med at vedlikeholdsetterslepet vil ha en eksponentiell vekst. Når etterslepet øker, vil til slutt reinvestering være eneste utvei.

For å redusere akselerasjonen av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Finnmark kan følgende tiltak være:

- Økt satsning på vedlikeholdsarbeid i Finnmark for å redusere akselerasjonen i vedlikeholdsetterslepet. Et minimum må være å øke rammen til 2016-nivå.
- Strekningsvisvedlikehold med flerårige planer koordinert med utbedringstiltak (investeringsprosjekter) for å redusere etterslepet og skape forutsigbarhet.

6 Kollektiv

6.1 Mål og strategier

Overgang fra netto- til bruttokontrakter vil være førende for kollektivdriften i årene som kommer. Overgangen fører til at fylkeskommunens økonomi blir mer direkte påvirket av rutedriften. Dette gjør at handlingsprogrammets tiltak i stor grad vil være knyttet mot inntektsoptimalisering, der fokus vil være rettet mot de områdene av driften der det er et høyest inntekstpotensiale og hvor fylkeskommunen får mest for pengene.

Økonomiplanen for 2023-2026 er lagt til grunn for de økonomiske føringene for handlingsprogrammet i 2024-2025. Alle sjøkontrakter er nye fra 01.01.2026, og vil kunne påvirke de økonomiske rammene fra det tidspunktet. Eventuelle endringer i rutestruktur og innhold i nye kontrakter er derfor ikke mulig å kostnadsberegne på nåværende tidspunkt, og må tas inn i takt med kommende vedtak og anbud.

6.2 Rammer

Tall i 1000 kr	Vedtatt Budsjett	2024	2025	2026	2027
Bussdepoter	370 000	154 708			
Bussdepot (tiltak 6.3.1)					
ITS prosjekter vei og kollektiv	45 000				
Sanntidssystem (Finnmark)	11 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Informasjonssystemer (tiltak 6.3.3)					
Rutemonitorer/infotavler (Finnmark)	3 130	1 000	1 000	730	400
Informasjonssystemer (tiltak 6.3.3)					
Fergekai Kjerringholmen – Strømsnes (Klokkarøy)	145 300	92 000	35 000		
(følges opp av seksjon for utbygging)					
Kombikai Ingøy	38 305				
(følges opp av seksjon for utbygging)					
Storekorsnes - Kollektivknutepunkt	33 500	15 136			
(følges opp av seksjon for utbygging)					
Kombikai Hammerfest	38 608			33 000	
(følges opp av seksjon for utbygging)					
INV Billettsystem	1 250	1 000	1 000	1 000	1 000
Nytt billettsystem (tiltak 6.3.2)					

Tabell 8: Tall i 1 000 kroner.

6.3 Kollektivtransport

6.3.1 Bussdepot

Fylkeskommunen etablerer bussanlegg på ti steder i fylket. Disse anleggene ivaretar nøytralitet i eierform, og bidrar til å tilfredsstille kravene når det gjelder oppstart av nye busskontrakter. Bussanleggene skal, i tillegg til å ivareta garasjering, ha servicefunksjoner for sjåførere og operatører i form av hvilerom, oppgjørrom, garderobefasiliteter, samt anlegg for vask og service av bussmateriell.

6.3.2 Nytt billettsystem

Dagens to billettsystemer for ombord- og forhåndskjøp av billetter forsvinner ved utgangen av eksisterende kontrakter. Det er igangsatt arbeid for å fase inn nytt billettsystem, der brukervennlighet,

Økonomi og bussenes/båtenes terminaltid er satt i fokus. Ombordbillettering tar tid, og går ut over rutedriften i form av forsinkelser og økte utgifter. Billettløsningen skal være lett å bruke for alle, og tilrettelegge for at alle kan løse forhåndskjøpt billett, enten via mobiltelefon, på internett eller ved kjøp i butikk/agent.

6.3.3 Informasjonssystemer

Finnmark har i mange år vært blant de ledende i landet på samferdselsinnovasjon. Fylkeskommunen planlegger å videreutvikle ITS-delen til å gi de reisende bred informasjon om rutetilbudet på nye og gamle plattformer:

- Delta aktivt i videreutvikling av Travel Magic reiseplanlegger, sammen med leverandør og øvrige fylker.
- Bidra til sanntidsinformasjon også i bussdrift, slik man har vært vant til i båt og ferje.
- Utstasjoner stadig flere sanntidsmonitører på holdeplasser og knutepunkt.
- Videreutvikle pushvarsler med rute- og avviksinfo til å gjelde hele Finnmark.
- Utvikle ny bookingløsning for signalanløp og bestillingsturer, til bruk på mobil, pc og annen digital plattform, og fase den inn i hele Finnmark.
- Følge opp Nasjonalt stoppestedregister (NSR) og holde det fortløpende oppdatert med geoposisjon og oversikt over infrastruktur.
- Videreutvikle widget-løsning for de reisende, slik at de kan ha en forbedret «rutetavle» på sin egen mobiltelefon eller tablet.
- Fortsatt opprettholde døgnbemannet ruteopplysningstjeneste.
- Opprette en toveis informasjonskanal for skoleskyss, rettet mot elever/foresatte.

6.3.4 Kombikai Ingøy

Ny kombikai Ingøy fikk bevilget midler i 2023. Midlene er overført til 2024, men etablering av kombikai Ingøy er avhengig av vedtak i sak fremtidig båttrutestruktur i Finnmark som behandles av fylkestinget i oktober.

6.3.5 6.3.5 Omlegging til markedsrettet drift

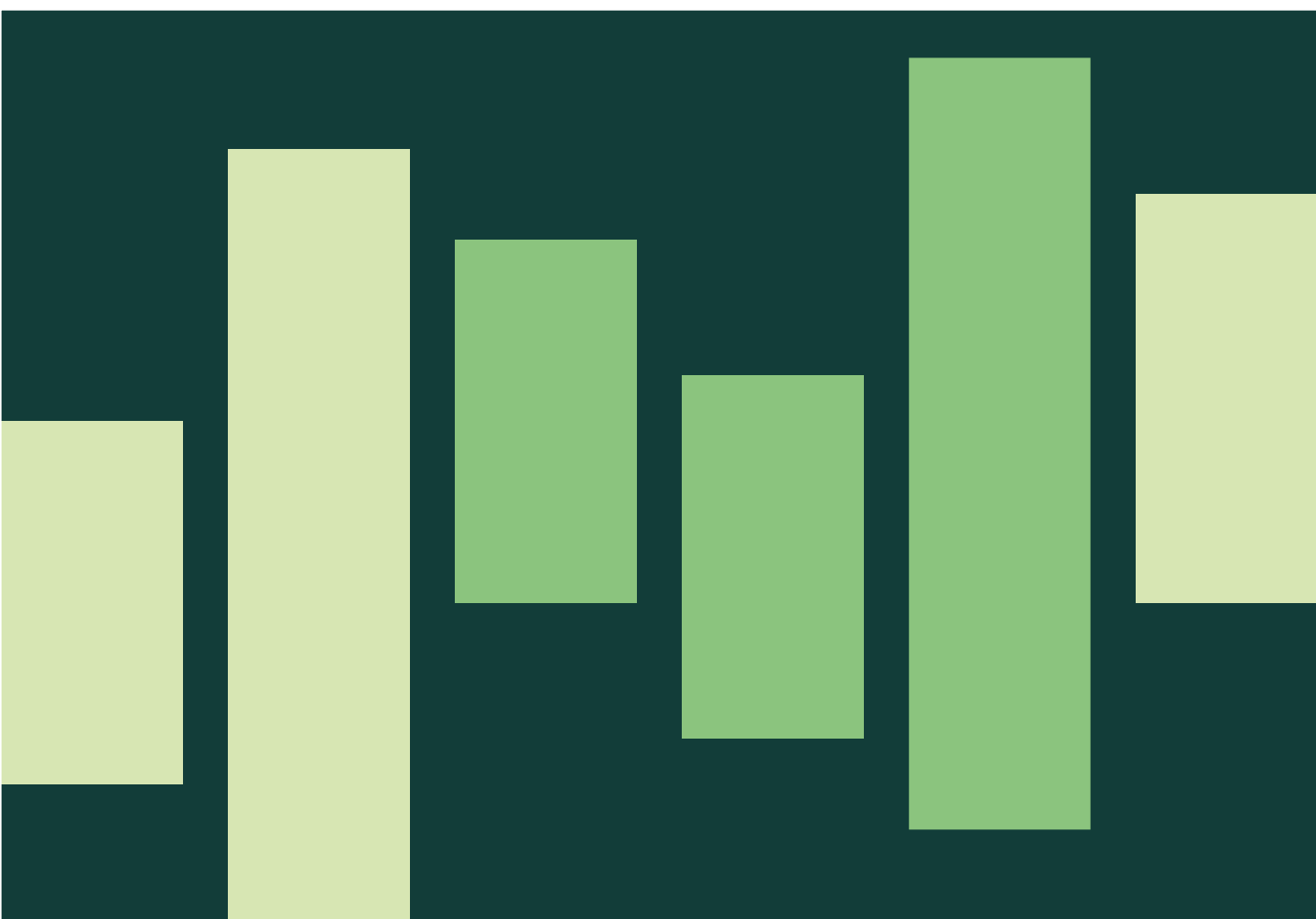
Fylkeskommunen er på vei over fra netto- til bruttokontrakter i kollektivtrafikken, der antall reisende og salg av billetter vil påvirke fylkeskommunens økonomi på en mer direkte måte enn tidligere. Det vil derfor bli jobbet med en markedstilpassing av kollektivtilbudet, der man optimaliserer buss- og båttilbudet ut fra økonomien. Dette vil påvirke billettprisene, billettproduktene og ruteprinsippene. Det vil på buss være en markant satsning på bybuss og ekspressbuss, mens på sjøruter vil man søke mot regionekspreser by-til-by for å få mer for pengene - høyere passasjergrunnlag, høyere og mer sømløs reise, og høyere billettinntekt, i tillegg til at ytterdistriktene fremdeles skal ivaretas.

7 Vedlegg.

Hovedmål	Finnmark skal ha et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv			
Plantema	Samfunnsutvikling	Fylkesveinettet	Kollektivtransport	Statlig ansvarsområde
Delmål	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
Strategier	<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 	<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. 	<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>næringskorridorer og tilrettelegge for kyst til marked strategien.</p> <p>8. Tilrettelegge for modulvogntogstandard på kyst til marked strekninger.</p> <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>30. Trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennom samarbeid rettes mot de mest alvorlige ulykestypene og trafikantgrupper med høy risiko.</p> <p>31. Risiko for alvorlige ulykker på skal reduseres gjennom tiltak mot utforkjøringsulykker, møteulykker og ulykker med mye 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 veobjekter</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>46. Avklare konsekvenser for kollektivnettet og trygg skolevei/myke trafikanter før 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 fiskerihavneiltak 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 lufthavntilbudet i Hammerfest.</p> <p>Flyruter</p> <p>76. Påvirke nasjonale myndigheter til å gjennomføre anbudskonkurranser 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>
--	--	--	--	--

	<p>19. Sikre framtidrettede grensekryssende transporter.</p> <p>20. Tilrettelegge eget kollektivtilbud til kommersielle ruter i fylket, og over grensene til naboland.</p>		<p>57. Tilrettelegge for bedret korrespondanse og sømløse reiser, uavhengig av kollektivmodalitet</p>	<p>79. Opprettholde dialogen rundt framtidige muligheter for jernbane til Finnmark.</p>
--	--	--	---	---



Finnmark fylkeskommune
Postboks 701, 9815 Vadsø