

20.12.2024



Regional transportplan for Troms 2026-2037

Planprogram - Strategisk del



Troms fylkeskommune,
Samferdselsetaten

Regional transportplan for Troms 2026-2037

Planprogram - Strategisk del

Innholdsfortegnelse

INNLEDNING OG HOVEDMÅLSETTING	3
Bakgrunn	3
Mandat	3
Målsetting og handlingsprogram	4
RAMMEBETINGELSER OG FØRINGER	4
Nasjonale forventninger	4
FNs bærekraftmål	4
Nordområdene og geopolitiske føringer	5
Nasjonale og regionale føringer	5
Status og utviklingstrekk	6
Perspektiv og prognoser	6
PLANPROSESS	7
Organisering	7
Medvirkning	7
Fremdriftsplan	8
FYLKESKOMMUNENS ANSVARSOMRÅDER - PLANTEMA	8
Fylkesvegnettet	8
Mobilitet og kollektivtransport	10

Samfunnssikkerhet og transportberedskap	13
Klimaendringer og omstilling til lavutslippssamfunnet	14
Teknologi og digitalisering	14
ØKONOMI OG FINANSIERING	15
STATLIGE ANSVARSOMRÅDER	17
Riks- og europaveger	18
Jernbane	18
Luftfart	18
Sjøtransport	18
UTREDNINGSBEHOV	19

Innledning og hovedmålsetting

Bakgrunn

Gjeldende Regional transportplan for Troms ble vedtatt i 2022. Siden da har rammebetingelsene endret seg for fylkeskommunens ansvarsområder. Endrete rammebetingelser var også begrunnelsen for at det ble utarbeidet ny Nasjonal transportplan i 2024, to år tidligere enn opprinnelig planlagt.

Kostnadsøkning på drift og samferdselsprosjekter har vært stor de siste årene og utfordrer fylkeskommunen på ressursallokering og prioriteringer på både drift og investeringer. Troms og Finnmark fylkeskommune ble splittet fra og med 01. Januar 2024 og ny styringsform ble innført. Det er behov for en oppdatert plan som i større grad reflekterer endrete rammevilkår og driftsforutsetninger.

I en ny geopolitisk situasjon i nord står samferdselsutfordringer relatert til samfunnssikkerhet og transportberedskap sentralt. Mer om dette i neste kapittel.

Mandat

Regional transportplan (RTP) for Troms utarbeides etter plan- og bygningslovens § 8 og vedtas av fylkestinget som er regional planmyndighet. RTP skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.

Ved utarbeiding av regional plan skal regional planmyndighet samarbeide med berørte offentlige myndigheter og organisasjoner. Statlige organer og kommuner har rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører deres virkeområde eller egne planer og vedtak. I de tilfeller hvor mål og retningslinjer i en regional plan fravikes av en kommune, *kan* det gi grunn for å fremme innsigelse til kommunal plan.

For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram. Dette redegjør for formålet med planarbeidet, planprosess med frister, opplegg for medvirkning, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart.

Foreliggende dokument er grunnlag for utarbeidelsen av Regional transportplan for Troms 2026 - 2037. Planprogrammet tar opp og belyser tema som er relevant for samferdsel i Troms. Tema det er behov for mer kunnskap om vil innhentes i planprosessen for å styrke arbeidet med strategiutvikling og grunnlag for tiltak og beslutninger innen samferdsel i Troms. Planprogrammet skal ut på offentlig høring med seks ukers høringsfrist før det vedtas i fylkesutvalget.

Regional transportplan forankres i Regional planstrategi for Troms 2025-28.

RTP vil ikke legge direkte føringer for konkret arealbruk, og vil dermed heller ikke utløse krav om konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven. Planen skal ikke vurdere konkrete arealdisponeringer for utbygging av transportinfrastruktur. Planen omhandler kollektiv- og mobilitetstilbud, samferdselsinfrastruktur for samfunnssikkerhet og beredskap samt fylkesvegnettstruktur på et overordnet nivå. Planen kan definere hvilken funksjon en fylkesvegstrekning skal ha og i hvilken grad den skal prioriteres for tiltak. Konsekvensvurdering blir hensyntatt i den videre planprosessen for eventuelle konkrete prosjekter der KU-plikten gjelder.

Målsetting og handlingsprogram

I planarbeidet inngår utarbeidelse av et målhierarki. Det er ønskelig med et hovedmål som dekker hele ansvarsområdet, og delmål for sektorer og/eller generelle tema. Målhierarkiet vil bygge på identifiserte behov og utfordringene der en også følger opp nasjonale forventninger og relevante føringer.

Handlingsprogrammet bygger på strategisk del og utarbeides i eget dokument der følgende disposisjon legges til grunn:

1. Innledning
Om handlingsprogrammet
Forholdet mellom budsjett og handlingsprogram
2. Målsettinger og strategier
3. Handlingsplan
Prioriteringer på fylkesvegnettet
Prioriteringer på kollektiv og mobilitet
Prioriteringer på felles/overordnede tema
4. Investeringsprogram

Sammenhengen mellom mål, strategier og virkning (tiltak, handlingsdel) vil fremheves i ny plan. Regional transportplan for Troms skal være et funksjonelt styringsverktøy som gir forutsigbarhet, gjør prioriteringer og tar opp satsinger i kommuner og regionen som har relevans for samfunnsoppdraget til samferdselssektoren i Troms.

Rammebetingelser og føringer

Nasjonale forventninger

Kommunal- og moderniseringsdepartementet utgir for hver valgperiode «Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging». Forventningene skal følges opp i arbeidet med planstrategier og planer i fylkeskommunene og kommunene og legges til grunn av statlige myndigheter når de deltar i planprosessene. «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027»¹ viser til 2030-agendaen (bærekraftmålene) med fem overordnede perspektiver: sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft, samfunnsikkerhet og beredskap og samarbeid for å nå målene.

«Regional planstrategi for Troms 2025-2028 - Sammen for et bærekraftig fylke» legger nasjonale forventninger til grunn for satsinger og prioriteringer. Regional Transportplan for Troms 2026 – 2037 vil følge opp dette for samferdselssektoren.

FNs bærekraftsmål

FNs medlemsland vedtok i 2015 en agenda for bærekraftig utvikling frem mot 2030. Dette innebærer 17 mål for ønsket global utvikling og er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030, også kjent som FN 17. Bærekraftbegrepet har tre dimensjoner; miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Bærekraftig utvikling betinger at alle dimensjonene henger sammen.

Regional transportplan er viktig for å oppnå de av FNs 17 bærekraftsmål i Troms som er relatert til samferdsel. Gjennom planprosessen vil en identifisere hvilke bærekraftsmål som er mest relevant for Troms med tanke på samferdselsutvikling, og operasjonalisere disse.

¹ Vedtatt ved kongelig resolusjon 20. juni 2023

Nordområdene og geopolitiske føringer

I 2022 gikk Norges naboland Russland til angrepskrig mot Ukraina. Dette har hatt stor innvirkning på naboskapet med blant annet styrket grensekontroll, restriksjoner for russiske skip i norske havner og avviking av bilaterale samarbeid både for næringsliv og samfunn.

I 2023 ble Finland nytt NATO medlem og i 2024 ble Sverige medlem. NATOs yttergrense i nord er nå hele Norden, ikke bare Norge. Dette har stor betydning for transport- og forsyningslinjer i nordlige Norden, økt samhandling ved større militærøvelser og samarbeid om sikkerhet og beredskap. Både Europautredningen (NOU 2024:7, kap. 13) og Totalberedskapskommisjonen (NOU 2023:17, kap. 6) understreker betydningen av norsk samarbeid med EU innen beredskap og krisehåndtering. For Nord-Norge, med sin strategiske beliggenhet og nærhet til Arktis, vektlegger bl.a. Niinistö-rapporten² styrket beredskap og samarbeid. Hybride trusler og klimaendringer kan få direkte konsekvenser for sikkerhet og beredskap i nordområdene. Det vises her til inngått partnerskapsavtale mellom Norge og EU om sikkerhets- og forsvarssamarbeid (signert 28.05.2024).

Det er et økt press på- og interesse for naturressurser i havområdene i nordlige Norskehavet, Barentshavet og Svalbardsonen. Mange maritime operasjoner styres fra Troms/Tromsø og havnene er viktige i beredskapssammenheng, spesielt de med god vegtilknytning og nærliggende lufthavn. Det forventes økt aktivitet i havområdene utenfor Troms, noe som vil ha betydning for næringsaktivitet, samfunnssikkerhet og beredskap.

Fylkeskommunens rolle som vegeier er viktig for nasjonal totalberedskap. Med en styrket forsvarsallianse (NATO) forventes økt samhandling med våre naboland, også om transportsystemene i nordlige Norden. Finansieringsordninger i EU for samferdselsinvesteringer er for tiden ikke tilgjengelig for Norge, men tilknytning til det transeuropeiske transportnett, TEN-T, kan være ønskelig og relevant for flere transport-akser.

Nasjonale og regionale føringer

For at en regional plan skal være gjeldende må den følge en rekke nasjonale og regionale føringer. Noen av de viktigste føringene for RTP Troms:

Nasjonale føringer	Regionale føringer
FNs bærekraftsmål	Regional planstrategi for Troms 2025-2028 - Sammen for et bærekraftig fylke
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027	Gjeldende Regional transportplan for Troms 2022- 2033
Nasjonal transportplan 2025-2036	Regional plan for fv. 91 Ullsfjordforbindelsen
Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet ³	
Statlige planretningslinjer for klima og energiplanlegging og klimatilpasning 2018	Transportberedskapsplan for Troms (strategisk del)
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025 (skal oppdateres)	Skredsikringsprogram, TFFK vedtatt 2020

² https://commission.europa.eu/topics/defence/safer-together-path-towards-fully-prepared-union_en

³ Erstatte statlige planretningslinjer for samordnet, bolig -areal og transportplanlegging (SPR-BATP). Det er ventet at Regjeringen vedtar denne i 2024. Retningslinjene skal bl.a. fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder.

KVU Innfarter til Tromsø, oppdatert 2024 med KS1	Samarbeidsavtale mellom Troms fylkeskommune og Sametinget samt «Veileder for kommuner og fylkeskommuner om konsultasjoner med samiske interesser»
Langtidsplan for Forsvaret samt rapport fra Totalforsvarskommisjonen	New North-samarbeidet

Nasjonal transportplan (NTP) er regjeringens plan for hvordan en skal oppnå den overordnede målsettingen for transport og samferdselsprosjekter i Norge. Planen gjelder i tolv år og revideres hvert fjerde år.

Status og utviklingstrekk

Den strategiske planen har et tidsperspektiv på 12 år, med en handlingsplan som kan revideres årlig. RTP vil være beskrivende og overordnet, og vil i liten grad bruke kvantitative data på detaljert nivå. Når det er relevant, vil det bli henvist til egne og eksterne kilder som publiserer status, planer, sanntidsdata, statistikk og annen viktig informasjon.

Tema som vil omtales i RTP:

- Demografi, bosettingsmønster, sysselsetting og næringsstruktur som har relevans for transporttilbudet
- Trafikkdata for passasjerreiser og reisetilbud (kollektiv)
- Årsdøgnetrafikk på vegnett, herunder estimat for næringstransporter
- Teknisk status og utfordringer på samferdselsinfrastruktur som eies, driftes og forvaltes av fylkeskommunen: vegger, bruer, fergeleier, kaier og kaiutrustning, tunneler, m.v.
- Elektrifisering
- Skredsikring, samfunnsikkerhet og beredskap
- Innovasjon og teknologiutvikling i transportsektoren
- Trafikksikkerhetsarbeid

Perspektiv og prognoser

Planlagte og kjente fremtidige kapasitetsendringer i samferdselstilbudet omtales. Det samme med endringer i fysisk infrastruktur og anlegg. Etter behov vil det innhentes supplerende kunnskap for å beskrive mulig eller sannsynlig utvikling i et 12-års perspektiv for fremtidig drift, vedlikehold, reinvesteringer, nybygg og (ønsket/nødvendig) teknisk utvikling av samferdselsinfrastruktur og transportmidler.

Statistisk sentralbyrås middelalternativ for befolkningsframskrivninger legges til grunn for hvordan kommunefordelt bosettingsmønster kan utvikle seg. Der det planlegges større næringsutviklings- eller samferdselstiltak, eksempelvis større samferdselstiltak i NTP som ny innfart på E6/E8 til Tromsø, kan dette medføre økt pendling eller befolkningsvekst – eller begge deler. Motsatt kan nedleggelse av næringsaktivitet føre til negative endringer i sysselsetting og befolkningstall. Begge deler vil påvirke tilbud og etterspørsel etter transport, og må kommenteres særskilt da dette ikke fanges opp i prognosemodeller.

RTP vil også omtale overordnede drivere, næringsstruktur og transportutfordringer samt Forsvarets transportbehov.

Planprosess

Organisering

Regional transportplan skal gjennomføres etter Plan- og bygningsloven med en åpen prosess som gir muligheter for innspill og medvirkning. Etter høring og offentlig ettersyn vil innspill til planprogrammet bli merknadsbehandlet. Endelig forslag til planprogram legges fram for politisk behandling i fylkesutvalget.

Etter høring av planprogrammet utarbeides et forslag til plandokument for RTP. Planforslaget sendes ut på høring. Etter høring og merknadsbehandling legges planforslag med handlingsprogram fram for fylkestinget.

Kunnskapsinnhenting er allerede startet opp. Troms fylkeskommune organiserer innhenting av kunnskap og bestiller utredninger ved behov. Eventuelle konsulentoppdrag settes ut i henhold til gjeldende regler for offentlige anskaffelser.

Medvirkning

Intern organisering

Fylkestinget

Fylkestinget er plan- og godkjenningsmyndighet for regionale planer. Det er fylkestinget som fatter endelig vedtak etter at planforslaget har vært på høring og offentlig ettersyn.

Fylkesutvalget

Fylkesutvalget legger fram plansaker for fylkestinget og følger opp de vedtak som fylkestinget fatter.

Det foreslås å gjennomføre et politisk verksted for hovedutvalg og fylkesutvalg med gjennomgang av fylkeskommunens ansvarsområder og rammebetingelser innenfor samferdsel. Verkstedet avholdes etter at høringsinnspill til planprogrammet er mottatt.

Administrativ prosjektgruppe

En prosjektgruppe utfører planarbeidet, koordinerer det faglige arbeidet samt inviterer til medvirkning. Arbeidsgruppen utarbeider en medvirkningsplan med aktør- og interessentvurderinger for å tilrettelegge for innspill.

Ekstern medvirkning

Både planprogram og planutkast sendes på høring. Medvirkning fra befolkningen ivaretas gjennom åpne høringer, offentlig ettersyn samt informasjon gjennom fylkeskommunens nettsider og kunngjøringer i media. Utredninger og bakgrunnsmateriale for planarbeidet vil publiseres på nettsiden til fylkeskommunen, og det vurderes å lage en egen portal for RTP-arbeidet.

Når fylkeskommunedirektørens forslag foreligger i midten av juni 2025, vil det samtidig inviteres til et åpent innspillmøte 1. september 2025 der interesserte og berørte parter, myndigheter og interesseorganisasjoner anmodes om å delta.

Vest-Finnmark IPR og Vesterålen IPR inviteres også til å gi innspill. Underveis i prosessen vil også egne møter med Ungdommens fylkesting, Forsvaret, Norrbotten og Lapplands län vurderes.

Fremdriftsplan

Når	Hva	Hvem	Kommentar
	Planforberedelser	Adm.	Organisering og prosess
Des. 2024	Utkast Planprogram (PP)	Fylkesutvalget, møte 20.12.24	Fylkesutvalget melder oppstart og legger planprogrammet ut på høring
	Høring		Høring fra 30.12.24 –14.02.25
	Oppstart planarbeid	Adm.	Kartlegge og definere kunnskapsbehov
Februar 2025	Innspills- og merknadsbehandling til PP	Adm.	
20. febr. 2025	Politisk verksted	Adm.	Presentasjoner og gjennomgang av ansvarsområder og rammebetingelser
Mars 2025	Planprogram	Fylkesutvalget, møte	Vedta planprogram
	Innarbeide vedtak	Adm.	Endelig planprogram
Des. 24 - juni 25	Planarbeid. Utarbeidelse av planforslag	Adm.	
Medio juni 2025	Fylkeskommune-direktørens forslag til RTP	Adm.	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisk del og handlingsprogram • Invitasjon til åpent innspillsmøte 01.09.25
1. sept. 2025	Åpent innspillsmøte	Adm.	
Sept. 2025	Planforslag RTP	Fylkesutvalget, møte 23.09.25	Vedtak, sende planforslag på høring
	Innarbeide vedtak	Adm.	
	Høring		Høring 29.09.25 - 11.11.25
	Merknadsbehandling	Adm.	Adm. forslag til RTP. Saksfremlegg.
Des. 2025	RTP til vedtak	Fylkestinget, møte 08.12.25	
	Innarbeide Fylkestingets vedtak i endelig RTP	Adm.	Design/layout. Publisering på web. Trykking.

Fylkeskommunens ansvarsområder - Plantema

Fylkesvegnettet

Jfr. Prop. 1 S (2018–2019) besluttet Regjeringen at delen av Sams vegadministrasjon som gjaldt fylkesvegene, i sin helhet overføres til fylkeskommunene i tråd med Stortingets anmodningsvedtak. Dette innebar alle oppgavene med utredning, planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av fylkesvegene, som Statens vegvesen har utført for fylkeskommunene gjennom sams vegadministrasjon. Oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap og ansvar for Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikksentralene (VTS) ble videreført som nasjonale oppgaver organisert som en del av Statens vegvesen.

Offentlig fylkesveg og veganlegg planlegges etter Plan og bygningsloven, og anlegges etter Vegloven. Troms fylkeskommune som vegforvalter har ansvaret for utredning, planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Fylkestinget vedtok kontraktstrategi for drift og vedlikehold i oktober 2020, og for utbygging i desember 2020. Disse, og rammeplan for forvaltning, skal revideres. Regional transportplan skal opprettholde og sikre transporttilbudet, medvirke til positiv verdiskapning og redusere risikoen for ulykker på fylkesvegnettet. Etter gjennomgang av hovedutfordringene og oppdatering av kunnskapsgrunnlaget, vil fylkeskommunen arbeide for god beredskap, unngå veg

brudd, sikre alternative omkjøringsveger og forebyggende tiltak mot ulykker. Nullvisjonen ligger til grunn for all samferdselsplanlegging.

Fylkesvegnettet i Troms, inkludert gang- og sykkelveger, består av 3 144 kilometer veg med 41 tunneler og skredoverbygg, 574 bruer og 32 fergekaier på 16 fergesamband. Andel grusveg er 275 kilometer. Store deler av fylkesvegnettet har lave trafikk tall og rundt 3 prosent har årsdøgntrafikk (ÅDT) over 3 000. ÅDT varierer fra 40 på lokale adkomstveger til 21 000 på regionale hovedveger.

Hovedutfordringene på vegnettet er:

- Økende teknisk forfall
- Smale veger, kurvatur og utfordrende stigningsforhold
- For høy utnyttelse (overforbruk) av bæreevne
- Redusert fremkommelighet ved vegbrudd og uvær. Strekninger med dårlig overdekning og drenering er mindre robuste for å tåle krevende klima og værforhold.
- Rasutsatte strekninger
- Vedlikeholdsetterslep. Økende andel av budsjettet medgår til drift.
- For kort dekkelevetid. Økende lengder med «kritisk» dekketilstand (påvirker trafiksikkerhet og fremkommelighet)
- For lavt volum på vedlikehold (m, m² og tonn)

Statens vegvesen (SVV) vurderte vegstandarden i Troms i 2013 og anslo at det ville koste rundt 5,8 milliarder kroner å fikse forfallet. I 2024 gjorde NAF nye beregninger og anslo kostnaden til 9,9 milliarder kroner for utbedring og 13,9 milliarder kroner for rassikring. Det faktiske behovet kan være større, da det ikke bare handler om å gjenopprette den opprinnelige standarden, men også om funksjonelle behov. Nye beregninger for 2024 viser et estimat på 12 milliarder kroner basert på den beste tilgjengelige informasjonen om vegenes tilstand. I august 2023 publiserte Rådgivende ingeniørers forening (RIF) en tilstandsrapport for fylkesvegene som viser tilstanden, utviklingen og nye estimater for manglende vedlikehold og forfall. En undersøkelse fra SVV i 2018 viste at 36 prosent av vegene ikke holder vedlikeholdsstandarden, og at 12 prosent har kritiske tilstander som kan påvirke trafiksikkerheten og fremkommeligheten.

Plantema som skal beskrives i RTP og oppsummeres med utfordringer og målsettinger, er:

Vegnett

- Relevante trafikk tall
- Fylkesvegløftet
- Vegstandard. Objektive kriterier som grunnlag for anbefalinger/prioriteringer
- Vedlikehold/reinvestering vs. nye tiltak. Investeringer inndeles i tre kategorier 1) oppgradering/standardheving 2) utbedre eksisterende standard og 3) akutt skade
- Utsatte strekninger og skredsikring: Snø-/stein-/flomskred. Oppfølging og oppdatering av skredsikringsprogram
- Kritiske vegobjekter på fylkesvegnettet:
 - Veger med for dårlig bæreevne, bruer, og tunneler
 - Fergekaier og tilhørende infrastruktur knyttet til lav- og nullutslipp

Drift, vedlikehold og forvaltning

- Oppfølging av vedtatte kontraktstrategier
- Rammeplan for forvaltning av fylkesvegnett, reguleringsplaner og arealavgrensninger
- Trafiksikkerhet
- FoU
- ITS

- Samfunnssikkerhet og beredskap
- Oppfølging av vedtatt klima- og miljøstrategi

Politikkområder

- Ny sikkerhetspolitisk situasjon tilsier at utbedring av flere fylkesvegstreknings haster.
- Aktiv bruk av funksjonsinndeling mtp. standard, drift og investering
- Grensesnitt og negative/positive synergier som kan oppstå eller utnyttes i samferdselssektoren (fou- og samarbeidsprosjekter, offentlige utviklingskontrakter, kople utbyggings- og driftsoppgaver, m.v.)
- Finansiering av infrastruktur for null-/lavutslipp.
- Drift. Øke brukertilfredshet og kvalitet ved økt grad av byggherrestyring, tilrettelegge for lokale og regionale entreprenører, samarbeid med kommuner, fokus på trafikksikkerhet og aktiv bruk av lærlinger i kontraktene.
- Vegvedlikehold. Prioritere strekningsvise utbedringer. Flerårige planer og sterkere samordning av de ulike fagområdene. Endre ressursbruken fra «nød-reparasjoner» til mer permanente og bærekraftige utbedringer.
- Forvaltning. Utøve eierrollen på en ansvarlig måte innenfor gjeldende regelverk og i samhandling med innbyggere, næringsutøvere og kommuner. Utøve samfunnsutviklerrollen på en god måte.
- Tunnelrehabilitering. Gjennomføre rehabilitering av tunnelene i tråd med regelverk og innenfor frist fastsatt i tunnelsikkerhetsforskriften. Fokus på gjennomføring med færrest mulige ulemper for brukerne.
- FoU og innovasjon. Aktivt satse på digitalisering. Utvikle og ta i bruk ny teknologi for å gi bedre brukeropplevelser, reduserte investeringsbehov og få mer målrettet og tilpasset drift, vedlikehold og trafikksikkerhet.

Mobilitet og kollektivtransport

Ny merkevare

I april 2024 ble Svipper vedtatt som nytt merkenavn for kollektiv- og mobilitetstilbudet i Troms, og har gradvis blitt innfaset i løpet av året. Svipper skal representere alle dimensjoner ved det å benytte seg av mobilitetstilbudet i Troms – det være seg billetter, reiseplanlegging, fremkomstmidler, overganger, reiseinformasjon eller kundeservice før, under og etter reisen. I Svipper-appen kan reisende både planlegge og betale for reisen. Appen har ved utgangen av november 2024 over 110 000 unike brukere.

Flere reiser kollektivt, men veksten avtar

I 2023 ble det gjennomført 20 millioner kollektivreiser i Troms og regionen er høyt opp på listen av fylker med høy kollektivandel. Det ble fraktet 1,17 millioner personbilenheter på fergene i 2023 der nesten 93 prosent er norske kjøretøy. Hurtigbåtene fraktet 277 500 passasjerer på seks samband og linje 2 mellom Harstad og Tromsø står for nesten 80 % av reisene. Rundt 10 000 skoleelever fraktes hver dag. Det ble foretatt 17,8 millioner bussreiser i Troms i 2023. Av totalen utgjorde bybuss i Tromsø 14,28 millioner reiser og forklares blant annet med satsing på kollektiv gjennom Tenk Tromsø (bypakke- og byvekstavtalesamarbeidet). Hurtigbåt- og fergetilbudet har stor betydning for robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner i Troms. Tilbudet må optimaliseres mellom behov og økonomiske rammer. Målsetning om økt kollektivandel betinger en langsiktig økning av økonomiske rammer til kollektivtilbudet.

Ifølge Transportøkonomisk institutts rapport 2050/2024 har Troms og Finnmark fra 2017 til 2024 hatt en vekst i antall bussreiser på 66 %. Ettersom cirka 80 prosent av alle bussreiser i regionen foretas i Tromsø er det rimelig å si at utviklingen primært skyldes tiltak for å fremme kollektivtransport i Tromsø. Til sammenligning med andre fylker i Norge er det ingen andre som har hatt lignende vekst. Gjennomsnittlig vekst i Norge for samme periode er 17 %. Tiltakene i Tromsø har bidratt til ønsket måloppnåelse om nullvekst i personbiltrafikken. RVU for 2023 viser en kollektivandel på 17 % i Tromsø. (Bare Oslo-området kan vise til høyere, med 20%). Til sammenligning var kollektivandelen i Tromsø 14 % i 2019.

Hovedtrenden de senere årene har vært stor årlig vekst, men vi ser nå at veksten avtar. Fylkeskommunen utfordres på å møte fremtidig kostnadsnivå og behov for økt tilbud på kollektivtransport.

Utfordringer

For å sikre videre utvikling av kollektivtransporten i Tromsø og Harstad, er det nødvendig med økt tilskudd for å øke kapasiteten gjennom høyere frekvens og utvidelse av materiellparken. Antall reisende har nådd et tak, og det er behov for ytterligere produksjon for å møte den voksende etterspørselen og utviklingen i regionen. Stagnasjonen i Tromsø og Harstad understreker behovet for tiltak, samtidig som ny mobilitet må integreres som en del av løsningen.

Nasjonale målsettinger

Det er en nasjonal målsetting å tilrettelegge for økt bruk av kollektivtransport. Dette er forankret i omstilling til lavutslippssamfunnet og tiltak kan også henvises til bærekraftmålene 9 og 11.

I Tromsø (som i forslag til nye statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet er definert som «stor by») gjelder nullvekstmålet og vekst i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I Troms for øvrig skal det planlegges for samordnet areal- og transport, arealeffektivitet, legge til rette for sykkel, gange og kollektivtransport samt lokalisere bebyggelse slik at transportbehov minimeres. Infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen.

Teknologiomlegging

Teknologiomlegging for å imøtekomme krav om lav- og nullutslippsløsninger medfører et økt behov for tilrettelagt areal, energi og infrastruktur som støtter denne utviklingen. Dette omfatter både buss og hurtigbåt, med særlig fokus på etablering av egne depot for bussdrift, både i byene og i distriktene. I tillegg er det nødvendig med forbedret infrastruktur på fergekaier ved overgang til elektrifisering.

Fleksibel bestillingstransport

En forventet nedgang i antall skoleelever vil få konsekvenser for kollektivtransporten i distriktene, ettersom nesten alle kollektivtilbud er basert på skoleskyss. Når elevtallet reduseres, vil dette føre til lavere etterspørsel og utfordringer med å opprettholde dagens tilbud. For å møte denne utviklingen vurderer fylkeskommunen en overgang til fleksibel bestillingstransport, som kan gi flere fordeler utover tradisjonell skoleskyss, f.eks. bedre mobilitet for eldre og personer med behov for tilrettelagt transport, dagsenterkjøring, TT-transport og pasientreiser.

Plantema som skal beskrives i RTP og oppsummeres med utfordringer og målsettinger, er:

Kollektivtransporttilbud: Rutetilbud, kapasitet, standard og kapasitetsutnyttelse. Infrastruktur for kollektivtransport

- Buss i by
- Distrikts- og lokalruter, ferger og hurtigbåter

- Skoleskyss
- Langruter med buss

Kundeorientering og teknologi

- Helhetlig informasjons- og betalingsløsninger som dekker hele spekteret innen personlig mobilitet (Svipper)
- Digital kommunikasjon og sanntidskart
- Digitaliserte skolebusskort for elever i videregående skole (billettprodukt i Svipper)
- Deltakelse i OMS (Offentlig mobilitetssamarbeid, nasjonalt samarbeid mellom flere fylkeskommuner og Entur)
- Videre arbeid for bedre løsninger for fylkeskryssende billettering
- Videre arbeid med teknisk løsning for booking og plassreservasjon på hurtigbåter og ferger
- Implementering av kontaktløs betaling (EMV, global standard for kompatibilitet mellom kort og betalingsterminaler)
- Utredning av nye billett- og priskonsepter
- Fleksibel bestillingstransport
- Tele- og datanett er kritisk viktig infrastruktur for kommunikasjonsløsninger, billettering og dataoverføring

Korrespondanse

- Regional tilnærming med helhetlig gjennomgang av totaltilbudet og effekter av endringer mellom ulike transportører/lastbærere
- Logistikk- og samferdselsknutepunkt. Bytte av transportmiddel og utvidet funksjonalitet som servicetilbud, innfartsparkering, lademulighet, osv.

Transport i distriktene

- Fergetilbud og næringstransporter
- Samordning av offentlig betalt transport
- Skoleskyss

Byvekstavtaler

- Tilrettelegging for og samspill mellom transportformer
- Transport- og mobilitetssystemer i de største byene der brukerne har flere valgmuligheter
- Mobilitetsplanlegging på mikro- og makronivå (individuellt, i familier/grupper, i foreninger/org., i lokalsamfunn og i storsamfunnet). Folkehelse som del av dette.

Sykkel og gange

- Tilrettelegging
- Trafikksikkerhet

Annen mobilitet

- Elsparkesykler
- Bysykler
- Delebil- og samkjøringsløsninger
- Bedriftsløsninger

Politikkområder

- Virkningen av gratis ferge til vegløse samfunn - betydning for dimensjonering av kapasitet og frekvens.
- Klimaomstilling, transporttjenester med lav- og nullutslipp.

Samfunnssikkerhet og transportberedskap

Fylkeskommunens arbeid med Samfunnssikkerhet og beredskap og trafikkisikkerhet er forankret i «Lov om vegar» og «Vegtrafikkloven», samt forskrift for sivil transportberedskap. Dette i tillegg til håndbøker og nasjonale og regionale transportplaner.

Fylkeskommunen har et beredskapsansvar som vegeier og oppdragsgiver på kollektivtilbudet. Ved vegbrudd eller andre uønskede hendelser på fylkesvegnettet har vi ansvar for å gjenopprette fylkesvegens funksjon så fort det lar seg gjøre.

For kollektivtrafikken og brudd i rutetilbudet vil operatørene i samarbeid med oppdragsgiver (fylkeskommunen) alltid søke å finne alternative løsninger med de ressurser som er tilgjengelig.

I tillegg har fylkeskommunen ansvar for å sikre og tilrettelegge for en nødvendig og regionalt tilpasset sivil transportberedskap i fylket. Fylkeskommunen skal samarbeide med sivile og militære myndigheter for en best mulig koordinert sivil transportberedskap. Fylkeskommunen skal også bidra med transportfaglige råd og formidle kontakt med løyvehavere.

Naturfare

Sikring mot ras/skred har stor betydning for bosetting, næringsvirksomhet og næringstransporter i Troms. Stengte veger eller fare for skred er en flaskehals for fremkommelighet og transport av gods og personer. Det forventes at klimaendringer bl.a. vil gi økt hyppighet (og omfang) av ekstremnedbør, og dette kan påvirke naturfarehendelser og forårsake flere fylkesvegstengninger og/eller kanselleringer av ruter.

Skredberedskapen koordineres av Statens vegvesen. Fylkeskommunens fagkompetanse på geologi, ingeniørgeologi og geoteknikk har døgkontinuerlig og helårig beredskap. Det forekommer relativt sjelden ulykker som følge av skred på veg, men skredfare skaper bekymring. Skredsikringsbehovet på de farligste skredpunktene i Troms ble i 2019 anslått å være rundt 12 milliarder kroner, hvorav over ni milliarder bare på fylkesvegene i Troms.

Fylkestinget i Troms vedtok i juni 2019 at alternativ skredsikring skal utredes før igangsetting av større og faste skredsikringstiltak. Nye kostnadseffektive sikringsmetoder som aktiv skredkontroll og varslingsanlegg gir mulighet for å sikre flere skredpunkter til en betydelig lavere kostnad enn med tradisjonelle metoder som tunnel og skredoverbygg.

Nasjonal rassikringsgruppe

Troms fylkeskommune har hatt sekretariatet for Nasjonal rassikringsgruppe frem til og med 2024. Vestland fylkeskommune overtar sekretariatsfunksjonen fra 2025. Rassikringsgruppa består av politiske representanter fra de åtte mest rasutsatte fylkene i Norge og ble opprettet i 2001 for å sette rassikringsproblematikken på den politiske dagsorden og for å øke bevilgningene til rassikringstiltak på riks- og fylkesvegnettet.

Omkjøringsveger, infrastruktur i krise og krig

I Troms er det få omkjøringsveger til hovedvegnettet. De er enten svært lange, har aksellastbegrensninger eller går via et av våre naboland. Dette gir en utfordrende situasjon dersom vegen blir stengt på grunn av skred eller skredfare, vegbrudd eller andre hendelser. Omkjøringsmuligheter bør i tillegg til vegnett, også inkludere båt- og fergeløsninger.

Fylkeskommunens ansvarsområder innen samferdsel har stor betydning for Forsvaret som har stor aktivitet i Troms. I krig må man forvente at en fiende vil forsøke å slå ut sentrale deler av transportinfrastrukturen. Da trengs alternative akser gjennom de ulike fremføringsakser. På steder der det av geografiske årsaker kun finnes én akse er det viktig at det er omkjøringsveger ved kritiske punkter som broer, tunneler og fergeleier.

Fylkeskommunens vedtatte budsjett- og økonomiplan har satt av midler til en investeringspakke for å starte oppgradering av de viktigste forsvarsvegene (herunder bruer) med tanke på beredskap og sikkerhet. Denne skal sammen med statlige midler, styrke militær mobilitet. I arbeidet med Regional transportplan vil fylkeskommunen i dialog med bl.a. Forsvaret, utarbeide en prioriteringsliste over tiltak. Denne ses i sammenheng med fylkesvegløftet.

Tele- og kraftforsyning

- Kritisk infrastruktur som gjør oss som samfunn sårbart ift. tilgang og kapasitet, også for fylkeskommunens ansvarsområder.
- Tilgang og kapasitet på kraftforsyning, 5 G/fiber. Det er et mål om dekning i hele landet i 2023 – også i hele Troms.
- Servicetilbud langs vegnettet (bl.a. ladestasjoner)

Helse-/syketransporter

Helsesektoren er avhengig av et velfungerende transportnett og godt tilpassede transporttjenester til lands, til vanns og i lufta. Fylkeskommunalt ansvar må koordineres og samvirke med andre aktører.

Klimaendringer og omstilling til lavutslippssamfunnet

Klimaendringene berører samfunnet i økende grad, også innenfor samferdsel. Det er særlig to hovedutfordringer som peker seg ut: å håndtere effekter av klimaendringene og tilpasse seg disse, og å omstille økonomien og transportsystemet til et lavutslippssamfunn. Troms må bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet. I dette ligger bidrag til å oppfylle norske klima- og miljømål samt bærekraftmål som er relevant for samferdsel.

Troms fylkeskommune arbeider for at samferdselssektoren på en hensiktsmessig og effektiv måte kan bidra til måloppnåelse både på regionalt, nasjonalt og internasjonalt nivå. Klima, miljø og omstilling til lavutslippssamfunnet blir eget tema i planen, men tematikken er relevant i flere deltema.

Omstilling til lavutslippssamfunnet skjer samtidig med at effekten av klimaendringene påvirker oss i økende grad. Kunnskap om hvordan endringene vil påvirke oss, og hvordan en best kan gjennomføre omstilling, er avgjørende for å lykkes.

Flom, skred og ras opptrer oftere enn tidligere. På vegnettet kan naturfaregraden være betydelig, skadepotensialet stort og stenging/brudd kan ha store økonomiske konsekvenser. Planprosessen vil skaffe til veie et overordnet kunnskapsgrunnlag på tematikken som kan legges til grunn for utarbeiding av tiltak.

Behovet for geologisk og geoteknisk kompetanse vil øke. Mer ekstremnedbør fører bl.a. til økt erosjon i elver og vann som tar nye veger. Dette øker risikoen for skred i løsmasser, bl.a. kvikkleireskred. Krav til kontroll og undersøkelser øker i utbyggingsprosjekter, herunder krav geoteknisk prosjektering og grunnundersøkelser.

Teknologi og digitalisering

Intelligente transportsystemer (ITS) er en fellesbetegnelse for alle typer teknologi og datasystemer som brukes i transportsektoren med hensikt å påvirke trafikantene til å endre atferd for å oppnå en bedre trafikksituasjon. For trafikantene kan denne forbedringen være økt trygghet, tidsbesparelse eller

lavere utslipp. For drift og vedlikehold kan ITS gjøre det enklere å sette inn riktig tiltak til riktig tid. Slik teknologi kan også være et verktøy for å bedre trafikkavviklingen og prioritere kollektivtrafikk.

Utfordringer for ITS på fylkesvegnettet

- Stedvis manglende tilgang til strøm og kommunikasjon skaper store utfordringer for en del teknologi. Dette gjelder særlig fjelloverganger og andre mer eller mindre ubeboede områder.
- Raske teknologiske endringer
- Transport er grenseoverskridende, dermed må C-ITS og CCAM basere seg på standarder
- Førerstøttesystemer i moderne biler er ikke alltid like godt utviklet for (nord)norske veger og værforhold
- Nullutslippskjøretøy krever utbygging av ny type infrastruktur, f.eks. ladestasjoner. Dette er særlig relevant og delvis utfordrende for Nord-Norge som har store avstander og spredt bosetting
- Infrastrukturen/vegene er lite tilrettelagt for framtidens transportsystemer. Det vil kreve store investeringer også på den digitale infrastrukturen
- Datadrevet vedlikehold krever investeringer i relevant sensorteknologi og beslutningsstøttesystemer

Kunnskapsbehov

- Forskning og utvikling på alternative energikilder og kommunikasjonsløsninger
- Kartlegge behov for digital infrastruktur og ladeinfrastruktur for framtidens transportsystemer og andre typer tilrettelegginger for framtidens transportsystemer
- Mye av forsknings- og utviklingsarbeidet som foregår innen ITS og samferdselsteknologi har særlig fokus på storbyer og urbanisering. Nord-Norge har også andre utfordringer hvor det må søkes etter relevante løsninger
- Avdekke hvor det er formålstjenlig å utvikle og ta i bruk teknologi/ITS.

Økonomi og finansiering

Formål

Troms har et stort investeringsbehov på den fylkeskommunalt eide samferdselsinfrastrukturen for å kunne svare ut nasjonal, overordnet målsetting i NTP om et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem i 2050. Dette gjelder både nødvendige investeringer til veg, til vedlikehold og modernisering etter nye krav, men også til investeringer i nye prosjekter som erstatter utslitt infrastruktur.

Fylkeskommunen har et stort etterslep for å tilby egnet samferdselsinfrastruktur for ønsket positiv nærings- og samfunnsutvikling. Det inkluderer også behov for investeringer i kollektivinfrastruktur til ferger, hurtigbåter og busser, og til tiltak for myke trafikanter.

Økonomi og driftsbetingelser

De økonomiske rammene for samferdsel har økt i løpet av de første tre årene av gjeldende RTP, men er møtt av en enda større økning i kostnadene. Prisstigning på over 30 prosent i perioden 2019-2024 har medført et stadig økende press på de økonomiske rammene og et behov for enda tydeligere prioriteringer mellom drift, vedlikehold og investeringer.

Høyere lånerente medfører at samferdselsinvesteringene, som i hovedsak lånefinansieres, blir stadig dyrere. I økonomiplanperioden 2025-2028 er det lagt inn forventning om en nedgang i rentenivået, men likevel er det beregnet at lånekostnadene for samferdsel øker fra 219 millioner kroner i 2024 til over 300 millioner kroner i 2028. Inndekning for de økende kapitalutgiftene må hentes fra rammene til infrastruktur og mobilitet.

I RTP 2022-2033 var det lagt til grunn en samlet investering innenfor samferdselsområdet på 6,8 milliarder kroner. I finansieringen av disse investeringene var det lagt til grunn at lån ville utgjøre om lag 63 prosent eller nesten 4,3 milliarder kroner. Prisvekst på drift og vedlikehold medfører at midler som i gjeldende RTP var foreslått overført fra drift til finansiering av investering, nå er tilbakeført til driftsrammen for å sikre et forsvarlig nivå der. Dette vil i sin tur medføre at dersom man skal opprettholde det investeringsnivået som ligger i RTP 2022-2033, så må lånegjelden økes ytterligere.

Utfordring

Fylkeskommunen har på langt nær ressurser til å imøtekomme det fulle behovet for investeringer alene. Det legges derfor opp til at en i RTP også kartlegger mulighetene for ekstern finansiering for å bedre kunne imøtekomme næringslivets og samfunnets behov for et transportsystem som på en bærekraftig, innovativ og sikker måte binder folk sammen, bidrar til god tilgjengelighet, regularitet og mobilitet, og tilrettelegger for nærings- og samfunnsutvikling i fylket og for landet.

Fylkeskommunen ser behovet for (og har et ønske om) styrket rutetilbud utenfor de store byene/tettstedene slik at kollektivtilbudet blir mer enn skoleskyss. Kollektivtilbudet på buss i Tromsø by er styrket pga. Tenk Tromsø. Høye passasjertall har styrket inntektssiden, men kollektivtilbudet i sum må fortsatt subsidieres. Fylkeskommunen søker prosjektfinansiering for bestillingstransport som nytt tilbud. Det er et uttrykt ønske om – og mulig inntekspotensial for – at kollektivtilbudet i større grad tilpasses reiselivet som har økt voldsomt i Troms de siste årene.

Kravet til materiell med nullutslipp skaper utfordringer. Kravene er både kostnadsdrivende og underfinansiert, noe som gir forsterket negativ effekt på rutetilbud og økonomi. For ladeinfrastruktur er strømforsyning en knapphetsfaktor flere steder, og tilbudet i markedet av transportmateriell med nullutslipp er lavt.

Statlige finansieringsordninger

Staten har flere ordninger som kan være relevante finansieringskilder for samferdselstiltak i fylket. Med disse følger krav om regional/lokal egenandel og/eller brukerfinansiering. Blant ordningene er eksempelvis

- Klimasats, en støtteordning der målet er å kutte klimagassutslipp og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet
- Enova som gjennom flere ordninger kan gi tilskudd til forprosjekter og investeringer i infrastruktur, både landbasert og maritim transport.
- Bypakke/byvekstavtale

Internasjonale finansieringsordninger vurderes på prosjekter der vi kan kvalifisere, eks. Horizon Europe, Interreg, andre.

Fergeavløsning

Staten kan finansiere deler av nye vegtiltak som bruer og tunneler dersom dette erstatter ett eller flere fergesamband. Slike vegtiltak kan bidra til å binde steder, folk og næringsliv bedre sammen og utvikle sterkere bo- og arbeidsmarkedsregioner. Finansieringsordningen er ikke tilstrekkelig for å alene

finansiere slike prosjekter. I Troms er Ullsfjordforbindelsen og Arnøyforbindelsen eksempler på prosjekter der ferjeavløsningsmidler kan være aktuelt.

Bompenger

Delfinansiering av prosjekter gjennom bompengefinansiering muliggjør raskere etablering av ny infrastruktur. I Troms er det i dag bompengefinansiering i Harstad og Tromsø. Bompengefinansiering fungerer trolig best der det er et relativt høyt trafikkgrunnlag. I tillegg til å være en finansieringskilde, kan bompengefinansiering virke som trafikkdempende tiltak. Løsningen møter kritikk for å være usosial, der de med dårligst økonomi og få reelle transportalternativer enn bil (eks. småbarnsfamilier), kan komme dårlig ut.

Vegprising

Teknologiutvikling har aktualisert vegprising som en mulig framtidig måte å finansiere samferdselsprosjekter. Dette kan innebære at biler utstyres med en satellittbasert sender/mottaker, der avgiften kan variere etter når, hvor, og hvilken biltype bilisten kjører. Denne formen for finansiering er foreløpig ikke i bruk i Norge, men nevnes stadig i den politiske debatten der den blir omtalt som mer rettferdig enn bompenger.

Statlige ansvarsområder

Formål

For å kunne oppnå et transportsystem som dekker transportbehovene nå og i framtiden, vil RTP se hele transportsystemet i Troms i sammenheng. Dette inkluderer de nasjonale ansvarsområdene på veg, luftfart, sjøtransport og jernbane. De statlige ansvarsområdene, med unntak av jernbane som Troms mangler, er en vesentlig del av infrastrukturen i fylket og bidrar til å binde oss sammen med omlandet og våre naboland. Det er summen av – og sammenhengen mellom – all samferdselsinfrastruktur som har betydning.

De statlige ansvarsområdene omtales i NTP der en presenterer regjeringens transportpolitikk, prinsipper, mål og føringer innenfor Norges samlede transportsystem. Dette gjelder drift, vedlikehold og investeringer. NTP lages for en tolvårsperiode med hovedvekt på de første seks årene og planen revideres hvert fjerde år. RTP er viktig for fylkeskommunens arbeid med innspill og prioriteringer til kommende NTP.

Utfordringer

Store deler av næringslivet i Troms er eksportrettet. Avstand til markeder i Europa og oversjøisk betinger egnet samferdselsinfrastruktur og effektive transportruter for å kunne opprettholde og styrke konkurransekraft. Tunge næringstransporter på veg gir stor slitasje på infrastruktur. I tillegg er det utfordrende for trafikkikkerhet, særlig for myke trafikanter.

Et tøft klima gjør at transportinfrastrukturen er sårbar pga. manglende omkjøringsveger og alternative transportmuligheter. Troms mangler bærekraftige og effektive alternativ for næringstransporter med stor kapasitet og høy regularitet – typisk gods- og persontransport på bane og sjø.

Gjennom RTP vil fylkeskommunen synliggjøre behovet for at det både rettes faglig og politisk fokus på nødvendigheten av å prioritere fremtidsrettete transportløsninger i Troms. Dette for å oppnå økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og effektivitet, svare ut Forsvarets og nasjonale transportbehov for samfunnssikkerhet og beredskap, teknologisk utvikling og omstilling til lavutslippssamfunnet.

Samferdselstilbudet må dekke hele samfunnets transportbehov. Fylkeskommunen vil arbeide opp mot Storting, regjering og de statlige transportetatene for å få prioritet i NTP og Statsbudsjettet. Derfor er innspill fra aktører og innbyggere i Troms viktige.

Riks- og europaveger

Riks- og europavegene i Troms er viktige for transporten til, fra og innad i fylket. Det er ønskelig at Troms får prioritet på flere sentrale strekninger for utbedringer og utbygging. Grensekryssende korridorer er viktige. Flere lengre strekninger og transportkorridorer har framkommelighetsutfordringer, dårlig kurvatur, skred og flomutsatte områder, dårlig vinterregularitet og lange omkjøringsveger der noen også krever kryssing av landegrenser. Dette er til ulempe for folk og næringsliv, gir lange reisetider, reduserer regularitet og øker risiko for ulykker.

Krav til elektrifisering og overgangen til nullutslippskjøretøy betinger utbygging av ladeinfrastruktur. Teknologi og infrastruktur være pålitelig, tilgjengelig og ses i sammenheng med døgnhvileplasser for tungtransport.

Jernbane

Jernbane står sentralt i NTP for å kunne nå klimamålene i samferdselssektoren. I Troms er ikke jernbane en del av transportsystemet, og fylket «taper» dermed en forholdsmessig større andel av statlige midler da jernbane utgjør mer enn 1/3-del av NTP.

Behovet for jernbanetilknytning i Troms er styrket av flere grunner. Jernbane kan binde sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner. Videre åpner det for næringstransporter fra Troms, via Ofotbanen og inn på det europeiske nettet. Dette vil kunne fjerne mye tungtransport fra vegnettet, noe som er et argument som står på egne bein med tanke på trafikkikkerhet og slitasje på vegnettet. Videre kan Troms' mulighet for omstilling til lavutslippssamfunnet styrkes da miljøperspektivet ved jernbane står sterkt, særlig i driftsfasen. I utbyggingsfasen har samtlige samferdselsinvesteringer negativt miljøregnskap.

Særlig viktig er jernbanens fordel med tanke på frakt av vekt- og volumvarer, noe som er av stor betydning for forsvars-, beredskaps- og sikkerhetspolitiske hensyn. Fylkeskommunen arbeider målrettet for realisering av en moderne jernbane i regionen, blant annet gjennom det politiske samarbeidsforumet Arktisk jernbaneforum. Arbeidet ses i sammenheng med arbeidet for utbedring av jernbanen i hele landsdelen i form av modernisering, elektrifisering og kapasitetsutvidelse.

Luftfart

Kortbanenettet og flytilbud er viktig for effektiv kollektivtransport internt i landsdelen, men kanskje særlig inn og ut av fylket der fly muliggjør arbeidspendling og bidrar til å redusere avstandsulemper. Selv om deler av flytrafikken er kommersielt ulønnsomt og avhengig av offentlig bevilgninger gjennom FOT-ruteordning, er rutetilbudet av avgjørende betydning for mobilitet og samfunnsikkerhet. Også innenfor luftfart er det stor teknologisk utvikling og det arbeides for omlegging til utslippsfri teknologi.

Sjøtransport

De fleste og største byer og tettsteder i Troms ligger på kysten og har sterk næringsmessig tilknytning til sjøen. Sjømatnæringen er stor med høy råstofftilgang og produksjon, og sjøtransport er fortsatt viktig for samferdsel og næringsliv. Også innenfor sjøtransport er det behov for investeringer for å kunne tilrettelegge bedre for at mer ikke-tidskritisk godstransport kan overføres fra veg til kjø. Det er i dag flere strekninger langs kysten av Troms som er utfordrende med tanke på merking, trange farleder, dybdebegrensninger og dårlig tilpasset havneinfrastruktur.

Mange fiskerihavner er også viktige som beredskapshavner. Troms har mange næringsaktive fiskerihavner og de aller fleste har direkte tilknytning til fylkesvegnettet. Innen fiskeriene går

utviklingen raskt i retning av at det blir færre og større fiskefartøy. Store fiskerihavner i Troms har utbyggingsbehov med mudringstiltak for innseiling og bedre dybder og nye skjermingstiltak (molo). Det er i tillegg stort etterslep på vedlikehold og utbedringer av moloer. Mange er underdimensjonerte for å verne havner, kaier og landanlegg for økende omfang av «ekstremvær» og skader som oppstår i sterk vind, høye bølger og høy(ere) vannstand.

Også innen skipstrafikk arbeides det med overgang til nullutslippsløsninger, herunder godstransport med autonome fartøy. Troms, med sin strategiske beliggenhet bør gis prioritet for utbygginger og nye satsinger.

Utredningsbehov

Det er behov for løpende oppdateringer på hvilke finansieringsløsninger som finnes, samt gjøre vurderinger av hva som må ligge til grunn for valg av finansieringsløsninger for samferdselsprosjekter i Troms. I dette menes blant annet:

- Krav til bruk av bompenger for realisering av framtidig samferdselsinfrastruktur, her også samlet bombelasting for trafikantene.
- Hvordan kan endringer i biltrafikk på sikt endre bompengemodellen som finansieringskilde for realisering av prosjekter, der også endringer i teknologi kan påvirke løsningene, eksempelvis ved vegprising.
- For fergeavløsningsprosjekter; utvikle vurderingskriterier der disse prosjektenes prioritet også vurderes opp mot andre behov innen vegområdet.
- Beredskapsveger på fylkesvegnettet. Settes i sammenheng med Totalberedskapsmeldingen og langtidsplan for Forsvaret
- Kartlegge kritiske punkt på vegnett og samferdselsinfrastruktur mtp. klimaendringer. Inkl. økonomiske beregninger
- Ringvirkningsanalyse for jernbane i Troms, samt konsept- og traseanalyse.