

# Regional transportplan for Troms 2022-2033

Regional transportplan for Troms har følgende hovedmålsetting:

Troms skal ha et trygt, effektivt, forutsigbart og bærekraftig transportsystem som legger til rette for mobilitet og positiv nærings- og samfunnsutvikling.

## Innholdsfortegnelse

### 1 Forord

### 2 Innledning og hovedmålsetting

### 3 Rammebetingelser og føringer

### 4 Sentrale utviklingstrekk i næringsliv og demografi

### 5 Fylkeskommunens ansvarsområder

#### 5.1 Fylkesvegnettet

#### 5.2 Kollektivtransport og mobilitet

#### 5.3 Trafikksikkerhet

#### 5.4 Barnas transportplan

#### 5.5 Universell utforming

#### 5.6 Klima og miljø

#### 5.7 FOU, digitalisering og teknologi

#### 5.8 Samfunnssikkerhet, transportberedskap og skredsikring

### 6 Statlige ansvarsområder

#### 6.1 Riksveg og Europaveg

#### 6.2 Sjøtransport, havner og farleder

#### 6.3 Jernbane

#### 6.4 Luftfart

## 7 Økonomi og handlingsrom

### 7.1 Drift

### 7.2 Investeringsrammene i perioden

## 8 Handlingsplan for RTP Troms 2022-2023

### 8.1 Målsettinger og strategier

### 8.2 Tiltak til delmål 1-4

### 8.3 Tiltak til delmål 5

# 1 Forord

Troms er fullt av muligheter, der havet, landet og folk genererer store verdier og gode samfunn. Fylkeskommunens rolle som samfunnsutvikler gjennom et helhetlig transportsystem er avgjørende for positiv nærings- og samfunnsutvikling. God framkommelighet og infrastruktur er helt sentralt for samfunnsutvikling, bosetting og næringsliv i Troms. Folk og varer skal komme trygt fram og Troms skal ha et moderne transportsystem for fremtiden. I ytterste konsekvens kan mangelen på gode transportsystemer resultere i at potensial forblir uforløst, bo- og arbeidsmarkeder isoleres, og en negativ demografiske utvikling, og det bidrar til at byene og bygdene våre blir mindre attraktive å bli værende i- eller etablere seg i for både unge og næringsliv.

Det overordnede målet i arbeidet med ny regional transportplan for Troms er å sørge for et transportsystem som ivaretar sikker mobilitet for folk, konkurransekraft og verdiskaping for næringslivet og en moderne omstilling for fremtidens Troms. Gjennom regional transportplan for Troms, tar fylkeskommunen grep om de store samferdselsutfordringene i fylket i ei tid preget av mye usikkerhet. Regional transportplan skal svare på både kortsiktige og langsiktige behov for bedre transportløsninger, framkommelighet og gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Infrastrukturen skal knytte Troms tettere sammen og skape nye muligheter for vekst og utvikling i Troms.

Fylkeskommunen jobber for at Troms skal ha et trygt, effektivt, forutsigbart og bærekraftig transportsystem som legger til rette for mobilitet og positiv nærings- og samfunnsutvikling. Og for de fylkeskommunale ansvarsområdene, så følges opp ord med handling, der en i tillegg til å jobbe for et godt kollektivtilbud, trafiksikkerhet og innovasjon også har besluttet å investere 2 milliarder kroner i fylkesvegnettet i Troms gjennom et historisk løft for fylkesvegene. De neste årene skal vi oppgradere fylkesvegnettet til en standard som tilrettelegger for samfunns- og næringsutvikling og som bidrar til å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner for fremtiden.

Behovet for satsing og investeringer i Troms fra statens side er enormt og overmodent. Fra realisering av jernbane til oppgradering av vegnettet, rassikring, et forbedret flytilbud, fortgang i utviklingen av fiskerihavnene, og bedre forbindelser til våre allierte naboland. Dette er kritiske behov som det haster å få på plass. Når kostnadene øker, må det prioriteres. Nord er viktig, men vil bli viktigere i framtiden. Derfor må det satses tungt i Troms for fremtiden - det er her behovet er størst. For nærings- og samfunnsutvikling, for klima- og miljømessig gode transportløsninger, og i et forsvars-, beredskapsmessig og sikkerhetspolitisk perspektiv.

I ei tid preget av usikkerhet der Troms har en sentral posisjon i det geopolitiske bildet, er tilrettelegging for den hverdagen vi ønsker oss i morgen viktigere enn noen gang. Det handler om tilstedeværelse og beredskap, om redundante løsninger og totalforsvar. Det handler også om å gi fylkets befolkning og næringsliv muligheten til bærekraftig mobilitet. Men til syvende og sist handler det om muligheten til å leve det gode liv i Troms - for oss som lever her nå og for de som kommer etter oss.

Tromsø, 18.11.2022

Agnete Masternes Hanssen

Fylkesråd for samferdsel

## 2 Innledning og hovedmålsetting

### Disposisjon i Regional transportplan for Troms 2022-33

Foreliggende Regional transportplan har en kortfattet innledning om formål, forankring og virkeområde, rammebetingelser og føringer. Det vises til relevant og utfyllende informasjon i dette dokumentet som er klikkbare lenker.

Statusbeskrivelsen for bosetting, folketallsutvikling og næringsstruktur er overordnet beskrevet. Kunnskapsgrunnlaget for [Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2021-2024](#) gir grundigere beskrivelser.

Status og utfordringer er gjennomgått tematisk for bedre oversikt i planen. Statlige ansvarsområder er omtalt med hensyn til betydning for Troms. For hvert område er forventninger presisert i hht. vedtatt politikk, pågående prosjekter og initiativ i Troms, politiske vedtak og samferdselsdivisjonens faglige vurderinger.

Innspill og høringsuttalelser til planprogram og planforslag er vurdert og relevante innspill er innarbeidet. Gjennomgangen i forutgående kapitler er grunnlaget for målsettinger, strategier og handlingsplan.

### Mandat og virkeområde

Regional transportplan (RTP) for Troms er utarbeidet etter plan- og bygningslovens (Pbl) § 8 og vedtas av fylkestinget som er regional planmyndighet. Planen legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet og for kommunal og statlig planlegging i regionen. Den strategiske innretningen har et 12-årsperspektiv der gjennomføringen av prosjekter i handlingsplanen rulleres årlig ved behandling av budsjett og økonomiplan.

Regional transportplan er forankret i [Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2021-2024](#). Som følge av fylkesoppdelingen av Troms og Finnmark er det gjennomført en egen planprosess for Troms. Medvirkning ivaretas gjennom høringer og offentlig ettersyn, regionale møter våren 2022 samt informasjon på fylkeskommunens nettsider. RTP vil ikke legge direkte føringer for arealbruk, og dermed heller ikke utløse krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven.

Regional transportplan er et viktig verktøy for sammenstilling og synliggjøring av utfordringer og muligheter for samferdsel i Troms. Planen er strategisk innrettet, og er et verktøy som legger føringer for kommunale planer. Gjennom mål og strategier trekker RTP opp langsiktig transportpolitikk og angir prinsipper for prioriteringer. RTP skal bidra til samordning og koordinering av nasjonale planprosesser. Fylkeskommunen synliggjør mål og krav til alle deler av transportsystemet og gir innspill til prosesser og planarbeid i stat og kommune.

### Vegforvaltning og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Fylkeskommunen har ansvar for samordnet bolig, og areal- og transportplanlegging, samt planforvaltning knyttet til fylkesvegnettet og kollektivtransport. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes arbeid med planstrategier og planer. Fylkeskommunen planlegger og bygger transportinfrastruktur, i hovedsak på fylkesveg. Planleggingen av egen infrastruktur skal alltid ta hensyn til miljø, utslipp, jordvern og vern av biologisk mangfold. Dette er føringer og krav satt i plan- og bygningsloven. I tillegg planlegges tiltak etter krav i vegnormaler og håndbøker. Trafikksikkerhet skal prioriteres, også i planleggingen.

Gjennom god forvaltning, god dialog med kommunene og kvalitetssikring av planer søker fylkeskommunen å opprettholde vegnettets funksjon og trafikksikkerhet for samfunnets beste.

## Regionreformen

Med regionreformen ble fylkeskommunene gitt en mer tydelig samfunnsutviklerrolle og målsettingen for norsk regional- og distriktpolitikk er balanse gjennom vekstkraft, likeverdige levekår og bærekraftige regioner i hele landet. Fylkeskommunene som regionale samfunnsutviklere skal ta ansvar for en helhetlig og ønsket utvikling i eget fylke. Samfunnsutvikling handler om summen av innsats rettet mot blant annet klima og miljø, folkehelse, kompetanse, kultur, ressursforvaltning, samferdsel og næringsutvikling. Fylkeskommunene har en rekke oppgaver og funksjoner som er viktige for samfunnsutviklingen i fylket. Den regionale samfunnsutviklerrollen handler om:

- å gi strategisk retning til samfunnsutviklingen
- å mobilisere privat sektor, kulturliv og lokalsamfunn
- å samordne og koordinere offentlig innsats og virkemiddelbruk

Det regionale folkevalgte nivået med en styrket samfunnsutviklerrolle skal gi merverdi for innbyggere og næringsliv.

Fylkeskommunen som samfunnsutvikler ønsker være en pådriver for at innbyggerne har mulighet til å ta klimavennlige valg. Fylkeskommune, stat og kommuner har et særskilt ansvar for kollektivtilbud og mobilitetsutfordringer, bygging-, drift- og vedlikehold av samferdselsinfrastruktur. Troms har hittil manglet tilrettelagt infrastruktur for lav- og nullutslipp for kollektivtransport og godstransport på land, veg og sjø.

## Hovedmålsetting

Regional transportplan for Troms har følgende hovedmålsetting:

Troms skal ha et trygt, effektivt, forutsigbart og bærekraftig transportsystem som legger til rette for mobilitet og positiv nærings- og samfunnsutvikling.

Målsettingen bygger på forventninger i fylkeskommunens samfunnsoppdrag, vedtatt strategi for det sammenslåtte Troms og Finnmark samt gjennomført planprosess for Regional transportplan. Delmål, strategier og tiltak bygger på gjennomgangen i de neste kapitlene og fremkommer i kapittel 8.

# 3 Rammebetingelser og føringer

## Nasjonale og regionale føringer

Kommunal- og moderniseringsdepartementet utgir for hver valgperiode Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging som skal følges opp i fylkeskommunenes planarbeid og for statlige myndigheters medvirkning i planleggingen.

Regjeringen har bestemt at FN's 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer. FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. For perioden 2019-2023 pekes det på fire store 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

Bærekraftbegrepet har tre dimensjoner; Økonomi, miljø og sosial bærekraft. Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030 legger føringer både for Nasjonal transportplan og fylkeskommunene; Lokale og regionale myndigheter er nærmest befolkningen, bedriftene og organisasjonene. Lokale og regionale myndigheter er videre ansvarlige for mye av den sosiale og fysiske infrastrukturen som påvirker befolkningens levekår og utviklingsmuligheter. RTP vil vise til relevante bærekraftsmål og hvordan den tilrettelegger for, planlegger og bidrar til bærekraftig mobilitet. Økonomisk bærekraft innebærer blant annet 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 driftskostnader.



Illustrasjon, FN's bærekraftsmål

Foto: FN

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 trafikksikkerhet 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 fylkesvegnett og - Fokus 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 vegloven |
| 12 Ansvarlig forbruk og produksjon    | Sikre bærekraftig forbruks- og produksjonsmønster, fremme bærekraftige offentlige anskaffelser av varer og tjenester og ha fokus på ansvar for klima og miljø.                     |
| 13 Stopp klimaendringer               | Kutte utslipp fra kollektivtransport, utbygging/drift og vedlikehold veganlegg samt tilrettelegge for lav/nullutslipp i arbeidsreiser/tjenestereiser                               |
| 17 Samarbeid for å nå målene          | Fokus på internt og eksternt samarbeid med alle samferdselsaktører i regionen og nasjonalt, for å finne de beste løsningene og utnytte synergier                                   |

Nasjonal transportplan (NTP) er regjeringens plan for hvordan en skal oppnå den overordnede målsettingen for transportsektoren; *Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*, her illustrert med de fem likestilte handlingsstrategier.



#### *Fem likestilte handlingsstrategier i NTP*

Kommende NTP-prosess er besluttet fremskyndet med ett år. I denne planen forventes bl.a. avklaringer rundt bygging av Nord-Norgebanen, fergefri E39 og andre større samferdselsprosjekt i milliardklassen. Se nærmere omtale i kap. 6.

RTP bygger på en rekke nasjonale og regionale føringer:

| Nasjonale føringer                                                                    | Regionale føringer                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| FN's bærekraftsmål                                                                    | Politisk plattform, Troms og Finnmark                             |
| Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for 2019 – 2023          | Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2021 – 2024 «Se nord» |
| Meld. St. 20 (2020-21) Nasjonal transportplan 2022-33                                 | Fylkesplan for Troms 2014 – 2025                                  |
| Meld St. 13 (2021) Klimaplan 2021-2031                                                | Regional transportplan for Troms 2018- 2029                       |
| Nasjonal gåstrategi 2012                                                              | Regional plan for handel og service i Troms 2016 - 2025           |
| Nasjonal sykkelstrategi 2014 – 2023                                                   | Strategiplan for samferdsel 2020 - 2032                           |
| Statlige planretningslinjer for samordnet bosted – areal og transportplanlegging 2014 | Skredsikringsprogram, TFFK revidert 2021                          |
| Statlige planretningslinjer for klima og energiplanlegging og klimatilpasning 2018    | Handlingsprogram for infrastruktur og samferdsel, TFFK 2021       |



| Nasjonale føringer                                                          | Regionale føringer                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022 – 2025                 | Reinvesteringsprogrammet / Fylkesvegløftet Troms (2021)       |
| KVU Innfarter til Tromsø                                                    | Budsjett 2022 og økonomiplan 2022-25, TFFK                    |
| KVU Transportsystemet i Tromsø                                              | Fylkes ROS Troms og Finnmark 2022-25                          |
| KVU for vegsystemer i Harstad                                               | Regional plan for friluftsliv, vilt og innlandsfisk 2016-2027 |
| KVU E 10/ rv. 85 Evenes - Sortland                                          |                                                               |
| Meld.St. 40 (2015-16) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering |                                                               |

## Ivaretagelse av samisk kultur, næring og samfunnsliv

Samarbeidsavtalen mellom Sametinget og Troms og Finnmark Fylkeskommune fra 2022 understreker at dialog mellom partene i tidlig fase og utveksling av informasjon om politiske prioriteringer innen samferdsel, er viktig for å sikre forutsigbare rammer for utviklingen av samiske samfunn. Avtalen viser til at det er enighet mellom partene om at reindriftsnæringen skal sikres forutsigbare rammevilkår og at utmarksressursene er viktige for å sikre den samiske kulturen. Etter ny Samelov har tiltakshaver plikt til å konsultere representanter for berørte samiske interesser i saker eller tiltak som kan påvirke samiske interesser direkte. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utarbeidet Veileder for kommuner og fylkeskommuner om konsultasjoner med samiske interesser, og Sametinget har også utarbeidet en planveileder som kommuner og andre som jobber med planlegging i samiske områder oppfordres til å benytte.

## Målkonflikter

Samferdsel er et samfunnsdefinerende tema som inkluderer mange interesser og ulike mål. Disse kan være sammenfallende, men en risikerer også målkonflikter. Eksempelvis kan effektiviseringen av forbindelser mellom to bo- og arbeidsmarkedsregioner gi store positive effekter for næringsutvikling og samfunnsliv, men tiltaket kan også være utfordrende i et miljø- og/eller kulturverdiperspektiv som følge av økt trafikk eller arealdisponeringer. Utvikling av viktige næringsveger og tilrettelegging for økt transport kan tilsvarende oppleves i konflikt med målet om trygge skoleveger. Ønsket om nye eller endrete transportløsninger kan også innebære et motsetningsforhold til landbruk eller reiselivet - for eksempel på areal. Slike utfordringer er fylkeskommunen bevisst. I planlegging og ivaretagelse av samfunnsutviklerrollen er involvering viktig for å finne omforente løsninger.

## Overordnede økonomiske rammebetingelser for samferdsel i Troms

Overordnede økonomiske rammebetingelser omtaler gitte rammer, dvs. forhold fylkeskommunen må forholde seg til. Dette til forskjell fra økonomiske rammer som fylkeskommunen kan gjøre prioriteringer innenfor, og dette er omtalt i kapittel 7.

De økonomiske rammebetingelsene for planperioden er heftet med stor usikkerhet. Hoveddelen av fylkeskommunens økonomi tilføres gjennom rammetilskuddet fra Staten. Våren 2022 satt Regjeringen i gang et arbeid med å gjennomgå og komme med forslag til endringer i inntektssystemet som hensyntar at man går fra 11 til 15 fylker fra 1.1.2024.

Fylkeskommunens aktivitet finansieres fra flere ulike kilder, men størstedelen kommer gjennom rammetilskuddet fra Staten og fordeling av skatteinntekter. Dette kalles frie inntekter som fylkeskommunen kan disponere uten føringer. I tillegg mottar fylkeskommunen øremerkede tilskudd til spesifikke oppgaver, eks. tilskudd til belønningsordningen i Tromsø. Det statlige tilskuddet kan kun benyttes til prosjekter som er beskrevet i avtalen med Staten. Bompenger kan kun benyttes til prosjekter som inngår i bompengavtalen med Staten (f.eks. Harstadpakken). Prosjektspesifikke midler fra f.eks. Enova, Klimasats, Troms Holding AS eller Innovasjon Norge er øremerkete formål som framgår av søknader og avtale med tilskuddsgiver.

De frie inntektene til fylkeskommunen begrenses gjennom inntektssystemet, og beskrives i dokumentet Grønt hefte som legges fram samtidig med Statsbudsjettet hver høst. Av de frie inntektene er en del budsjettmidler fordelt etter særskilte kriterier, eks. midler til fornying av fylkesvegene, skredsikringsmidler og fergeavløsningsmidler.

Utredning av nye modeller for fergenøkkelen og fylkesvegnøkkelen er igangsatt. Ved forrige justering av disse nøklene i 2022 kom Troms og Finnmark relativt godt ut av endringene med en økning i rammetilskuddet på 14,9 mill. kroner knyttet til fergenøkkelen og 33,9 mill. kroner knyttet til fylkesvegkriteriet. Det er per i dag umulig å forutsi hvordan kommende endringer i fordelingsnøklene i inntektssystemet vil slå ut for Troms.

For første 6-års periode legges de økonomiske rammene for 2022 til grunn i hele perioden. Kjente endringer i inntektssystemet hensyntas, bl.a. forventet bortfall av særskilt tildeling til oppgradering i hht. tunnelsikkerhetsforskriften. Andre midler som kommer med særskilt fordeling i rammetilskuddet, er midler til fornying og opprusting av fylkesvegene og skredsikringsmidler.

Regional transportplan legger til grunn at særlige tiltak som vedtas av Storting eller Regjering, finansieres fullt enten gjennom inntektssystemet eller ved tildeling av egne prosjektmidler, eks. innføring av gratis ferge på samband med mindre enn 100 000 passasjerer per år.

Midlene fra belønningsordningen i Tromsø er fra og med 2021 inkludert i «Bypakke Tenk Tromsø». I 2022 utgjør dette 69,1 mill. kroner, som i sin helhet er lagt inn til drift av kollektivtilbudet i Tromsø by. I tillegg kommer 21,3 mill. kroner som er et øremerket tilskudd til reduserte billettpriser på bybussene i Tromsø. Som ansvarlig for drift av kollektivtrafikk får fylkeskommunen passasjerinntektene som på buss, båt og ferge i Troms utgjør om lag 420 mill. kroner hvert år. Dette utgjør en stor del av finansieringen av kollektivtilbudet i Troms.

**Kapitalutgiftene** vil øke betydelig i årene som kommer. (Se også kap. 7 for nærmere omtale). Samferdsel har stått for nær 75% av fylkeskommunens investeringer de siste 10-15 årene. Kapitalutgiftene for lån til samferdselsinvesteringer dekkes over rammen til samferdsel. Store investeringer fra 2010 fram til i dag, opphør av avdragsfriheten på rentekompensasjonslån tatt opp i perioden 2010-2017 og store planlagte investeringer i perioden 2022-2025, medfører at samferdsel sine kapitalutgifter vil øke betydelig i årene som kommer.

Ved inngangen til 2022 utgjør fylkeskommunens samlede lånegjeld til samferdselsprosjekt i Troms nesten 1,7 mrd. kroner. I økonomiplanperioden 2022-2025 er det lagt til grunn at det skal tas opp ytterligere 3,3 mrd. kroner i lån for å finansiere samferdselsinvesteringer. (1,7 mrd. til ordinært investeringsprogram + 1,6 mrd. til fylkesvegløftet). Ved utgangen av økonomiplanperioden 2022-2025 vil Troms ha en samlet lånegjeld knyttet til samferdselsområdet på om lag 4,5 mrd. kroner<sup>1,7 mrd. i lånegjeld pr 31.12.2021 pluss 3,3 mrd. i låneopptak i perioden 2022-2025 minus 450 mill. i avdrag = 4,5 mrd.</sup> Kapitalutgiftene knyttet til denne lånegjelden vil øke fra 127,5 mill. kroner i 2023 til 290,5 mill. kroner i 2026. Økningen i kapitalutgifter på 63 mill. kroner blir i hovedsak hentet fra driftsrammen for fylkesveg, i og med at det meste av investeringer er knyttet til fylkesveg.

## Finansieringskilder

Fylkeskommunen kan ta opp lån for å finansiere investeringer i varige eiendeler. I henhold til kommuneloven kan fylkeskommunen ta opp lån kun som serielån. Det vil si at opprinnelig lånebeløp skal nedbetales med et likt beløp hvert år i nedbetalingsperioden. Dette medfører at kapitalutgiftene (renter + avdrag) er størst i starten av nedbetalingsperioden og deretter reduseres for hvert år fram til lånet er nedbetalt. Investeringer i fylkesveg nedbetales normalt over 40 år. For noen investeringer innenfor kollektivområdet brukes kortere nedbetalingstid, eksempelvis sanntidssystem og billetteringsutstyr som nedbetales over 3 år. Investeringer i eiendommer og bygg nedbetales også over 40 år.

I arbeidet med de økonomiske rammene for perioden 2022 – 2033 er det lagt til grunn en gjennomsnittlig rentekostnad på 2,0% i årene 2022 og 2023, 2,75% i 2024, 3,50% i 2025 og 4,50% fra og med 2026. Dette er den samme utviklingen i rentekostnader som er lagt til grunn i Fylkestingssak 44/22 Økonomiske basisforutsetninger for budsjett 2023 og økonomiplan 2023-2026.

I Troms dekkes kapitalutgiftene på lån tatt opp til samferdselsinvesteringer over rammen til samferdsel. Dette medfører at store låneopptak reduserer rammene til drift og vedlikehold.

**Rentekompensasjonslån** var en ordning som ble innført i 2010 og varte ut 2017. I perioden 2010-2014 benyttet Troms fylkeskommune den årlige lånerammen på 100 mill. kroner fullt ut. Fra 2015 ble den årlige rammen økt til 143,9 mill. kroner.

Rentekompensasjonsordningen medfører at lånene var avdragsfrie i 5 år, deretter nedbetales hele lånet i løpet av 15 år. I denne perioden mottar fylkeskommunen et eget tilskudd fra Staten til dekning av rentekostnadene for det enkelte år. Rentekompensasjonen ble fastsatt årlig i Statsbudsjettet der også rentesatsen for beregning av kompensasjonen ble bestemt. Årlig ble rentekompensasjonen beregnet ut fra en rente 0,5-1,0 prosentpoeng under den lånerenten fylkeskommunen faktisk betaler.

Toppunktet for avdrag på rentekompensasjonslån vil slå inn i 2023. Avdragene vil da til sammen utgjøre 51,7 mill. kroner per år til og med 2030.

*Byggingen av Gryllefjordbotn bru og Ballesvikskaret tunnel ble mer enn dobbelt så dyre som opprinnelig anslått. Rentekompensasjonslån i 2010 og 2011 ble derfor i hovedsak benyttet som merfinansiering på disse to skredsikringsprosjektene.*

*Da skredsikringsmidler til å dekke den økte kostnaden for prosjektene ble utbetalt i 2016 og 2017, ble disse midlene benyttet til å nedbetale på lånene som var tatt opp til erstatning for skredsikringsmidler.*

| mill kr     |       | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  | 2026  | 2027  | 2028  | 2029  | 2030  | 2031  | 2032  | 2033  | 2034  | 2035  | 2036  | 2037 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| RK lån 2010 | 100,0 | -84,6 | -15,4 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |      |
| RK lån 2011 | 75,0  |       | -39,2 | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,6  | -2,0  |       |       |       |       |       |      |
| RK lån 2012 | 125,0 |       |       | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  |       |       |       |       |      |
| RK lån 2013 | 100,0 |       |       | -3,3  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -3,3  |       |       |       |      |
| RK lån 2014 | 100,0 |       |       |       |       | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  | -6,7  |       |       |      |
| RK lån 2015 | 143,5 |       |       |       |       |       | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  |       |      |
| RK lån 2016 | 124,2 |       |       |       |       |       |       | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  | -8,3  |      |
| RK lån 2017 | 143,9 |       |       |       |       |       |       |       | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6  | -9,6 |
|             |       | -84,6 | -54,6 | -14,3 | -17,6 | -24,3 | -33,8 | -42,1 | -51,7 | -51,7 | -51,7 | -51,7 | -51,7 | -51,7 | -51,7 | -51,7 | -51,1 | -49,1 | -37,4 | -34,1 | -27,4 | -17,9 | -9,6 |

Tabell over viser avdrag på rentekompensasjonslån 2016-2037.

Gjennom rammetilskuddet mottar fylkeskommunen også driftsmidler som hittil i stor grad har vært prioritert brukt til investeringer. Dette gjelder **skredsikringsmidler**, midler til **fornyning** av fylkesvegnettet og midler til oppfyllelse av **tunnelsikkerhetsforskriften**.

**Skredsikringsmidlene** ble fra og med 2020 flyttet til rammetilskuddet til fylkeskommunene. Dermed er disse midlene definert som frie midler og kan benyttes på til de formål fylkeskommunen finner mest tjenlig. I Troms har disse midlene i sin helhet blitt lagt til rammen til samferdsel, og er brukt til å finansiere investeringer i skredsikringstiltak. Innenfor skredsikring prioriteres nå tiltak som gjelder varsling og skredkontroll – eksempelvis ved bruk av radar for å detektere skred og stenge vegen, aktive systemer og Daisybell for kontrollert nedsprenning. Dette medfører at en økende del av skredsikringsrammen blir prioritert til drift.

Fordelingen av skredsikringsmidler mellom fylkene for perioden 2018-2023 er basert på fylkenes prioritering av prosjekter, med tilhørende kostnadsanslag, for denne perioden. Fra og med 2024 skal det foretas en ny fordeling av skredsikringsrammen mellom fylkene.

I 2022 utgjør Troms sin andel av skredsikringsmidlene 82,35 mill. kroner. Av dette brukes om lag 3 mill. kroner til drift knyttet til skredsikring og 79 mill. kroner til investeringstiltak.

**Fornyingsmidler** tildeles også gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunen og er definert som frie midler. Den nasjonale rammen til fornying av fylkesvegnettet fordeles mellom fylkene basert på andelen av etterslep (målt i kroner) som ble beregnet av Statens vegvesen i 2015. Troms sin andel av etterslepet på fylkesvegnettet ble da beregnet til 10,7%. I 2022 gir dette Troms om lag 173 mill. kroner i fornyingsmidler.

Fornyingsmidlene brukes i stor grad til vedlikehold av fylkesvegnettet, herunder dekkelegging. I perioden 2022-2025 er det planlagt å overføre om lag 82 mill. kroner av disse midlene til investering. Investeringene vil i hovedsak være utskifting og utbedring av en rekke mindre fylkesvegbruer.

**Tunnelsikkerhetsmidler** er den siste særskilte tildelingen som også kommer gjennom rammetilskuddet. Dette er midler som er fordelt mellom de fylkene som må gjennomføre oppgradering av fylkesveg tunneler for at disse skal oppfylle kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Den samlede rammen som har vært fordelt til dette formålet har variert mye over årene. Eksempelvis var rammen til fordeling i 2021 på 320 mill. kroner mens den i 2022 er på 559 mill. kroner.

I 2022 mottar Troms rett i overkant av 100 mill. kroner til tunneloppgraderinger. En økning fra 57 mill. kroner i 2021. Med den store variasjonen i den årlige tildelingen av tunnelsikkerhetsmidler er det vanskelig forutse hvor store tildelingen som vil komme i årene fremover. Det er også signalisert at disse midlene vil opphøre fra og med 2027, da fristen for å ha gjennomført de nødvendige tunneloppgraderingene er satt til 31.12.2026.

Både driftstiltak og investeringer kan ha helt eller delvis finansiering gjennom statlige **prosjektmidler**. Dette er eksempelvis midlene som kommer gjennom Belønningsordningen for Tromsø, tilskudd til reduserte billettpriser i

Tromsø eller fergeavløsningsmidler.

Gjennom belønningsavtalen for Tromsø (mellom Staten, Tromsø kommune og Troms fylkeskommune) mottar fylkeskommunen årlig om lag 68 mill. kroner i prosjektmidler (belønningsmidler) fra Staten. Belønningsmidlene brukes på utvidet kollektivtilbud i Troms, til gang- og sykkelveg tiltak og en rekke andre tiltak som prioriteres av styringsgruppa for belønningsordning (Tenk Tromsø). I tillegg til belønningsmidlene mottar fylkeskommunen årlig om lag 21 mill. kroner som et tilskudd for å holde billettprisene på bybussene nede. Alle disse midlene kan kun benyttes til det formål som framgår av belønningsavtalen og tildelingsbrevene fra Samferdselsdepartementet.

**Fergeavløsningsmidler** brukes til nedbetaling av lån tatt opp til investeringsprosjekt som fjerner eller korter inn fergesamband. Fergeavløsningsmidlene kan kun brukes til det prosjektet de er godkjent til.

Det faktum at prosjekter ikke fullfinansieres i byggeperioden, men må finansieres med lån som deretter skal nedbetales over en periode på inntil 45 år, medfører at den samlede kostnaden til realisering av det enkelte prosjekt nesten doubles. Dette er det som skiller mellom statlige prosjekt som full ut finansieres av Staten i byggeperioden (Staten tar ikke opp lån til sine prosjekter), og fylkeskommunale prosjekt som må lånefinansieres.

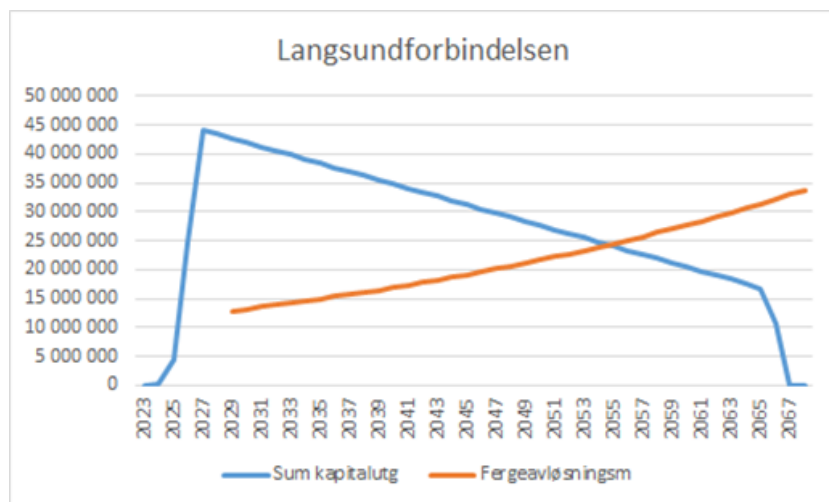
Som eksempel brukes Langsundforbindelsen og Ullsfjordforbindelsen:

- Prosjektene Langsundforbindelsen, med en anslått byggekostnad på 1.408 mill. kroner, og Ullsfjordforbindelsen med en anslått byggekostnad på 4.208 mill. kroner, vil koste fylkeskommunen hhv 1,1 mrd. og 4,6 mrd. inkl. renter. Dette er kostnaden for fylkeskommunen etter at finansiering fra bompengefinansieringen, mva-kompensasjon og fergeavløsningsmidler er trukket fra.

I henhold til kommuneloven er fylkeskommunen pålagt å gjøre sine låneopptak i form av serielån. Dette er lån som tilbakebetales med et likt avdrag per år, 1/40 del av opprinnelig lån. Rentekostnaden på et serielån blir totalt sett lavere over tilbakebetalingsperioden enn med et annuitetslån, beregnet med lik rentesats. Utfordringen med serielån i forhold til fergeavløsningsprosjekter er at belastningen i form av renter og avdrag er størst i begynnelsen av nedbetalingsperioden, og minker deretter år for år ettersom lånet nedbetales.

Fergeavløsningsmidlene derimot er lavest det første året de utbetales, for deretter å øke med 2,5% hvert år i utbetalingsperioden. Det er en stor samfunnsøkonomisk merkostnad ved å benytte fergeavløsningsmidler. Slike prosjekter bør fullfinansieres av staten som ikke har tilsvarende kapitalkostnader.

Dette er i figuren under vist i form av beregnet nedbetaling og fergeavløsningsmidler for Langsundforbindelsen.



*Gap-analyse, beregnet nedbetaling og fergeavløsningsmidler for Langsundforbindelsen. Kilde: Troms og Finnmark fylkeskommune*

**Brukerfinansiering** brukes i hovedsak om bompenger som kreves inn til delfinansiering av investeringsprosjekter. I Troms er det etablert bompengeneinnkreving som del av finansieringen av Harstadpakken og til finansiering av Rya-forbindelsen. Bompenger er også en del av finansieringen av Tenk Tromsø, og innkrevingssystemet er under etablering.

Innkreving av bompenger krever Stortingets godkjenning og bompengene regnes som et statlig finansieringsbidrag til det enkelte prosjekt. Det er det regionale bompengeselskapet (Bompengeselskap Nord AS) som står for innkrevingen av bompengene. Bompengeselskapet tar opp lån, som stilles til disposisjon for utbyggingsprosjektet i byggeperioden, og krever deretter inn bompenger for å nedbetale lånene.

**Spleiselag** kan være en aktuell finansieringsform som kan brukes på de aller minste prosjektene. Det vil da bli inngått avtale med kommunen/private om å bidra med en andel av finansieringen til prosjektet. Dette har vært benyttet i Troms bl.a. for noen mindre dekkeleggingsprosjekter. Før fylkeskommunen går inn i denne type løsninger må det være på plass et solid avtaleverk som regulerer forholdet mellom partene eksempelvis ved kostnadsoverskridelser. En annen form for spleiselag kan være utbyggingsavtaler med utbyggere eller kommuner for å innfri rekkefølgekrav som er stilt i reguleringsplan.

**Forskuttering** er ikke en egen finansiering, men det har i noen tilfeller vært åpnet for forskuttering av prosjekter. I disse tilfellene har kommunen finansiert byggingen og dekket eventuelle rentekostnader, fram til det tidspunkt prosjektet var prioritert i fylkesvegplanen. Ulempen med slike løsninger er at de binder opp framtidig handlingsrom og mulighet til omprioritering, og at det kreves et godt avtaleverk i forkant av byggestart.

## 4 Sentrale utviklingstrekk i næringsliv og demografi

Bosettingsmønster, næringsstruktur og befolkningsutvikling er med på å bestemme hvilket samferdselstilbud vi skal ha i Troms.

For å snu en uheldig befolkningsutvikling, skape nye arbeidsplasser, trygge eksisterende næringsliv og skape bolyst, må en rekke tiltak virke sammen. Størst effekt vil man oppnå der tiltak i privat og offentlig sektor er koordinerte. Fylkeskommunens samfunnsoppdrag på samferdsel innebærer blant annet kommunikasjon og samfunnssikkerhet. I planlegging av kommunikasjonstilbud, utbygging/reinvestering, drift og vedlikehold må vi både se på dagens behov og ta hensyn til et sannsynlig vekstpotensial. Det betyr at dimensjonering av tiltak må gjøres på en slik måte at transport ikke blir en flaskehals for samfunn og næringsliv.

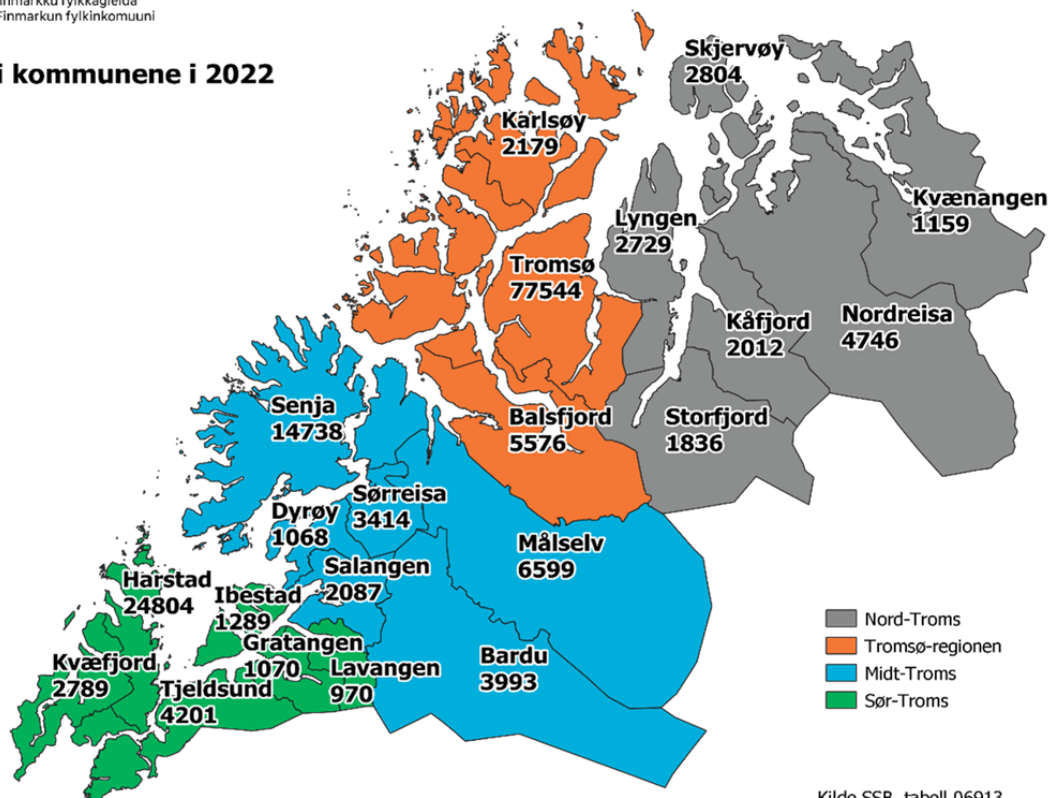
Det er flere offisielle regioninndelinger i Norge. Mens NTP viser til TØI's inndeling, bruker SSB både fylkeskommuner og økonomiske regioner. For fylkeskommuner fins også fylkesfordelte nasjonalregnskapstall. Økonomiske regioner er basert til NUTS og SSB leverer en del statistikk også for dette aggregeringsnivået.

En tredje regioninndeling i Troms er geografisk område for regionrådene, som ble aktivt benyttet i planprosessen for RTP. Det er sistnevnte regioninndeling som er lagt til grunn i RTP for Troms.



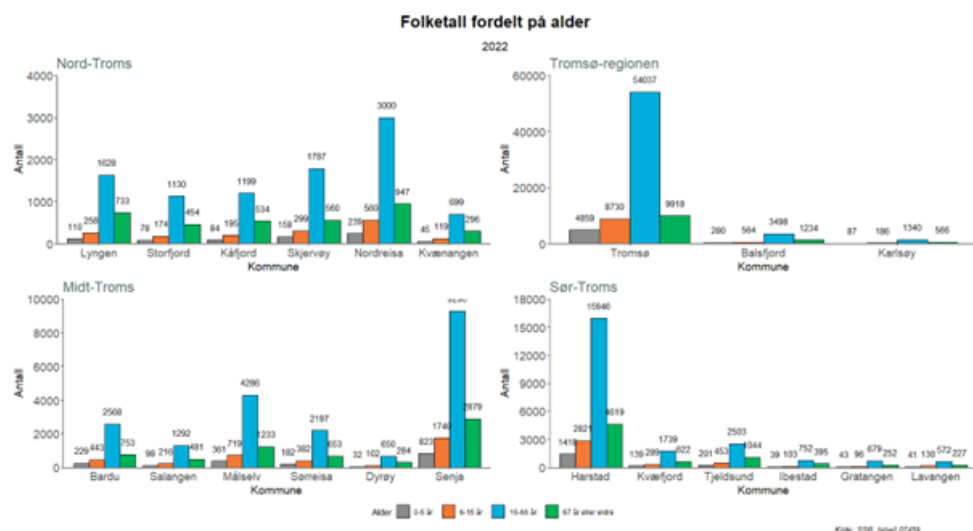
Troms og Finnmark fylkeskommune  
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda  
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuni

### Folketallet i kommunene i 2022



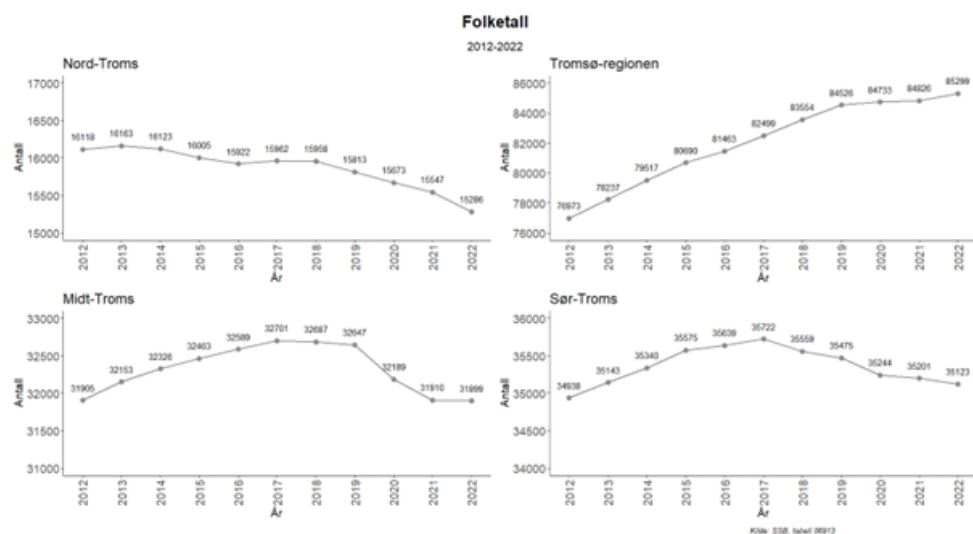
I Troms bor det til sammen 167 607 personer ved inngangen til 2022. Tall fra [www.ssb.no](http://www.ssb.no)

Alderssammensetningen i regionene er noe ulik og den forholdsmessige andelen barn og unge er gjennomgående lavere enn landsgjennomsnittet. For Troms som helhet er den yrkesaktive delen av befolkningen litt over landsgjennomsnittet.



Befolkningsfordeling aldersgrupper, 4 regioner. Befolkningen i yrkesaktiv alder (blå søyle) er høyest i alle kommuner. Tall fra [www.ssb.no](http://www.ssb.no).

Folketallsutviklingen har vært negativ de tre siste årene for alle unntatt Tromsøregionen.



Befolkningsutvikling 4 regioner. Tall fra [www.ssb.no](http://www.ssb.no).

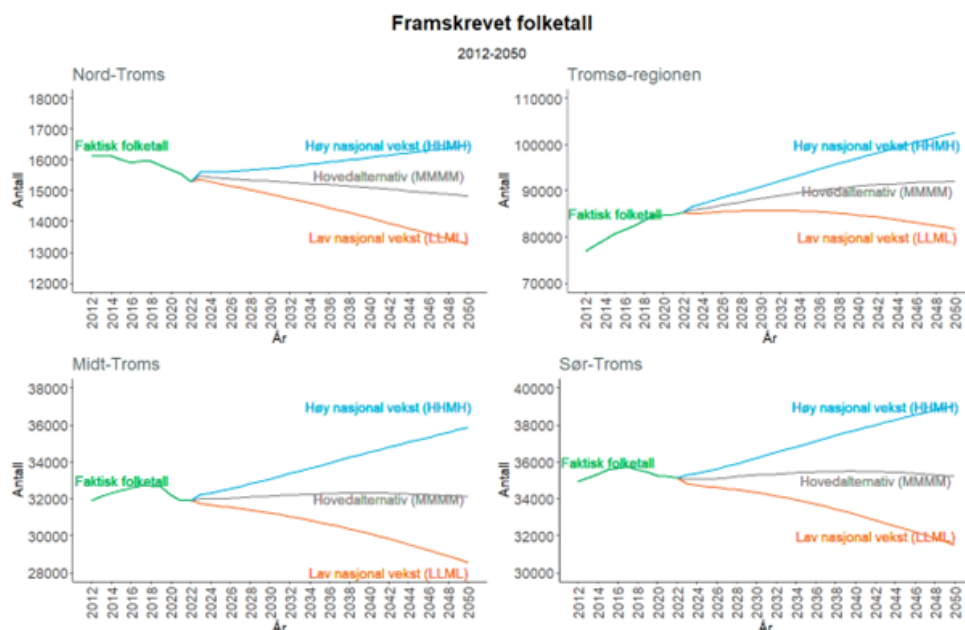
Prognosemodellene til Statistisk sentralbyrå ser på ulike scenarier for fruktbarhet, dødelighet, innenlands flytting og nettoinnvandring. Forutsetningene er basert på regionale forskjeller i demografisk atferd i de siste ti årene og nasjonale antakelser om utviklingen frem mot 2050. Middelalternativet MMMM[1] legges normalt til grunn for befolkningsframskrivninger.

Figuren under viser at det kun er Tromsøregionen som har hatt vekst i folketallet siden 2012 og som fortsatt vokser frem mot 2050 i hovedalternativet MMMM. Norge har en vekst på 10,8% i perioden frem til 2050.



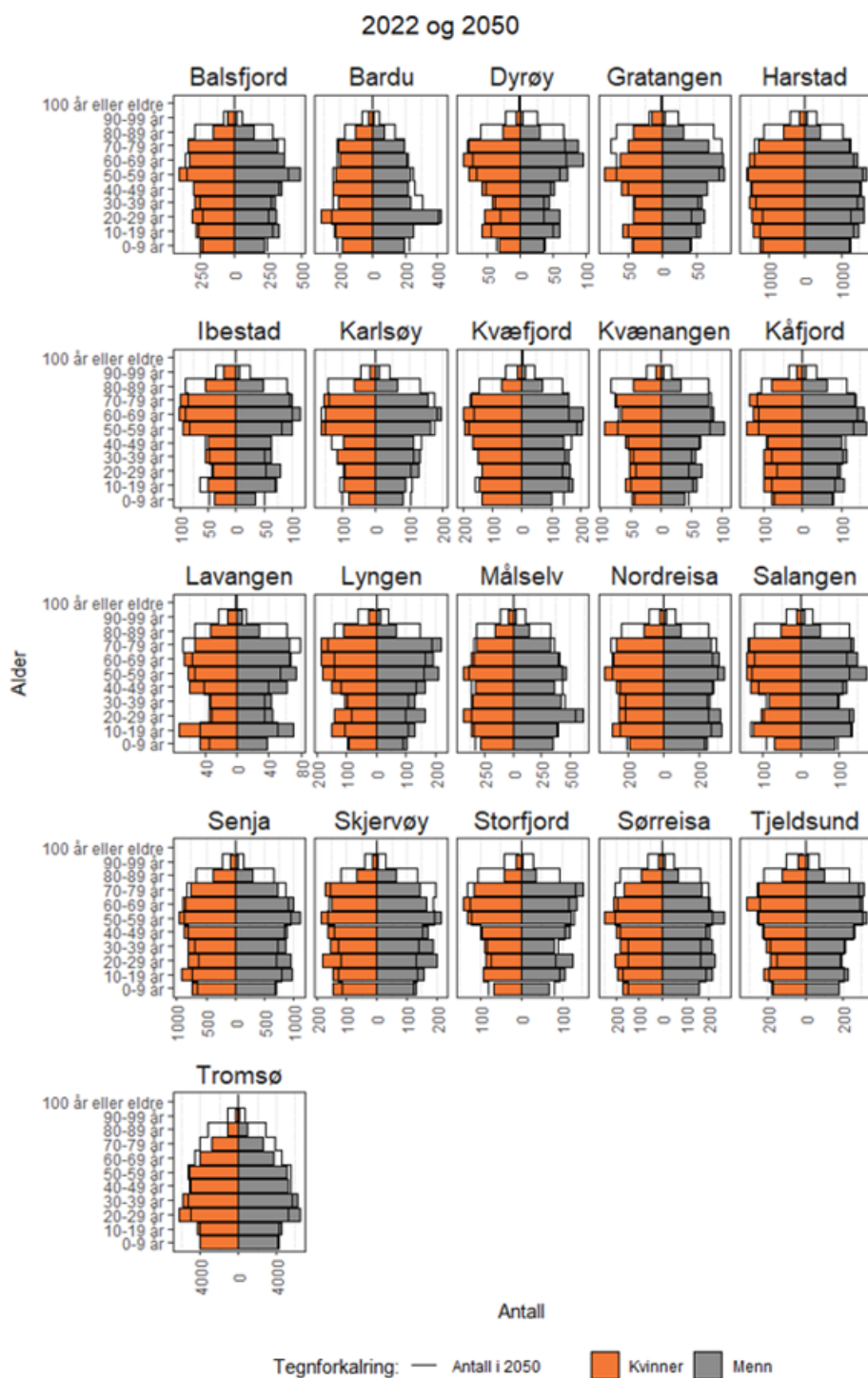
Gjennomsnittlig vekst er 3,6% i Troms og 8,1% i Tromsø.

Statistisk sentralbyrås middelalternativ for befolkningsframskrivninger legges til grunn for hvordan kommunefordelt bosettingsmønster kan utvikle seg. Der det planlegges større næringsutviklings- eller samferdselstiltak, kan dette medføre økt pendling og/eller befolkningsvekst i perioden. Motsatt kan nedleggelse av næringsaktivitet føre til negative endringer i sysselsetting og befolkningstall. Begge deler vil påvirke tilbud og etterspørsel etter transport, og fanges ikke opp i prognosemodeller.



*Befolkningsframskrivninger, 3 alternativer. Tall fra [www.ssb.no](http://www.ssb.no).*

Befolkningsutvikling fordelt på kommuner, aldersgrupper og kjønn viser status per 2022 og forventet fordeling i 2050. Utviklingen er foruroligende i den forstand at den yrkesaktive delen av befolkningen reduseres. Øverst i pyramidene viser prognosen at alle kommunene i Troms får en økning i de 3-4 eldste aldersgruppene.



Befolkningspyramider kommuner i Troms. Status 2022 og framskriving (middelalternativet) i år 2050, fordelt på kjønn og 10-årige aldersgrupper. Kilde: SSB.

## Næringsliv og sysselsetting

Andel sysselsatte i befolkningen er noe høyere i Troms enn landsgjennomsnittet (2021). Arbeidsledigheten er generelt lav i Norge og etterspørselen etter arbeidskraft er stor i Nord-Norge, både på fagarbeidernivå og kompetansearbeidsplasser. Dette er kanskje det største utviklingshinderet for næringsliv og samfunn.

Etterspørselen etter arbeidskraft og kompetanse er også stor i bykommunene. Det er både en utfordring og trussel for landsdelen at befolkningsutviklingen har lavere vekst enn landsgjennomsnittet. Landsdelen er rik på naturressurser og muligheter for næringsutvikling. Bofast sysselsetting gir substans til byer og bygder. Sterke og levedyktige samfunn i nord har nasjonal interesse, også av sikkerhetspolitiske årsaker. Næringslivet får ikke utnyttet kapasitet og vekstpotensial uten tilgang på kompetanse og arbeidskraft.

Generelt varierer næringsstrukturen noe mellom regionene i Troms. I Nord- og Midt-Troms er fiskeri og havbruksnæringen stor. Mange større nyinvesteringer og oppskaleringer i næringslivet har gjort etterspørselen etter arbeidskraft større enn tilbudet i sjømatnæringen. Skillet mellom hvitfisknæringen og havbruk er mindre nå enn for noen år siden på grunn av endringer i eierskap, strukturendringer, sesonger og drift, etterspørsel etter arbeidskraft og kompetanse, behov for havne- og transportinfrastruktur, for å nevne noen forhold.

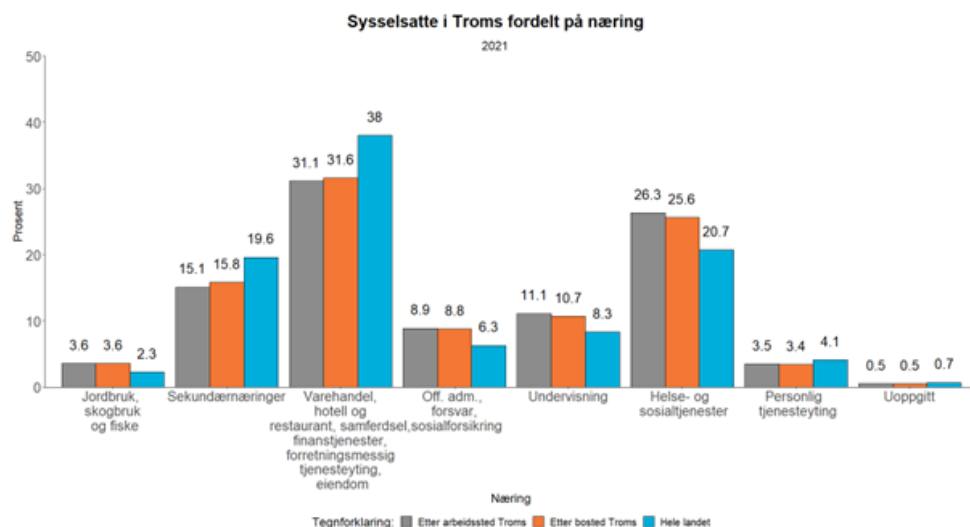
Troms er rik på naturressurser, både fornybare og ikke-fornybare. Sjømatnæringen er særdeles viktig og fylket har mange matfiskkonsesjoner, flere lakseslakteri og mange og store næringsaktører. På fangstsiden har Troms nærhet til rike fiskefelt, stor hjemmeflåte, store landanlegg og fiskerindustribedrifter. Det som en fordel at flere store sjømatbedrifter har lokalt eierskap. I mange kystsamfunn har sjømatnæringen underskudd på arbeidskraft. Når ressurstilgangen øker som følge av flere matfiskkonsesjoner, levendelagringsanlegg for hvitfisk, muligheter for landbaserte anlegg, fangst på nye marine arter, osv. kan vekstpotensialet stoppe opp av mangelen på arbeidskraft.

Reiselivsnæringen er et utstillingsvindu for det norske samfunnet. Målsettinger og ambisjoner om bærekraft må ofte operasjonaliseres og synliggjøres for å være attraktive i markedet. For næringen vil bærekraft i transporttilbud bidra positivt i så måte. Reiselivet er etter hvert en stor næring i Troms. Årene før pandemien opplevde hele landsdelen flere år med stor økning i reiselivstrafikken og næringen har gått fra å være sesongbasert til å bli helårig. Næringen har arbeidet systematisk i mange år med produktutvikling og kvalitetsfokus. Leveranser av kvalitativt gode opplevelser og aktiviteter, inkludering av lokal kunst og kultur, lokal-/tradisjonsmat og «fine dining», har etter hvert gitt sysselsettingsvekst og lønnsomhet i næringen. Reiselivsbedriftene er viktige tilbud også til lokalbefolkning og næringsliv, sammen med kulturtilbud og kulturinstitusjoner (eks. museer). Reiselivsbedrifter er mangslungne og gode reiselivsprodukt leveres av hele spekteret av bedrifter fra enkeltpersonsforetak til offentlig sektor eller et internasjonalt konsern.

Generelt har offentlig sektor høyere andel av sysselsettingen enn privat sektor i Nord-Norge og Troms, men det er store variasjoner mellom kommuner og regioner. Tromsø trekker opp gjennomsnittet for Troms blant annet på grunn av institusjoner som har større geografisk «nedslagsfelt» enn bare Troms fylke: universitet, universitetssykehus, Norsk Polarinstitut, Fiskeridirektoratet, for å nevne noen.

Både offentlig sektor og større industribedrifter er «hjørnesteinsbedrifter» med tanke på bofast sysselsetting. Generelt gjelder det fortsatt, men man ser at arbeidspendling er mer omfattende nå enn tidligere. Mange næringer og yrker har turnus og pendling som en fast arbeidsbetingelse. Både privat og offentlig sektor har en etterspørsel etter fag- og spesialkompetanse (på nokså mange fagfelt) som samfunnet har underskudd på. Med høyere mobilitet i befolkningen enn tidligere og reduksjon i relativ transportkostnad, øker differansen mellom bofast sysselsetting og pendling.

Figuren under viser både pendling inn og ut av Troms, samt fordeling på hovednæringsgrupper sammenliknet med landsgjennomsnittet. Forskjellene er til dels betydelige.



*Næringsfordelt sysselsetting etter arbeidssted og bosted. Tall fra [www.ssb.no](http://www.ssb.no).*

Et næringsområde som for svært mange Troms-kommuner viser betydelig lavere prosentvis sysselsetting enn landsgjennomsnittet, er tertiærnæringene inkludert de såkalte KIFT-næringene (kunnskapsintensiv forretningsmessig tjenesteyting). Mange bedrifter i denne kategorien sysselsetter høyt utdannede på kompetanseområder som ingeniør og tekniske fag, IT og kommunikasjon, økonomi og revisjon, juss, o.l. Betydningen av å ha høyt utdannet kompetanse bosatt i Troms, er stor. Kunnskap og innsikt i nordnorsk samfunn og næringsliv – kombinert med fagspesifikk kompetanse – gir potensielt stor merverdi i form av «riktig design» på forvaltning, forretnings- og næringsutvikling, drift, innsikt i (lokale/regionale) rammebetingelser, osv.

Differansen mellom næringsfordelt sysselsetting fordelt på arbeidssted og bosted forklares med pendling, dvs. at arbeidstaker har bosted i andre kommuner/regioner enn der arbeidsstedet er. Troms som helhet har netto utpendling i sekundærnæringer, bl.a. bygg og anlegg, foredling og industri og varehandel. Sekundærnæringen inkluderer bl.a. sjømatnæringen og olje- og gassnæringen som begge har turnus offshore og på anlegg.

Årsakene til pendling i andre næringer vil være sammensatt, men figuren over viser bl.a. netto innpendling i kompetansetunge sektorer som undervisning, helse og sosialtjenester.

## 5 Fylkeskommunens ansvarsområder

### 5.1 Fylkesvegnettet

Troms har et omfattende fylkesvegnett med nesten 3000 kilometer fylkesveg i tillegg til bruer, tunneler og vegutrustning. Vegstandarden er gjennomgående lav, og det er knyttet både økonomiske og tekniske utfordringer til drift og vedlikehold av eiendomsmassen. Klimaendringer med skred, flom og generelt tøffere vær utfordrer fylkeskommunen også på samfunnssikkerhet og beredskap. Mange vegstrekninger på fylkesvegnettet er blant fylkets viktigste for næringstransporter. Det er gjort betydelige utbedringer for kritisk viktig standardheving og fjerning av flaskehalser på mange strekninger, men mye gjenstår.

Overgangen til lav- og nullutslippssamfunnet innebærer både at fylkeskommunen selv skal bidra med kutt, men også tilrettelegge for brukere og myke trafikanter. Trafikksikkerhetsarbeid generelt, og for barn og unge spesielt, vil være viktige oppgaver for å oppfylle overordnede målsetninger om nullvisjon for antall skadde og drepte i trafikken.

Dette kapittelet gjennomgår status og utfordringer for ansvarsområdet.

#### Status og utfordringsbilde

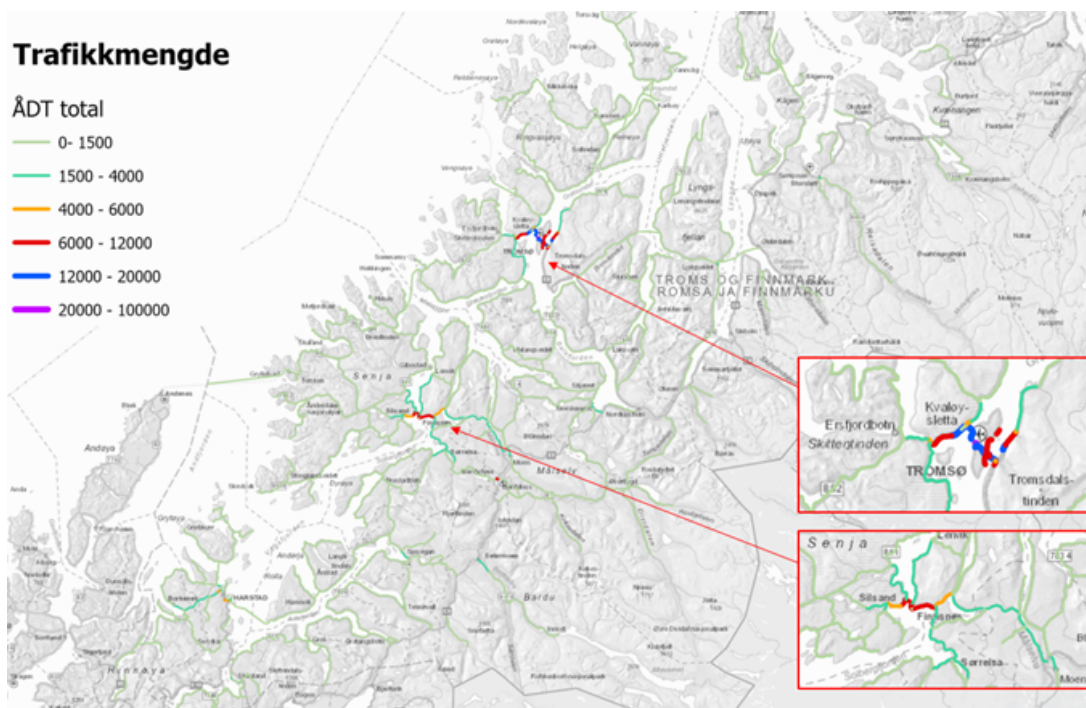
Fylkesvegnettet i Troms binder sammen lokalsentra, kommunesenter og regionsenter. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på fylkesvegnettet varierer fra 50 på sidevegnettet til nærmere 23 000 på de mest trafikkerte strekningene i Tromsø.

De høytrafikkerte fylkesvegstrekningene finner man i hovedsak i Tromsø, Harstad og Finnsnes. Det er store standardvariasjoner på fylkesvegnettet, fra gode, tofelts/firefelts veger med god framkommelighet til smale, bratte og svingete enfeltsveger med framkommelighetsutfordringer.

I Troms fylke er det 2982 km fylkesveg, 612 km riksveg og 1894 km kommunal veg. Det er 4,8 ganger mer fylkesveg enn riksveg i Troms. Store deler av vegnettet i Troms har lav standard og er ikke tilpasset de forventninger samfunnet har til vegnettets funksjonalitet. Etterslepet på fylkesvegnettet i Troms er estimert til ca. 8 milliarder kroner (2019). For at fylket i fremtiden skal ha et funksjonelt vegnett kreves det at man prioriterer vedlikehold, utbedringer og oppgraderinger av eksisterende vegnett framfor nye kostbare prosjekter.

Trygge og fremkommelige fylkesveger er en forutsetning for næringsvirksomhet og gode levevilkår i hele fylket. Gode fylkesveger er viktig for god mobilitet i befolkningen funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner. Regional transportplan vil følge opp utfordringer som FN's bærekraftsmål adresserer.

Forholdene for drift, vedlikehold og utbygging av veger er utfordrende i nord pga. lang vintersesong og samtidig veger som er smale, svingete og bratte. Det er få omkjøringsmuligheter og en rekke vegstrekninger er særlig utsatt for snøskred og andre værhindringer. Vedlikehold og bygging av infrastruktur er både komplisert og kostnadskrevenende. Likevel må det opprettholdes og videreutvikles et vegnett som er i stand til å binde folk sammen og imøtekomme næringslivets behov. For å mestre disse utfordringene og sikre levedyktige lokalsamfunn, må midlene forvaltes på en slik måte at god framkommelighet oppnås samtidig som man ivaretar sikkerheten og samfunnsansvaret.



Årsgjennsnittstrafikk på fylkesvegnettet i Troms.

Foto: TFFK

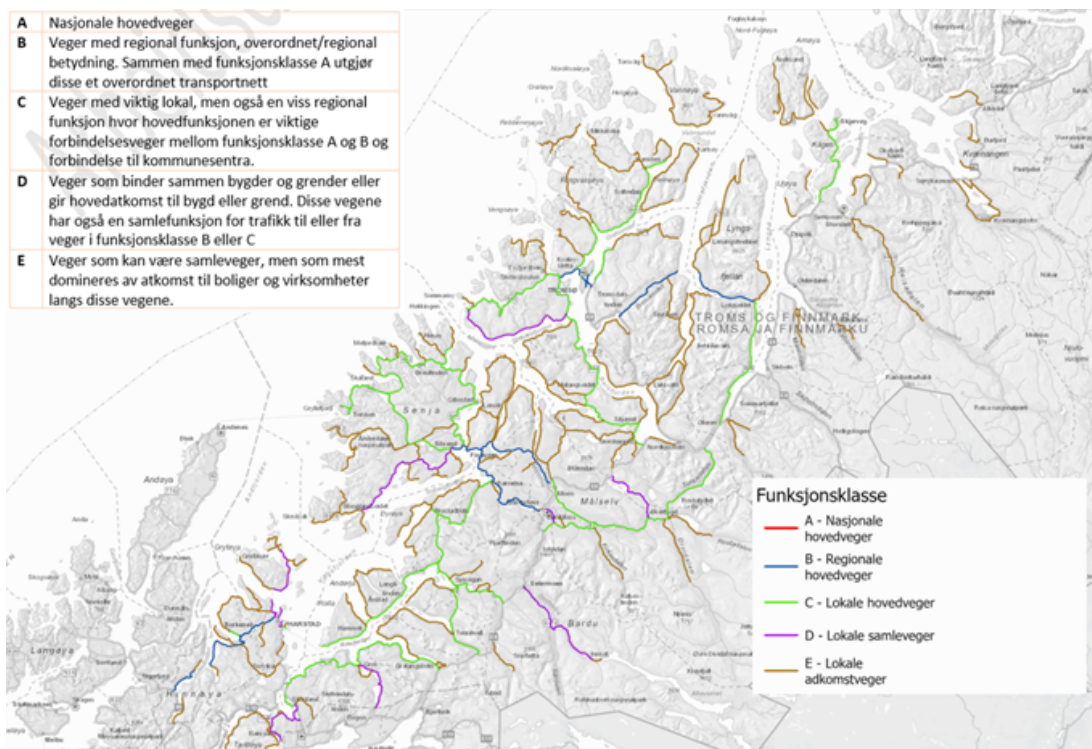
Klimaendringer vil medføre store utfordringer i tida som kommer. På den ene siden må samferdselssektoren i planlegging og dimensjonering ta høyde for mer ekstremvær. På den andre siden må samferdselssektoren ta ansvar innenfor sin sektor for at fylket når sine målsetninger om reduksjon i klimagassutslipp. Målene er ambisiøse, men med målrettet arbeid vil en oppnå reduksjon i klimagassutslippene. Ved å prioritere eksisterende infrastruktur framfor nybygg vil man i tillegg bidra til mindre nedbygging av natur, kulturmiljø, matjord og beiteområder.

Troms fylke har totalt ca. 280 km grusveger og en hel del av disse har standardutfordringer som særlig er knyttet til teleløsning. Grusvegene er lavtrafikkerte vegstrekninger med liten andel næringstransporter. Kostnad for oppgradering av grusveger i Troms til fast dekke (1.410.000 m<sup>2</sup>) er stipulert til 825 mill. kroner. Det arbeides med drift- og vedlikeholdsrutiner som skal bedre standarden og fjerne/reducere teleløsningsproblemer. Dette omfatter krav til kvalitet og gjennomføring av vedlikehold, samt kompetansekrav knyttet til grusveg som innarbeides i driftskontrakter og i samferdselsdivisjonens kvalitetssystem. Arbeidet utføres innenfor ordinært driftsbudsjett. Fylkeskommunen gjør løpende vurdering av oppgraderingsbehov bl.a. basert på trafikkmengde og næringsmessig betydning.

## Nye regler for inndeling av vegnettet i Norge

I regionreformen ble vegreferansesystemet i norsk vegdatabase (NVDB) endret, og det ble innført en ny inndeling i funksjonelle vegklasser. Inndelingen er blant annet en tilpassing av vegdata til EU direktivet 2007/2/EC INSPIRE, hvor hensikten er å etablere en felles infrastruktur for geografiske data i EU.

Den nye kategoriseringen tar utgangspunkt i vegen sin funksjon og er illustrert under:



*Funksjonsklasser på fylkesvegnettet i Troms.*

Foto: TFFK

## Forfall på fylkesvegnettet

På veg beskrives forfall som en tilstand hvor vegobjektet ikke lengre tilfredsstiller sin tiltenkte funksjon med hensyn til funksjonell-, teknisk- og økonomisk levetid. Å fjerne forfall vil bety at man vedlikeholder/utbedrer vegen sammenliknet med opprinnelig standard. Det betyr ikke at standarden nødvendigvis oppfyller dagens krav med hensyn til stigninger, kurvatur, vegbredde og trafikksikkerhet. Å fjerne forfall på fylkesvegene i Troms er beregnet til ca. 8 milliarder kroner (2019).

Kostnader knyttet til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet påvirkes i stor grad av vegens tilstand. En veg som er «utgått på dato» er betydelig dyrere og drifte og vedlikeholde enn en veg 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 vegen ikke tåler trafikkbelastning oppstår det store skader på vegen og tilgjengelige midler til vedlikehold blir i vesentlig grad bundet opp til nødreparasjoner uten langsiktig effekt. En reinvestering i vegnettet som tåler dagens og fremtidens tungtransport vil:

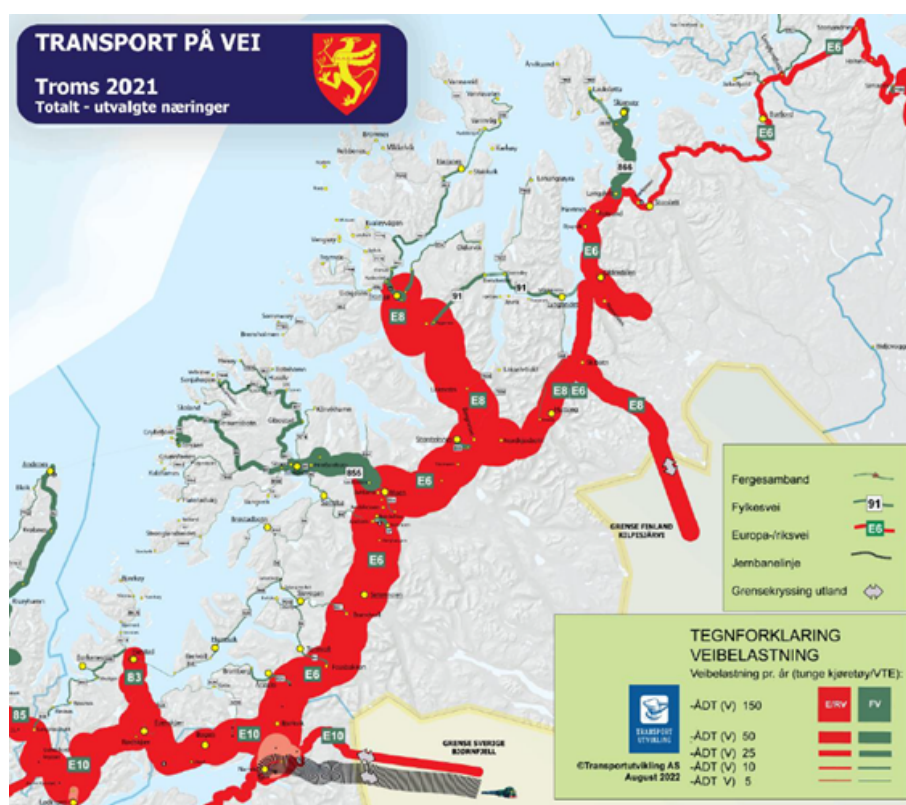
- Frigjøre midler til vedlikehold ved lavere driftskostnader.
- Flytte vedlikeholdsinnsatsen fra nødreparasjoner til fornying.
- Skape bedre forutsetninger for næringsvirksomhet og bolyst i fylket.

## Fylkesvegløftet

Mange fylkesveger er bygget for en annen funksjon og trafikkbelastning enn hva som kreves av dagens trafikk, og det kreves en stor innsats for å få fylkesveger utbedret til å dekke dagens og fremtidens behov.



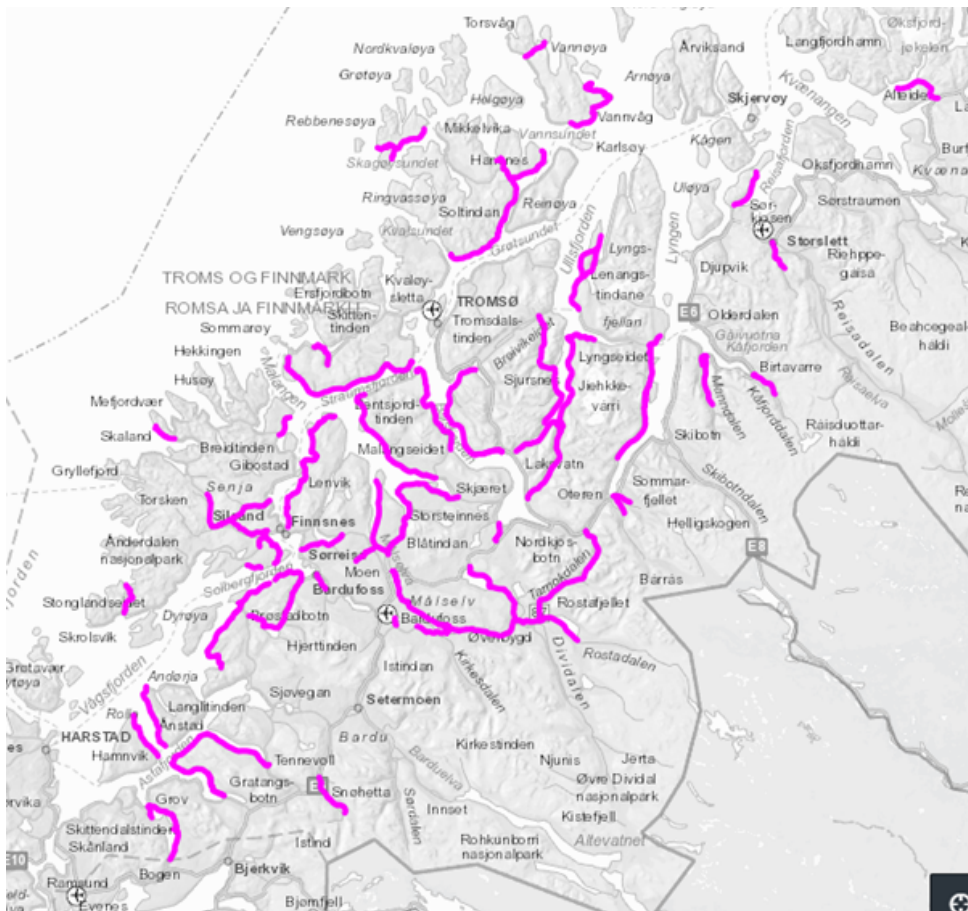
Fylkesveger i Troms med manglende bæreevne og høy trafikkbelastning skal prioriteres i fylkesvegløftet. Løftet innebærer at disse vegene vil få en funksjonell bruksklasse for næringsliv og befolkning. Dette vil sikre lavere årskostnader og en betydelig forlenging av vegdekkenes levetid. Dette skal sikre at vegen tåler samfunnets forventninger om et fremkommelig vegnett som vil betjene samfunnet på en god måte. Tiltakene som skal gjennomføres er forsterkning av vegens overbygning, dreneringstiltak og dekkelegging. Omfang og utførelse vil tilpasses den enkelte streknings tekniske tilstand basert på blant annet bæreevne målinger. Fylkesvegløftet omfatter ca. 1/3 del av fylkesvegene, og ved at disse vegene blir ivaretatt gjennom løftet blir det frigjort midler til det øvrige fylkesvegnettet. Målet er å stoppe forfallet samt gjennomføre strekningsvise utbedringer i henhold til vedtatt strategi. Fylkesvegløftet vil gi et vegnett med god brukskvalitet tilpasset samfunnet og med reduserte driftskostnader.



Illustrasjon fra foreløpig rapport «Status 2022 – Næringstransporter i Troms – Basert på hovedrapport for Troms og Finnmark fylkeskommune», Transportutvikling 2022.

Sjømatkorridorer og andre viktige næringskorridorer, samt veier som er viktige for hensiktsmessige bo- og arbeidsmarkedsregioner, skal der de ikke har tilstrekkelig bæreevne prioriteres i reinvesteringsprogrammet (fylkesvegløftet). Gjennom strategien «Fra kyst til marked», vedtatt av Nordland, Troms og Finnmark fylkeskommuner i 2015, har fylkeskommunen over tid hatt fokus på å sikre funksjonelle veier for næringstransporter, kanskje særlig for fiskeri- og havbruksnæringen. Mange viktige strekninger er utbedret og mange strekninger er under utbedring eller planlagt utbedret.





*Planlagte utbedringer i fylkesvegløftet.*

Foto: TFFK

Trafikksikkerhet inngår i fylkesvegløftet ved at mindre trafikksikkerhetstiltak skal gjennomføres samtidig med vegutbedringene. Dette vil gi mange små, men svært viktige tiltak for de som lever og bor langs vegen.

Prosjekter i fylkesvegløftet hvor forberedende tiltak er gjennomført, prioriteres først. Videre prioriteringsrekkefølge gjøres etter faglig anbefaling og innspill i arbeidet med RTP (se vedlegg). Handlingsprogrammet rulleres årlig. Endringer i prioriteringsrekkefølgen vil fremlegges for politisk behandling etter faglige anbefalinger basert på markeds- og kapasitetsforhold.

## Strekningsvise utbedringer

Fylkeskommunens forvaltning av vegkapitalen innebærer en endring fra nødreparasjoner og flikking av slitne veger, til en helhetlig strekningsvis utbedring av vegnettet. Dette vil gi «mer veg for pengene» som sammen med at vegutbedringer skal utføres etter prinsippet «godt nok», også gir grunnlag for mer effektiv utnyttelse av tildelte bevilgninger. Dette vil gi forutsigbarhet for når utbedringer vil bli gjennomført, og brukerne får et godt og funksjonelt vegnett med god bruksstandard tilpasset lokale forhold og behov.

## Drift av fylkesvegene

Fylkeskommunen har et stort vegnett med svært varierende standard og trafikkbelastning. Dette krever en driftsstandard tilpasset vegens bruk. Retningsgivende for en tilpasset driftsstandard er vegens funksjonelle vegklasse samt en vurdering av vegens betydning og betydning for næringsliv og samfunn.

Gjennom vedtatt kontraktsstrategi er det besluttet at driften i større grad skal være byggherrestyrt. På de kontrakter der det vurderes som hensiktsmessig skal 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 implementere og utvikle strategien.

| Driftskontrakter veg   | Kontraksperiode oppstart | Kontraksperiode slutt | Operatør                                |
|------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------------------------|
| Ofoten                 | 2018                     | 2023                  | Svevia Norge AS                         |
| Vesterålen             | 2022                     | 2027                  | Vegdekke AS (samarbeid med Nordland FK) |
| Senja                  | 2019                     | 2024                  | Presis vegdrift AS                      |
| Tromsø                 | 2022                     | 2027                  | Mesta AS                                |
| Breivikeidet           | 2022                     | 2027                  | Knausen Drift AS                        |
| Ringvassøya            | 2022                     | 2027                  | Presis Vegdrift AS                      |
| Rebbernesøya           | 2022                     | 2027                  | Presis Vegdrift AS                      |
| Reinøya                | 2022                     | 2027                  | Kvadro Maskin AS                        |
| Vannøya                | 2022                     | 2027                  | Presis Vegdrift AS                      |
| Lyngen                 | 2018                     | 2023                  | Mesta AS                                |
| VDK Kåfjord            | 2022                     | 2027                  | Manndalen Maskin AS                     |
| VDK Uløy               | 2022                     | 2027                  | Blomstereng Landbruk AS                 |
| VDK Langslett-Skjervøy | 2022                     | 2027                  | Robertsen og Slotnes AS                 |
| VDK Arnøy              | 2022                     | 2027                  | Br. Albrigtsen AS                       |

| Driftskontrakter veg                   | Kontraktperiode oppstart | Kontraktperiode slutt | Operatør                  |
|----------------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------------|
| VDK Laukøy                             | 2022                     | 2027                  | YE Anlegg og Transport AS |
| DK Storslett                           | 2022                     | 2027                  | Veidrift AS               |
| VDK Oksfjord                           | 2022                     | 2027                  | RMT AS                    |
| DK Kvænangen                           | 2022                     | 2027                  | GSN Graveservice Nord AS  |
| VDK Jøkelfjord                         | 2022                     | 2027                  | Park og Anlegg Alta AS    |
| Indre Troms                            | 2017                     | 2025                  | Mesta As                  |
| Vinterdriftskontrakt Hinnøy            | 2021                     | 2026                  | Sæteråsen Maskin AS       |
| Vinterdriftskontrakt Øyriktet          | 2021                     | 2026                  | Sæteråsen Maskin AS       |
| Sommerdriftskontrakter Hinnøy/Øyriktet | 2022                     | 2026                  | Presis Vegdrift AS        |
| Elektro Nord-Troms                     | 2022                     | 2026                  | BMO Elektro AS            |
| Elektro Troms Sør og Midt              | 2020                     | 2025                  | BMO Elektro               |
| Vegoppmerking                          | 2022                     | 2023                  | Visafo                    |
| Bruinspeksjoner                        | 2021                     | 2023                  | Multiconsult              |

## Tunneler

På fylkesvegnettet er det:

- 29 fjelltunneler på land med samlet lengde på 36,8 km
- 4 undersjøiske fjelltunneler med samlet lengde på 9,9 km
- 7 skredsikringskonstruksjoner med samlet lengde på 1,8 km

Den lengste tunnelen på fylkesvegnettet i Troms er Toppen-tunnelen på Grytøya med lengde 3,99 kilometer, og den korteste tunnelen ligger på Hamn på Senja med lengde på 35 meter. Med unntak av by-tunnelene i Tromsø ligger tunnelene på lavtrafikkerte vegnett med liten trafikk. Mange er 20-40 år gamle og ble bygd etter datidens tekniske krav.

Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (Trafikksikkerhetsforskriften, TSF) ble vedtatt i 2014. Forskriften gjelder tunneler som har mer enn 300 i ÅDT og en lengde på over 500 m. Tiltakene skal sikre at konsekvensene ved alvorlige hendelser kan avgrenses, blant annet ved god tilrettelegging for selvberging, og å sikre at nødetatene kan handle så effektivt som mulig.

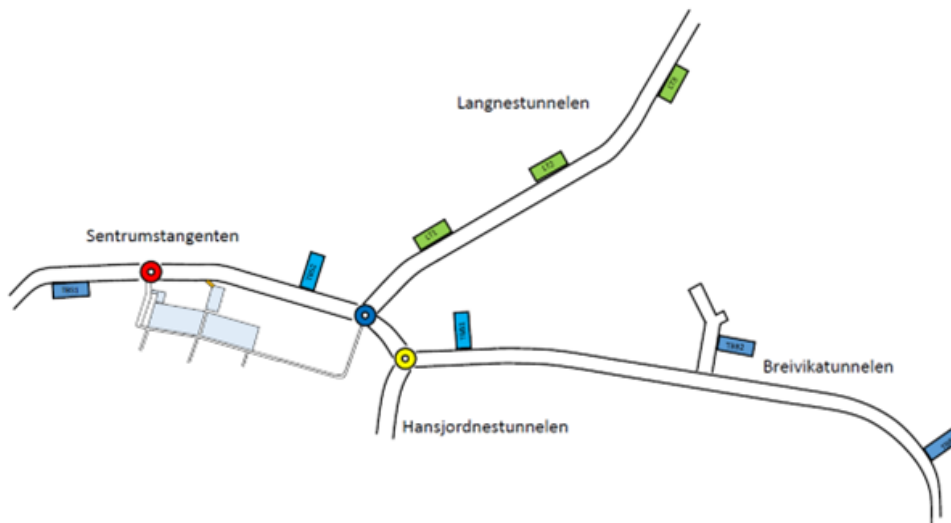
Per desember 2022 er det i Troms 18 tunneler som kommer inn under TSF. Pr utgangen av 2022 vil 9 tunneler være ferdigstilt og de øvrige 9 tunnelene tas det sikte på å ferdigstilles innen 2023, samtidig som de statlige tunneltiltakene er planlagt slutført.

Det er i Troms 19 tunneler som ikke omfattes av TSF. Vedlikehold av disse tunnelene gjennomføres som ordinært vedlikehold. Slik vil tunnelene oppnå en tilfredsstillende standard med hensyn til fjellsikring, vann- og frostsikring, belysning og drenering.

### **Tunnelsystemet i Tromsø**

Tunnelsystemet i Tromsø by består av Breivika-tunnelen, Langnes-tunnelen, Sentrumstunnelen, Mellomtunnelen og Hansjordnes-tunnelen. Tunnelene er avgjørende for en funksjonell avvikling av trafikken internt på Tromsøya og har en ÅDT fra 8.000 til 16.000. Tunnelsystemet oppfyller ikke kravene i Tunnelsikkerhetsforskriften og vil bli rehabilitert i tråd med denne med oppstart i 2023. Oppgraderingen vil gi Tromsø by et sikkert tunnelsystem hvor alle tilgjengelige sikkerhetssystemer blir installert for å ivareta trafikantenes sikkerhet. I tillegg til rene sikkerhetsoppgraderinger vil det bli gjennomført tiltak som gir en betydelig kapasitetsøkning i tunnelsystemet. Dette gjøres ved utvidelse av Mellomtunnelen fra to til fire kjørefelt samt etablering av filterfelt i tilknytning til rundkjøringene.

Etter oppgraderingen vil tunnelsystemet oppnå den sikkerhet som er mulig for en ettløpstunnel. Med bakgrunn i tunnelsystemets trafikkmengde er det ut fra et sikkerhetssynspunkt anbefalt at det etableres parallell evakueringstunnel i aksene Sentrum – Breivika og Sentrum – Langnes noe som ville vært et krav ved nybygg av tunneler med tilsvarende trafikkmengde. Fylkeskommunen vil arbeide for særskilt finansiering for å sikre etablering av evakueringstunnel som også kan fungere som gang- og sykkel tunnel.



*Illustrasjon av tunnelsystemet på Tromsøya.*

Foto: TFFK

## Gang- og sykkelveg

Kommuner og innbyggere har meldt inn betydelige behov for etablering av nye gang- og sykkelveger i fylket. Etablering av gang- og sykkelveger i henhold til vegnormalen er svært kostbare og med fylkeskommunens økonomiske rammer vil det ikke være rom for en betydelig utbygging av gang- og sykkelvegnettet uten særskilt finansiering fra Staten. Fylkeskommunen vil legge følgende til grunn ved prioriteringer knyttet til etablering av gang- og sykkelveg:

- Behovet for gang- og sykkelveger er ofte utløst av etableringer i henhold til den enkelte kommunes arealplan. Fylkeskommunen vil arbeide for at kommunene innarbeider rekkefølgebestemmelser i arealplan som sikrer finansiering/medfinansiering av gang- og sykkelvegbehov som planen utløser.
- Fylkeskommunen vil legge til grunn i sine prioriteringer av gang- og sykkelveger at der behovet er størst (høyest ÅDT) og muligheter for ekstern finansiering/medfinansiering prioriteres. Med ekstern finansiering menes bidrag gjennom rekkefølgebestemmelser i reguleringsplaner, samfinansiering med kommuner, finansiering gjennom prosjekter med brukerfinansiering.
- Fylkeskommunen vil legge til grunn i sine prioriteringer av gang- og sykkelveger prosjekter der totalnyttens av etableringen frigjør nye bolig eller næringsarealer, eller hvor eksisterende bolig eller næringsarealer kan utvikles.
- I områder med liten trafikk og hvor det for øvrig ligger til rette for det vil Fylkeskommunen åpne for etablering av gang- og sykkelveger med en enklere standard enn vegnormalen beskriver.

## Bruer

Det er 573 bruer med samlet lengde på 13,8 km registrert på fylkesvegnettet. 498 bruer (87 %) er svært korte, med spennvidde under 20 meter. De 10 lengste bruene utgjør 1,8 % av antall bruer, men de samme bruene utgjør 52 % av den samlede brulengden på fylkesvegnettet. De 5 lengste bruene på fylkesvegnettet er:

- Fv. 862 Sandnessundbrua 1.220 meter
- Fv. 86 Gisundbrua 1.147 meter
- Fv. 862 Tromsøbrua 1.016 meter

- Fv. 848 Mjøsund bru 818 meter
- Fv. 866 Skattørsund bru 805 meter

Rehabilitering av de store kyst-bruene er planlagt gjennomført etter en egen plan.

Mange av bruene for øvrig er forholdsvis gamle og dimensjonert for et helt annet behov med tanke på bæreevne og bredde enn hva som kreves i dag. Utfordringsbildet er bruer med utilstrekkelig bæreevne, smale vegbaner, erosjon, setningsskader og korrosjon på betong. For å opprettholde styrke og å sørge for sikre bruer og andre bærende konstruksjoner, kreves det regelmessig vedlikehold. Unnlatt vedlikehold til rett tidspunkt vil kunne medføre økte vedlikeholdskostnader eller full utskifting av konstruksjonen. Gjennom systematisk kartlegging og inspeksjonsprogrammer for bruene har fylkeskommunen god oversikt over tilstanden på bruene.

Fylkeskommunen arbeider systematisk med vedlikehold og utskifting av bruene hvor bruer med høyest skadegrad og der forfall har stor betydning for levetid skal prioriteres for vedlikehold og utskifting. Rehabilitering prioriteres først.

## **Fergeleier med tilhørende trafikk / serviceområder**

På fylkesvegnettet i Troms er det 12 fergesamband med tilhørende fergekaier og landområder.

Primærfunksjonen til kaiene med landområder er å sikre et tjenlig fergetilbud for samfunnene de skal betjene.

Drift, vedlikehold og utbedring av fergekaier med tilhørende landområder skal rettes mot primærfunksjonen.

Andre servicefunksjoner som pendlerparkering, servicebygg og ladeinfrastruktur for elektriske biler vil være kostnadsdrivende og kreve store arealer og inngår ikke som en del av fylkeskommunens tilrettelegging for fergesamband.

Ved fremtidig elektrifisering av fergesamband, vil det for mange fergekaier være nødvendig med tilpassinger av eksisterende kai med hensyn til ladeinfrastruktur, kai-dimensjonering og seilingsdybde. I noen tilfeller vil det være aktuelt å oppgradere tilgangen på strøm, evt. i samarbeid med andre aktører som også har behov for økt kapasitet.

## **Omkjøring**

Mange strekninger på fylkesvegnettet i Troms er sårbare med hensyn til fremkommelighet og fylkesvegnettet er viktig i beredskapssammenheng.

Stengte veger har mange ulike årsaker som skred, flom og uvær både vinter- og sommerstid. Når vegbrudd skjer på de viktigste transportkorridorene som E6, E8 og E10 fungerer fylkesvegnettet omkjøringsveger. Disse omkjøringsvegene er ikke dimensjonert for denne trafikken og tyngre kjøretøyer vil ofte stå uten et omkjøringsalternativ.

Fylkeskommunen skal arbeide for at staten tar et større ansvar for kostnader knyttet til oppgradering av fylkesveger til en standard som gjør de egnet som omkjøringsveger for riksvegnettet.

Mange fylkesveger har ingen eller svært dårlige omkjøringsalternativ, og i Nord-Troms er omkjøringsalternativet via Finland. Dette medfører dårlig forutsigbarhet for de reisende, men også en svært uheldig beredskapssituasjon. Fylkeskommunen skal arbeide for at vegene skal ha god regularitet ved blant annet aktiv skredkontroll og ITS løsninger som «Smart framkommelighet» (se eget delkapittel).

Vegtrafikksentralen (VTS) er sentral for varsling og trafikkmeldinger av hendelser på riks- og fylkesveg.

Fylkeskommunen vil arbeide for at VTS utvikles videre i et samarbeid mellom vegeierne. Dette vil sikre brukerne av trafikkinformasjon en portal til trafikkinformasjon uavhengig av hvem som er vegeier.

## Forsvarets bruk av fylkesvegnettet

I Troms har forsvaret stor aktivitet og bruker fylkesvegnettet i sin øvelsesvirksomhet sammen med allierte styrker. Dette gir stor slitasje på fylkesvegnettet særlig der hvor vegnettet ikke er dimensjonert etter forsvarets behov.

Forsvarsvegene er en viktig del av den kritiske infrastrukturen fylkeskommunen har ansvar for. Forsvarets nåværende og fremtidens behov vil kunne være utover det vegnettet fylket stiller til disposisjon med hensyn til bredde, kurvatur og bæreevne. Det er et mål å ruste opp og forsterke disse vegene i samarbeid med staten. Dersom fylkeskommunen mottar ekstraordinære midler til oppgradering av disse vegstrekningene, definert med «Forsvaret» i veglista vedlagt, har fylkesrådet fullmakt til å forsere oppstart av disse vegene.

## Veglys

Det er foretatt en gjennomgang av status på veglysene langs fylkesvegnettet av Statens vegvesen i 2018. Standarden på lysanleggene er svært varierende, og det er forskjellige eiere til anleggene. Svært mange veglys på fylkesvegnettet eies og driftes av kommuner. De aller fleste av disse ligger på strekninger der det etter vegnormalen ikke er krav til veglys. Veglys på fylkesvegnettet som eies og driftes av kommuner vil ikke overtas av fylkeskommunen. For dagens eiere av veglys vil ny teknologi som LED og styringssystemer, gi en betydelig gevinst ved reduserte energi- og vedlikeholdskostnader.

Fylkeskommunen skal arbeide for at det etableres søkbare statlige finansieringsordninger for utskifting av gamle veglysanlegg.

## Skredsikringsbehov 2022-2033

Fylkesveinet i Troms har ca. 100 kjente skredpunkter med middels og høy skredfaktor, sist kartlagt i 2019 i regi av SVV. Fremtidens klimaendringer vil kunne medføre økt skredproblematikk og nye skredpunkter. Kartlegging av skredpunkter foregår kontinuerlig og bygger på registrerte skredhendelser. Hvert fjerde år sammenfattes disse og rangeres i en skredfaktormodell. Skredfaktormodellen er en regnemodell for å sammenligne ulike skredutsatte punkt og strekninger, og gjør en faglig rangering mellom tiltak på skredutsatte punkt. Rapporten gir en oversikt over skredsikringsbehov på riks- og fylkesvegnettet i Nordland, Troms og Finnmark, og er et faglig innspill til Nasjonal transportplan og Regionale transportplaner. Nærmere info i «Skredsikringsbehov langs riks og fylkesvei, Nordland – Troms – Finnmark» (SVV 2019).

Skredsikringsprogrammet angir prioritering og er et viktig grunnlag for budsjettet og økonomiplan. Tabell under viser en skisseplaner for skredsikringsbehov frem til realisering av skredsikringsprosjekter vedtatte i økonomiplan.

| Faser              | Revisjon                      | Funksjon                                                              | Omfatter    |
|--------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------|
| Skredsikringsbehov | Hvert 4. år sist i 2019 (SVV) | Skisseplaner på skredsikring og grunnlag for skredsikringsprogrammet. | 2022 - 2033 |

| Faser                                                | Revisjon | Funksjon                                                                    | Omfatter    |
|------------------------------------------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Skredsikringsprogrammet                              | Årlig    | Økt detaljering og kostnadsnivå. Grunnlag for handlingsplan og økonomiplan. | 2022 - 2027 |
| Økonomiplan                                          | Årlig    | Grunnlag for økonomi og prosjektgjennomføring.                              | 2022-2025   |
| Bevilgning og realisering av skredsikringsprosjekter |          | Reguleringsplan, byggeplan, bygging                                         |             |

Skredsikringsprogrammet har valgt en strategi basert på nåværende bevilgingstakt der man bruker kostnadseffektive sikringstiltak som bl.a. forebyggende skredkontroll, støtteforbygninger og skredvarsling. Strategien gir mulighet for sikring av langt flere skredpunkter enn med tradisjonelle tiltak og gir derfor totalt sett lavest risiko innenfor budsjett.

Planlagte skredsikringsprosjekter i Troms de kommende 6 årene er kostnadsberegnet til 385 millioner kroner. Det planlegges bruk av forebyggende skredkontroll, skredvarsling og støtteforbygninger.

**Skredsikringsprogrammet 2022 – 2027** omfatter prioriterte og planlagt skredsikring de kommende 6 årene. Programmet revideres årlig. Det faglige grunnlaget for de prioriterte skredpunktene som er valgt ut, er basert på kartlagt skredsikringsbehov. Det er gjort en enkel kost-nytteanalyse. Vegstreknings med en årsdøgntrafikk under 50 og uten stor næringstrafikk er ikke tatt med.

## 5.2 Kollektivtransport og mobilitet

Fylkeskommunen har ansvar for viktige transporttilbud som busser, ferger og hurtigbåter og produserer kollektivtransportreiser i Troms for rundt 1,2 milliarder kroner per år. Brukerbetalingen utgjør nærmere en halv milliard kroner. Fylkeskommunen er en pådriver for bruk av ny teknologi og vil tilby hele reisekjeden inkludert sømløs reiseinformasjon og betalingstjeneste.

Fylkeskommunen har en viktig rolle i arbeidene med bypolitikk, bypakker og byvekstavtaler. Nullvekstmålet knyttet til personbiltrafikk vil gi flere som reiser kollektivt, i tillegg til flere syklist og gående. Nasjonalt er det et mål om at flere skal sykle eller gå. Trafikksikkerhet for myke trafikanter generelt, og barn og unge spesielt, må prioriteres.

I overgangen til lav- og nullutslippssamfunnet er kollektivtilbud særlig viktig for å bidra til redusert personbiltrafikk. Det arbeides med alternative løsninger til dagens fossildrevne fartøy og kjøretøy, og det er forventninger til at merkostnader som følger av statlige krav kompenseres og ikke medfører kutt i transporttilbudet.



Et godt kollektivtransporttilbud er særlig viktig for barn og unge. Fylkeskommunen arbeider med å finne gode løsninger som opprettholder et akseptabelt tilbud både med hensyn på geografi og korrespondanse, kapasitet og frekvens.

## **Status og utfordringsbilde**

Kollektivtransport er en fellesbetegnelse for transportsystemer som er tilgjengelig for alle, til forskjell fra private transportmidler. Det dekker også spesialtilpasset kollektivtransport som pasienttransport, skoleskyss og den tilrettelagte transporten for funksjonshemmede (TT-ordningen).

Fylkeskommunen er ansvarlig for å utvikle, planlegge og kjøpe kollektivtransporttjenester for buss, hurtigbåt og ferge. Staten, fylkeskommunen og kommunene har ansvar for å tilrettelegge for kollektivtilbudet gjennom sin planlegging og veginfrastruktur. Alle tre nivå er ansvarlig for å planlegge, forvalte og utvikle sitt vegnett. For å tilby befolkningen et helhetlig mobilitetstilbud er det enda viktigere å samordne transportmyndigheter og de ulike transportformene i tilbudet.

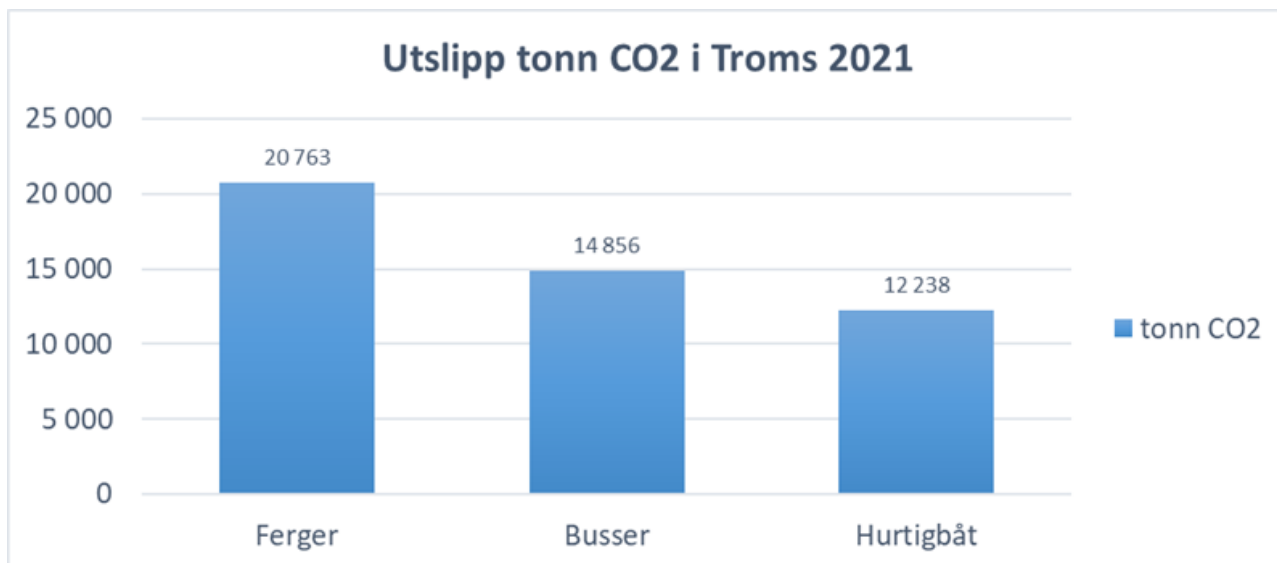
Transportsektoren i Norge skal legge til rette for mobilitet for alle og ivareta miljø- og klimaforpliktelser innenfor rammene gitt av vegareal og økonomi. Økningen i persontransport i byområdene skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport. Gjennom utvikling av nye måter å tenke transport, teknologiutvikling, motordrift og organisering skal man tilpasse seg endrede vaner og behov for mobilitet på en bærekraftig måte for samfunnet.

En stor del av den nye generasjonen viser tegn til å tenke annerledes når det gjelder klima og forbruk. Å ta førerkort, eller det å eie egen bil har ikke lenger førsteprioritet blant mange unge, spesielt i byområder. Nesten to år med pandemi og restriksjoner har endret arbeids- og reisevaner for mange; flere arbeider mer hjemmefra og tilpasser reisehverdagen til det.

Fylkeskommunen skal utnytte mulighetene i teknologiutvikling, effektivisere for å få bedre og mer veg og kollektivtilbud for pengene, tilbudet skal tilpasses endret arbeidsliv og reisemåter for å nå mål, og vi skal utnytte kapasiteten i infrastrukturen bedre. Nullvisjonen for trafikkulykker ligger til grunn for all planlegging og drift.

I 2021 slapp kollektivtrafikken i Troms ut 47.493 tonn CO<sub>2</sub>. Fergene sto for over 40%, bussene for 31% og hurtigbåtene for ca. 25% av utslippene. I denne planperioden skal kollektivtransporten gå fra hovedsakelig fossil drift til lav- og nullutslippsløsninger. Det ligger føringer og krav til innfasing av nullutslippskollektivtransport i NTP og hos EU.

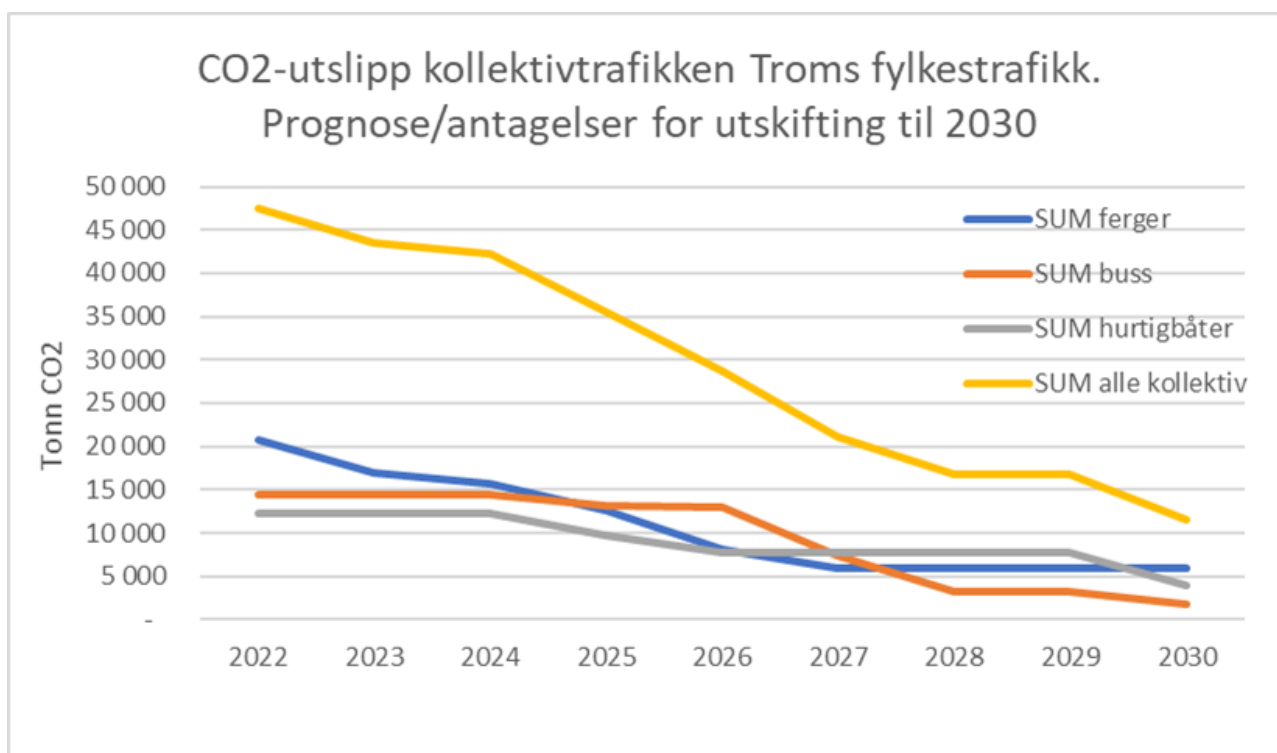
I 2021 slapp kollektivtrafikken i Troms ut 47 500 tonn CO<sub>2</sub>. Fergene sto for over 40 %, bussene for ca. 31% og båtene for ca. 25% av utslippene. All kollektivtrafikk i Troms brukte diesel som drivstoff i 2021.



CO2 utslipp i tonn fra busser, ferger og hurtigbåter i Troms i 2021.

Figuren under viser prognoser for CO<sub>2</sub> utslipp der det er lagt til grunn at hurtigbåtene fra og med neste kontrakt i 2029-30 går på hydrogen, metanol eller el-kraft.

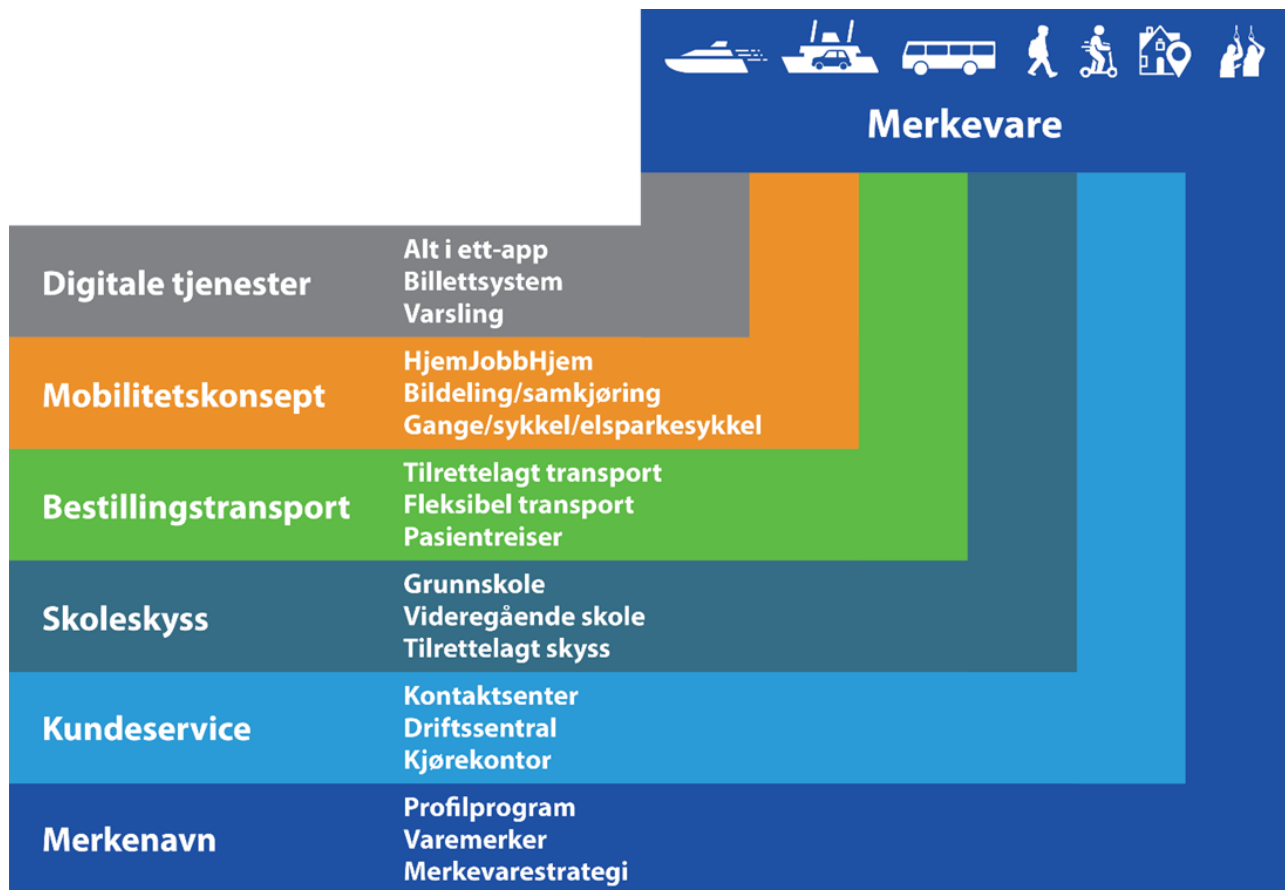
Økningen i persontransport i byområdene skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport.



Prognosebaner CO2 utslipp i tonn fra busser, ferger og hurtigbåter i Troms.

Helhetlig mobilitet og endring i reisebehov og -vaner

Fylkeskommunen definerer seg som en mobilitetsaktør. Begrepet omfatter mer enn «bare» tilbyder av kollektivtransport. Bærekraftig mobilitet er transport som prioriterer og tilrettelegger for innbyggernes behov, med hensikt å redusere bilbruken. Dette gjøres ved en helhetlig bruk av eksisterende strukturer og ressurser for fleksible og sømløse transportløsninger.



Illustrasjon av fem delprosjekter for Troms som helhetlig mobilitetsaktør.

Flere kompetansemiljø og rapporter (KS og Kollektivtrafikkforeningen) har den senere tid pekt på endringer i samfunnet som vil påvirke folks reisevaner. Demografiske endringer som sentralisering, reduserte fødselstall og eldrebølgen vil påvirke reiseetterspørselen. På kortere sikt er det endringer i reisevaner og hvordan vi jobber etter pandemien. Flere kan, og ønsker, å jobbe på hjemmekontor. Transporttilbudet må endres i takt med utviklingen og kan bety større grad av fleksibilitet og mer «av og til brukere» av tilbudet, samt sømløse transporttilbud fra dør til dør.

Teknologi og nye betalingsmåter kan imøtekomme noe av dette, men i tillegg må tilbudet endres fra å være statiske ordinære kollektivtilbud, til en mobilitetstilbyder. Det betyr at fylkeskommunen, sammen med kommunene skal tilby et større spekter av transporttilbud, med kontroll på hele reisekjeden, inkludert sømløs reiseinformasjon og betalingstjeneste.

## Buss

Troms har fire store busskontrakter: Nord-Troms, Tromsø-området, Midt-Troms og Sør-Troms. Fylkeskommunen har også en del mindre skoleskysskontrakter. For fylket, unntatt byene Tromsø og Harstad, består tilbudet i

hovedsak av lovpålagt skoleskyss. I tillegg de store regionlinjene Tromsø-Narvik og Tromsø-Alta. Byene – og spesielt Tromsø - har et godt tilbud med høy frekvens og avganger også på kveldstid og i helger.

Etter mange år med vekst i antall reisende i kollektivtrafikken, ble det totalt 2,5 millioner færre reiser i 2020 i forhold til 2019. Til tross for at pandemien fortsatt preget reisestrømmen, ble det en økning fra 2020 til 2021. Totalt ble det gjennomført i overkant av 14 millioner reiser i 2021 i Troms mot 15 millioner reiser i 2019.

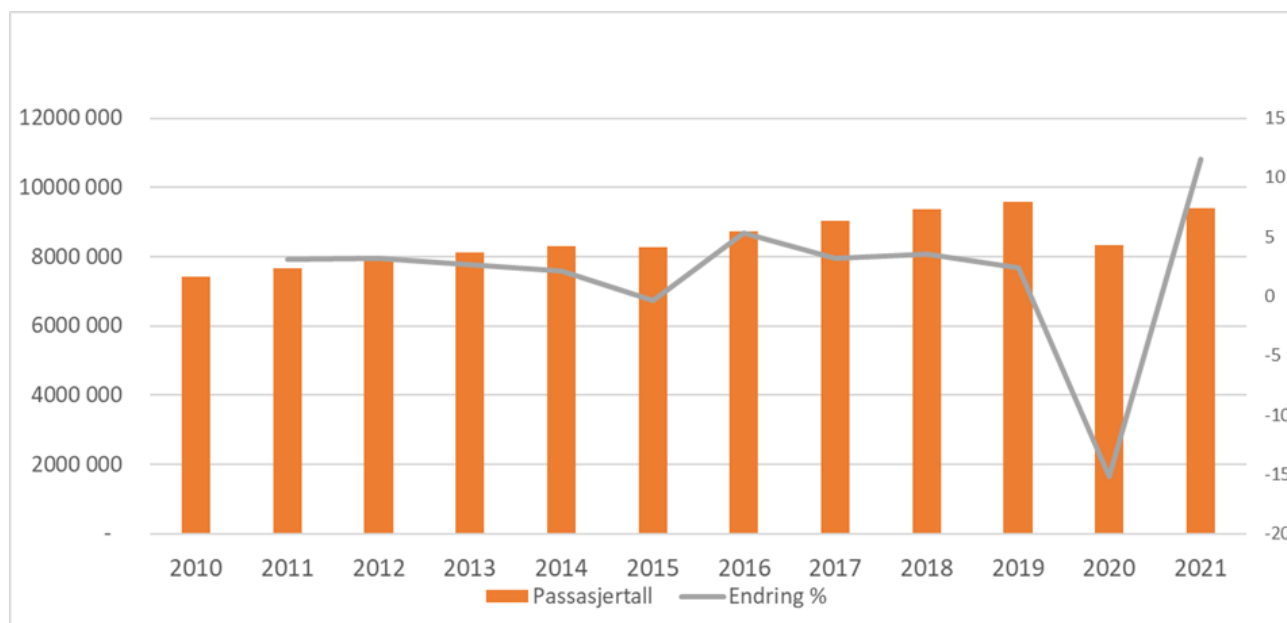
I 2020 medførte pandemien 17% færre bussreiser i Troms. Til tross for smitteverntiltak og reiseråd gjennom store deler av 2021 ble det registrert en økning i antall bussreiser på 13,6%. Fordelingen mellom Tromsø bybuss og øvrig Troms viser at bybussene i Tromsø utgjør over 77% av alle bussreiser. Til sammenligning var andelen 75% i 2019. Årsaken til at den generelle trenden med økt antall kollektivreiser i byene forsterkes i 2021 fordi en vesentlig del av skoleskyssen fortsatt påvirkes av pandemien. Se [«Kollektivtrafikken i Troms. Hovedtrekk, utvikling og status for kollektivtrafikken i Troms»](#).

Passasjertall 2021 (økning fra 2020 i parentes):

- Nord-Troms: 429.438 (+22%)
- Tromsø bybuss: 9.408.770 (+13%)
- Tromsø distrikt: 432.058 (+8,2%)
- Midt-Troms: 883.697 (+21,2%)
- Harstad bybuss: 656.714 (+18,1%)
- Sør-Troms distrikt: 327.248 (+11,6%)

Skoleskyss utgjør en svært stor del av kollektivtrafikken i distriktet.

Passasjerutvikling på buss i Tromsø viser en økning på 29,3% for perioden fra 2010-2019, dvs. før pandemien. Regner man endring fra 2020 til og med 2021 er økningen på 26,9%. Totaltallene på buss er fortsatt under 2019-nivå. Fra 2020 var det automatisk passasjertelling.



*Utvikling i passasjertall på buss i Tromsø. Venstre loddrette akse viser passasjertall og høyre akse med heltrukken linje viser prosentvis endring fra forrige år. Kilde: TFFK.*

Kollektivkontrakter på buss:

| Operatør        | Kontraktslutt |
|-----------------|---------------|
| Torghatten Buss | 31.12.2023    |
| Tide Buss       | 31.7.2027     |
| Tide Buss       | 30.6.2028     |
| Torghatten Buss | 30.6.2029     |

TFFK har opsjon på forlengelse av kontraktene. I tillegg kommer om lag 20 mindre kontrakter som gjelder skoleskysskontrakter i enkelte kommuner og tilrettelagt skyss. Kjøringen i disse kontraktene utføres av buss, minibuss, spesialbil (minibuss med rullestolplasser) og drosjer.

Dagens busskontrakter avsluttes stort sett i 2027. Det forventes at i kommende busskontrakter blir mange elektrisk. Fylkeskommunen har fått økonomisk støtte til innkjøp av to elektriske leddbusser med ladeinfrastruktur i Tromsø, med forventet oppstart av kjøring fra 2023. I forbindelse med innføring av bomring i Tromsø forventes økt bussbruk. Nye busser i Tromsø vil bli elektriske.

## Skoleskyss

Mesteparten av skoleskyssen utføres gjennom de store busskontraktene. I tillegg har fylkeskommunen en del mindre skoleskysskontrakter i enkelte kommuner. TFFK har også om lag et dusin kontrakter for tilrettelagt skoleskyss, dvs. at skyssen ikke kan gjennomføres med ordinær skoleskyss på midlertidig eller permanent basis som følge av medisinske årsaker. Tildeling av skoleskyss på grunn av farlig skoleveg er et kommunalt ansvar.

## Tilrettelagt skyss

Skoleskyss for elever med spesielle behov har høyt fokus i fylkeskommunen. Både for kvalitet i tjenesten, men også for gode og hensiktsmessige kontrakter. Reformen og endringer i drosjemarkedet samt generell prisutvikling har bl.a. bidratt til en stor utgiftsøkning på dette området.

Det kan ha betydning at konkurransen generelt er lav på slike kontrakter, særlig i distriktene. Dette er noe som bør følges opp og kanskje er man nødt til å tenke nytt. Da kan vurderinger rundt drift i egenregi være et alternativ, altså med fylkeskommunalt ansatte og ikke via tjenestekjøp.

## Drosjenæringen

Fylkeskommunen er opptatt av at drosjenæringen skal ha gode vilkår med ordnede forhold og faglig kompetanse der kundene er trygge og sjåførene har en jobb de kan leve av. For mange av kommunene i Troms og Finnmark fungerer drosje som en erstatning for mangelfullt kollektivtilbud, og har derfor en helt annen betydning for fremkommelighet i distriktene sammenliknet med byene. Det fremtidige arbeidet med eneretter i drosjenæringen må sees i sammenheng med annen kontrakts-kjøring, og vurderes i framtidige anbud for eksempelvis pasienttransport. Med endringen i drosjereguleringen fra 1.11.2020 har det blitt færre drosjer i distriktene og vanskeligere å få faste avtaler om denne typen tjenester. Drosjenæringa er avgjørende for å kunne styrke ordningen «Trygt hjem for en 50-lapp» i distriktene i Troms. Fylkeskommunen ønsker å videreutvikle ordningen som et supplement til kollektivtransport.

## Ferger

I Troms er det 12 helårs fergesamband samt ett sommersamband i samarbeid med Nordland fylke.

| Samband                            | Operatør        | Kontraktslutt |
|------------------------------------|-----------------|---------------|
| Hansnes-Reinøy                     | Torghatten Nord | 31.12.2024    |
| Mikkelvik-Bromnes                  | Torghatten Nord | 31.12.2024    |
| Belvik-Vengsøy                     | Torghatten Nord | 31.12.2024    |
| Rotsund-Havnnes-Uløybukt           | Torghatten Nord | 31.12.2024    |
| Stangnes-Sørrollnes*               | Norled          | 31.1.2023     |
| Storstein-Nikkeby-Lauksundskaret** | Torghatten Nord | 30.4.2023     |
| Hansnes-Vannøy**                   | Torghatten Nord | 30.4.2023     |
| Stornes-Bjørnerå*                  | Norled          | 31.1.2023     |
| Refsnes-Flesnes*                   | Torghatten Nord | 31.1.2023     |
| Breivikeidet-Svensby               | Norled          | 30.4.2031     |
| Lyngseidet-Olderdalen              | Norled          | 30.4.2031     |
| Botnhamn-Brensholmen               | Torghatten Nord | 10.9.2023     |

| Samband                | Operatør        | Kontraktslutt |
|------------------------|-----------------|---------------|
| Gryllefjord-Andenes*** | Torghatten Nord | 3.9.2023      |

\* Ny kontrakt er inngått med Torghatten Nord.

\*\* Anbudskonkurranse pågår vår/ sommer 2022.

\*\*\* Sommersamband i samarbeid med Nordland fylkeskommune.

TFFK har opsjon på forlengelse av flere av kontraktene.

Høsten 2021 startet et prøveprosjekt med helårsdrift på fergesambandet mellom Botnhamn og Brensholmen. Målsettingen er permanent helårsdrift og at sambandet inngår i inntektssystemet til fylkeskommunen.

I 2021 ble det foretatt bytte av billettsystem på våre fergesamband til AutoPASS.

Fergesambandene over Lyngen og Ullsfjorden skal over på hybridelektrisk drift fra 1. januar 2023. Strømandelen antas å være rundt 90% og 10% på diesel. Diesel vil også være en sikkerhetsfaktor ved eventuelle problemer med elektrisk lading eller fremdrift. I februar 2025 skal tre samband i Sør-Troms over på ny kontrakt med krav til tilnærmet ren elektrisk drift på sambandene Stornes -Bjørnerå og Revsnes -Flesnes. Sambandet Stangnes-Sørrollnes er lengre og mer krevende, og det antas at el-andelen blir lavere her.

Sambandene Hansnes -Vannøy -Karlsøy og Storstein-Nikkeby-Lauksundskaret har oppstart med lav- og nullutslippsdrift fra 1.5.2026. For de mindre fergesambandene er det mer usikkerhet rundt lav- og nullutslippsløsning.

Fra 01.07.2022 er noen trafikksvake fergesamband til øysamfunn uten omkjøringsmulighet gjort gratis. Det vil gjøre det lettere for de som bor der, men kan på sikt også gi kapasitetsproblemer på de aktuelle fergene. Det gir også noen begrensninger i fylkeskommunens handlefrihet ift. prising av tjenester og trafikkinntekter.

## Hurtigbåt

Hurtigbåttilbudet består av seks linjer hvor linje 2 mellom Tromsø og Harstad er den desidert største.

| Linje                                 | Operatør   | Kontraktslutt |
|---------------------------------------|------------|---------------|
| Linje2: Tromsø-Finnsnes-Harstad       | Norled     | 30.4.2030     |
| Linje 3: Tromsø-Skjervøy              | Norled     | 30.4.2030     |
| Linje 4: Tromsø-Lysnes-Tennskjer      | Norled     | 30.4.2030     |
| Linje 5: Sommarøy-Tussøy-Sandnesshamn | Sea Family | 31.12.2024    |

| Linje                                            | Operatør        | Kontraktslutt |
|--------------------------------------------------|-----------------|---------------|
| Linje 6: Harstad-Bjarkøystedene-Sør-Senja        | Boreal Båt      | 30.9.2029     |
| Linje 9: Skjervøy-Kvænangen og Skjervøy-Vorterøy | Torghatten Nord | 1.5.2029      |

Linje 2, 3 og 4 er én kontrakt. TFFK har opsjon på forlengelse av kontraktene.

I 2021 var det 204.480 passasjerer på hurtigbåtene i Troms, hvorav 151.046 på ruten Tromsø-Finnsnes-Harstad. Størst prosentvis økning var det på ruten mellom Tromsø og Skjervøy.

Dagens hurtigbåtkontrakter avsluttes i 2029 og i 2030. Norled har invitert til samarbeid om innfasing av batteribyttesløsning fra 2025 for sambandet Tromsø-Harstad. Dette sambandet står for ca. 20 % av samlet CO<sub>2</sub> utslipp fra offentlig kollektivtrafikk i Troms.

I tråd med fylkestingets ønske vil det bli gjennomført en helhetlig gjennomgang av kollektivtransporten i Senjaregionen. Det vil være hensiktsmessig at denne gjøres samtidig med evaluering og vurdering av permanent drift av helårsferge Brensholmen – Botnhamn.

## Bypolitikk, bypakker og byvekstavtaler

Det er satt ambisiøse nasjonale mål om reduksjoner i utslipp og nullvekst i personbiltrafikken i byene. Bærekraftig transport i byområdene er imidlertid hovedsakelig et lokal- og regionalpolitisk ansvar, og involverer mange nivå og sektorer. Dette setter krav til samordning av nasjonal politikk og føringer for lokalpolitisk nivå. Nullvekstmålet er et nasjonalt krav til byområdene: *«Målet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».*

Fylkeskommunen skal legge til rette for en bærekraftig utvikling av byområdene i Troms. Byområdene har en viktig rolle for regional utvikling i hele fylket. Attraktive byer bidrar til bolyst, hindrer fraflytting og opprettholder kompetansemiljø og arbeidskraft. Som planmyndighet skal fylkeskommunen fortsatt være en pådriver for bærekraftig arealutvikling. Som samferdselsmyndighet vil fylkeskommunen legge til rette for å nå nullvekstmålet og bedre transportnett, gjennom ansvaret for kollektivtransport og som vegeier av viktige vegforbindelser i, og mellom byer og sentra. For at ikke nullvekstmålet skal gå på bekostning av nullvisjonen stiller dette høye krav til både infrastruktur, opplæring og adferd.

Bypakker og byvekstavtaler innebærer forpliktende samarbeid mellom statlige, regionale og lokale aktører om bærekraftig transport i de største byområdene. Dette danner rammen for utvikling og arbeid for å skape attraktive byer, redusere klimautslipp og forbedre transportnett i byområdene.

*Bypakker* er tiltakspakker for byområder. Tiltak finansieres av et spleiselag bestående av brukerbetaling, midler fra kommune, fylkeskommune og stat. Tiltakene omfatter stort sett transportinfrastruktur, og i noen grad drift av kollektivtransport.



*Belønningsordningen* er en incentivordning som skal bidra til å nå nullvekstmålet. Ordningen skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser.

*Byvekstavtaler* er nærmere omtalt i Nasjonal transportplan. Det er inngått byvekstavtaler med de fire største byområdene og det skal inngås byvekstavtaler med de fem mindre byområdene, i Troms er det Tromsø. For å klare nullvekstmålet i Tromsø må antall kollektivreiser øke. Kollektivstrategien for Tromsø (2017) tilsier at kollektivtransportens andel må økes med 40% innen 2030 for å nå nullvekstmålet i Tromsø by. Høy forventet befolkningsvekst var en sterk driver for beregningen. Oppdaterte befolkningsprognoser tilsier imidlertid lavere befolkningsvekst frem mot 2030. I tillegg kommer endring av reisevaner som følge av økt bruk av hjemmekontor. Det er derfor behov for reviderte mål for kollektivtransporten og tiltak i Tromsø by.

## **Harstadpakken**

Prosjektet skal sikre trygg ferdsel for alle trafikanter. Målet er å redusere biltrafikken i sentrum, god tilrettelegging for gående og syklende samt et bedre kollektivtilbud.

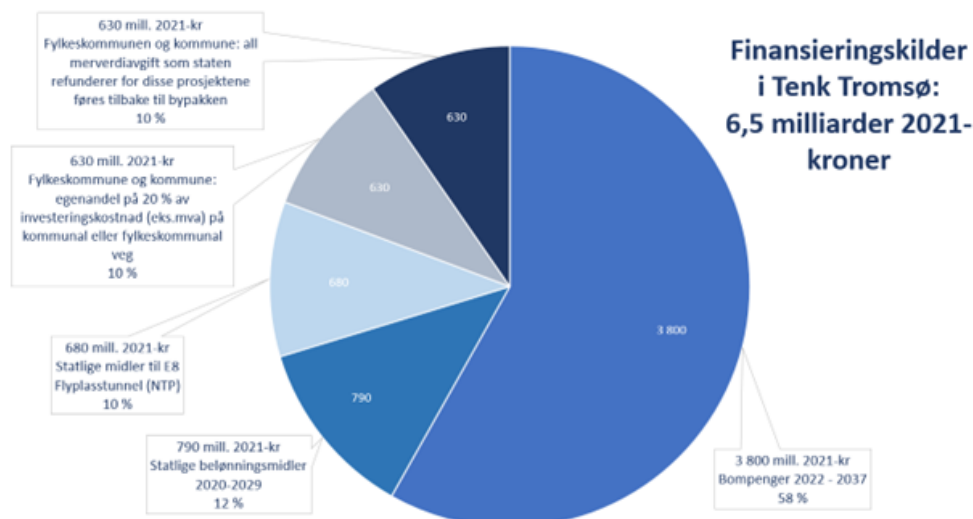
Vegpakke Harstad ble vedtatt gjennom Prop. 119 S (2013-2014). Det ble fullført prosjekter for ca. 1,6 mrd. kroner, herunder ny bytunnel som avlaster Harstad sentrum. Flere av prosjektene for gange, sykkel og trafikksikkerhet kunne ikke gjennomføres på grunn av økonomi. En revisjon av Vegpakke Harstad ble fremmet og vedtatt av Harstad kommune og Troms fylkeskommune våren 2018, men stoppet på grunn av politiske prosesser knyttet til «bompengelopprøret». Bypakken ble justert etter endrete retningslinjer for bompengepakker og dermed ble merfinansiering av Harstadpakken vedtatt av Stortinget i Prop. 204 S (2020-2021). Bompengeperioden ble forlenget fra 15 til 20 år. Pakken ble vedtatt finansiert med 770 mill. kr. Dette gjør at man kan gjennomføre nesten alle tiltak i den opprinnelige pakken, og bedre måloppnåelsen.

Pakken omfatter et større vegtiltak med tiltak for trafikksikkerhet og tiltak for gående og syklende langs riksvegstrekingen Kanebogen – Margrethe Jørgenssensvei, med kostnad på 270 mill. kr. I tillegg flere tiltak for trafikksikkerhet, fortau og sykkel, kollektivterminal i sentrum, holdeplassutbedring og bedre veg for næringstransporten ved Mercurveien. Fylkeskommunen har utviklet et nytt linjesystem for buss og samtidig økt antall avganger fra 1. mai 2020. Sammen med andre tiltak har det gitt bedre framkommelighet og et mer attraktivt sentrumsområde i Harstad. Det er et ønske om å kunne forsterke og videreutvikle kollektiv- og mobilitetstilbudet i årene som kommer. Det er særlig aktuelt å vurdere elektriske busser fra neste busskontrakt (senest 2029). I tillegg er fylkeskommunen involvert i utviklingen av løsninger for nytt kollektivknutepunkt i Harstad sentrum.

## **Tenk Tromsø - fra bypakke til byvekstavtale**

Til grunn for Bypakke Tenk Tromsø ligger følgende prioritert prosjektportefølje fra bompeng vedtatt av Stortinget i Prop. 99 S (2020- 2021) Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark. Prosjektporteføljen er sammensatt av tiltak som enkeltvis og samlet sett skal bidra til måloppnåelse gjennom å gjøre det mer attraktivt å velge gange, sykkel og kollektiv i stedet for personbiltransport.

Bypakke Tenk Tromsø innebærer investeringer og støtte til drift for bypakkens prosjektportefølje tilsvarende 6,5 milliarder kroner (2021-kroner) totalt i perioden 2021-2036. Finansieringen er basert på innkreving av bompenger samt statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg er det lagt til grunn at Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune skal tilbakeføre all merverdiavgift til bypakken som staten refunderer for prosjekt og tiltak i pakken.



### Finansieringskilder Bypakke Tenk Tromsø.

De større prosjektene omfatter i kronologisk rekkefølge (kostnad i mill. 2021-kroner):

- Stakkevollvegen-Skattøra: Bedre tilrettelegging for gående og syklende, støyskjerming og trafiksikkerhet. Fremkommelighet for næringstransporten vil bedres. Kostnad 200 mill. kr.
- Bedre forhold for kollektivtransport/knutepunkt Sentrum, gående og syklende i Sentrum, 315 mill. kr.
- Ny Bussterminal i Giæverbukta, 140 mill. kr.
- E8 flyplass tunnelen; avlaster dagens Tverrforbindelse, 1, 8 mrd. kr.
- Ny bru til Kvaløya, 1,8 mrd. kr.

I tillegg til prioritert prosjektportefølje kommer prosjektet Stakkevollvegen (fra Hansjordnesbukta til Breivika). Dette prosjektet er overført til Tenk Tromsø fra Tromsøpakke III, med de inntekter og forpliktelser som ligger i Tromsøpakke III.

Det er prioritert 525 mill. kr for forsterket busstilbud og reduserte billettpriser over hele 15 årsperioden. Disse midlene kommer fra Belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk.

Styringsgruppen er ansvarlig for den økonomiske styringen av midlene. Dette foregår gjennom porteføljestyring. Det vil si at dersom kostnadene øker eller inntektene svikter så må styringsgruppen beslutte hvordan dette skal løses enten ved, kutt i porteføljens prosjekter og/eller effektivisering av prosjekter.

Fylkeskommunen er utpekt som oppdragsgiver i bypakken. Det innebærer hovedsakelig ansvar for rekvirering og oversikt over bruken av bompenger, og opprettholde samarbeidet med bompengeselskapet.

## 5.3 Trafikksikkerhet

Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket, jfr. vegtrafikklovens §40a. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er et politisk utvalg og skal utarbeide gode trafikksikkerhetsstrategier i planperioden. Både fysiske- og trafikantrettete tiltak er viktig i et helhetlig trafikksikkerhetsarbeid. FTU arbeider eksternt med holdningsskapende arbeid og internt med at det er fokus på

trafikksikkerhet ved drift og utbygging av vegnettet. For å sikre en faglig god prioritering av tiltak, skal disse i størst mulig grad skje som del av den operative driften etter faglige vurderinger og ikke gjennom søknadsbaserte tiltak. For å sikre god måloppnåelse skal FTU sørge for gode rapporteringsrutiner på trafikksikkerhetsområdet fra den operative virksomheten.

Fylkeskommunens ansvar ligger i rollen som vegeier og planmyndighet. I tråd med nasjonale målsettinger stiller fylkeskommunen seg bak den grunnleggende null-visjonen, der målet er null hardt skadde og drepte på vegnettet.

Det arbeides systematisk og forebyggende med trafikksikkerhet både på eksisterende vegnett og ved nyinvesteringer. Det gjennomføres ulykkesoppfølging, trafikksikkerhetsinspeksjoner og trafikksikkerhetsrevisjoner på drift og i forbindelse med planlegging og etter ferdigstilling av vegprosjekter. Dette gir et faglig godt grunnlag for prioriteringer av trafikksikkerhetstiltak. Trafikksikker kommune/fylkeskommune er en nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk, utviklet i samarbeid med landets fylkeskommuner. Ordningen er forankret i NTP og nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg.

Som planmyndighet gir fylkeskommunen innspill til kommunal planlegging og behandling av arealplansaker med formål å påvirke kommuner til å innarbeide gode og trafikksikre løsninger i sine planer.

## 5.4 Barnas transportplan

Kapittel 9 i Meld.St. 20 Nasjonal transportplan 2022-33 heter «Barnas transportplan» og bygger på innspill fra barn og unge til NTP. Barn og unge er aktive og interesserer seg også i globale problemstillinger som klima og miljø. Valg av transportløsninger engasjerer. Det er gjort undersøkelser om barns mobilitet. I tillegg til sykkel og gange, er kollektivtilbud viktig for både skoleskyss og deltakelse i fritidsaktiviteter.

### Barn og unges mobilitet

Det er flere eksempler for tiltak for økt sikkerhet for barn og unge i trafikken.

**Barnas trafikkklubb** ble etablert i 1966 og har et undervisningsverktøy for barnehager og foreldre.

Kampanjen **Beintøft** i regi av Miljøagentene har blant annet et undervisningsopplegg og en konkurranse der skoleklasser konkurrerer mot hverandre om å gå, sykle eller bruke kollektivtransport mest.

Norges Lastebileier-Forbund arrangerer årlig trafikksikkerhetskampanjen **Venner på veien** for de yngste skoletrinnene (6-9 år).

Plattformen **sykkeldyktig.no** har opplæring for barn. Læringsplattformen skal hjelpe barn til å bli gode og trygge trafikanter som har glede av sykkel som et effektivt, sosialt og miljøvennlig transportalternativ.

Nasjonal transportplan 2022-33 har et eget kapittel som blant annet omtaler bedre trafikksikkerhet rundt skoler, såkalt «**Hjertesone**». Dette er et nasjonalt samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Politiet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen (FUG), Syklistenes Landsforbund, Miljøagentene, Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Formålet er å gjøre området rundt skolen tryggere for elevene.



Det samarbeides først og fremst om holdningsskapende tiltak som informasjon, opplæring, organisering av og stimulering til å gå eller sykle. Mindre fysiske tiltak og reguleringer på vegnettet kan også være viktige tiltak, for eksempel etablering av drop-soner, tilrettelegging for gang- og sykkel og fartsdempende tiltak.

Barn og ungdom er store brukergrupper for kollektivtransporttilbudet i Troms. Både i byer, tettsteder og bygder er skoleskyss viktige tilbud. Mange ungdommer har til dels lange avstander til og fra skole. Alle videregående skolene i Troms har borteboende elever, i større eller mindre grad, og for disse er muligheten for hjemreise i helgene viktig.

Skoleskyssen utføres i hovedsak gjennom de store busskontraktene, men med noen mindre kontrakter i enkelte kommuner og ca. et dusin kontrakter for tilrettelagt skoleskyss. Tildeling av skoleskyss på grunn av farlig skoleveg er et kommunalt ansvar.

Fylkeskommunen samarbeider med kommuner for bedre tilrettelegging for barn og unge langs de delene av fylkesvegnettet som er skoleveg.

Kollektivtilbudet er også viktig for barn og unges mulighet til å delta på fritidsaktiviteter. I byene er tilbudet relativt godt over hele døgnet. I bygder og områder med lave passasjertall er ofte skoleskyssen eneste kollektivtilbud på hverdager. Dette kan redusere ungdoms mulighet til deltakelse på fritidsaktiviteter og/eller kontakt med jevnaldrende etter skoletid. En slik ulikhet er uheldig. Tiltak som «hjem for en 50-lapp» er eksempel på en målrettet ordning for å kompensere for ulempe som følger av manglende kollektivtilbud.

## **Bedre trafikksikkerhet for barn og unge**

Barn og unge er sårbare i trafikken, og deres ferdsel krever i noen tilfeller målrettede tiltak. Langsiktig arbeid med å redusere trafikkulykker gir resultater, og et godt trafikksikkerhetsarbeid innebærer både fysiske og adferdsrettete tiltak. Manglende tilrettelegging for myke trafikanter er nok en vesentlig hindring for at flere velger å sykle eller gå. Aktiv transport er bra for folkehelsen og gode vaner som blir skapt i tidlig alder kan spare samfunnet for store fremtidige kostnader. Det er sannsynligvis en vesentlig underrapportering av personsikader og trafikkulykker med syklist. Tilrettelegging for barn og unge er et sentralt hensyn som vegmyndigheter skal ivareta blant annet i samarbeid med kommuner i plan- og reguleringsarbeid.

I Troms er allerede flere Trafikksikker kommune, og i flere kommuner er arbeidet startet opp.

Trafikksikkerhetsopplæring skal da være integrert i skolenes og barnehagenes årsplaner, det skal være skriftlige retningslinjer for turer i regi av skolen/barnehagen og det skal dokumenteres at trafikksikkerhet inngår i foreldresamarbeidet.

Økende bruk av el-sparkesykler, lettmotorsykel, ATV/UTV (fire- og sekshjulinger) og mopedbiler blant ungdommer over 16 år har gitt til dels stygge ulykker. Både mopedbiler og ATV/UTV kan kjøres i trafikken med

«traktorlappen». Trygg Trafikk jobber systematisk med trafikksikkerhetsopplæring for barn og ungdom. Dette inkluderer blant annet opplæringsressurser til bruk i barnehager, grunnskolen og videregående skole.

Det vises for øvrig til [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025](#).

## 5.5 Universell utforming

Universell utforming er nødvendig for noen, og et kvalitetsløft for alle. Det er mange som kan ha utfordringer med deltakelse på lik linje som mennesker uten nedsatt funksjonsevne. 30 % av funksjonsnedsettelse er synlige og 70 % er usynlige. De fleste vil i løpet av livet få en funksjonsnedsettelse i kortere eller lengre perioder og eldre får etter hvert nedsatt bevegelse, syn og hørsel.

Fylkeskommunen stiller seg bak nasjonal strategi for et universelt utformet Norge:

- Langsiktig strategi for å bidra til å gjøre samfunnet tilgjengelig for alle og forhindre diskriminering.
- Utforming og tilrettelegging av fysiske forhold for å fremme like muligheter til samfunnsdeltakelse.
- Tilfører kvaliteter i menneskeskapte omgivelser som er positive for alle innbyggere og for
- Norge som samfunn.
- Tar høyde for mangfoldet av mennesker som til enhver tid lever i et lokalsamfunn og ser
- mennesket i et livsløpsperspektiv.
- Innebærer en innovativ tilnærming til planlegging og utforming og en ambisjon om stadig
- å finne bedre og mer inkluderende løsninger.

## 5.6 Klima og miljø

Fylkeskommunen er forpliktet til å ta hensyn til klimaendringer i sin planlegging, jfr. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning kap. 4.3.

Ifølge Norsk klimaservicesenter (KSS) vil klimatiske endringer i Troms medføre en økning i episoder med kraftig nedbør, både snø og regn, flere og større regnflommer, og økt stormflonivå. Dette vil medføre sannsynlig økning i erosjon, noe som igjen vil utløse flere kvikkleireskred og andre skred. Fylkeskommunen må ta hensyn til konsekvenser av klimaendringer i all planlegg. Flomveier må kunne tåle mer vann, og vedlikehold av overvannsanlegg må ha hyppigere vedlikehold eller andre tiltak. Utfordringer med endret nedbørsmønster vil spesielt påvirke eldre fylkesveger og infrastruktur som er bygd uten fokus på klimatilpasning.

KSS peker også på behovet for å vurdere fare for kvikkleireskred ved utbygging i områder med marine avsetninger. Faresonekart for kvikkleire er utarbeidet av NVE for områder i Kåfjord, Lyngen, Målselv, Nordreisa, Storfjord og Tromsø. Arbeidet med kartlegging av kvikkleire vil fortsette i årene som kommer.

Overgangen til lav- og nullutslippssamfunnet fordrer et samarbeid mellom offentlige og private aktører om en fremtidsrettet infrastruktur. Kollektivtransporten er bare ett av områdene som har store behov i årene som kommer.

## Fylkesvegnettet

Fylkeskommunen vil forvalte naturlandskap og kulturverdier på en bærekraftig måte. Utslipp av klimagass ved bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegene skal reduseres. Det vises her til Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser innen transportsektoren.

Utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet medfører store klimagassutslipp, og bygging av nye veganlegg medfører i tillegg naturinngrep. På et veganlegg er en tredel av klimagassutslippene knyttet til drivstoff og transport av materialer og masser, mens to tredjedeler av utslippene kommer fra produksjon av materialer som blir benyttet, for eksempel betong, stål og asfalt. Fylkeskommunen skal arbeide med å iverksette og etterleve klima- og miljøkrav i framtidige anskaffelser for hele fylkesvegsløpet: krav til anleggsplassen, anleggsmaskiner og bruk av mer klimavennlige materialer. Lokale masser med tilstrekkelig god kvalitet skal prioriteres brukt i veganlegg, for eksempel steinmasser, tilslag i asfalt og strøsand til vinterdrift. Bruk av aktiv skredkontroll og ITS teknologi skal redusere omfanget av vegutbygginger og gi reduserte klimagassutslipp og begrense naturinngrep.

Fylkeskommunen benytter seg av store riksdekkende entreprenører, mellomstore regionale entreprenører og små lokale entreprenører til utbygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Krav til tiltak for å oppnå klimagassreduksjon må tilpasses på en optimal og kostnadseffektiv måte slik at hele spektret av entreprenører er i stand til å oppfylle kravene. Fylkeskommunen må legge til rette for leverandørutvikling gjennom å skape gode læringsarenaer og intensivordninger som styrker kompetanseutviklingen i entreprenørbransjen. Gjennom realistiske krav, god markedsdialog og samarbeid med entreprenørbransjen skal fylkeskommunen legge til rette for at hele entreprenørbransjen er rustet for å møte det grønne skiftet og de krav fylkeskommunen setter til klimagassreduksjon.

I vedtatte kontraktsstrategier for drift og utbygging av fylkesvegnettet er det inntatt at det skal stilles hensiktsmessige krav med hensyn til klima og miljø. Fylkeskommunen skal være i front med hensyn til oppfylling nasjonale klima og miljøkrav og vedtatte kontraktsstrategi gir den tilstrekkelige fleksibilitet hvor teknologisk utvikling, leverandørkompetanse og økonomi er førende med hensyn til de krav som stilles i de ulike kontrakter.

I planfaser for regulering, eller konseptutredninger vil klimatilpasning og mulighetsrommet for klimakutt i alle prosjektfaser (fra planlegging, prosjektering, utbygging og drift) bli vurdert og planlegges med lavest mulig utslipp i en livsløpsammenheng. Det kan være å finne løsninger som medfører minst mulig inngrep, og miljøkrav i materialleveranser.

Fylkeskommunen arbeider for å redusere utslipp i tillegg til klimatilpasning. Det jobbes målrettet med intern faglig utvikling, markedsdialog og tilpasning av klimakravene i fylkeskommunens vegkontrakter. Målsettingen er implementering av stadig strengere klimakrav inntil ønsket reduksjon er oppnådd. Det vil innføres et måle- og rapporteringssystem fra leverandører med krav om klimaregnskap. Arbeidet har fått tildelt støtte fra Miljødirektoratets klimasatsmidler.

I fylkesvegløftet skal det utføres en kartlegging av lokale masser for utbedringer av vegstrekninger. Utredningsdelen er delvis finansiert av Klimasatsmidler. Transport av stein (tilslag til bruk i masseutskiftninger og asfaltering) utgjør et betydelig CO<sub>2</sub>-utslipp. Som oftest transporteres massene langt på grunn av begrenset antall aktive steinbrudd og strenge krav til kvalitet. I noen vegprosjekter brukes mer energi på transport enn på produksjon av byggeråstoffer. I fylket er det flere inaktive steinbrudd med potensial som leverandør. Det er videre ønskelig å kartlegge mulighetene for redusert CO<sub>2</sub>-utslipp i anleggene for enkelte strekninger.

Under ansvaret for skredsikring (både kartlegging, risikovurdering og tiltaksbeslutning) har fylkeskommunen fra 2021 inkludert en vurdering av prosjektets sårbarhet for fremtidige klimaendringer i utbyggingsprosjektene. På

skredsikrings- og utbyggingsprosjekter inngår krevende vurderinger, og fylkeskommunen vil videreutvikle arbeidet med klimasårbarhetsanalyser.

Både i fylkesvegløftet og på drift og vedlikehold gjøres det fortløpende vurderinger av tiltak som at de minste stikkrennene blir skiftet ut, områder med kjent flomproblematikk får større dimensjon på stikkrenner, osv. Også her trengs videre utvikling av systematikk for klimasårbarhetsanalyser.

## Kollektiv og mobilitet

Statlige myndigheter stiller etter hvert strengere krav til lavere utslipp fra lokal og regional kollektivtrafikk. Dette er ytterligere skjerpet i forskrift om obligatoriske miljøkrav for ferger og hurtigbåter som nå er på høring. Omstilling til lav- og nullutslipp krever at fylkeskommunen igjen stiller klima- og miljøkrav til operatører, og slike krav vil medføre kostnader. I tillegg vil nye energiformer fordre et helt nytt omfang og nettverk for infrastruktur og distribusjon av slik energi. Det er vanskelig å forutsi alle fremtidige løsninger (i 2033), men etablering av elektriske busser og ferger har allerede startet. Forberedelser til lav- og nullutslippsløsninger tar mange år og krever god planlegging. Fylkeskommunens samfunnsutviklerrolle kan bidra til innovasjon og nyutvikling av lav- og nullutslippsløsninger.

Lønnsomhet av elektrifisering avhenger bl.a. av tilgang på kraft og at drift (kjøring/ruteproduksjon) på elektrisitet fortsetter å være billigere enn fossilt drivstoff, og at ruteproduksjon kan ha høy frekvens også når rekkevidde og ladetid er hensyntatt, for å nevne noen forhold.

Det antas at det kommer en større utvikling av mer energieffektive batterier. Ladeinfrastruktur er plasskrevende og nye bussdepoter må etableres. Løsninger som batteribank må også vurderes. Det forventes at nye forretningsmodeller etableres, eksempelvis med tilbud i energiverdikjeden fra transformator til batterier på kjøretøy/fartøy. For elektrifisering av fergesamband kan fylkeskommunen starte med reguleringsprosesser for etablering av ladeinfrastruktur (strøm, hydrogen eller metanol). Dette arbeidet må påbegynnes minst 3 år før utlysning av nye kollektivkontrakter.

Fylkeskommunen arbeider for bærekraftig byer og tettsteder. Målet for en attraktiv og by er at befolkningen skal bo i gode, sunne bymiljø. Befolkningen skal kunne bevege seg enkelt med kollektivtransport, til fots og på sykkel i byrommet, uten forurenset luft og støyende trafikk.

I distriktene kan det oftere være lange avstander til aktiviteter og tjenester, spredt bebyggelse og lav befolkningstetthet. Da vil tilbud av økonomisk bærekraftige kollektivtransportløsninger være utfordrende. Det er behov for nye måter å organisere og utforme kollektivtransporttilbud i distriktene slik at det også blir sosialt- og økonomisk bærekraftig.

Fylkeskommunen legger opp til å realisere et metrobusskonsept fra Sydspissen til Breivika i Tromsø, tidfestet til neste handlingsplanperiode. Det kan være et høystandard og høyfrekvent busstilbud langs de mest befolkningstette områdene i Tromsø som kobler disse til sentrum og arbeidsplass-klyngene i Breivika (særlig UiT og UNN). Gjennomføring av planlagte vegprosjekter langs Strandvegen og Stakkevollvegen er nødvendig infrastruktur for et slikt tilbud.

## 5.7 FOU, digitalisering og teknologi

Den teknologiske utviklingen går stadig framover i samferdselssektoren og blir mer framtrødende i trafikk- og kollektivstyring, rassikringsanlegg og vegvedlikehold for å nevne noe. Utviklingen berører samfunnssikkerhet og beredskap i økende grad. Teknologiske løsninger har behov for både stabil telekommunikasjon og kraftforsyning for å kunne fungere optimalt, og ved bortfall av disse er vi svært sårbare.

I tillegg til intelligente transportsystemer vil utvikling og innføring av nye lav- og nullutslippsløsninger, med hovedfokus på elektrifisering av transportressursene også bli mer framtrødende i årene framover. Dette gjelder busser, hurtigbåter og ferger, utstyr og materiell som brukes for drift og vedlikehold av veginfrastruktur. En stabil kraftforsyning blir enda viktigere for samferdsel framover.

I planperioden bør det arbeides kontinuerlig med å kartlegge hvilke konsekvenser bortfall av intelligente transportsystemer, telekommunikasjon og kraftforsyning får for framkommeligheten på veg- og kollektivinfrastrukturen. I likhet med annet beredskapsarbeid må planverket arbeides kontinuerlig med, også i samarbeid med de ulike beredskapsaktørene i fylket.

## Intelligente transportsystemer

ITS er en fellesbetegnelse for alle typer teknologi og datasystemer som brukes i transportsektoren med hensikt å påvirke trafikantenes atferd og oppnå en forbedret trafikksituasjonen. For trafikantene kan denne forbedringen være en kjøretur som er tryggere, mer effektiv og med mindre utslipp. For de som drifter og vedlikeholder veien kan ITS gjøre det enklere å sette inn de riktige tiltakene til riktig tid. Slik teknologi kan også være et verktøy for å bedre trafikkavviklingen og prioritere kollektivtrafikk. ITS, digitalisering, teknologi og teknologiutvikling er altså ikke et mål i seg selv, men et av de viktigste virkemidlene vi har for å få tryggere, grønnere, mer kostnadseffektiv og smartere mobilitet og transport.

Teknologiutviklingen innen samferdsel foregår i et høyt tempo. Samtidig har vi i Troms, Nord-Norge og Arktis en del utfordringer mtp. vær, geografi og demografi som til en viss grad er spesielle for vår region og som ikke bestandig blir like godt hensyntatt av nasjonale myndigheter, leverandører og forskning. Vi har dermed et særlig behov for å sørge for at våre behov blir ivaretatt.

Samferdselsdivisjonen i Troms er allerede langt framme på utvikling og implementering av ny samferdselsteknologi. F.eks. har vi blant annet igangsatt et innovasjonspartnerskapsprosjekt hvor vi sammen med leverandørene utvikler en løsning som bruker såkalt Distributed Acoustic Sensing og kunstig intelligens (AI) til å detektere snøskred som treffer vei. Gjennom slik bruk av teknologi og innovasjon ønsker fylkeskommunen å gi bedre sikkerhet og mer risikoreduksjon for flere sammenlignet med tradisjonelle skredsikringsløsninger.

Som vegmyndighet må vi tilrettelegge for framtidens transportsystemer. Investeringer på vegnettet inkluderer også investering og tilrettelegging for digital infrastruktur. Det kan være fysiske investeringer som f.eks. strøm og kommunikasjon, men også innsamling av statiske data som legges til grunn for digitale kart og annen grunnlagsdata; essensiell informasjon for fremtidige beslutningsstøttesystemer, førerstøttesystemer og autonome kjøretøy.

Slike investeringer i «intelligent infrastruktur» kan bidra til å forbedre drift og vedlikehold av vegnettet. Sensorer og datainnsamling gir muligheter for datadrevet vedlikehold hvor en ved hjelp av f.eks. digitale tvillinger og AI bedre kan predikere når driftsprosedyrer og vedlikehold bør skje, og at en gjør riktig grep til riktig tid. Bruk av data fra fylkeskommunens målebil kombinert med sanntidsdata fra sensorteknologier på vegnettet kan være begynnelsen på en slik digital tvilling.



Innenfor kollektiv og mobilitet er det også mye å vinne på å ta i bruk digitalisering, innovasjon og teknologiske løsninger. Også her er fylkeskommunen langt fremme blant annet gjennom sanntidssystemer og kollektivprioritering i lyskryss, noe som bidrar til å øke andel reisende med kollektivtransport. Utviklingstrekkene nasjonalt og internasjonalt går blant annet i retning av mer elektrifisering, digitalisering, autonom transport og mikromobilitet.

Informasjonstjenester for helhetlig mobilitet (MAAS) utvikles over hele verden. Hovedtanken er i størst mulig grad samle informasjons- og betalingstjenester for eksisterende transporttilbud i et område; offentlig mobilitet, bysykler, bildelingstjenester, parkering med mer i en plattform. Dette er med andre ord særlig viktig i de store byene.

Fylkeskommunen skal utvikle tjenester i tråd med kundenes behov, tilgjengelig teknologi og innhente den nødvendige kompetansen. Som regional mobilitetsaktør skal fylkeskommunen legge til rette og utvikle velfungerende mobilitetssystem i Troms. Utfordringen ligger i å tilpasse tjenester og tilbud til ulike behov i by og distrikt og i forhold til de økonomiske rammene.

## **5.8 Samfunnssikkerhet, transportberedskap og skredsikring**

### **Overordnet om arbeidet på samferdsel i fylkeskommunen**

Fylkesberedskapsrådet består av representanter for lokale og regionale aktører som er eiere av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner i Troms og Finnmark fylke. Rådet samles regelmessig for å drøfte ulike problemstillinger samt deling av informasjon om beredskapsarbeidet som pågår kontinuerlig i de ulike organisasjonene. Dette er en viktig arena for dialog, bekjentgjøring av de ulike organisasjonene, kompetansebygging og samhandling.

Ved kritiske hendelser i vår region samles fylkesberedskapsrådet for på en effektiv måte håndtere og koordinere arbeid slik at normaltilstand kan gjenopprettes raskest mulig. Troms og Finnmark fylkeskommune er representert med personell fra Samferdselsdivisjonen og fylkesrådsleders kontor.

Fylkeskommunens arbeid med beredskap og trafiksikkerhet er forankret i *Lov om vegar og vegtrafikkloven*, samt forskrift for sivil transportberedskap. Dette i tillegg til håndbøker og nasjonale og regionale transportplaner.

Beredskap på fylkesvegnettet og kollektivtilbudet består av mange ulike typer planverk, analyser, samarbeidsfora og avtaler, mellom flere ulike aktører. Beredskapsarbeidet er et kontinuerlig og gjentakende arbeid som har prioritet i planverk og samarbeid mellom aktører innenfor beredskap. Formålet er levering av bedre tjenester, bedre framkommelighet og trafiksikkerhet på fylkesvegnettet samt håndtering av uønskede hendelser. Dette gjøres i samarbeid med andre vegeiere, entreprenører, operatører, vegbrukere og beredskapsinteressenter i Troms og Finnmark, og i landsdelen generelt.

Det foreligger en rekke planverk, rapporter og analyser tilknyttet fylkesvegnettet som omhandler ulike tema og risiko. En del av planverket tilknyttet framkommelighet på fylkesveg ligger i de ulike driftskontraktene, mens det for ulike objekt som tunneler og lignende har egne beredskapsplaner. Det er i tillegg til dette utarbeidet rapporter/analyser som eksempelvis går på skredfarlige punkt langs riks- og fylkesveg samt kontinuitetsplaner på kollektiv (ferge/hurtigbåt).

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap er kontinuerlig, både i forhold til revidering og oppdatering, men også for bedre samhandling med andre aktører og samarbeidspartnere i planperioden.

## **Totalforsvaret**

Totalforsvarskonseptet omfatter gjensidig støtte og samarbeid mellom Forsvaret og det sivile samfunn. Gjensidig støtte og samhandling skal skje innenfor rammene av arbeid med forebygging, beredskapsplanlegging, krisehåndtering og håndtering av konsekvenser, både i fredstid ved kriser og væpnet konflikt.

Sammen med Forsvaret og andre lokale, regionale og nasjonale aktører med interesser innenfor samfunnssikkerhet og beredskapsarbeid, er Troms og Finnmark fylkeskommune også en del av Totalforsvarskonseptet som vegeier på fylkesveg, tilbyr av kollektivtjenester (buss, hurtigbåt og ferje) og i rollen som samfunnsutvikler.

Fylkeskommunen samarbeider i dag konkret med Forsvaret på flere områder. Troms og Finnmark er geografisk viktige i forsvarssammenheng både nasjonalt og i tilknytning til vår rolle som medlem av NATO. Nordfylkene som viktige øvingsområder for Norges Forsvar og våre allierte gjenspeiler seg i de store øvelsene som avholdes i indre Troms hver vinter. Gjennomføring av militære øvelser og mobilisering av militært utstyr gjøres i stor grad på eller ved riks- og fylkesveger i vårt fylke, og planlegging og gjennomføring av slike øvelser fordrer godt samarbeid mellom Forsvaret, vegeierne, sivile gods- og varetransportører, kommunene og samfunnet for øvrig.

I tillegg til øvelser i fredstid har også Forsvaret behov for tilfredsstillende veginfrastruktur for å kunne gjennomføre sitt planverk for kriser og krig.

Som samfunnssikkerhets- og beredskapsaktør vil fylkeskommunen arbeide for at samhandlingen med Forsvaret og andre aktører blir enda bedre, og at man i takt med en stadig endret sikkerhetspolitisk situasjon i Europa tilpasser organisasjon og samarbeid med andre for å håndtere hendelser/utfordringer best mulig.

## **Sivil transportberedskap**

Gjennom forskrift for sivil transportberedskap har Troms og Finnmark fylkeskommune ansvar for å sikre og tilrettelegge for en nødvendig og tilpasset transportberedskap i fylket. Dette innebærer et organisert samarbeid med nasjonale myndigheter som Statsforvalteren, politi, transportnæring eller andre sivile og/eller militære myndigheter. Fylkeskommunen skal på anmodning fra departement, statsforvalter, politi eller andre myndigheter formidle kontakt med løyvehavere, eiere av motorvogner for gods- eller persontransport eller andre målepliktige fartøy og verksteder. Det vises her til forskriftens §4.

ROS-analyse (risiko- og sårbarhetsanalyse) for sivil transportberedskap er forankret i scenario i FylkesROS for Troms og Finnmark. Statsforvalteren og fylkesberedskapsrådet er en naturlig medvirkende part i håndteringen av hendelser.

Målsettingen for planperioden er at planverket revideres og oppdateres jevnlig i henhold til forskriften og ved endringer i det lokale og regionale risikobildet.

## **Skredberedskap**

I Norge er det Statens vegvesen som har ansvaret for den nasjonale skredberedskapen. Denne ordningen har i utgangspunktet ansvaret for å håndtere skredrelaterte hendelser på både riks- og fylkesvegnettet. Som et tillegg til denne beredskapen med bakgrunn i den utfordrende skredproblematikken tilknyttet fylkesvegene i Troms og

Finnmark, har Samferdselsdivisjonen i fylkeskommunen opprettet en egen regional skredberedskap, bestående av et fagmiljø med skredkompetanse på snøskred og geoteknikk generelt.

Skredberedskapen består i en døgnbemannet skredberedskap med 5 geologer og 1 geoteknikker. Gruppens funksjon er å kunne rykke ut på skredhendelser, gi råd og anbefaling til driftsavdelingen om åpning og stenging av vei pga. skredfare. I skredberedskapen inngår drift av skredkontroll og skredvarslingsanlegg.

Ved lengre vegstengninger eller driftsavbrudd vil fylkeskommunen i dialog med kommunene søke å finne løsninger innenfor rammen av tilgjengelig infrastruktur og materiell.



*Nasjonal rassikringsgruppe ble vedtatt opprettet i et eget møte under Nasjonal rassikringskonferanse i Tromsø, 14. mai 2001. Gruppen ble stiftet av representanter fra de 7 mest rasutsatte fylkene i Norge og hvert fylke har én representant i Nasjonal rassikringsgruppe.*

*Formål: Gjøre det tryggere å ferdes på riks- og fylkesvegene i Norge. Få vedtatt skredsikringsplan for sikring av alle skredpunkt med skredfaktor høy eller middels i løpet av neste 12-årige NTP-periode.*

*Mandat: Sette rassikringsproblematikken på den politiske dagsorden, og øke midlene som brukes til rassikringstiltak.*

*Nasjonal rassikringsgruppe ønsker en raskere gjennomføring av rassikringen, og at teknologi og alternative løsninger kan gjøre Norge tryggere på en mer kostnadseffektiv og bærekraftig måte og til det beste for nærings- og samfunnsutvikling i landet vårt.*

*Gruppen er bindeledd mellom medlemsfylkene, aktuelle fagmiljø og nasjonale myndigheter. Arbeidet har tverrpolitisk fokus uavhengig av regjeringssammensetting.*

## 6 Statlige ansvarsområder

Det statlige ansvaret for transport i Troms omfatter riksveger/europaveger, jernbane, luftfart, og sjøtransport.

Samferdselsinfrastruktur er kritisk viktig for Troms og en grunnleggende forutsetning for et velfungerende samfunn. Det er et stort behov for investeringer innenfor alle de statlige ansvarsområdene. Utviklingen av den statlige delen av transportinfrastrukturen er også viktig av hensyn til nasjonale interesser. Troms innehar blant annet viktige nasjonale funksjoner og kompetansemiljøer, og har en sentral plassering i et forsvars- og sikkerhetspolitisk bilde. Troms bidrar stort til landets eksportverdier, særlig innenfor sjømat. De siste tiårene har Troms fått en lavere andel av nasjonale budsjetter enn hva befolkningsgrunnlaget og bidrag til bruttonasjonalprodukt skulle tilsi.

Omfattende statlige investeringer trengs for å gi næringslivet konkurransekraft, sørge for overgangen til bærekraftige transportløsninger, forbedre samfunnssikkerhet og beredskap, bedre trafiksikkerhet, dekke Forsvarets transportbehov, sikre framkommelighet og regularitet gjennom hele året, slik at folk kan leve godt og videreutvikle næringslivet i landsdelen.

Fylkeskommunen har en viktig rolle som innspillspart til Nasjonal transportplan. Regional transportplan vil vise mål og krav til alle deler av transportsystemet, også de delene som staten har ansvar for.

Troms er et geografisk stort område med store avstander. Fylket er avhengig av å knytte regioner tettere sammen for å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner for framtida, og fylkeskommunen mener staten må ta et større ansvar for dette i kommende NTP.

### Om Nasjonal transportplan 2025-2036 og igangsatte KVVU-arbeider

Regjeringen har besluttet å fremskynde Nasjonal transportplan prosessen med ett år og ny plan vil gjelde fra 2025 – 2036. Begrunnelsen er endring av utfordringsbildet, ny gjennomgang av prioriteringer, styrke NTP som styringsinstrument for Norges framtidige transportbehov og bedre tilpassing til de økonomiske rammene.

NTP-arbeidet har stor betydning for samferdsel i Troms hvor behovet for infrastrukturtiltak er stort.

Fylkeskommunen forventer at en fremskyndet prosess legger godt til rette for involvering. Det er svært viktig at pågående utredninger som KVVU transportløsninger for Nord-Norge, KVVU Nord-Norgebanen og KVVU Innfarter til Tromsø ferdigstilles i tide og kan inngå i prioriteringsgrunnlaget.

Staten har igangsatt flere utredninger som har stor betydning for fremtidig utvikling av transportnettet i Troms: Statens vegvesens utredninger KVVU for transportløsninger i Nord-Norge og Konseptvalgutredning (KVVU) Innfarter til Tromsø, og Jernbanedirektoratets utredning KVVU Nord-Norgebanen.

Fylkestinget ga i juni 2021 sin høringsuttalelse til KVVU Innfarter til Tromsø. Fylkestingets forventninger er at staten prioriterer utbygging sørover fra Tromsø etter tilrådingene fra fagetatene, og ber Regjeringen følge opp tidligere lovnader om statlig finansiering av viktige forbindelser som Ullsfjordforbindelsen og Breivikeidet bru. En fergefri forbindelse over Ullsfjorden mellom Tromsø og Lyngseidet, vil gi en stor reduksjon i reisetid. Befolkningen i regionen vil ha fordeler med å kobles nærmere sammen. I KVVU Innfarter til Tromsø er det lagt til grunn at en fergefri forbindelse mellom Tromsø og Lyngseidet vil kunne utløse de type ringvirkninger som beskrevet ovenfor, men av mer lokal karakter. Fylkeskommunen viser til at Ullsfjordforbindelsen er viktig for å

knytte Nord-Troms og Finnmark tettere opp mot Tromsø. Dette større bildet er ikke hensyntatt i tilstrekkelig grad i Konseptvalgutredning «Innfarter til Tromsø». Fylkeskommunen vil gjøre en tilleggsutredning som omfatter næringstransport mellom Finnmark, Nord-Troms og Tromsø. Utredningen skal gjøre en nærmere vurdering av trafikkgrunnlaget inkludert tungtrafikk, og ses også i forhold til klima og miljø. Fylkeskommunen vil i tilleggsutredningen kartlegge hvordan et helhetlig nasjonalt prosjekt med kryssing av Malangen og Ullsfjord kan påvirke transportaksen og næringsutvikling. Det vil her bli foretatt en vurdering av nedkorting av reisetid, effekter for næringsliv, forsvar og beredskap.

KVU Innfarter til Tromsø er av Samferdselsdepartementet besluttet å inngå som en del av bakgrunnsdokumentene i KVU transportløsninger i Nord-Norge, med resultat av utsatt framdrift i påvente av i dette arbeidet. KVU transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen (jernbane mellom Fauske og Tromsø evt. med sidearm til Harstad) skal etter planen slutføres høsten 2023.

Fylkeskommunen har pekt på to strekninger på E6/E8 i Nord-Troms, Nordkjøbotn-Hatteng og Langslettkrysset-Olderdalen, som har særlig stor betydning for samfunnsutvikling i nord og er vedtatt i inneværende NTP i regi av Nye Veier AS. Strekningene har stor betydning for folk og næringstransport og Nye Veier AS må prioritere realisering av prosjektene i inneværende NTP-periode, som signalisert i NTP 2022-2033.

## Om vurderingskriterier i samfunnsøkonomiske lønnsomhetsstudier for samferdselsprosjekter

Forprosjektet «Kritisk viktig, men samfunnsøkonomisk ulønnsomt» (2021) ga nyttig innsikt i hvilke vurderingskriterier – særlig relevante for Nord-Norge – som i liten grad fanges opp i metodikken for samfunnsøkonomiske nytte-kostnads- og lønnsomhetsvurderinger. Tematikken gir verdifull innsikt for fylkeskommunens arbeid med rammebetingelser. Nytteverdien av å videreføre arbeidet i et hovedprosjekt som også ser på implementering av kunnskap og resultater, er potensielt stor for fylkeskommunen.

Viktig for fylkeskommunen:

- At pågående KVU-prosesser koordineres inn mot ny NTP slik at relevante tiltak er tilstrekkelig utredet og kan inngå i beslutningsgrunnlaget
- Statlig prioritering både av nødvendige reinvesteringer og ny transportinfrastruktur i Troms.
- Utbygging av transportinfrastruktur tilpasset regionale behov og prioriteringer i dialog mellom fylkeskommunen stat og kommuner.
- At statlige infrastrukturtiltak bidrar til Troms' mulighet til å nå nasjonale målsettinger innenfor klima, miljø og trafiksikkerhet, samfunnssikkerhet og beredskap og bedrer betingelsene for nærings- og samfunnsutvikling
- Sømløst grensesnitt mellom fylkeskommunale og statlige ansvarsområder på veg og kollektiv
- At fylkeskommunen får nødvendige verktøy til å bidra positivt til måloppnåelse i Nasjonal transportplan

## 6.1 Riksveg og Europaveg

Vegene under statlig ansvar deles i to underkategorier; europaveger og riksveger der Troms har tre europaveger (E6, E8 og E10). Riksveg 83 fra Tjeldsundbrua til Harstad, rv. 85 fra Gullesfjordbotn mot Sortland, tidligere rv. 853 til Bardufoss flyplass er arm av E6 og tidligere rv. 862 fra Breivika til Tromsø lufthavn er del av E8. Riks- og

Europavegene er vår ferdselsåre over fylkesgrensene og til våre naboland. De statlige vegene er også eneste ferdselsåren gjennom fylket.

Vegenes betydning er grunnleggende for nærings- og samfunnsutvikling i Troms, men også for forbindelse til Finnmark som går gjennom Troms. Det er dermed viktig at infrastrukturen holder høy kvalitet, binder sammen bo- og arbeidsmarkedsregionene og fylket med resten av landet på en sikker, effektiv og god måte gjennom hele året.

Det er ingen fergestrekninger på riksvegnettet i Troms. Fergesambandet over Lyngen og Ullsfjorden er på fylkesvegnettet og har betydning for arbeidsmarkedsregionen og fungerer i tillegg som omkjøringsveg til E6/E8 mellom Tromsø og nordfylket. Strekningen har høye trafikk tall.

Infrastrukturen har slitasje og er sårbar for vær, flom og ras/rasfare. Stenginger av veg får store følger for næringsliv, trafiksikkerhet, samfunn-, beredskap- og forsyningssikkerhet.

Troms har få omkjøringsalternativer og disse er lange og avhengig av infrastruktur i våre naboland. Fylkeskommunale veger og fergeforbindelser er flere steder underdimensjonert til å håndtere trafikkmengdene som stengte statlige veger genererer. Kombinasjonen av dårlig veginfrastruktur, få/ingen transportalternativ og ingen eller svært lange omkjøringsveger gir store merkostnader og tap for næringslivet, i tillegg til å være belastende for folk og samfunnsliv generelt. Behovet for prioritet med reinvesteringer og nybygg på de statlige vegene i Troms er svært viktig.

Det er nasjonale mål om at alle nye personbiler og varebiler som selges i Norge skal være nullutslippskjøretøy innen 2025. I tillegg skal 50 % av nye tungbiler og 75 % av nye busser ha nullutslipp innen 2030. Dette er viktige tiltak for å redusere utslipp fra transportsektoren, men som krever omfattende tilrettelegging om en skal lykkes.

Viktig for fylkeskommunen:

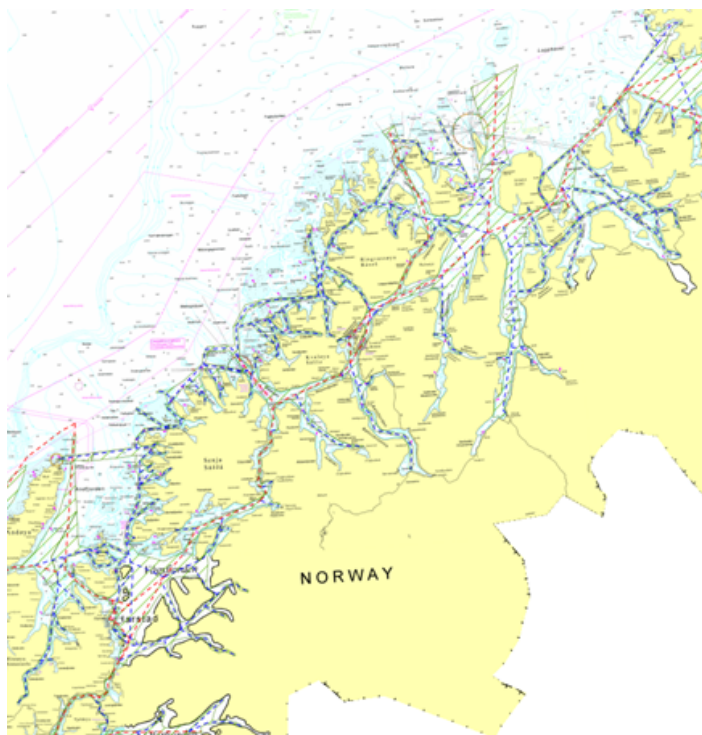
- Bedre og tryggere vegstandard
- Tilrettelegging for myke trafikanter, særlig der riksveg/europaveg er gjennomfartsvegen og også har funksjon som skoleveg.
- Bedre fremkommelighet og vinterregularitet i form av utbedring av vegbredde, kurvatur og stigninger
- Skredsikring
- Framtidsrettet infrastruktur for lav- og nullutslippsløsninger, tilrettelagt for person- og næringstransport i hele fylket
- Tilrettelegging av hvileplasser for tungtransport
- Fjerning av flaskehalser i form av bruer, fjelloverganger
- At staten tar ansvar for viktige omkjøringsvegtiltak.

## 6.2 Sjøtransport, havner og farleder

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing, og jobber for en effektiv og sikker sjøtransport ved å ivareta transportnæringens behov for fremkommelighet og effektive havner.

Etter havne- og farvannsloven defineres farled som særskilte trafikkveier på sjøen. Farledene inngår i et nettverk av transportårer for skipstrafikken, og er anbefalte seilingsruter langs kysten. Havne- og farvannsloven legger forvaltningsansvar og myndighet til staten og kommunene. Kystverket er delegert ansvar og myndighet etter havne- og farvannsloven i hovedled og biled. Farledsforskriften fastsetter de geografiske grensene for hovedled og biled, og angir slik grensene for forvaltningsansvar og myndighet mellom staten og kommunene.

Ny havne- og farvannslov definerer statens ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet for allmenn ferdsel, herunder statens ansvar for mudring i farled, innseiling og manøvreringsområder for hurtigbåter og ferger.



Kartutsnitt fra <https://kystinfo.no/>.

Det har vært en forventning i mange år til at Kystverket i større grad skal bidra til oppnåelse av overordnet nasjonal målsetting om å vri godstransporter over fra veg til kjø. Svært mange varetransporter er i kategorien ikke-tidskritiske og kan bidra til å ta ned omfanget av godstransport på veg. Riksrevisjonen har flere år pekt på at dette ikke er gitt prioritet og at ressursallokering i form av budsjettmidler har manglet. Den teknologiske utviklingen med mer miljøvennlig drivstoff på skip går sakte, og man forventer uttesting av nye løsninger i planperioden.

I Troms har særlig Tromsø Havn gjort store utbygginger for å tilrettelegge for økt sjøtransport og flere/større kystgodsfartøy. Virkemidler overfor vareeiere har manglet og samlet sett har man ikke oppnådd ønsket godsoverføring til sjø i Norge.

## Fiskerihavneansvaret

De aller fleste næringsaktive fiskerihavner i Troms ligger i tilknytning til en fylkesveg. Strukturendringene innenfor fiskeri har gjort at det i Troms bare er fire kommuner med næringsaktive fiskerihavner som både har hjemmeflåte, fiskeriservice og industri/landanlegg. Dette er Senja, Karlsøy, Tromsø og Skjervøy kommuner. I øvrige kommuner er det registrerte yrkesfiskere med fartøy (hjemmeflåte), mens landanlegg driftes i liten skala og/eller fungerer som en mottaksstasjon, dvs. at fiskekjøpere henter fangst og transporterer denne til sine anlegg.

Fiskerihavneansvaret innebærer ansvar for tilrettelegging for flåten i næringsaktive fiskerihavner i tillegg til eierskap til moloer og en rekke allmenningskaier.

Regionreformen besluttet overføring av fiskerihavneansvaret fra Kystverket til de nye regionene fra 01.01.2020. De fire nordligste fylkeskommunene kom ikke til enighet med staten om økonomiske rammebetingelser for ansvarsområdet, i tillegg var grensesnittet mellom ny havne- og farvannslov og plan- og bygningsloven uklart.

Ved regjeringsskiftet i 2021 ble ansvaret for Kystverket flyttet fra Samferdselsdepartementet tilbake til Nærings- og fiskeridepartementet, og også fiskerihavneansvaret tilbakeført.

Tiltak i fiskerihavner bidrar til å styrke lokal flåte og næringsliv, og trygge bosettingen langs kysten. Siden 2016 har ikke nye fiskerihavnetiltak vært igangsatt av Kystverket. Unntakene er forskutteringsprosjektene i NTP: Engenes (Ibestad) og Senjahopen i Troms, Kamøyvær (Nordkapp) og Gamvik i Finnmark. Vedtatt strategi «Fra kyst til marked» peker på særlig viktige næringsveger. For store deler av fylkesvegnettet i Troms har fylkeskommunen utfordringer med å ivareta sitt samfunnsoppdrag på en god måte, og denne problemstillingen er adressert flere steder i RTP. Overfor Kystverket vil fylkeskommunen være pådriver for at nødvendige fiskerihavneinvesteringer gjennomføres, og at etterslepet på kritisk viktig havneinfrastruktur som skjermingstiltak og mudring for nødvendige dybder prioriteres for snarlig gjennomføring.

Økonomisk styrking av fiskerihavneansvaret er viktig av flere grunner. Det tradisjonelle skillet mellom fangstbasert fiskeri og havbruk/oppdrett er i ferd med å viskes ut. Store sjømatkonsern er aktive i begge sektorer, i Troms er det store landanlegg som produserer både på oppdrett og villfangst.

Sjømatnæringen har stor vekst i Troms, særlig innenfor havbruk. Store kapasitetsutvidelser både på land og i sjø med flere konsesjoner, lakseslakterier, oppdrett på nye/andre arter, osv. gjør at også denne næringen har behov for gode havner og kaianlegg. I motsetning til tradisjonelt fiskeri, er oppdrettsnæringen mer helårlig. Det gjør at samtidighet i havn forventes å bli en større utfordring i fremtiden, og vil utløse behov for flere kaianlegg og utvidelser i havnebasseng. Servicefartøy og brønnbåter har større krav til dyptgående enn mange fiskebåter, noe som har betydning for utbyggingsbehovet i sjø med utdyping.

Viktig for fylkeskommunen:

- At Kystverket øker gjennomføringskapasitet for sitt ansvar for mudring, sikkerhet og fremkommelighet i havn og farleder
- At nyinvesteringer og tilrettelegging for flåten i næringsaktive fiskerihavner prioriteres
- At etterslepet på fiskerihavnetiltak tas inn
- At nyinvesteringer dimensjoneres for større fartøy og flerbruk
- At finansieringsordninger for kommunale fiskerihavnetiltak opprettholdes og at budsjettposten økes for å også kunne ta igjen vedlikeholdsetterslepet samt innmeldt utbyggingsbehov
- At Kystverket tar en mer aktiv rolle i arbeidet med gods- og næringstransporter og tilrettelegging for sjøtransport i gods- og industrihavner.



## 6.3 Jernbane

Et mer bærekraftig transportalternativ som jernbane er ikke tilgjengelig i Troms og Finnmark. For etablering av nytt næringsliv og eksisterende næringslivs konkurransekraft, vurderes tilgang til jernbane som transportalternativ som viktig. Erfaring fra resten av landet er at effekten av jernbane går ut over egen fylkesgrense. Jernbane til Troms og videre til Finnmark kan knytte landet sammen på en mer miljømessig bærekraftig, lite arealkrevende og effektiv måte. Videre vil forbindelse til våre naboland, eksempelvis gjennom EU's Ten-T-nettverk, ha positive virkninger for sjømattransport og reiseliv.

Jernbane i Troms kan bidra til bedre samfunnssikkerhet og beredskap der jernbane er et forutsigbart transportalternativ. Virkningen vil i tillegg være redusert antall vogntog på vegnettet, mindre slitasje og ulykkesrisiko. Spesielt ulykkesrisikoen er bekymringsfull i dag med et høyt antall vogntog og tunge biler, både i transitt til/fra våre nabofylker og naboland. Trafikkulykker har en stor menneskelig kostnad for de som bor ved og ferdes på vegnettet i fylket, særlig vinterstid. Jernbane er mer robust og tåler vær bedre enn andre transportformer, og vil styrke beredskap-, forsynings- og samfunnssikkerheten i landsdelen.



Arktisk jernbaneforum er et politisk samarbeidsorgan etablert i 2021, og skal fremme utvikling av jernbane i Troms og Finnmark fylke. Forumet eies og ledes av fylkesrådet ved fylkesråd for samferdsel der fylkeskommunen har en sekretariatsfunksjon. Medlemmene i forumet består bl.a. av representanter fra næringsliv, kunnskapsinstitusjoner, interkommunale politiske råd og Forsvaret. Forumet er møteplass for sentrale politikere, samferdselsmyndigheter, operatører og øvrige med ansvar, myndighet eller interesse for utvikling av jernbane i fylket.

Arktisk jernbaneforum skal fremme, ivareta og formidle medlemmenes felles interesser i spørsmål og saker knyttet til jernbane i Troms og Finnmark fylke. Dette inkluderer å bidra til høyest mulig nasjonal prioritering av utbygging, utvikling og drift av et best mulig togtilbud.

Det kan være kostbart å bygge moderne jernbane, men alternativet til å ikke å bygge har også en kostnad i form av

- manglende eller negativ samfunnsutvikling
- sviktende konkurranseevne
- økende investerings- og vedlikeholdsbehov på vegnettet
- manglende tilgang på miljøvennlige transportalternativer
- lavere bidrag til lavutslippssamfunnet
- økt risiko for skader og ulykker forårsaket av et stort og økende antall vogntog på vegene, særlig vinterstid

Bygging av jernbane vil ha arealkonsekvenser og vil inngå som tema i utredningsarbeidene. Utvikling av jernbane i Troms er viktig for Norge som et nasjonalt prosjekt dersom en vil legge til rette for positiv nærings- og samfunnsutvikling, der mange utviklingstrekk går i feil retning.

Realisering av jernbane i fylket er viktig for Norge av flere hensyn, men der noen av de viktigste er:

## **For næringsutvikling**

For næringslivet og mulighetene til verdiskaping, arbeidsplasser og utvikling i landsdelen. Gjennom realisering av et bærekraftig, sikkert og forutsigbart transportsystem som blant annet vil bidra til å utjevne de avstandsulempe. I dag utgjør forsinkelser en stor tidskostnad. Hurtigere transport til markedene og lavere klimaavtrykk. Bærekraftig transportalternativ for reiselivet.

## **For miljøet og muligheten til omstilling til lavutslippssamfunnet**

Bygging av jernbanen kan bidra stort til reduksjon av klimagassutslipp. Gevinsten vil øke i takt med økt godstransport der klimavennlige alternativer i dag ikke finnes. Bidra til redusert antall vogntog på vegnettet hvor slitasjen er og utbedringsbehovet stort. Redusert ulykkesrisiko er en viktig faktor da Troms og Finnmark beklageligvis ligger høyt på ulykkesstatistikken med størst økning i antall dødsulykker.

## **For samfunnsbygging**

Troms og Finnmark består av svært mange enkeltkommunevis bo- og arbeidsmarkedsregioner. En moderne jernbane kan bidra til å kutte ned reisetid. Det som i dag er «utkant» kan bli attraktive etableringsalternativ både for næringsliv og bosetting. Jernbane kan bidra til å redusere frakt- og varekostnader og slik bidra til lavere priser og investeringskostnader.

## **For Forsvaret, samfunnssikkerhet og beredskap**

Jernbane kan styrke de forsvars-, samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige aspektene for landet og fylket for flytting av personell og materiell. I dag er manglende omkjøringsveger og stengte veger tidvis både utfordrende og et stort problem. Troms har ved flere anledninger og situasjoner vært avhengig av infrastruktur i Sverige og Finland som følge av manglende omkjøringsmuligheter.

Viktig for fylkeskommunen:

- Hurtig realisering av moderne jernbane i Troms med gode forbindelser nordover til/gjennom Finnmark, østover til Finland/Sverige i tillegg til sørover til Nordlandsbanen/Ofofbanen.
- Kapasitetsutvidelse på Ofofbanen
- Modernisering av Nordlandsbanen med utslippsfrie løsninger.
- Fjerning av viktige flaskehalser med kapasitetsutvidelse for person- og godstransport fra Troms, eksempelvis på Dovrebanen.
- Utvikling av nasjonale logistikknutepunkt, og/eller tilrettelegging for omlegging av tidskritisk godstransport utenom Alnabru.

## **6.4 Luftfart**

Med store avstander innad så vel som inn og ut av fylket, er luftfarten en svært viktig del av transportinfrastrukturen i Troms. Troms har tre flyplasser som tar ned større maskiner og én lufthavn på kortbanenettet. Harstad Narvik Lufthavn er geografisk lokalisert i Nordland fylke, men fungerer som regional lufthavn for Sør-Troms og nordre Nordland.

- Sørkjosen i Nordreisa kommune (kortbanenettet)
- Tromsø lufthavn

- Bardufoss lufthavn
- Harstad-Narvik Lufthavn Evenes

Troms har i tillegg tre godkjente helikopterflyplasser og disse er viktige for syketransporten; to i Harstad og én i Tromsø. Flytilbudet og kortbanenettet er spesielt viktig for Nord-Norge da lange avstander og utfordrende klima gjør andre reisemåter både uhensiktsmessige og vanskelige.

Et godt flytilbud er en viktig rammebetingelse for samfunnet og næringslivet i nord. Flytilbudet på kortbanenettet er viktig for bo- og livskvalitet, samfunnssikkerhet og beredskap. Viktige eksportnæringer som sjømatnæringen og reiselivsnæringen konkurrerer internasjonalt, og da er reisetid ofte kritisk viktig. Både pendlere, yrkestrafikk, private og reiselivsnæringen er avhengig av god frekvens (flytilbud), regularitet og konkurranse. Sistnevnte faktor bidrar til å holde prisene nede. Reisetid og pris veid opp mot alternativkostnad (og reisetid) bestemmer valg av transportmiddel. Nord-Norge har en avstandsulempe sammenliknet med Sør- og Midt-Norge som har alternative transportformer (tog, motorveg) og kortere avstand til trafikknutepunkt som Gardermoen og Oslo.



Kartutsnitt fra NOU 2019: 22 «Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring».

Et virkemiddel for drift av rutetilbud på strekninger og destinasjoner uten et kommersielt interessant driftsgrunnlag, er statens kjøp av ruteproduksjon, såkalte FOT-ruter. På ruter med godt trafikkgrunnlag er det viktig at myndighetene holder øye med pris- og kapasitetsutviklingen slik at ikke selskap med konsesjoner tillates å redusere kapasitet for å ta ut høy pris over tid. Dette kan i ytterste konsekvens være en trussel mot samfunnssikkerheten på grunn av få og tidkrevende transportalternativer i landsdelen.

Potensialet for utvikling av flytilbudet og fly som transportmiddel i fylket er stort. Billettprisene er en stor utfordring og kan være ekskluderende for mange. Videre er moderne materiell med god reisekomfort viktig for reisende. Erfaringsmessig er reisetid og pris avgjørende for om folk velger flyet. Med få tilbydere av flyreiser innad og til/fra Nord-Norge ser man at mange flyvninger på kommersielle ruter prises høyt. Det kan dermed være formålstjenlig med ny gjennomgang av kriterier som legges til grunn for å innlemme samfunnskritiske rutetilbud i FOT-ruteordningen dersom alternative reiseformer er uhensiktsmessig tidkrevende. Høye reisekostnader vil over tid hemme samfunnsutviklingen og øke avstandsulempene i nord. Eksempelvis er helsetransporter avhengige av

kommersielle selskapers rutetilbud. Det er dermed viktig å sikre pasientreiser muligheten for daglig tur/returreise til Universitetssykehuset i Tromsø fra Helgeland i sør til Varanger i nordøst.

Drevet av det grønne skiftet vil vi se stor utvikling innen luftfarten i årene fremover. Også luftfarten arbeider for en overgang til lav- og nullutslippstransportløsninger. Forbrukere og næringslivet etterspør mer klimavennlige tilbud og løsninger. Fylkeskommunen er ledende i landet på samferdselsinnovasjon og Troms har naturgitte forutsetninger for å være testarena for nye miljøtekniske løsninger. Det er i dag rundt 200 testmiljøer rundt om i verden innen miljøvennlig luftfart, men få har våre klimatiske forhold. Nord-Norge har et godt utbygget kortbanenett og det er høy kompetanse og utdanningstilbud innen luftfart i Troms. De værmessig utfordrende forholdene våre tilsier at etablering av nasjonalt innovasjons- og testsenter for nullutslippsløsninger bør etableres i Troms.

Det er i dag rundt 200 testmiljøer rundt om i verden innen miljøvennlig luftfart, men de færreste har tilgang på våre klimatiske utfordrende forhold. Nord-Norge har et stort kortbanenett, flygerutdannning i Troms og store kompetansemiljø. Fylkeskommunen støtter arbeidet for etablering av et nasjonalt innovasjons- og testsenter for nullutslippsløsninger for luftfarten i Troms.

Viktig for fylkeskommunen:

- Et godt utviklet og mer prisgunstig flytilbud som motvirker avstandsulempene.
- En luftfartsinfrastruktur som legger til rette for god samfunnssikkerhet, beredskap og som holder høyeste grad av forutsigbarhet og regularitet hele året.
- En moderne lufthavninfrastruktur som muliggjør effektive reiser, er tilrettelagt lokalbefolkningens behov og dimensjonert for reiselivstrafikk.
- Modernisering av flyparken tilrettelagt for god reisekomfort og gode miljømessige løsninger.
- Utvikling av FOT-rutetilbudet
- Tilrettelegging av teknologiutvikling innenfor luftfarten i Troms, eksempelvis med etableringa av innovasjons, og testsenter for nullutslippsløsninger.
- Et flytilbud som korresponderer med andre viktige ruter, og som tillater arbeidspendling og jobbreiser t/r de viktigste byene i Norge, fortrinnsvis på én dag.

## 7 Økonomi og handlingsrom

### 7.1 Drift

På drift og vedlikehold vil fokus i planperioden være en best mulig utnyttelse av tilgjengelige økonomiske rammer. I tråd med strategiene i RTP vektlegges en opprettholdelse/styrking av driftsrammene for både veg og kollektiv.

De økonomiske rammene til drift som er lagt til grunn i perioden 2022-2027 er:

| (1 000 kr)                                      | 2022    | 2023    | 2024    | 2025    | 2026    | 2027    | 2022-2027 |
|-------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| Kollektiv og mobilitet                          | 783 009 | 786 737 | 786 737 | 786 737 | 786 737 | 786 737 | 4 716 694 |
| Fylkesveg                                       | 934 988 | 946 316 | 946 316 | 946 316 | 946 316 | 845 706 | 5 565 958 |
| Herav overføring fra drift til investering (fv) | 188 253 | 151 533 | 178 686 | 149 333 | 129 700 | 95 000  | 892 505   |

En liten økning i rammene fra 2022 til 2023 skyldes endringer i inntektssystemet fra og med 2022, som skal fases inn over 2 år. Fra 2027 er det lagt til grunn at midlene til oppgradering av fylkesveg tunneler (100 mill. kroner per år) opphører.

### Fylkesvegnettet

De økonomiske framtidsutsiktene for samferdsel sin driftsramme vil være den viktigste premissleverandøren for hvilket investeringsnivå fylkeskommunen kan legge opp til i planperioden for RTP. I denne vurderingen er det lagt til grunn samme driftsramme som i 2022, med tillegg av kjente endringer som er beskrevet i Statsbudsjettet for 2022 og i kommuneproposisjonen 2023.

Avdeling fylkesveg har i 2022 en brutto driftsramme på 935 mill. kroner. Denne rammen vil øke til om lag 946 mill. kroner fra 2023. Økningen skyldes fullt utslag av endringene i fylkesvegkriteriet i inntektssystemet som fases inn over to år fra 2022.

Det er også lagt til grunn at særskilt fordelte midler til arbeidet med oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften (100,6 mill. kroner i 2022), videreføres til og med 2026. Fra og med 2027 forutsettes disse midlene å bortfalle,

samtidig med gjeldende frist for opprusting av tunnelene. Av rammen på 100,6 mill. kroner, er det lagt til grunn at minst 50 ill. kroner overføres fra drift til investering i perioden 2023-2026.

Skredsikringsmidlene er inkludert i rammen til fylkesveg, og forutsettes å bli videreført på samme nivå som i 2022 (82,4 mill. kroner). Av skredsikringsmidlene legges det opp til at inntil 79,7 mill. kroner (netto) overføres til investering hvert år.

Den særskilt fordelte rammen til fornying og innhenting av etterslep på fylkesvegene utgjør for Troms sin del om lag 172 mill. kroner i 2022. Det legges også til grunn at denne rammen videreføres på dagens nivå.

## Disponeringen av rammen til fylkesveg i 2022

| (1000 kr)          | Sum       |
|--------------------|-----------|
| Avdeling fylkesveg | 934 988   |
| Overføres til INV  |           |
| Tunnelsikkerhet    | - 75 000  |
| Fornyning          | - 12 500  |
| Skredsikring       | - 82 876  |
| Senja prosjektene  | - 21 070  |
|                    |           |
| Forvaltning        | - 10 954  |
| TFTU               | - 8 600   |
|                    |           |
| Dekkelegging       | - 125 000 |
| Fv kaier           | - 12 000  |
| Tunneler           | - 4 400   |
| Bruer              | - 15 000  |
|                    |           |

| (1000 kr)              | Sum       |
|------------------------|-----------|
| Faste driftskontrakter | - 530 336 |
|                        |           |
| Administrasjon etc.    | - 37 252  |
|                        | 0         |

For perioden 2023-2028, anslås rammen til drift å utvikle seg slik;

| (1000 kr)                       | 2023     | 2024     | 2025     | 2026     | 2027      | 2028      |
|---------------------------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| Budsjettramme 2022              | 934 988  | 934 988  | 934 988  | 934 988  | 934 988   | 934 988   |
| Endring fylkesvegkriteriet      | 11 300   | 11 300   | 11 300   | 11 300   | 11 300    | 11 300    |
| Bortfall tunnelsikkerhetsmidler |          |          |          |          | - 100 600 | - 100 600 |
| Skredsikring smidler til INV    | - 79 700 | - 94 353 | - 83 333 | - 79 700 | - 79 700  | - 79 700  |
| Fornyingsmidler til INV         | - 20 833 | - 33 333 | - 15 000 |          |           |           |
| Tunnelsikkerhet til INV         | - 50 000 | - 50 000 | - 50 000 | - 50 000 |           |           |
| Øvrige driftsmidler til INV     | - 1000   | - 1000   | - 1000   | - 1000   | - 1000    | - 1000    |

| (1000 kr) | 2023    | 2024    | 2025    | 2026    | 2027    | 2028    |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|           | 794 755 | 767 602 | 796 955 | 815 588 | 764 988 | 764 988 |

\*I 2024 og 2025 er det lagt opp til bruk av henholdsvis 15 og 4 mill. kroner mer av skredsikringsmidler, enn den rammen som tildeles gjennom inntektssystemet.

Investeringsprogrammet som ble vedtatt i økonomiplan 2022-2025, med justeringer som framkommer i sak om budsjettoppfølging investering pr 15.4.22, er innarbeidet i denne vurderingen. Her legges det opp til å finansiere en del av investeringene med skredsikringsmidler, tunnelsikkerhetsmidler og fornyingsmidler.

Inkludert planlagt gjennomføring av fylkesvegløftet (FVL), men ikke medregnet Langsundforbindelsen, er det lagt opp til en samlet investeringsramme for perioden 2022-2026 på 4,5 mrd. Kroner. Av dette finansieres 2,9 mrd. kroner, eller om lag 65%, med lån.

## Fylkesveginvesteringer

Ekskl. Langsundforbindelsen, inkl. fylkesvegløftet

| (Tall i 1000 kr, 2021-kroner)              | 2022      | 2023      | 2024      | 2025      | 2022-2025   |
|--------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Sum brutto fylkesveginvesteringer          | 910 420   | 1 271 300 | 1 285 000 | 1 076 000 | 4 542 720   |
| Mva-kompensasjon                           | - 159 676 | - 211 860 | - 214 140 | - 179 310 | - 764 986   |
| Bruk av lån                                | - 511 748 | - 847 824 | - 825 280 | - 717 790 | - 2 902 642 |
| Skredsikringsmidler, overført fra drift    | - 79 683  | - 75 000  | - 103 340 | - 83 330  | - 341 353   |
| Tunnelsikkerhetsmidler, overført fra drift | - 75 000  | - 75 000  | - 75 000  | - 75 000  | - 300 000   |



| (Tall i 1000 kr,<br>2021-kroner)         | 2022     | 2023     | 2024     | 2025     | 2022-2025 |
|------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| Fornyingsmidler, overført fra drift      | - 13 423 | - 20 830 | - 33 340 | - 15 000 | - 82 593  |
| Overføring til investering, driftsmidler | - 21 070 | - 7 386  | - 830    | - 830    | - 30 116  |
| Bompenger                                | - 29 600 | - 33 400 | - 33 070 | - 4 740  | - 100 810 |
| Refusjoner                               | - 20 220 |          |          |          | - 20 220  |

Kapitalutgifter dekkes innenfor rammen til samferdsel. I 2022 er det budsjettet med 104,9 mill. kroner i kapitalutgifter der 69,2 mill. kroner utgjør avdrag og 35,7 mill. kroner er rentekostnad. Til delvis dekning av kapitalutgifter mottar vi i 2022 7,3 mill. kroner i rentekompensasjon fra Staten og 11 mill. kroner i bidrag til Bjarkøyforbindelsene fra Harstad kommune.

Rentekompensasjonen er regnet inn til og med 2037, da det siste rentekompensasjonslånet skal være nedbetalt. Rentekompensasjonsbeløpet reduseres i takt med beregnet nedbetaling av lånene.

Harstad kommune sine bidrag til finansiering av Bjarkøyforbindelsen er innregnet til og med 2031, i henhold til avtalen mellom TFK og kommunen.

## Kollektiv og mobilitet

Tjenesteområdet omfatter kollektivtrafikk med buss, båt, ferge, TT-ordningen, skoleskyss, mobilitetsplanlegging, deltakelse i bypakkeprosjekter o.a. I 2022 har dette tjenesteområdet et samlet budsjett på 783 mill. kroner, som er fordelt slik;

| (1000 kr)                           | (budsjett 2022) |
|-------------------------------------|-----------------|
| Drift av bussruter inkl. skoleskyss | 380 933         |
| Drift av fergeruter                 | 246 721         |
| Drift av båtruter                   | 50 210          |

| (1000 kr)                    | (budsjett 2022) |
|------------------------------|-----------------|
| TT-ordningen                 | 18 524          |
| Informasjon og markedsføring | 3 692           |
| Kundesenter m.v.             | 13 876          |
| Drift billettering           | 26 669          |
| Administrasjon               | 16 649          |
| Belønningsordningen i Tromsø | -28 025         |
| Kjøp av skoleskyss VGS       | 53 760          |
|                              | 783 009         |

Inntektene fra kollektivtrafikken fordeler seg slik;

| (1000 kr)              | (budsjett 2022) |
|------------------------|-----------------|
| Buss ekskl. skoleskyss | -160 132        |
| Skoleskyss GS og VGS   | -101 271        |
| Fergeruter             | -89 045         |
| Båtruter               | -71 434         |
| Sum passasjerinntekter | -421 882        |

Det er i 2022 budsjettet med om lag 49 mill. kroner mindre i passasjerinntekter enn i 2021. Om lag 17 mill. kroner lavere inntekt på fylkesvegfergene kommer som følge av Stortingets vedtak om reduserte takster fra

1.1.2022. 30 mill. kroner lavere inntekter på bussrutene skriver seg fra en nedjustering av gjennomsnittsinntekten per reisende, i hovedsak på byrutene i Tromsø. Resterende 2 mill. kroner er anslått mindreinntekt på hurtigbårutene.

Nedgangen i billettinntekter i kollektivtrafikken er en sammensatt problemstilling. De umiddelbare effektene av restriksjoner/anbefalinger til kollektivreiser i pandemi-periodene i 2020 og 2021 har til en viss grad blitt kompensert av Staten. Omleggingen av sonestrukturen (ift. billettering) i Troms, kan ha hatt påvirkning både på reisemønster og på inntekten per reise. I Tromsø er det for byrutene gjennomført egne tiltak der man har redusert billettprisene – eksempelvis «priser utenom rusetid», der vi på grunn av pandemien først nå begynner å se de faktiske effektene.

## Utfordringer på kollektiv og mobilitet

Hovedutfordringer for kollektivtilbudet i Troms kan oppsummeres slik:

- **Kostnadsnivå:** Økende kostnadsnivå i hele kollektivsektoren og særlig på kontrakter i 2022, sammen med økende forventninger til komfort og tilbud representerer store utfordringer for alle regioner fremover. Dette utfordrer ambisjonen om å tilby et attraktivt, effektivt og moderne kollektivtilbud over hele fylket. Spesielt etter pandemi og krig har kostnader og leveringstider økt betydelig.
- **Inntekter kollektiv:** Lavere reiseaktivitet og inntekter i kollektivtrafikken etter pandemien. Nedgangen i billettinntekter skyldes både langsiktige effekter av nedstenging, økt bruk av hjemmekontor, konkurranse fra økt andel elbiler, i tillegg til at flere enn før ikke betaler for seg på bussen (sniking). De umiddelbare inntektseffektene av restriksjoner i pandemi-perioden 2020/2021 er til en viss grad blitt kompensert av Staten. Dette opphører fra 1. august 2022, uten at reisenivået er tilbake på gammelt nivå. I tillegg har Stortinget bestemt at enkelte fergesamband skal være gratis. Med det fratas fylkeskommunene muligheten til å dekke sine kostnadsforpliktelser gjennom prising av tjenester. Dessuten vil gratis ferge føre til økt etterspørsel som det ikke finnes planer eller finansiering til å ivareta.
- **Elektrifisering:** Fylkeskommunens arbeid med elektrifisering forutsetter en kontinuerlig vurdering av tilgang på kraft. Dette skjer i nær dialog med kommunene hvor elektrifisering av samband må vurderes opp mot kommunenes kraftbehov for nærings- og industriutvikling og mulighet for økt bosetting. Videre arbeid med elektrifisering av fergesamband vil være avhengig av økt statlig finansiering for å unngå kutt i ruteproduksjon pga. merkostnader. Uten økt statlig støtte må utsetting av elektrifisering vurderes.

Høyere investeringskostnader for etablering av ny driftsteknologi som ladeinfrastruktur og nettoppgradering. Dette utfordrer ambisjonen om et bærekraftig mobilitetstilbud som faser inn lav- og nullutslipps kollektivtransport. Samtidig ser man at dagens strøm- og dieselpriiser i nord kan gjøre at investeringer til elektrifisering på fergene over Lyngen og Ullsfjord kan «tjene» seg inn i løpet av kontraktperioden. Dette forutsatt bruk av ladeinfrastruktur fra oppstart av kontrakt og ved 10-års kontrakter.

- **Sentralisering?** Spredt befolkning og bilbasert transport gir lite grunnlag for å drifte et kollektivtilbud utover skoleskyss. Dette utfordrer ambisjonen om god tilgjengelighet og et kollektivtilbud i mindre sentra og distrikt, og er i tillegg en økonomisk og miljømessig utfordring
- **Ny mobilitet:** Overgangen til ny og mer helhetlig mobilitet bør gi brukerne flere muligheter og fleksibilitet, særlig i by. Det krever tett samarbeid mellom særlig kommune og fylkeskommune. Dette vil bli ivaretatt i porteføljen i Bypakke- og evt. Byvekstavtale for Tromsø.

- I Tromsø er det kapasitetsutfordringer for busstilbudet i rushtid og tidvis trengsel ombord på bussen. Fremkommeligheten i byområder er utfordrende i rushtid fordi bussen står i samme kø som bilene. Dette utfordrer ambisjonen om å tilby et attraktivt kollektivtilbud i byområder som et reelt alternativ til bil
- Troms mangler tilrettelagt infrastruktur for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger for kollektivtransport og godstransport på veg og sjø. Situasjonen krever aktive grep for å få på plass tiltak som bremser klimagassutslipp og klimaendringer. Her må staten ta en aktiv rolle, sammen med fylkeskommunene.

### **Ut fra rammer og utfordringsbilder har fylkeskommunen følgende ambisjoner**

- Øke antall reisende, særlig i by
- Nye digitale tjenester som gjør det enda enklere å benytte seg av tilbudet
- Sikre finansiering av drift kollektiv- og mobilitetstjenester og tilhørende infrastruktur, slik at tjenestetilbud ikke bygges ned.
- Gjennom byvekstavtale og bypakke for Tromsø; lage et nytt helhetlig mobilitetstilbud
- Økt tilfredshet med tilbudet blant brukerne
- Redusere utslipp fra kollektivtransporten i tråd med nasjonale og internasjonale målsettinger.

## **7.2 Investeringsrammene i perioden**

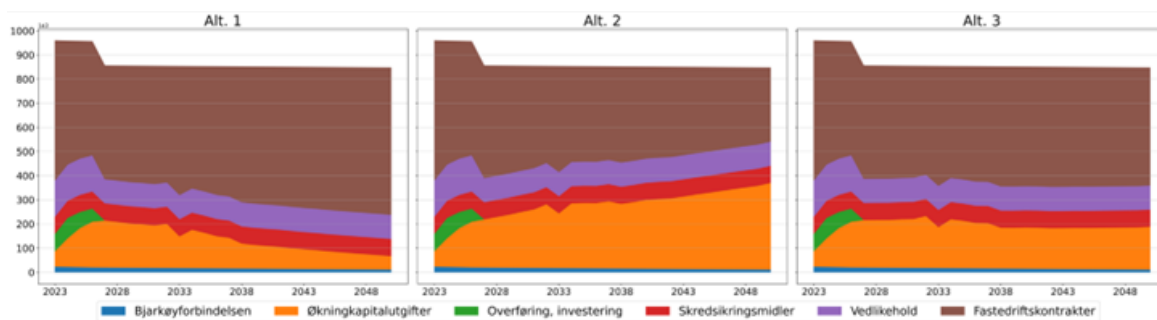
Handlingsprogram og investeringer er i første periode bundet opp av fylkestingets vedtatte prosjekter og prioriteringer. Basert på hovedmålet om å opprettholde en tilstrekkelig og forsvarlig ramme til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet og tilstrekkelige rammer til drift av kollektivtilbudet i Troms på samme nivå som i 2020, må det lånefinansierte investeringsprogrammet nedskaleres dramatisk i forhold til nivået man har hatt og har i perioden 2016-2025.

I simuleringen av framtidige kapitalutgifter har vi lagt til grunn en gjennomsnittlig rentekostnad på 2,0% i årene 2022 og 2023, 2,75% i 2024, 3,50% i 2025 og 4,50% fra og med 2026. Dette er den samme utviklingen i rentekostnader som er lagt til grunn i Fylkestingssak 44/22 Økonomiske basisforutsetninger for budsjett 2023 og økonomiplan 2023-2026. Med de siste signalene fra Norges Bank til rentebanen, kan anslagene være lave.

I vurderingen av investeringsrammer for perioden 2022-2033 har vi vurdert tre alternativer. Grunnforutsetningene er like:

- Gjennomsnittlig rentekostnad: 2022 og 2023; 2,0%, 2024; 2,75%, 2025; 3,50%, fra og med 2026; 4,5 %.
- Alle lån tas opp med en nedbetalingstid på 40 år. Serielån iht. vedtatt finansstrategi.
- Årlig budsjettramme til vedlikehold er opprettholdt på 150 mill. kroner

I figurene er det ikke lagt inn overføring fra drift til investering etter 2026. Forklaring til alternativene følger under.



Investeringsrammer 2022-2033, tre alternativer. Kilde TFFK.

\*Økningen i kapitalutgifter er målt mot netto kapitalutgifter i 2022. Økningen i kapitalutgifter er korrigert for rentekompensasjonsmidler (t.o.m. 2037) og Harstad kommune sitt bidrag til finansiering av Bjarkøyforbindelsen (t.o.m. 2031).

### Alternativ 1

Det tas ikke opp nye lån til finansiering av samferdselsinfrastruktur etter 2026. Påbegynte prosjekter i økonomiplanperioden 2022-2025 fullføres.

Tilgjengelige midler til investeringsformål kan være skredsikringsmidler og fornyingsmidler. Investeringsmidler ut over disse må finansieres med ytterligere overføring av driftsmidler til investering. Til investeringsformål kan det da fra og med 2027 være en årlig brutto investeringsramme på 120-150 mill. kroner, avhengig av hvor mye skredsikringsmidler, fornyingsmidler og øvrige driftsmidler som prioriteres til investeringsformål.

Dette alternativet vil medføre en bratt økning i kapitalutgiftene fram til 2027 som vil utgjøre toppåret med kapitalutgifter på om lag 309 mill. kroner. Deretter vil kapitalutgiftene synke for hvert år og være nede på 158 mill. kroner i 2050.

### Alternativ 2

Årlig låneopptak til samferdselsinvesteringer på 250 mill. kroner fra og med 2027. Dette tilsvarer en brutto, lånefinansiert, investeringsramme på om lag 300 mill. kroner per år. I tillegg kommer den investeringsrammen som kan finansieres med driftsmidler (skredsikrings- og fornyingsmidler, samt øvrige driftsmidler).

En slik strategi vil medføre at de årlige kapitalutgiftene vil øke med 10-11 mill. kroner per år fra og med 2027. I 2037 vil kapitalutgiftene passere 400 mill. kroner per år, og fortsette å øke.

### Alternativ 3

Årlig låneopptak til samferdselsinvesteringer på 100 mill. kroner fra og med 2027. Dette tilsvarer en brutto lånefinansiert investeringsramme på om lag 120 mill. kroner per år. I tillegg kommer investeringsrammen som kan finansieres med driftsmidler.

En slik strategi medfører at årlige kapitalutgiftene øker til om lag 330 mill. kroner i 2032. Deretter vil kapitalutgiftene stabiliseres seg i området 300-320 mill. kroner per år i perioden 2033-2037, og så ligge på om lag 280-290 mill. kroner per år fram mot 2050.

Dersom den økonomiske rammen til samferdsel økes, bør dette benyttes til å redusere låneopptak. I en av forutsetningene knyttet til fylkesvegløftet er det lagt til grunn at eventuelle nye midler til samferdsel (økt rammetilskudd, økning i fornyingsmidlene, eksterne prosjektmidler o.l.), knyttet til fylkesveg, skal benyttes til å redusere det samlede låneopptaket slik at framtidige kapitalutgifter holdes så lavt som mulig.

Beregningen av tilgjengelige investeringsrammer i perioden 2022-2033 er oppsummert i tabell under. Perioden 2022-2025 er basert på gjeldende økonomiplan pluss det vedtatte fylkesvegløftet.

| (tall i 1000-kroner)            | Perioden 2022-2027 | Perioden 2028-2033 | /                                         |
|---------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------------|
| Bruk av lån                     | 1 904 406          | 600 000            |                                           |
| Fylkesvegløftet (lån)           | 1 600 000          |                    |                                           |
| Tunnelsikkerhetsmidler          | 275 000            | 120 000            | Ordningen forventes avsluttet f.o.m. 2027 |
| Fornyingsmidler                 | 121 666            | 435 000            | Ny fordeling fra 2024                     |
| Skredsikringsmidler             | 478 183            | 6 000              | Ny fordeling fra 2024                     |
| Overført fra drift øvrig        | 26 070             |                    |                                           |
| Bompenger                       | 148 000            |                    |                                           |
| Refusjoner                      | 20 220             |                    |                                           |
| mva komp (samlet for alle over) | 992 712            | 231 000            |                                           |
| Sum inkl. mva.                  | 5 566 257          | 1 392 000          |                                           |

| Bindinger (brutto) |        |        | Rest, forpliktelser                                    |
|--------------------|--------|--------|--------------------------------------------------------|
| Tenk Tromsø        | 61 000 | 60 000 | 259 000. Kun TFK-egenandel er lagt inn, ikke bompenger |

|                    |           |           |                                                                            |
|--------------------|-----------|-----------|----------------------------------------------------------------------------|
| Bindinger (brutto) |           |           | Rest, forpliktelser                                                        |
| Harstadpakken      | 185 000   | -         | I St.prp for Tenk Tromsø forutsettes TFK og TK å bidra med 315 mill. hver. |
| Fylkesvegløftet    | 2 000 000 | -         | Dvs. ca. 380 mill. inkl. mva.                                              |
| Bussdepot Tromsø   |           | -         |                                                                            |
| Sum bindinger      | 2 310 000 | 60 000    | 99 000                                                                     |
|                    |           |           |                                                                            |
| Disponibelt        | 3 256 257 | 1 332 000 |                                                                            |
| Tunnelsikkerhet    | 1 593 000 | -         | Tromsø, Steinfjord, Geitskard, Breitind og Pollfjell gjenstår              |
| Skredsikring       | 595 764   | 522 000   |                                                                            |
| Til øvrige tiltak  | 1 067 493 | 810 000   | (tall i 1000-kroner)                                                       |

Skredsikringsmidler og fornyingsmidler vil ventelig få en ny fordeling i forbindelse med nytt inntektssystem fra 2024. Særsilt fordelte midler til tunnelsikkerhet forventes å opphøre f.o.m. 2027.

I Tenk Tromsø har fylkeskommunen en binding på 315 mill. 2021-kroner for perioden 2021-2036. Mesteparten av dette vil påløpe mot slutten av perioden, jfr. Prop. 99 S (2020-2021). I perioden 2028-2033 vil store deler av den tilgjengelige investeringsrammer medgå til forpliktelsene i Tenk Tromsø.

For arbeidet med opprusting av tunneler foreligger en «binding» på nærmere 1,6 mrd. i perioden 2022-2027. Tunneloppgradering i henhold til forskrift skal være utført innen utgangen av 2027. Gjenstående tunneler er:

- Tromsø tunnelene
- Steinfjordtunnelen
- Geitskartunnelen
- Breitindtunnelen
- Pollfjelltunnelen

For å dekke behovet må investeringsrammen økes med henholdsvis 190 mill. og 65 mill. i 2026 og 2027, i forhold til det som er forespeilet i omtalen av kapitalutgifter. Da er ikke kostnader til elektrifisering av fire fergesamband innregnet. Dette vil medføre behov for ytterligere 200 mill. i investeringsrammen.

## **Anbefaling**

For å legge til rette for en økonomisk bærekraftig utvikling, jfr. FN's bærekraftsmål og nasjonale føringer, er det en hovedstrategi å sikre nødvendig handlingsrom for drift og vedlikehold gjennom å redusere kapitalkostnader. Dette medfører at økningen i kapitalutgifter må bremses, og etter hvert snus, slik at fylkeskommunen får et handlingsrom for å utvikle kollektivtilbudet og å kunne ivareta vegkapitalen.

I forslaget til handlingsplan for RTP-perioden er følgende lagt til grunn:

- For perioden 2022-2027 fastsettes en maksimal samlet låneramme på 3,504 mrd. kroner. (ekskl. overførte rammer fra 2021)
  - De årlige låneopptakene til investeringer innen samferdsel begrenses til 100 mill. kroner per år fra og med 2026.
  - For prosjektene som er beskrevet i økonomiplan 2022-2025 legges en maksimal låneramme til grunn på 3,3 mrd. kroner. Etter ny gjennomgang av disse prosjektene med tanke på modenhet, kapasitet til gjennomføring o.l., skyves flere av prosjektene ut i tid.
- Eventuelle nye fergeavløsningsprosjekter i Troms må gjennomføres av staten.



## 8 Handlingsplan for RTP Troms 2022-2023

### Utvikling i Troms siden forrige RTP

Regionreformen skapte forventninger til fylkeskommunenes samfunnsutviklerrolle også på samferdselssektoren. Fylkeskommunen ønsker å bidra til positiv samfunnsutvikling i Troms. Samferdselsinfrastruktur og mobilitet er viktige grunnforutsetninger for bosetting og trivsel, for samfunnssikkerhet, næringsliv og sysselsetting.

Målsettingene med reformen var gode, men oppgaveoverføringen på samferdsel fra 2020 hadde ikke nødvendige ekstraordinære økonomiske midler for å ta igjen vedlikeholdsetterslep eller utbyggingsbehov. For Troms og Finnmark fylkeskommune fulgte det med noen ekstra utfordringer med å overta nye oppgaver inn i en ny, sammenslått organisasjon.

Etterslepet på fylkesvegnettet er anslått til flere milliarder kroner, og for fiskerihavneansvaret var etterslepet beregnet til flere hundre millioner kroner, men dette er nå besluttet tilbakeført til staten. Det har vært få, om noen, større statlige nyinvesteringer i samferdselsinfrastruktur på fylkesvegnettet i Troms det siste tiåret frem til 2020.

For region Troms et det flere endringer siden forrige RTP ble utarbeidet i 2017-18. En strukturell endring er sammenslåingen av Troms og Finnmark. For Troms innebar dette f.eks. at tilbudene på videregående- og fagskolenivå inkluderte begge fylker.

Prognoser for befolkningsutvikling i Troms viser lavere vekst enn landsgjennomsnittet og vekstprognosene er lavere enn de var for eksempelvis 10 år siden. Sentraliseringstendensen ser ut til å fortsette både i Troms og i landet som helhet. Stor geografisk spredning og store forskjeller i befolkningskonsentrasjon (byer vs. bygder) er i seg selv en utfordring for utbygging og drift av et likeverdig kollektivtilbud og samferdselsinfrastruktur. Utfordringen både forsterkes og fordyres av et stort omfang tidskriske næringstransporter til/fra kystsamfunn som i tillegg har krevende klima og topografi.

I Troms har sjømatveger hatt fokus de siste årene på grunn av produksjons- og aktivitetsøkning, og at standarden har vært kritisk dårlig mange steder. Det var derfor helt nødvendig for fylkeskommunen å iverksette tiltak for å bedre vegenes fremkommelighet og trafiksikkerhet. Trygge og gode veger er også viktig for samfunnet, barn og unge, forsyningssikkerhet, reiselivsnæringen og andre stedbundne næringer.

Siden forrige RTP for Troms har landsdelens geopolitiske betydning fått enda større oppmerksomhet. Uroligheter i Europa med krig i Ukraina har medført stenging av forsyningslinjer for gods- og varetransport og gassleveranser fra Russland. Norge har en strategisk viktig geografisk posisjon ved Barentshavet og Polhavet, og er NATO's yttergrense i nord til Russland. I et slikt bilde kan investeringer i samferdselsinfrastruktur, samfunn og næringsliv understreke regionens betydning for Norge. Landsdelen har store naturressurser som genererer enorme verdier for landet, både på fornybare (fiskeri, vannkraft, vind/sol) og ikke-fornybare (olje og gass, mineraler og naturstein) naturressurser. Det er i nasjonens interesse å ha «substans» i bosettingen; at Troms og Finnmark har velfungerende samfunn med bofast sysselsetting, ikke pendlingsbaserte virksomheter.

Krig i Europa og verdensomspennende pandemi har videre bidratt til betydelig økning i råvarepriser og lengre leveringstid på materiell.

## 8.1 Målsettinger og strategier

Hovedmålsettingen definerer ambisjon og overordnede mål (**hvor**), og delmålene skal bidra til å oppnå hovedmålsettingen. Strategiene beskriver veivalgene (**hvordan**) fylkeskommunen arbeider etter for å nå målene, og tiltakene konkretiserer (**hva**).

Hovedmål og delmål er definert for fylkeskommunen. Noen strategier gjelder på avdelingsnivå, andre vil være mer overordnet og/eller ha tverrfaglig relevans for divisjonens ansvars- og arbeidsområder. Strategiene er plassert tilhørende de delmål hvor relevansen vurderes som størst.

### Hovedmål

Troms skal ha et trygt, effektivt, forutsigbart og bærekraftig transportsystem som legger til rette for mobilitet og positiv nærings- og samfunnsutvikling.

### Delmål

| 1.                                                                                                                                 | 2.                                                                                                                                                             | 3.                                                                   | 4.                                                                                                                                            | 5.                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Troms skal ha et fremtidsrettet, trafikksikkert og velfungerende vegnett, og redusere vedlikeholds- etterslepet på fylkesvegnettet | Troms skal ha et fremtidsrettet, trafikksikkert og velfungerende kollektivtilbud som binder fylket sammen og forenkler kommunikasjon innad og mellom regionene | Bidra til innovasjon, samfunns-utvikling og styrket konkurransekraft | Redusere samferdsels-sektorens utslipp av klimagasser og redusere påvirkningen på ytre miljø, samt forberedelser for pågående klimaendringer. | Styrke ramme-betingelsene for samferdsel i Troms – Aktivt samarbeid og påvirkning |
|                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                |                                                                      |                                                                                                                                               |                                                                                   |

### Trygt

Til grunn for all samferdselsplanlegging ligger nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. I Norge har det vært en god trend lenge, men ulykkesfrekvensen har dessverre hatt negativ utvikling med svært alarmerende tall. Den felles trafikksikkerhetsutfordringen er tverretattlig, nasjonalt, regionalt og lokalt. Fylkeskommunen har etter vegtrafikklovens §40a. et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket, og samarbeidet med andre aktører innenfor trafikksikkerhetsområdet er avgjørende for å lykkes. I tillegg skal veger sikres mot ras, utrasing, flom og andre naturfarer.

Null-visjonen for antall drepte og hardt skadde i trafikken er en av fem likestilte handlingsstrategier i Nasjonal transportplan og legges også til grunn i samferdselsplanlegging i Troms. Fylkeskommunen er bevisst forholdet mellom nullvekst for personbiltransport og nullvisjonen for antall døde og hardt skadde i trafikken. Dette er spesielt relevant i arbeidet med bypakker og byvekstavtaler fordi antall fotgjengere og syklist forventes å øke.

## Effektivt

Gode forbindelser mellom innbyggere, vare- og tjenestetilbud er viktig for å sikre næringslivet i Troms sine interesser og sikre konkurransekraft. Mye av næringslivets transporter i Troms er sjømat, og da er leveringstid og effektive transportkorridorer særlig viktig. Samferdselssektoren må derfor sikres gode kommunikasjonsmuligheter i inn- og utland. Næringslivet sine behov vektlegges. I tillegg trengs et effektivt mobilitetssystem for kollektivtransport for å sikre konkurransekrafta til de bærekraftige transportformene.

## Forutsigbart

Et forutsigbart transportsystem er fremkommelig, tilgjengelig, åpent og robust. Det også være tilrettelagt i størst mulig grad for dagens samt framtidens transportbehov. Gjennom målrettet innovasjonsarbeid, kommunikasjon med innbyggere og næringsliv, samt kvalitetssikring og gode analyser skal vi jobbe for å finne riktige og framtidsretta transportløsninger for de som har sitt liv og virke i Troms.

Reduksjon av vedlikeholdsetterslep innebærer en helhets- og langsiktig tenking med prioritering av oppgaver som gir standardheving, bedrer trafiksikkerheten, tar ned behovet for nødreparasjoner og har en effektiviseringsgevinst på drift.

## Bærekraftig

Bærekraftbegrepet har tre dimensjoner; økonomi, miljø og sosial bærekraft. Fylkeskommunen står i en krevende økonomisk situasjon, og RTP skal legge grunnlag for prioritering av knappe ressurser. Det må tas grep dersom mål i Paris-avtalen skal nås. Gjennom RTP legger fylkeskommunen til rette for at Troms skal ta sin del av utslippskuttene som er knyttet til samferdselssektoren. Sosial bærekraft handler blant annet om inkludering og deltakelse i samfunnet. Ved å legge opp til gode og tilgjengelige transporttilbud skal fylkeskommunen sikre mulighet for deltakelse i samfunnsutvikling og verdiskaping. Sosial bærekraft er også et premiss for utvikling av økonomisk bærekraftige samfunn. Hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne eller andre utfordringer, skal søkes ivaretatt ved utforming av tilbud, nye anlegg eller vedlikehold av eldre anlegg, slik at sosial bærekraft blir reell. Det bør vises særlig oppmerksomhet for barn og unge sine behov for tilgjengelig og trygg mobilitet.

Regional transportplan for Troms forholder seg til FN's bærekraftsmål og planen skal vise retning for hvordan vi tilrettelegger for, planlegger og bidrar til bærekraftig mobilitet i bred forstand. I regionale planer er det særlig viktig at fylkeskommunen tar opp oppgaver som krever avklaringer på tvers av sektor- og kommunegrenser, og som må gjennomføres av mange aktører i samarbeid.

## Delmål 1

Troms skal ha et fremtidsrettet, trafiksikkert og velfungerende vegnett, og redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet

| Strategier (ikke i prioritert rekkefølge) | Strategier                                                                   | Bærekraftsmål |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1.1                                       | Prioritere strekningsvise utbedringer og opprusting av utvalgte strekninger. | 3, 9, 12      |

| Strategier (ikke i prioritert rekkefølge) | Strategier                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Bærekraftsmål |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1.2                                       | Sikre en tilstrekkelig ramme til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet i Troms ved å ikke igangsette nye store investeringsprosjekt som medfører økte kapitalutgifter.                                                                                                                                                                                     | 9, 11, 12     |
| 1.3                                       | Avgrense investeringsprogrammet til nødvendige reinvesteringer for å øke kvaliteten og tilgjengeligheten på eksisterende fylkesvegnett, skredsikringsprosjekter innenfor rammen av årlig tildeling av skredsikringsmidler, og nye prosjekt som følger av inngåtte bypakke-avtaler.                                                                           | 9, 11, 12     |
| 1.4                                       | Styrke fremkommelighet og forutsigbarhet i fylkesvegnettet generelt, og spesielt på utvalgte strekninger som inngår i kyst til marked strategien.                                                                                                                                                                                                            | 8, 9, 11      |
| 1.5                                       | Prioritere drift, vedlikehold og opprusting av viktige næringsveger og for videre utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner.                                                                                                                                                                                                                                | 8, 9, 11      |
| 1.6                                       | Sikre forsvarlig og bærekraftig forvaltning av vegnettet gjennom å prioritere vedlikehold og utbedring av eksisterende veg framfor nybygging. Behovet for nye prosjekter vurderes ut fra kapitalkostnader de vil belaste driftsrammen med.                                                                                                                   | 9, 12         |
| 1.7                                       | Budsjettrammene til løpende drift og vedlikehold økes for å stoppe forfall og redusere vedlikeholdsetterslep. Nasjonal satsning kreves for å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet.                                                                                                                                                                          | 9, 11, 12, 17 |
| 1.8                                       | «Mer veg for pengene». Arbeide for et sikkert vegnett ved strekningsvise utbedringer og vedlikehold, samt forebyggende skredkontroll. Vegutbedringer utføres etter prinsippet «godt nok» for effektiv utnyttelse av tildelte bevilgninger. Gang- og sykkelveger med en enklere standard vurderes i lavtrafikkerte områder hvor det ligger til rette for det. | 9, 12, 17     |
| 1.9                                       | Legge funksjonsinndeling av fylkesvegnettet til grunn for prioritering av vedlikehold, utbedring, fornying og standard på vegdriften.                                                                                                                                                                                                                        | 9             |

## Delmål 2

Troms skal ha et fremtidsrettet, trafiksikkert og velfungerende kollektivtilbud som binder fylket sammen og forenkler kommunikasjon innad og mellom regionene

| Strategier (ikke i prioritert rekkefølge) | Strategier                                                                                   | Bærekraftsmål |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 2.1                                       | Øke antall reisende og tilfredshet blant brukere av mobilitetstilbudet                       | 9, 11, 12     |
| 2.2                                       | Være tydelig på kollektivtransportens behov for tilrettelagt infrastruktur                   | 11            |
| 2.3                                       | Være pådriver for gode kollektivtilbud og samhandling med Finnmark og Nordland               | 9, 11, 17     |
| 2.4                                       | Prioritere barn og unges behov for tilgjengelig og trygge kollektivtilbud                    | 3, 9, 11, 17  |
| 2.5                                       | Sikre forutsigbarhet og tilstrekkelig finansiering for et attraktivt kollektivtilbud i Troms | 9, 11, 12     |

| Strategier (ikke i prioritert rekkefølge) | Strategier                                                                                                                                      | Bærekraftsmål |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 3.1                                       | Arbeide for økonomisk effektivitet og regionale/lokale synergivirkninger gjennom fylkeskommunens tjenestekjøp                                   | 8, 9, 11, 12  |
| 3.2                                       | Prioritere strekningsvise utbedringer og opprusting av utvalgte strekninger.                                                                    | 9, 11, 12     |
| 3.3                                       | Prioritere drift, vedlikehold og opprusting av viktige næringsveger – herunder de som inngår i kyst til marked strategien.                      | 8, 9, 11, 12  |
| 3.4                                       | Legge til rette for større overføring av gods fra veg til sjø (og bane).                                                                        | 9, 11, 12, 13 |
| 3.5                                       | Tilrettelegge for bedre fremkommelighet og regularitet for godstransport ved fjerning av flaskehalser og hindringer på veg- og kollektivnettet. | 9, 11, 12     |

| Strategier (ikke i prioritert rekkefølge) | Strategier                                                                                                                                                                  | Bærekraftsmål       |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 3.6                                       | Være pådriver for investeringer i farleder og næringsaktive fiskerihavner                                                                                                   | 9, 11, 12           |
| 3.7                                       | Være pådriver for et godt flytilbud til/fra fylket og god korrespondanse til resten av landsdelen                                                                           | 9, 11, 12           |
| 3.8                                       | Tilrettelegge for leverandørutvikling gjennom å skape gode læringsarenaer og incentivordninger som styrker kompetanseutviklingen i entreprenørbransjen innen klima og miljø | 8, 9, 11, 12, 17    |
| 3.9                                       | Aktiv bruk av innovasjon og FOU for å styrke mobilitetstilbudet                                                                                                             | 9, 11, 12, 17       |
| 3.10                                      | Bruke regionvekstavtaler aktivt for å nå målene i RTP.                                                                                                                      | 3, 8, 9, 11, 12, 17 |

## Delmål 4

Redusere samferdselssektorens utslipp av klimagasser og redusere påvirkningen på ytre miljø

| Strategier (ikke i prioritert rekkefølge) | Strategier                                                                                             | Bærekraftsmål        |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 4.1                                       | Arbeide for at staten finansierer pålegg og ansvarsoverføringer fullt ut                               | 9, 11, 12, 17        |
| 4.2                                       | Legge til rette for økt bruk av mer miljøvennlig teknologi                                             | 9, 13                |
| 4.3                                       | Bidra til at trafikkvekst i by løses gjennom kollektivtransport og nye former for mobilitet            | 3, 9, 11, 12, 13, 17 |
| 4.4                                       | Bidra til å sikre tilgang på klimavennlige drivstoffløsninger                                          | 3, 9, 11, 12, 13, 17 |
| 4.5                                       | Være pådriver for etablering av infrastruktur og tilbud om maritime grønne løsninger, nye energiformer | 9, 11, 12, 13, 17    |

| Strategier (ikke i prioritert rekkefølge) | Strategier                                                                                                                                                      | Bærekraftsmål     |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 4.6                                       | Bidra til gjenbruk og utvikling av ny infrastruktur i det grønne skiftet                                                                                        | 9, 11, 12, 13, 17 |
| 4.7                                       | Redusere klimagassutslipp fra bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen. Det prioriteres implementering av klima- og miljøkrav i framtidige anskaffelser | 3, 9, 11, 12, 13  |
| 4.8                                       | Legge vekt på hensynet til natur og klima i arealplanlegging og utbygging                                                                                       | 3, 9, 11, 12, 13  |

## Delmål 5

Styrke rammebetingelsene for samferdsel i Troms – Aktivt samarbeid og påvirkning

| Strategier (ikke i prioritert rekkefølge) | Strategier                                                                                                                                                                                 | Bærekraftsmål        |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 5.1                                       | Staten må ta ansvaret for infrastrukturinvesteringer som har til hensikt å innkorte reiseavstand/-tid internt i regionen og mellom regioner.                                               | 11, 13, 17           |
| 5.2                                       | Fylkeskommunen skal arbeide for å prioritere statlige prosjekt som binder vår region sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder. | 11, 13, 17           |
| 5.3                                       | Statlige infrastrukturtiltak må bidra til Troms' mulighet til å nå nasjonale målsettinger                                                                                                  | 3, 9, 11, 12, 13, 17 |
| 5.4                                       | Styrke samarbeidet og etablere flere arenaer for samhandling og samordning mellom fylkeskommunen, statlige etater, kommune, næringsliv og interesseorganisasjoner.                         | 11, 13, 17           |
| 5.5                                       | Fylkeskommunen må få nødvendige verktøy til å bidra positivt til måloppnåelse i Nasjonal transportplan                                                                                     | 12                   |

| Strategier (ikke i prioritert rekkefølge) | Strategier                                                                                                                                                                                                                                           | Bærekraftsmål |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 5.6                                       | Være pådriver for at det i alle statlige infrastrukturinvesteringer i vårt fylke tas nødvendige og tilstrekkelige hensyn til universell utforming, trafiksikkerhet, bærekraft, tilgjengelighet, framkommelighet og forutsigbarhet i transportnettet. | 11, 13, 17    |
| 5.7                                       | Være en aktiv pådriver for å etablere Nord-Norgebanen som et viktig nasjonalt/nordisk infrastrukturprosjekt gjennom Arktisk jernbaneforum.                                                                                                           | 11, 13, 17    |
| 5.8                                       | Aktivt bruke medlemskapet i Nasjonal rassikringsgruppe for å forbedre fylkeskommunens økonomiske rammebetingelser og muligheter for å ta i bruk ny teknologi for å sikre flest mulig skredpunkt raskest mulig.                                       | 3, 11, 13, 17 |
| 5.9                                       | Arbeide for å styrke flytilbudet i Nord-Norge, beholde våre lufthavner og dimensjonere flyplassene ut fra behov hos befolkning og næringsliv.                                                                                                        | 11, 17        |
| 5.10                                      | Som samfunnssikkerhets- og beredskapsaktør vil fylkeskommunen arbeide for å styrke samarbeid med Forsvaret og andre totalforsvarsaktører for å håndtere hendelser/utfordringer best mulig                                                            | 11, 17        |

## 8.2 Tiltak til delmål 1-4

Det vises til beregningen av tilgjengelige investeringsrammer i perioden 2022-2033 (herunder inngåtte økonomiske forpliktelser) i kapittel 7. Alle beløp er oppgitt i 1000-kroner med mindre annet er oppgitt.

### Fylkesvegprosjekter

| Tiltak                         | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag  | Delmål |
|--------------------------------|-----------|-----------|---------|--------|
| FV 848 Sørrollnes - Ytre Forså | 132 500   |           | 125 000 | 1, 3   |



| Tiltak                                                                  | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag    | Delmål  |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------|
| Senja - viktige næringsveger (ferdigstilles 2023, sum anslag 2020-2023) | 114 100   |           | 203 000   | 1, 3    |
| Fv 848 Segelstein                                                       | 130 000   |           | 130 000   | 1, 3    |
| Fv 864 Movika-Tønsvika                                                  | 260 000   |           | 260 000   | 1, 3    |
| Tenk Tromsø                                                             | 61 000    | 60 000    | 257 000   | 1, 2, 4 |
| Harstadpakken                                                           | 174 000   |           | 174 000   | 1, 2, 4 |
| Sum prosjekter                                                          | 871 600   | 60 000    | 1 149 000 |         |

Fv 848 Sørrollnes – Ytre Forså (parsell 4 og 5) er de to siste parsellene som gjenstår for at opprusting og utbedring av Fv 848 på strekningen Forså – Sørrollnes skal være fullført. Arbeidet med denne strekningen har vært delt opp i flere delprosjekter;

- Parsell 1            Godvika – Skredan            Ferdigstilt i 2014
- Parsell 2            Hamran                                    Ferdigstilt i 2017
- Parsell 3            Ura                                            Ferdigstilt i 2019

De to gjenstående parsellene inkluderer breddeutvidelser av vegbanen, fjerning av sikthindringer, osv.

### **FV 848 Segelstein**

Prosjektet la i utgangspunktet til grunn bygging av tunnel og utbedring av veg på Andørja, på begge sider av Segelstein. En tunnelløsning kan ikke realiseres innenfor planperioden uten at dette går på bekostning av andre prioriterte prosjekter. En alternativ vegløsning uten tunnel kan gi god fremkommelighet og realiseres i planperioden. Kostnadsanslaget fra 2019 er 460 mill.kr. Prisutviklingen tilsier en kostnadsvekst på ca. 30 % på veganlegg/tunnel, dvs. ca. 600 mill. kroner (i 2022).

Fylkeskommunen vil ha videre dialog med lbestad kommune om valg av løsning for Seglstein. Det settes av 130 mill. kr. for utbedring av strekningen. Løsningen vil gi en maksimal stigning til 8 %, vegbredden blir utvidet og løsningen vil gi bedre fremkommelighet.

### **Fv 864 Movika-Tønsvika**

Fylkeskommunen prioriterte forsterkning av ny fylkesveg i forrige RTP og det ble besluttet å se dette i sammenheng med etablering av ny gang- og sykkelveg på strekningen. Fylkeskommunen og kommunen har brukt betydelige midler på å realisere Grøtsund industriområde. Økt boligbygging, fiskeriaktivitet i Oldervika samt økt aktivitet i Tønsvika (idrettsanlegg for barn og unge, Forsvaret, mulig skytebane) har forsterket behovet for tiltaket ytterligere.

Prosjektet er kostnadsestimert til 260 mill.kr. Det settes av 150 mill.kr. og restbehovet forutsetter ekstern finansiering gjennom f.eks. utbyggingsavtale med kommunen/Tromsø havn. Tiltaket vil ha stor betydning for næringsliv og trafiksikkerhet.

## Tunneler

| Tiltak                                              | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag    | Delmål |
|-----------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------|
| Ibestadtunnelen<br>(ferdigbevilget 2023)            | 118 000   | -         | 348 000   | 1, 3   |
| Maursund/Kågen<br>tunneler<br>(ferdigbevilget 2023) | 135 000   | -         | 390 000   | 1, 3   |
| Tunnelsystemet i<br>Tromsø                          | 720 000   | -         | 745 000   | 1, 3   |
| Geitskartunnelen                                    | 100 000   | -         | 100 000   | 1, 3   |
| Steinfjordtunnelen                                  | 125 000   | -         | 125 000   | 1, 3   |
| Kvalsundtunnelen                                    | 157 000   | -         | 157 000   | 1, 3   |
| Breitindtunnelen                                    | 92 200    | -         | 92 200    | 1, 3   |
| Oterviktunnelen                                     | -         | 45 000    | 45 000    | 1, 3   |
| Sørskaret tunnel                                    | -         | 20 000    | 20 000    | 1, 3   |
| Pollfjelltunnelen                                   | -         | 280 000   | 280 000   | 1, 3   |
| Sum prosjekter                                      | 1 447 200 | 345 000   | 2 302 200 |        |

### Tunnelsystemet i Tromsø

Arbeidet med planlegging av og forberedelse for opprusting av tunnelsystemet i Tromsø, startet i 2020. Dette er et omfattende og komplisert prosjekt med der også Tromsø kommune er involvert. På grunn av den store mengden av kjøretøy som benytter tunnelsystemet hver dag, må det gjøres grundige forarbeider for å sikre en god trafikkavvikling i de periodene tunnelsystemet er helt eller delvis stengt. I forhold til foreslåtte bevilgninger i perioden 2022- 2025, gjenstår et restbehov for finansiering på ca. 410 mill. I dette restbehovet er det også innarbeidet en usikkerhetsmarging på 109 mill. kroner, med bakgrunn i at renoveringen av Tromsøtunnelene er et stort og komplisert prosjekt. Oppstart av rehabilitering av Tromsøtunnelene er planlagt første halvår 2023 og vil ha en byggetid på 2 år.

## Opprusting tunnelsikkerhet øvrige tunneler i Troms

Geitskartunnelen er utlyst og rehabilitering er planlagt med oppstart i januar 2023.

## Fergekaier

| Tiltak                                                             | 2022-2027 | 2028-33 | Anslag  | Delmål |
|--------------------------------------------------------------------|-----------|---------|---------|--------|
| Elektrifisering<br>Lyngen og Ullsfjord<br>(ferdigbevilget 2023)    | 58 000    | -       | 118 000 | 2, 4   |
| Elektrifisering Sør-<br>Troms                                      | 150 000   | -       | 150 000 | 2, 4   |
| Elektrifisering Nord-<br>Troms                                     | 45 000    | -       | 45 000  | 2, 4   |
| Storstein fergekai<br>(ferdigbevilget 2023)                        | 9 000     | -       | 90 000  | 2, 4   |
| Storstein fergekai –<br>oppstillingsplass<br>(ferdigbevilget 2023) | 23 000    | -       | 25 000  | 2, 4   |
| Sum prosjekter                                                     | 285 000   |         | 428 000 |        |

Usikre kostnadsestimat. Planlegging og prosjektering for elektrifisering er ikke gjennomført.

Se for øvrig fylkestingsvedtak i sak 95/21. Det er søkt om støtte både fra Enova og Troms Holding til elektrifisering for å få ned kostnadene. Enova har innvilget 82 mill.kr.

## Utbedring mindre fylkesvegbruer

Det arbeides med etterslepet på mindre bruer. Med bakgrunn i enkelte funn kan det bli nødvendig med omprioriteringer i perioden.

| Tiltak                | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag | Delmål |
|-----------------------|-----------|-----------|--------|--------|
| Økonomiplan 2022-2025 | 87 400    | -         |        | 1, 3   |
| Ramme 2026-2027       | 46 000    | -         |        | 1, 3   |
| Ramme 2028-2033       | -         | 120 000   |        | 1, 3   |
| Sum prosjekter        | 133 400   | 120 000   |        |        |

### Rehabilitering store kystbruer

Kostnadsestimat usikre. Planlegging og prosjektering for rehabilitering av Tromsøbrua er under arbeid, og et p85 kostnadsanslag vil foreligge i løpet av første halvår 2023. For Gisundbrua er det bestilt en foreløpig rapport som vil danne grunnlag for videre planlegging og prosjektering. Rapporten forventes å foreligge i løpet av høsten 2022. For de øvrige bruene er hoved-inspeksjoner gjennomført og vil bli fulgt opp med planlegging av tiltak.

| Tiltak                        | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag  | Delmål |
|-------------------------------|-----------|-----------|---------|--------|
| Prosjektering store kystbruer | 17 000    |           | 17 000  |        |
| Tromsøbrua                    | 50 000    | -         | 50 000  | 1,2    |
| Gisundbrua                    | 50 000    | -         | 50 000  | 1,2    |
| Skattørsund bru               | 45 000    | 100 000   | 145 000 | 1,2    |
| Mjøsundbrua                   |           | 30 000    | 30 000  | 1,2    |
| Sandnessundbrua               |           | 30 000    | 30 000  | 1,2    |
| Sum prosjekter                | 162 000   | 160 000   | 322 000 |        |

### Fylkesvegløftet i Troms

Fylkesveger med manglende bæreevne i forhold til trafikkbelastningen prioriteres i fylkesvegløftet. Vegene vil få en funksjonell bruksklasse for næringsliv og befolkningen og vil gi et fremkommelig vegnett som kan betjene samfunnet på en bedre måte.

Tiltakene som skal gjennomføres er forsterkning av vegkropp, dreneringstiltak og dekkelegging. Omfang og utførelse tilpasses den enkelte streknings tekniske tilstand basert på blant annet bæreevne målinger.

Fylkesvegløftet omfatter ca. 1/3 del av fylkesvegene, resterende inngår i ordinært dekkeprogram over drift.

| Tiltak                                                      | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag  | Delmål |
|-------------------------------------------------------------|-----------|-----------|---------|--------|
| Fv8290 Grov-Botnelva                                        | 50 000    | -         | 50 000  | 1,3    |
| Fv7966 Alteidet - Jøkelfjord                                | 15 000    | -         | 15 000  | 1,3    |
| Fv7936 Birtavarre-Kåfjorddalen                              | 14 500    | -         | 14 500  | 1,3    |
| Fv7948 Storslett-Kildal                                     | 14 700    | -         | 14 700  | 1,3    |
| Fv862 Botnhamn-Stønnesbotn                                  | 17 800    | -         | 17 800  | 1,3    |
| Fv7816 Skogstad-Storjorda                                   | 18 000    | -         | 18 000  | 1,3    |
| Fv7806 Tennevoll-Årstein                                    | 160 000   | -         | 160 000 | 1,3    |
| Fv863/7914 Skulgam-Hansnes og Fv7910/7912 Hessfjord-Dåfjord | 195 000   | -         | 195 000 | 1,3    |
| Fv7874 Bjorelvnes - Kårvikhamn                              | 30 000    | -         | 30 000  |        |

| Tiltak                                  | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag    | Delmål |
|-----------------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------|
| Fv854<br>Olsborg/Minde-<br>Målsnes      | 44 000    | -         | 44 000    |        |
| Fv7834 Minde-<br>Nordfjordbotn          | 70 000    | -         | 70 000    |        |
| Fv7900 Laksvatn-<br>Jøvik               | 110 000   | -         | 110 000   |        |
| Fv7898 Rennelv -<br>Lakselvbukt         | 44 000    | -         | 44 000    |        |
| Fv87 Rundhaug-<br>Øvergård              | 135 000   | -         | 135 000   |        |
| Fv7902 Kantornes-<br>Hans Larsanes      | 85 000    | -         | 85 000    |        |
| Fv862 Sjøtun-<br>Sandneshamn            | 22 000    | -         | 22 000    |        |
| Fv8570 Heia -<br>Øverbygd               | 44 000    | -         | 44 000    |        |
| Fv7764 Larseng x fv.<br>858-Brensholmen | 80 000    | -         | 80 000    |        |
| Fv7968<br>Kvænangsbotn-<br>Sekkemo      | 48 000    | -         | 48 000    |        |
| Øvrige strekninger                      | 803 000   | -         | 816 100   |        |
| Sum prosjekter                          | 2 000 000 |           | 2 000 000 |        |

Den nye satsingen vil være det største løftet som er gjort på fylkesvegnettet i Troms noen gang. Føringerne for fylkesvegløftet er nedfelt i fylkestingets vedtak i sak 101/21[2]. I gjennomføringen av Fylkesvegløftet legges det

opp til en porteføljestyring av tiltakene innenfor den avsatte økonomiske rammen.

For å få et mest mulig objektivt sett med kriterier er det gjort en rangering av strekningene som en funksjon av skadegrad x konsekvens. Faktoren skadegrad angir hvor dårlig strekninger er per i dag og gir en indikasjon om hvor akutt utbedringsbehovet er. Faktoren konsekvens angir den samfunnsmessige konsekvensen av strekningens tilstand. Underfaktorer som er brukt for å komme til skadegradsverdien og konsekvensverdien er måledata (PMS), falloddsmålinger, ÅDT, ÅDT lange (nærings og kollektivkjøretøyer), viktige næringsveger for sjømat, industri og landbruk og viktige forsvarsveger.

Strekningrangeringen er førende, men endelige strekningsvalg må gjennomføres etter at faktorene samordning, samfunnsdialog, entreprenørkapasitet og modenhet er tatt med i vurderingen.

Det legges opp til porteføljestyring innenfor den økonomiske rammen som Fylkestinget har avsatt til fylkesvegløftet.

## Skredsikring

| Tiltak (tall i 1000-kroner)                              | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag  | Delmål |
|----------------------------------------------------------|-----------|-----------|---------|--------|
| Fv 868 Pollfjellet                                       | 101 000   |           | 108 000 | 1, 3   |
| Fv 7768 Grøt fjorden                                     | 25 000    |           | 25 000  | 1, 3   |
| Fv 862<br>Svarthollatunnelen,<br>vest og<br>Skjæreggelva | 61 000    |           | 93 000  | 1, 3   |
| Fv 862 Mefjordbotn                                       | 12 000    |           | 93 000  | 1, 3   |
| Fv 87 Tamokdalen                                         | 22 000    |           | 2 200   | 1, 3   |
| Fv 52 Åslandet                                           | 27 000    |           | 27 000  | 1, 3   |
| Fv 829 Nødsfjellet                                       | 38 000    |           | 38 000  | 1, 3   |
| Fv 7760 Reiervika                                        | 1 000     | 21 000    | 22 000  | 1, 3   |
| Fv 7940<br>Oterelvene/Singla                             | 72 500    |           | 72 500  | 1, 3   |

| Tiltak (tall i 1000-kroner)         | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag  | Delmål |
|-------------------------------------|-----------|-----------|---------|--------|
| Fv 7900<br>Holmbuktura              | 1 000     | 30 000    | 31 000  | 1, 3   |
| Fv 91 Breivikeidet *                | 50 000    |           | 50 000  | 1, 3   |
| Fv 7864<br>Sifjordskaret/Kvæna<br>n |           | 44 000    | 44 000  | 1, 3   |
| Fv 7862<br>Kaperskartunnelen        |           | 3 000     | 3 000   | 1, 3   |
| Fv 862 Krokeldalen<br>(Senja)       |           | 25 000    | 25 000  | 1, 3   |
| FV 7940 Arnøya                      |           | 30 000    | 30 000  | 1, 3   |
| Fv 86 Torskenskaret                 |           | 45 000    | 45 000  | 1, 3   |
| Fv 866 Gjøvarden                    |           | 30 000    | 30 000  | 1, 3   |
| Reserve/ufordelt                    | 55 665    | 384 000   |         | 1, 3   |
| Sum prosjekter                      | 466 165   | 612 000   | 868 700 |        |

\* *avhengig av om det bygges ny veg*

Fylkeskommunen har valgt en strategi med å bruke kostnadseffektive sikringstiltak som bl.a. forebyggende skredkontroll, støtteforbygninger, snøskjermer og fanggjerdar. Strategien gir mulighet for sikring av flere skredpunkter enn med de tradisjonelle tiltakene, og gir derfor totalt sett lavest risiko for de rådende midlene. Kostnadseffektive og midlertidige tiltak vil i fremtiden kunne erstattes med tradisjonelle og permanente sikringstiltak som tunnel og skredoverbygg.

Endelig sikringsløsning vil bli avklart gjennom planlegging og prosjektering av tiltakene.

Fylkeskommunen vil etablere skredtårn på Arnøya for å sikre nødvendig trygghet og god fremkommelighet, samt vurdere vedlikeholdstiltak/dekkelegging på fv. 7940 i dialog med kommunen. Fylkeskommunen vil initiere dialog med reindriften for å vurdere konsekvenser for reindrift og miljø fv. 7940 for (mulig) ny vegtrase Arnøya.



## Trafikksikkerhet

Ansvar for trafikksikkerhet deles på mange aktører inkludert kommuner, fylkeskommunen, staten og trafikantene selv. Fylkeskommunen er positiv til å starte opp et arbeid med trafikksikker fylkeskommune og vil styrke rapportering på trafikksikkerhetsarbeidet, blant annet på tiltak som gjennomføres i fylkesvegløftet.

Tiltak i planperioden:

- Arbeide for å bli trafikksikker fylkeskommune.
- Fylkeskommunen skal følge opp sine tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei og gi en årlig orientering om status for arbeidet til fylkestinget.
- Årsrapport fra FTU behandles i samferdselskomiteen og fylkestinget.
- Årlig settes det av midler til FTU og en søknadsordning på både fysiske og trafikantretta trafikksikkerhetstiltak. Det bør være et kriterium for kommuner at omsøkte tiltak skal være forankret i en kommunal trafikksikkerhetsplan eller tilsvarende.
- Fylkeskommunen skal understøtte kommunalt trafikksikkerhetsarbeid, herunder planarbeid og godkjenningsordningen Trafikksikker kommune.

## Mobilitet

Mobilitetstiltak og økt bussproduksjon i Tromsø forutsettes finansiert av byvekstavtale Tromsø.

Investeringer:

| Tiltak                         | 2022-2027 | 2028-2033 | Delmål |
|--------------------------------|-----------|-----------|--------|
| Bussdepot Skattøra             | 100 000   | 100 000   | 2, 3   |
| Bussdepot Langnes, Tromsø      | 20 000    | 20 000    | 2, 3   |
| El. buss med ladeinfrastruktur | 30 000    | 30 000    | 2, 3   |
| Sum prosjekter                 | 150 000   | 150 000   |        |

Andre tiltak:

- Kollektiv og mobilitet vil gjøre en evaluering av drosjetilbud opp mot kollektivtransporttilbud i distriktene (jfr. drosjereguleringen fra 01.11.2020). I dette arbeidet inngår også vurdering av ordningen «Trygt hjem for en 50-lapp».
- For å følge opp hovedmål og strategier under delmål 2, vil avdeling for kollektiv og mobilitet delta i årlige dialogmøter som avvikles regionvis.

- Det skal gjøres en helhetlig gjennomgang av kollektivtilbudet i Senjaregionen.
- Utvikling av fylkeskommunen som helhetlig mobilitetsaktør.

| Oppsummert,<br>programområder      | 2022-2027 | 2028-2033 | Anslag    |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Fylkesvegprosjekter                | 871 600   | 60 000    | 1 149 000 |
| Tunneler                           | 1 447 200 | 345 000   | 2 302 200 |
| Fergekaier                         | 285 000   | -         | 428 000   |
| Utbedring mindre<br>fylkesvegbruer | 133 400   | 120 000   | -         |
| Rehabilitering store<br>kystbruer  | 162 000   | 160 000   | 322 000   |
| Fylkesvegløftet                    | 2 000 000 | -         | 2 000 000 |
| Skredsikring                       | 466 165   | 612 000   | 868 700   |
| Kollektiv/mobilitet                | 150 000   | -         | 150 000   |
| Sum                                | 5 515 365 | 1 297 000 | 7 219 900 |

| Sum ramme og tiltak i perioden                     | 2022-2027 | 2028-2033 |
|----------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Sum ramme                                          | 5 566 257 | 1 392 000 |
| Prosjekter                                         | 5 515 365 | 1 297 000 |
| Reduksjon investeringsramme ift.<br>anbefalt maks. | 50 892    | 95 000    |

## 8.3 Tiltak til delmål 5

Styrke rammebetingelsene for samferdsel i Troms – Aktivt samarbeid og påvirkning.

Tiltak til delmålet omhandler utøvelse av fylkeskommunens påvirkningsrolle der en gjennom engasjering, mobilisering, samordning av samarbeidspartener arbeider for fylkets interesser gjennom deltakelse på relevante arenaer og i prosesser. Sentrale prosesser med betydning for utviklingen av transportinfrastruktur- og tilbud i Troms er eksempelvis KVV Nord-Norge, KVV Nord-Norgebanen og utviklingen av ny Nasjonal transportplan.

Finansiering og realisering av prosjekter under statlig ansvar er viktig for utviklingen i Troms. I forbindelse med forrige NTP-prosess ble fylkeskommunens innspill behandlet av fylkestinget i egen sak.

Tiltak relevant for Troms:

- Hurtig realisering av moderne jernbane i Troms med gode forbindelser til omlandet.
- Realisering av viktige fiskerihavnetiltak i Troms.
- Realisering av E6/E8 Nordkjosbotn – Hatteng og Langslettkrysset – Olderdalen (Nye veger):

Dette er vegstrekninger med stor betydning for samfunnsutvikling i nord. Prosjektene er vedtatt i inneværende NTP i regi av Nye Veier AS. Nye Veier har varslet at prosjektene utsettes på ubestemt tid. Strekningene har stor betydning for befolkning og næringstransporter, og fylkeskommunen vil arbeide for at Nye Veier må prioritere gjennomføring av prosjektene i inneværende NTP-periode, slik som signalisert i NTP 2022-2033.

- Realisering av ny, anbefalt innfart til Tromsø (konsept 5 fra KVV Innfarter til Tromsø: Østre Malangenkorridor).
- E6 Skredsikring: Grasnes/Falsnes i Storfjord.
- Utbedring av strekningen Heia – Brandvoll
- At staten tar sitt ansvar i realiseringen av Ullsfjordforbindelsen og utbedring av Breivikeidet bru som følge av strekningens betydning som omkjøringsveg, som viktig næringsveg, for sammenkobling av bo- og arbeidsmarkedsregioner og for innkorting av reisetid.
- Realisering av Byvekstavtale for Tromsø.
- Utvikling av lufthavner og flytilbud tilpasset behov og utvikling.
- Styrking av dekkeleggingsposten som følge av Forvarets bruk av transportinfrastrukturen.
- Ferdigstillelse av prioriterte tiltak på strekningen Harstad – Tromsø, innseiling Tromsø sør.
- Ytterligere satsing på skredsikring på riks- og fylkesveg.
- Økt økonomisk prioritering av klimaincentiver, for å sikre en bærekraftig innfasing av teknologi og lav- og nullutslippsløsninger.

## **Store fylkesvegprosjekt som forutsetter ekstern finansiering/delfinansiering**

Disse er ikke innarbeidet i utkastet til handlingsprogram for Regional transportplan for Troms 2022 – 2033.

### **Breivikeidet - vegløsning med ny bru**

Arbeidet med å bygge ny bru startet i 2009. Prosjektet fikk store utfordringer med setninger og utstrømming av grunnvann og sedimenter og arbeidet ble stoppet i 2010. Interimsbru ble montert og levetiden på denne er utløpt og ny interimsbru vil komme på plass i 2023. Grunnforholdene i området og langs dagens trasé består av store løsmasseavsetninger, leire og kvikkleire. I rapport utarbeidet av Statens vegvesen i 2012, bestilt av Troms

fylkesting, anbefales det ny trasé på andre siden av dalen. Reguleringsplan for ny trasé ble vedtatt i 2017. Strekingen er omtalt i KVV Innfarter Tromsø i sammenheng med Lyngen/Ullsfjordkorridoren (FT-sak 34/21). Realisering av prosjektet er betinget av Statlig finansiering.

- Foreløpig kostnadsoverslag: 480 mill. (Prosjektet er ikke prosjektert og estimatet er derfor usikkert.)

## **Mulighetsstudie Senja**

Det er utfordringer med stort omfang av sjømattransport til og fra Senja og gjennom byen Finnsnes med tanke på framkommelighet, veikapasitet/veibelastning og miljøbelastning. Tungtrafikken medfører redusert trafiksikkerhet på Finnsnes og det er ønskelig med et forbedret kollektivtilbud i regionen.

Det vises til foreslåtte tiltak fra Senja kommune der det bes om at Troms og Finnmark fylkeskommune i samarbeid med Senja kommune utarbeider en mulighetsstudiet for å løse utfordringene.

Midt-Troms er en stor forsvarsregion med særlige utfordringer knyttet til framkommelighet og bæreevne på vei. Flere foreslåtte tiltak berører fylkeskommunal veinett. TFFK må vil jobbe videre med en helhetlig tilnærming i samarbeid med Senja kommune og Midt-Troms regionråd, og arbeidet ses i sammenheng med en fremtidig Senjapakke.

## **Byvekstavtale Tromsø**

Fylkeskommunen, kommunen og Statens vegvesen forhandler om inngåelse av byvekstavtale for Tromsø. Fylkesrådet har av fylkestingets vedtak i 33/22 fått fullmakt til å forhandle om innholdet i byvekstavtalen.

Byvekstavtalen skal bidra til at Tromsø kan nå nullvekstmålet og gjennomføre ulike mobilitetstiltak. Aktuelle tiltak for fylkeskommunen er eksempelvis bussdepot, driftsstøtte til kollektivtiltak og g/s-tiltak på fylkesvegnettet, herunder evakueringstunnel.

## **Langsundforbindelsen**

Langsundforbindelsen er i gjeldende økonomiplan lagt inn med en oppstart i 2025 utenfor rammen til samferdsel, men det er ikke innarbeidet bindinger i form av kapitalkostnader utover økonomiplanperioden. Prosjektet er ikke tatt med i handlingsprogrammet, jf. vurderingen i kapittel 7 om nye fergeavløsningsprosjekt. Det siste kostnadsanslaget for prosjektet er fra januar 2019. Basert på dette ble det skissert en projektramme på 1.200 mill. 2019-kroner. Justert for prisstigning for bygging av veganlegg (23,8% fra K1 2019 til K2 2022), vil projektrammen i 2022 kroner være i overkant av 1.485 mill. kroner.