

Regional transportplan for Finnmark 2014-23

1	FORMÅL	2
2	INNLEDNING	3
2.1	Fylkeskommunens ansvar og rolle	3
2.2	Fylkeskommunens økonomi	3
2.3	Handlingsprogrammer	4
2.4	Nasjonale føringer	4
2.5	Måloppnåelse	4
3	GRUNNLAG	6
3.1	Befolkningsutvikling	6
3.2	Næringsutvikling	6
3.3	Klima, sikkerhet og beredskap	8
3.4	Miljø, universell utforming og folkehelse	8
4	KOLLEKTIVTRANSPORT	9
4.1	Status	9
4.2	Utfordringer	9
4.3	Økonomiske rammer	10
4.4	Anbud	10
4.5	Investeringer og prosjekter for perioden	10
4.6	Rutestruktur	11
4.7	Miljøstandard i kollektivtransport	11
4.8	Drosje og TT-Kort	11
5	FYLKESVEGER	12
5.1	Status	12
5.2	Utfordringer	12
5.3	Økonomiske rammer	13
5.4	Drift	13
5.5	Investeringer og prosjekter for perioden	13
5.6	Skredsikring	14
6	TRAFIKKSIKKERHET	15
6.1	Status	15
6.2	Utfordringer	15
6.3	Økonomiske rammer	15
6.4	Investeringer og prosjekter for perioden	15
7	RIKSVEGER	16
7.1	Status	16
7.2	Utfordringer	16
7.3	Prioriteringer:	16
7.4	Investeringer og prosjekter for perioden	17
8	REGIONALE OG LOKALE LUFTHAVNER	19
8.1	Status	19
8.2	Utfordringer:	20
8.3	Investeringer og prosjekter for perioden	20
9	FISKERIHAVNER OG FARLEDER	22
9.1	Status	22
9.2	Utfordringer	22
9.3	Investeringer og prosjekter for perioden	22
10	STAMNETTHAVNER OG INDUSTRIHAVNER	24
10.1	Status	24
10.1	Utfordringer	24
10.2	Prioriteringer i perioden	24
11	KYSTRUTEN OG FLYRUTER	25
11.1	Kystrute	25
11.2	Flyruter	25
12	BYUTVIKLING OG TRANSPORTKORRIDORER	26
12.1	Byutvikling	26
12.2	Transportkorridorer	26
13	INTERNASJONALE MULIGHETER	28
13.1	Status	28
13.2	Utfordringer	28
13.3	Prioriteringer	28

1 Formål

Regional transportplan 2014-23 for Finnmark er en plan som viser fylkets ambisjoner og ønsket utvikling innen transport og infrastruktur for perioden 2014-23. Regional transportplan har to hovedmål:

Samfunns mål:

Å skape et transportsystem som fremmer helse, miljø og verdiskapning og bidrar til en bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Finnmark.

Resultatmål:

Å skape et effektivt, trafiksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transporter.

Regional transportplan for Finnmark er en overordnet plan som binder sammen de forskjellige ansvarsområder innen samferdsel og transport. Den skal vise helheten i transportutviklingen i Finnmark i perioden 2014-23.

Planen gir føringer for fylkeskommunens ansvarsområder innen fylkesveg og kollektivtransport. I tillegg omhandler den statlige prioriteringer innen riksveg, luftfart og maritim utvikling.

Regional transportplan danner også grunnlaget for samferdselsdelen av fylkeskommunens økonomiplan. Det skal utarbeides handlingsprogram innenfor fylkeskommunens ansvarsområder på fylkesveger, kollektivtransport og trafiksikkerhet for perioden 2014–2017.

2 Innledning

I Finnmark forventes vekst i aktivitetsnivået i sjømatnæringen, gruve- og bergverksnæringen, petroleumsnæringen, samt reiselivsnæringen. Utviklingen i fylket og i Barentsregionen kan skape ny næringsvirksomhet. Mye av aktivitetsøkningen forventes i fylkets vekstregioner. En større industriell satsing i Finnmark må følges opp med nødvendig infrastruktur. I tillegg er det viktig å sikre bosetning og næringsutvikling i distriktene.

Næringslivet og befolkningen trenger et forutsigbart transportnett og et rutetilbud av høy kvalitet. Finnmark samhandler med Europa og resten av verden. Det er derfor viktig med internasjonale perspektiver som spesielt involverer våre naboland i Barentsregionen.

Regional transportplan viser internasjonale, nasjonale, regionale og kommunale strategier som har betydning for Finnmark. For å gjennomføre strategiene, er samarbeid mellom de forskjellige aktørene helt avgjørende. Mål og strategier i Regional transportplan skal bidra til en positiv utvikling av Finnmark fram mot 2023.

2.1 Fylkeskommunens ansvar og rolle

Fylkeskommunen har ansvaret for budsjett og prioriteringer på fylkesveger og kollektivtransport.

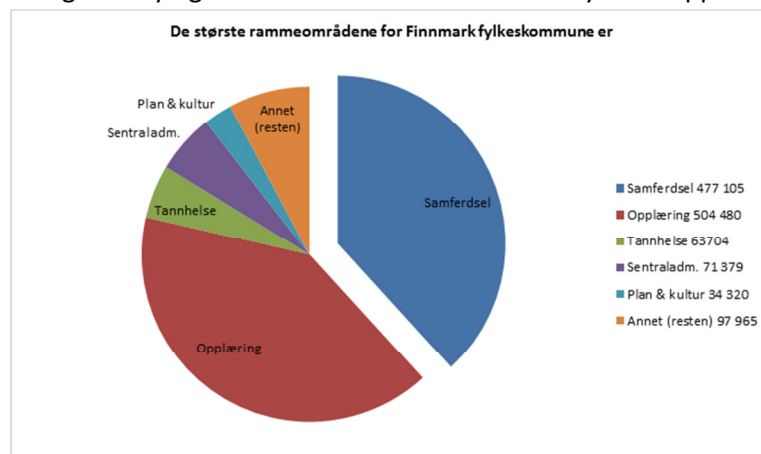
Kollektivtransportansvaret omhandler buss-, hurtigbåt- og fergeruter, samt skoleskyss. Kollektivtransporten lyses ut på anbud og driftes av operatører. Fylkeskommunen er også løyve-, takst- og rutemyndighet.

Fylkesvegansvaret omhandler drift, vedlikehold, investeringer og trafiksikkerhet. Statens vegvesen er fylkeskommens vegforvalter gjennom sams vegadministrasjon.

Fylkeskommunen har en påvirkningsrolle ovenfor områder hvor staten er ansvarlig. Dette gjelder prioriteringer på riksveger, lufthavner, fiskerihavner og farled, samt statlig tjenestekjøp, herunder hurtigruta, anbud på regional flyruter (FOT-rute) og post.

2.2 Fylkeskommunens økonomi

Finnmark fylkeskommune har som mål å ha en sunn økonomi som gir handlingsrom og muligheter for avsetninger. Fylkeskommunen har flere oppgaver og rammeområder. Merkostnad innenfor et rammeområde må tas inn innenfor fylkeskommunens ramme. Per dags dato er fylkeskommunens lånegrad høy og det vil være utfordrende med nye låneopptak.



2.3 Handlingsprogrammer

Regional transportplan for Finnmark har tre handlingsprogram. De omhandler fylkesveger, kollektivtransport og trafikksikkerhet. Handlingsprogrammene viser hvordan fylkeskommunen planlegger å nå målene gjennom økonomiske prioriteringer og prioriterte tiltak. Det skal være en tydelig kobling mellom handlingsprogrammene og de langsiktige målene. Handlingsprogrammene skal gjelde for fire år og rulleres årlig. Handlingsprogrammene er knyttet til økonomiplanen og de årlige budsjettene.

- Handlingsprogram for kollektivtransport gir en detaljert en beskrivelse og prioriteringer av prosjekter, og viser kostnader og vurderinger i forbindelse med ruteoppsett.
- Handlingsprogram for fylkesveger viser årlig fordeling av bevilgninger til drift, vedlikehold og hvilke investeringsprosjekter fylkeskommunen planlegger å gjennomføre.
- Handlingsprogram for trafikksikkerhet viser helhetlig prioriteringer innenfor trafikksikkerhetsarbeidet opp mot riksveger, fylkesveger og kommuner.

2.4 Nasjonale føringer

Nasjonal Transportplan (NTP) legger føringer for statens prioriteringer og tiltak i perioden 2014-23. NTP legger til grunn fire satsingsområder for samferdselspolitikken i Norge:

- Framkommelighet: redusere avstandskostnader og bedre reisetiden.
- Trafikksikkerhet: halvere antall drepte og skadde
- Miljø: redusere utslipp og innfase miljøvennlig materiell.
- Universell utforming: kollektivtransporten skal bidra til at reisekjeden blir universelt utformet.

NTP følges opp gjennom fagetatenes handlingsprogram for perioden 2014-17:

- Statens vegvesen har ansvar for drift, vedlikehold og planlegging av riksvegnettet. Herunder gjennomføring av byprosjekter, riksvegarm til stamnetthavn og utenlandskorridorer. Prioriteringene er innarbeidet i handlingsprogram for riksveg.
- Kystverket er en nasjonal fagetat for kystforvaltning og arbeider for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner langs kysten. Kystverkets tiltak i fiskerihavner og farleder innarbeides i Kystverkets handlingsprogram.
- Avinor eier og driver flyplassene i Finnmark. Avinor er et statseid aksjeselskap og NTP omfatter derfor ikke økonomiske rammer for lufthavner. Avinors prioriteringer er nedfelt i konsernets strategiske plan.
- Samferdselsdepartementet kjøper tjenester på kystruta og kortbanenettet.

Fylkeskommunen har ingen avgjørende innflytelse på prioriteringene, men fylkestinget gir uttalelser til prosessene rundt Nasjonal Transportplan (NTP) og de årlige prioriteringene i statsbudsjettet.

2.5 Måloppnåelse

Måloppnåelse er knyttet til gjennomføring av planlagte tiltak i perioden. Regional transportplan har et helhetlig fokus, men når det gjelder måloppnåelse er det et klart skille mellom gjennomføring av fylkeskommunale og statlige tiltak.

Fylkeskommunens prioriteringer på kollektiv, fylkesveg og trafikksikkerhet skjer gjennom handlingsprogrammene. De statlige prioriteringene gjennomføres i handlingsprogrammene til Statens vegvesen og Kystverket, samt Avinors sektorplan.

For fylkeskommunen vil utfordring være:

- Bindinger i kontrakter på kollektivtransport og i drift av fylkesveger
- Kritisk forfall på fylkesvegene og behov for oppgradering av kaianlegg
- Begrenset økonomisk handlingsrom for investering- og utviklingsprosjekter

For statlige tiltak vil utfordringene være:

- Overskridelse på et prosjekt vil kunne medføre utsettelse på andre
- Større prosjekter er avhengig av årlige bevilgninger og effektive planprosesser

3 Grunnlag

3.1 Befolkningsutvikling

Befolkningen i Finnmark bor relativt tett i kommunesentrene og tettstedene. Omtrent 3/4 del av befolkningen er i følge SSBs definisjon bosatt i byer og tettsteder. Dette utgjør omtrent 55 000 personer av den totale befolkningen på 75 207 personer. Folk i Finnmark bor like tett som gjennomsnittet av fylkene i Norge. Til tross for at befolkningen bor relativt tettbygde, er det store avstander mellom kommunesentrene og tettstedene.

De siste fire årene har folketallet i Finnmark steget, særlig i kommunene Alta, Hammerfest og Sør-Varanger. Her bor omtrent halvparten av befolkningen i fylket. Kystkommunene har hatt en gjennomgående nedgang, mens befolkningen på innlandet har vært stabil.

Befolkningsframskrivninger viser at befolkningen i fylket er forventet å vokse fram mot 2020 og 2030. I 2030 vil befolkningen ha økt med omtrent 7 %. Det er forventet størst vekst i kommunene Hammerfest og Alta med henholdsvis 20 % og 17 %. Framskrivningen viser at noen av de minste kommunene i fylket kan få en stor nedgang i befolkningen.

3.2 Næringsutvikling

Viktige drivere for transportbehovet vil være vekstnæringer og befolkningsutvikling. Næringene vil ha ulike transportbehov.

Petroleumsvirksomhet:

Transportbehovet sees i sammenheng med økt aktivitet i Barentshavet Nord og oppstart av letevirksomhet i Barentshavet Øst. Aktiviteten i Hammerfest vil gjelde drift av Snøhvitfeltet (Melkøya), Goliat og betjening av 4-5 leterigger i fra 2015 med basevirksomhet og helikoptertransport.

Det forventes beslutninger i 2014 knyttet til en oljeterminal i Sarnesfjorden ved Honningsvåg. Letevirksomhet i Barentshavet øst vil kunne starte fra 2017 og vil medføre behov for base og helikoptertransport for opptil fem rigger. Oljeterminal i Kirkenes er under planlegging med beslutning etter 2015.

Tiltak og behov for petroleumsnæringen:

- Øktning av helikopter- og flytrafikk på Hammerfest lufthavn krever tiltak
- Utredning av ny lokal lufthavn i Hammerfest. Grunnlag for beslutning etter 2015
- Farledsutbedring til og utvidelse av Polarbase i perioden 2014-17
- Økning av regularitet på Honningsvåg lufthavn ved ny oljeterminal i Sarnesfjorden
- Utbygging av oljeterminal og base på Tømmerneset / Slambanken betinger vegtilknytting
- Etablering av helikopterbase i Øst-Finnmark

Fisketransporter:

Fisketransporter og generell gods medfører de største trafikkutfordringene på vegnettet. Transportene går i hovedsak fra slakteri eller mottaksanlegg og ut av fylket gjennom utenlandskorridorene. Transportene på havbruk er knyttet til slakteriene i Alta, Hammerfest og Kirkenes og utgjør 3-6 trailere daglig. Transporter for landing av fisk er størst fra mottak i Båtsfjord, Nordkapp, Måsøy, Hammerfest og Sør-Varanger og utgjør 4-6 trailere i døgnet. Det er også fiskerimottak som generer transport i mindre omfang i de andre kystkommunene.

Fiskeriindustrien er avhengig av god vegstandard, vinterregularitet og utvidet åpningstider på grensestasjoner.

Viktige vegstrekninger for fisketransporter er:

- Fylkesvegnettet fra kysten til riksvegnettet
- Riksvegnettet til Troms og grenseovergangene i fylket

Viktige havnetiltak for fiskerinæringen er:

- Utbedring av havnene i Berlevåg, Båtsfjord, Mehamn og Breivikbotn

Mineralnæringen

Produksjon og transport er lokalisert til jernmalm i Kirkenes, kvartsitt i Tana og skifer/nefelin i Alta/Stjernøya. Det arbeides med mulig oppstart av gruvedrift i Kautokeino og Kvalsund.

Transporter knyttet til de største produsentene i Kirkenes, Tana og Stjernøya foregår innenfor lukkede anleggsområder med egne transportertil utskipningshavnene. Det generes noe trafikk i tilknytting til anleggsområdene.

Tiltak og behov for mineralnæringen:

- Utbedre farleden til Kvartsittbruddet i Tana grunnet dybdeforhold
- Økning av produksjon i Syd-Varanger vil ha betydningen for vegnettet i Kirkenes-området.
- Mineralnæringen i Alta generer regelmessig transport på fylkesvegnettet
- Oppstart av nye gruveområder vil medføre økt transport i nærområdet

Reiseliv

Den største reiselivsdestinasjonen i Finnmark er Nordkapp. Turistene ankommer i hovedsak med cruisebåt, men også med busstransport. I tillegg generer Hurtigruta turisttrafikk. Fylket har også et økende naturbasert reiseliv. I Finnmark er fv. 889, Havøysundvegen og E75 Varanger nasjonal turistveg. Det planlegges snuhavn for cruiseskip i Porsanger.

Tiltak og behov for reiseliv:

- Bruk av Kirkenes lufthavn i sammenheng med hurtigruta.
- Frekvens på direkte fly t/r Oslo i Alta, Lakselv og Kirkenes.
- Lufthavnene og terminalene i Kirkenes, Lakselv og Alta dimensjoneres i forhold til charterturisme.
- Rullebaneutvidelse i Kirkenes og Alta for å ta ned større fly.
- Snuhavn i Banak/Lakselv i sammenheng med havnefasiliteter på Hamnbukt
- Nasjonal turistveg på fv.889 og E75 Varanger

Landbruk

Transport i landbruket er knyttet til melkeproduksjon i kommunene Alta, Tana, Sør-Varanger, Lebesby og Kautokeino. Transportene er i hovedsak frakt av utstyr og melk til meieriene i Alta og Tana.

Transportutfordringer rettet mot landbruk:

- Fv. 885 Pasvikdalen-E6 Tana bru
- Fylkesveger og E6 i Alta kommune
- Fylkesveger og E6 i Tana kommune
- Fylkesveger Lebesby kommune
- Fylkesveger i Kautokeino kommune
- Fylkesveger i Porsanger kommune

3.3 Klima, sikkerhet og beredskap

Klima

Klimaforandringer kan medføre økte utfordringer for transportnettet. Dette er knyttet til ekstremvær og andre naturgitte forhold som større nedbørsmengde, temperatursvingninger og vind. Resultat kan bli flere naturhendelser som skred, utglidninger, flom og stormflo.

Hendelser vil kunne oppstå i områder som tidligere har vært vurdert som sikre. Dagens infrastruktur som vegkropp, moloer og kaier er flere steder eldre enn 20 år. Det er utfordringer knyttet til havnivåstigning ved utarbeidelse og vedlikehold av infrastruktur. Veger som ligger i nær tilknytning til sjøen må vurderes mot konsekvenser for havnivåstigning. Dette gjelder også planlegging av fremtidig infrastruktur.

Fremtidig infrastruktur må ta høyde for mer ekstremvær gjennom:

- Moloer og nye rullebaner i sjøområder bygges høyere
- Vegene gjøres mer robuste
- Ny teknologi og overvåkning brukes aktivt
- Mer omfattende rassikringsprosjekt

Klimatiske hendelser kan gi økte kostnader for stat og fylke. Erfaringer viser at fylker som har fått betydelige kostnader grunnet naturkatastrofer har fått begrenset dekning i etterkant.

Sikkerhet og beredskap

For å øke sikkerheten i fylket er det gjennomført omfattende ROS-analyse. Fagetatene har ansvaret for den operative beredskapen på transportinfrastrukturen. De operative enhetene i fylket må ha ressurser for å takle ekstremhendelser og ulykker i forhold til liv og helse. Kommuner og statlige etater må ha beredskapsrutiner for å opprettholde daglig drift hvis uønskede hendelser oppstår. Fylkeskommunen har ansvaret for transportberedskap. Det innebærer å bidra med kompetanse og ressurser gjennom kollektivselskap ved behov.

3.4 Miljø, universell utforming og folkehelse

De nasjonale miljømålsettingene er innarbeidet i NTP. Fylkeskommunen har som mål å redusere klimautslippene ved å redusere biltrafikken og øke kollektivtransportandelen i byene. Framtidige bypakker vil bidra til økt andel gående og syklende i bykjernen. Fylkeskommunen stiller miljøkrav til ny anskaffelse av kollektivmateriell og til infrastrukturprosjekt. Det tilstrebes at nye veger planlegges med tanke på minimal omdisponering av dyrket jord.

Finnmark fylkeskommune vektlegger universell utforming i planlegging av kollektivtilbudet og i forbindelse med bygging/oppgradering av veger. Målet er på sikt å bidra til at hele reisekjeder i fylket blir universelt utformet. Dette innebærer at materiell, holdeplasser, knutepunkter, gang- og sykkelveger og fortau blir tilrettelagt. Statens vegvesen håndbok 278 legges til grunn.

Finnmark fylkeskommune har økt fokus på folkehelse i forhold til økt fysisk aktivitet, reduksjon av livsstilsykdommer og isolering fra samfunnet. Infrastrukturen har som mål å legge til rette for gående og syklende. Kollektivtransporten skal gi mulighet for mobilitet og deltakelse i samfunnet.

4 Kollektivtransport

Mål:

Kollektivtilbudet skal gi innbyggerne i Finnmark forutsigbare transportmuligheter.

Strategier:

- Sørge for kollektivtilbud med forutsigbar regularitet og punktlighet
- Tilpasse kollektivtilbudet til alle brukerne på en tilfredsstillende måte
- Tilrettelegge kollektivtilbudet i forhold til andre offentlige tjenester

4.1 Status

Finnmark fylkeskommune har ansvaret for kollektivtilbudet i Finnmark. Kollektivtilbudet omfatter buss, hurtigbåt og ferge, samt bestillingstilbud med drosje og minibuss.

Kollektivtransporten i Finnmark har en liten markedsandel, og skolereiser dominerer. Det var i 2012 totalt 1.9 millioner passasjerer og 78 % av kostnadene knyttet til kollektivtransport er tilskudd (offentlige kjøp). Inntekspotensialet er lav. Skoleelever med rett til fri skoleskyss utgjør om lag 1.2 millioner reiser. Dette er 84 % av alle passasjerene.

Analysen fra Urbanet gjennom *Strategi for utvikling av kollektivtrafikken i Finnmark* og TØIs Regional transportmønster (RTM) viser at pendlingen er størst i de mindre kommunene som pendler til nærmeste byområde/kommune. De fleste reiser som gjennomføres i fylket er interne reiser som starter og ender i samme kommune. Analysene viste også at det gjennomføres flest reiser i de største bykommunene Alta, Hammerfest og Kirkenes, og at de fleste reisene i Finnmark gjennomføres med bil (64 %). Kollektivtransporten utgjør 6 % av alle reiser som foretas i Finnmark.

De største transportstrømmene i fylket, som ikke er interne reiser, går mellom de største bykommunene eller til nærmeste nabokommune.

Analysen fra Urbanet anbefaler en økt satsing på ruter mellom byområder der pendlergrunnlaget er størst. Dette vil gi et mer attraktivt og kostnadseffektivt kollektivtransporttilbud i framtiden.

4.2 Utfordringer

Kollektivtrafikken i perioden rettes mot nye kontrakter og knutepunktstrategi med korrespondansemuligheter mellom buss og hurtigbåt som gir bedre framkommelighet for reisende. Utfordringer er i Finnmark knyttet til:

Ruter

- Det er behov for bedre ruteinformasjon og innføring av elektroniske rutetavler og ruteinfo via lokal- og nasjonale reiseplanleggere
- Rutene er uoversiktlige og ikke sammenhengende
- Billettproduktene er komplisert
- Det finnes dårlig oversikt over skoleskyss med behov og økonomi i perioden

Buss og hurtigbåt

- Buss og hurtigbåt er ikke dimensjonert for brukernes behov og fylkeskommunens økonomi
- Det er ikke plan for dimensjonering og behov for drosjeløyver i distriktene
- Nye kontrakter for hurtigbåt og buss skal lgangsettes og følges opp
- Ulike miljøtiltak må testes

Infrastruktur

- Mye av materiell, kaier og holdeplasser er ikke universelt utformet.

4.3 Økonomiske rammer

Følgende rammer for kollektivtransport er vedtatt i perioden 2014-2017:

(I hele tusen)

	2014	2015	2016	2017
Hurtigbåt	99 279	98 519	93 519	93 519
Ferge	73 940	73 940	73 940	73 940
Buss	78 500	78 500	78 500	78 500
Annen Transport	25 965	26 065	26 165	26 265
Sum	277 684	277 024	272 124	272 224

Årlige justeringer og salderinger i rammene beskrives i handlingsprogram for kollektivtransport. Med annen transport menes skoleskyss og Transportordningen for funksjonshemmede (TT).

4.4 Anbud

Nye kollektivkontrakter på land og sjø har oppstart i 2015 – 2016.

I anbudsprosessen er det vektlagt at **reisekjeden skal henge sammen**. Kollektive transportmidler skal **korrespondere** med hverandre, slik at man får raske og effektive overganger. Dette sikres ved at ulike ruter og transportmidler korresponderer i **knutepunkter**.

Skoleskyssen er dimensjonerende for kollektivtilbudet. Skoleruter i Finnmark er åpne for alle reisende slik at de er med å påvirke det daglige kollektivtilbudet. **Kollektivtilbudet skal ha en minimumsstandard som sier at alle skal komme til og fra kommunesenteret minimum en gang i uka, samt at fritidsreisende skal hensynstas i helgene.**

Det foreslås at det gjøres følgende grep:

- **Tilpasse materiellstørrelse i forhold til behov**. Herunder å benytte bussmateriell av ulik størrelse i områder hvor behovet er ulikt
- **Innføre anropsstyrt transport i områder med lite trafikkgrunnlag**
- **Omlegge rutestruktur for hurtigbåter for å unngå tomseiling og skape mer effektiv og attraktiv drift**

4.5 Investeringer og prosjekter for perioden

Det er ikke økonomisk handlingsrom for å igangsette nye investeringsprosjekter i perioden. Igangsatte og planlagte investeringsprosjekter videreføres.

Følgende større prosjekter planlegges i perioden:

- Kollektivprosjekt i Alta og Hammerfest
- Strukturendringer i bybussområdene Vadsø, Honningsvåg, Kirkenes og Hammerfest
- Tiltaksprosjekt rettet mot infrastruktur og tilpassing til Universell Utforming
- Styrking av knutepunkter gjennom samhandling

- Innfasing av elektroniske rutetavler på større holdeplasser og knutepunkter
- Forbedring av lokale- og nasjonale reiseplanleggere
- Bygging av kombibåtkaier på Mikkelsby og Kongshus
- Forprosjekt for bygging av kombibåtkaier på Altneset, Akkarfjord, Hammerfest, Vikran og Måsøya,

4.6 Rutestruktur

Buss utgjør grunnlaget for den landbaserte transporten. De tradisjonelle langrutene erstattes av noen få nye ekspressruter. Ekspressrutene vil ha høyere hastighet, færre stoppesteder og følge hovedfartsårene i fylket.

Det åpnes for en tilstrekkelig fleksibilitet slik at rutestrukturen kan tilpasses endrede forhold i transportørens anbudsperiode innenfor rammen av lovverket og en økt satsing i kundeorientert retning der områder med størst passasjergrunnlag prioriteres i rutegående linjer. Kollektivtilbudet i distriktene gjøres mer fleksibelt og drosjenæringen anses som en aktuell samarbeidspartner. Ved behov vil det bli lagt til rette for transport til og fra flyplasser.

Flexxruter er et konsept for bestillingstrafikk. Tilbudet inngår i det ordinære kollektivtilbudet, men betjenes av taxi eller minibuss.

Hurtigbåtene prioriterer ruter mellom steder med størst mulig trafikkgrunnlag. Steder med lav bosetting har hurtigbåtforbindelse i henhold til vedtatte minstestandard. Det vedtatte minimumskravet er at alle anløpssteder med fast bosetning skal ha mulighet til å komme seg til/fra eget kommunesenter én dag pr. uke. I tillegg skal områder med utstrakt fritidsbebyggelse ivaretas fredag/søndag.

Det åpnes også for kommunal medfinansiering ved behov dersom kommuner ønsker et utvidet tilbud utover fylkeskommunens rammer og tilbud. Dette kan for eksempel være med å gi vegtløse strøk et tilbud utover fylkeskommunens minimumsstandard.

4.7 Miljøstandard i kollektivtransport

Busstilbudet i Finnmark vil ha en gjennomført og helhetlig miljøprofil fra ny kontrakt 1.januar 2016. Miljøalternativt drivstoff på fartøyer og miljøklasse på materiellet blir innført. Gassbusser er under testing, og planlegges brukt i bybussanbudet for Alta og Hammerfest. Tiltakene er i tråd med nasjonale mål om å redusere klimagassutslippene i kollektivtrafikken.

4.8 Drosje og TT-Kort

Drosjer inngår som en del av det kollektive transporttilbudet enten som bestillingstransport eller ordinær rutetransport. Næringen er en betydelig aktør i markedet for offentlige kjøp av transporttjenester som kjøring av skoleelever og pasienttransport. Det er en utfordring å sikre drosjedekning i distriktene. Drosjeløyver er behovsprøvd og utstedes etter en vurdering av behovet i det aktuelle distriktet.

Transportordning for funksjonshemmede (TT) er et etablert tilbud i alle kommuner for reisende som av helsemessig årsaker ikke kan benytte det ordinære kollektivtransporttilbudet. Antall brukere varierer mellom 1700 og 1800.

5 Fylkesveger

Mål:

Fylkesveger skal inngå i et helhetlig vegsystem som bidrar til vekst og utvikling av næringsliv, byene og regionen.

Strategier:

- Styrke vedlikeholdet og fornying av vegnettet.
- Legge til grunn en langsiktig utvikling av fylkesvegnettet gjennom samordnet og strekningsvis utbedring.
- Prioritere høgt trafikkerte veger og viktige næringsveger.
- Videreføre utbedringene på tverrforbindelsen mellom Øst og Vest-Finnmark

5.1 Status

Fylkesvegene er en forutsetning for å opprettholde bosetningsmønsteret og bidra til næringsutvikling i distriktene. Fylkesvegnettet har særlig betydning for landbruk og fiskeritransporter. I byene knytter fylkesvegene boområder og arbeidsplasser sammen.

Regionvegkontorene til Statens vegvesen skal tjene både staten og fylkeskommunen gjennom *sams vegadministrasjon*. Gjennom denne organisasjonen dekker staten utgifter til vegforvaltning og administrasjon samt byggherrekostnader. Fylkeskommunen dekker drift, vedlikehold og investering

Fylkesvegene i Finnmark er inndelt i tre kategorier som danner grunnlag for prioriteringer på fylkesvegnettet:

1. Fylkesveger i byer og tettsteder med høy årsdøgntrafikk (ÅDT)
2. Fylkesveger som har stor betydning for næringstransporter.
3. Øvrige fylkesveger.

Fylkesvegnettet i Finnmark har en tilfredsstillende regularitet, men har et registrert forfall på 1,8 milliarder kroner.

5.2 utfordringer

Store deler av fylkesvegnettet er nedslitt og har vedlikeholdsetterslep. Forvaltningen av fylkesvegnettet i perioden rettes mot styrking av vedlikehold og fornying av kritisk infrastruktur. Utfordringer for å stanse forfallet og opprettholde dagens tilstand og regularitet på fylkesvegnettet i Finnmark er:

Drift:

- Økt forfall på fylkesveger gir mer omfattende og dyrere driftskostnader for å opprettholde regulariteten

Vedlikehold

- Det er beregnet et årlig vedlikeholdsbehov på mellom 80 – 100 millioner kroner for å opprettholde dagens vegstandard. I tillegg kommer kostnadene på bruer, tunneler og kaier
- Vedlikehold vil opprettholde den eksisterende vegstandarden, men ikke forbedre den slik at etterslepet ikke blir tatt igjen

Investeringer

- Mye av investeringsmidlene er bundet opp i kritiske tiltak rettet mot ferjekaier og bruer
- Modernisering og utbedringer av strekninger krever omfattende investeringer

5.3 Økonomiske rammer

Følgende rammer for drift og vedlikehold er vedtatt i perioden 2014-2017:

(i tusen kroner)

	2014	2015	2016	2017
Drift	191 000	191 000	191 000	191 000
Vedlikehold	37 671	47 671	52 470	52 470
Sum	228 671	238 671	243 470	243 470

Statens vegvesens håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold av riksveger legges til grunn for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet.

Følgende ramme for investeringer vedtatt i perioden 2014-2017:

(i tusen kroner)

	Tidl. Bevilgning	2014	2015	2016	2017
Mindre investeringstiltak		11 706	29 091	57 950	57 950
Ifjordfjellet	340 122	49 789	49 789		
Fergeleie Mikkelsby-Kongshus	25 517	13 193			
Fergekaier - Loppapakken			22 000		

Årlige justeringer og salderinger i rammene beskrives i handlingsprogram for fylkesveg.

5.4 Drift

Driftskontrakter er flerårige kontrakter som omhandler drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger. Trafikksikkerhet og framkommelighet er prioritert. Kontrakten omfatter de fleste driftsoppgaver, noe vedlikeholdsarbeid, samt ansvar for tilsyn og rapportering for vegene. Dette inkluderer vintervedlikehold.

5.5 Investeringer og prosjekter for perioden

Fylkeskommunen legger til grunn samordnet tiltak. Dette innebærer å bruke midler fra investering, vedlikehold og fornying samlet for å realisere utbedringsprosjekter innenfor stramme økonomiske rammer.

Det er ikke økonomisk handlingsrom for å igangsette nye investeringsprosjekter i perioden. Igangsatte og planlagte investeringsprosjekter videreføres.

Følgende større prosjekter planlegges i perioden 2014-17:

- Prosjektet fv. 98 Ifjord-Sjursjok ferdigstilles i løpet av perioden. I tillegg planlegges det videreføring av utbedringene av fv. 98 på strekningen Sjursjok-Rustefjelbma.
- Start av utbedringer og fornying av fv. 885 på strekningen Håbet-Svanvik.
- Flere fergekaier blir oppgradert. Dette gjelder fergekaiene i Loppa, Nyvoll og Korsfjord
- Fergekaiene Mikkelsby og Kongshus blir oppgradert og omklassifisert til hurtigbåtkai.

- Enkelte bruer vil bli skiftet ut. Dette gjelder blant annet Leirpollen bru på fv. 282.

Følgende større prosjekter planlegges i perioden 2018-23:

- Videreføre utbedringene på fv. 885 Hesseng – Nyrud videreført
- Utbedre og fornye fv. 98 Lakselv – Tana bru.
- Bypakker i Hammerfest, Alta og Kirkenes er under planlegging. Gjennomføring av bypakkene kan medføre tiltak på fylkesveger og kollektivtransport.

Ved strekningsvise utbedringer og fornying legges det også vekt på følgende trafiksikkerhetstiltak:

- Utbedre vegens sideterreng og oppgradere rekkverk der sideterrengstiltak ikke er tilstrekkelige.
- Siktforbedrende tiltak, herunder tiltak mot viltpåkjørslar.

5.6 Skredsikring

Finnmark fylkeskommune får tildelt en ramme for skredsikring. Disse midlene inngår ikke i det ordinære fylkesvegbudsjettet. Fylkeskommunen prioriterer forslag til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet og har anledning til å foreta omprioriteringer innenfor tildelte rammer. Skredsikringsmidler prioriteres over en fireårsperiode Eventuelle kostnadsoverskridelser dekkes av fylkeskommunen.

Hovedutvalget for kultur, næring og samferdsel vedtok 12. november i sak 51/13 følgende prioriteringer basert på tildelt ramme:

Følgende legges til grunn for prioriteringer:

- Prosjektene er spredd geografisk.
- Det prioriteres flere og rimeligere enn få og kostnadskrevende prosjekter.
- Tiltak nummer 1 er skredovervåking og planlagt nedskyting av skred. Tiltaket blir gjennomført på flere strekninger i rassikringsplanen som alternativ til dyrere skredsikringsprosjekter.

Tiltak	Sted	Prioriterings faktor	Type	Mill. kr
Nr. 1	Fv. 19, fv. 72, fv. 77, fv. 882, fv. 883		Skredovervåking og planlagt nedskyting av skred	15
Nr. 2	Fv. 264 Skjånesvegen, Gamvik	5,19	Snøskjermer og fanggrøfter, rensking	15
Nr.3	Øksevangen /Sandfjorddal	4,9	Snøskjermer	8
Nr.4	Fv. 102 Falkeberget, Sørøya	3,63	Snøskjerm, nett og bolt	10
Nr.5	Fv. 882 Øksfjordvegen	3,47	Omlegging av veg, overvåking, skredkontroll	20
			Buffer	2
	Sum			70

6 Trafikksikkerhet

Mål:

Det skal være trygt å ferdes på og langs vegnettet i Finnmark.

Strategier:

- Prioritere fysiske tiltak mot utforkjøringer
- Tilrettelegge for gående og syklende.
- Fokuserer på holdningsskapende arbeid for barn og ungdom

6.1 Status

Trafikksikkerhetsarbeidet har en visjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken, *0-visjonen*. Det er fokus på trafikksikkerhet i alt transportarbeid. Trafikksikkerhet er en viktig del av drift, vedlikehold og investeringer på vegnettet, og i kollektivtransporten.

Ulykker i Finnmark kjennetegnes av høy fart, utforkjøring og at det skjer i lokalmiljøet. Flere av ulykkene har sammenheng med helg, rus og manglende bruk av bilbelte.

Fylkeskommunen har ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet. Dette utføres av Finnmark fylkeskommunes trafikksikkerhetsforum (TS-forum) som består av representanter fra Statens vegvesen, Finnmark Fylkeskommune, Trygg Trafikk og Politiet.

Trafikksikkerhetsforumet jobber for:

- Iverksette tiltak med bakgrunn i ulykkestyper
- Etablere og utvikle nært samarbeid med de kommunale trafikksikkerhetskontaktene
- Etablere og utvikle nært samarbeid med kommunene og ulike aktører
- Etablere og utvikle trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot kjøring med snøscooter

6.2 utfordringer

Trafikksikkerhetsarbeidet må klare å opprettholde trykket på forebyggende tiltak og holdningsskapende arbeid uavhengig av ulykkesfrekvens. Dette vil på sikt gi god effekt. I tillegg må trafikksikkerhetsarbeidet respondere på hendelser og iverksette tiltak ved behov.

Fylkeskommunen stiller krav om at det skal foreligge kommunal trafikksikkerhetsplan dersom kommunen skal få fylkeskommunale tilskuddsmidler. Det er viktig at planene oppdateres og at kommunene aktivt deltar i trafikksikkerhetsarbeidet.

6.3 Økonomiske rammer

Finnmark fylkeskommunes økonomiske rammer for trafikksikkerhetsarbeidet er 4 millioner kroner per år. Disse deles ut etter søknad fra kommunene, og tildeles av Hovedutvalg for kultur og samferdsel (HU KS). Midlene kan brukes til både fysiske og pedagogiske tiltak.

6.4 Investeringer og prosjekter for perioden

Det satses på investeringstiltak som skal forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklister, samt kurvaturutbedringer. Det skal iverksettes holdningsskapende tiltak særlig mot høyrisikogrupper med spesiell fokus på fart, økt bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåvirket kjøring.

7 Riksveger

Mål:

Riksvegene i Finnmark skal tilby effektiv og sikker transport mellom byer og regioner i fylket, gjennom fylket og til våre naboland.

Strategier:

- Legge til grunn en langsiktig utvikling av riksvegnettet gjennom strekningsvis utbygging og vegpakker.
- Utbedre tiltak i vekstregioner
- Heve standarden på vegnettet til gjeldende håndbøker.
- Prioritere strekninger som inngår i transportkorridorer.

7.1 Status

Tiltak på riksvegnettet finansieres gjennom NTP. Budsjettet for drift og vedlikehold på riksvegnettet er felles for Nord-Norge. Investeringer omhandler ruter 8b Nordkjosbotn – Kirkenes med tilhørende riksvegarter.

Riksvegnettet har størst trafikkmengde i byer og tettsteder med stor lokal trafikk. Trafikken er gjennomgående lav på veger utenfor de største befolkningsområdene. Tungtrafikkandelen utgjør rundt 20 prosent av trafikken. De fleste strekningene har større trafikkmengde på sommeren enn resten av året.

E6 er en viktig transportåre for næringstransporter og turisttrafikk til og fra Finnmark og Nord-Troms og den eneste vegforbindelsen mellom Finnmark og det øvrige Nord-Norge. Alta, Hammerfest, Tana bru og Kirkenes er viktige godsknutepunkter for både land- og sjøtransport. Utenlandskorridorene mot Finland og Russland er viktig for næringstransportene. Størst volum transporteres over grenseovergangen over rv.93 Kiviilompolo.

7.2 Utfordringer

De store investeringsprosjektene i Finnmark er fastlagt med økonomiske rammer i NTP-perioden. Utfordringer knyttes til økte anleggskostnader som kan forsinke oppstart av nye prosjekter. Oppstart av byprosjekter kan medføre krav til medfinansiering.

De største utfordringene på riksvegnettet er knyttet til sikkerhet og fremkommelighet. Store deler av de lavtrafikkerte strekningene er smale og har en vegbredde mindre enn normalen på 8,5 meter. Flere strekninger er smalere enn 7 meters bredde og mangler gul midtlinje. I tillegg er det Tana bru og Skarberggtunellen som er de største flaskehalser for næringstransporten. Enkelte stigninger opp mot høyfjellsoverganger skaper problemer for tungtransporten vinterstid.

7.3 Prioriteringer:

Regjeringens transportpolitikk er å sikre bedre framkommelighet og redusere avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til regional utvikling.

Følgende strategier lagt til grunn i perioden 2014 – 2023:

- Fjerne flaskehalser for tungtransporten
- Utbedre og fornye sammenhengende lengre vegstrekninger
- Utvikle transportsystemet i byene i Finnmark
- Styrke og forbedre drift og vedlikehold av riksvegnettet

7.4 Investeringer og prosjekter for perioden

Prosjektene er innarbeidet i Statens vegvesens handlingsprogram for riksveger i perioden 2014-17(23). Handlingsprogrammet beskriver investeringsrammen til de store prosjektene og programområdene. Programområdene er tiltak som innbefatter strekningsvise utbedringer, trafiksikkerhetstiltak og mindre vedlikehold. Følgende prosjekter planlegges i perioden:

E6 fylkesgrensen Troms - Kirkenes:

Følgende strekninger gjenstår før prosjektet Alta vest er ferdigstilt:

- Strekningen Jansnes – Halselv vil bli åpnet for trafikk høsten 2014
- Oppstart strekningen Halselv – Møllnes i 2013, ferdigstilling 2016
- Planlagt oppstart delstrekning Storsandnes – Langnesbukta i 2016, ferdigstilling 2018

Ny Tana bru planlagt oppstart 2016, ferdigstilling i 2018

Strekningsvis utbedringer og fornying lang E6 forventes videreført i arbeidet med revisjon av NTP 2018-27.

E105 Riksgrensen/Storskog – Elvenes (utenlandskorridor):

Utbedring av strekningen Rundvannet – Hesseng ferdigstilles i 2016 og den siste delstrekningen Elvenes – Rundvannet ferdigstilles i 2017

Rv.94 Skaidi - Hammerfest:

Strekningen planlegges ferdigstilt i 10-års perioden. Prosjektet starter opp i perioden 2014-17 med samordnede programområdemidler. Videreføre som stort prosjekt i perioden 2018-23.

E69:

Ny Skarvberg tunnel planlegges som skredsikringsprosjekt etter 2018.

Rv.92:

Utbedring og fornying av vegstrekningen i perioden 2018-23.

Rv.93 Alta – finskegrensen (utenlandskorridor):

Ny skredsikringstunnel Kløfta planlegges i perioden 2018-23.

I arbeidet med revisjon av NTP 2018-27 vil legges vekt på videreføre utbedring og fornying av riksvegstrekninger som har stor betydning for næringstransporter

Programområdene:

Innenfor rammen til programområdene prioriteres:

- Innenfor post for fornying prioriteres rehabilitering av tunneler og vegfundament

- Mindre utbedringstiltak
- Trafikksikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøring, kryssutbedring og tilrettelegging for gående og syklende
- Utbygging av flere hvileplasser for tungtransporten, miljøtiltak og kollektivtiltak

Prosjekter som ikke er innarbeidet i handlingsprogrammer for 2014-17, men som er under planlegging:

- Bypakke i Hammerfest med ny omkjøringsveg
- Avlastningsveg Alta
- Bytiltak i Kirkenes
- Riksvegarm til ny stamnetthavn i Kirkenes

8 Regionale og lokale lufthavner

Mål:

Lufthavnnett i Finnmark skal oppgraderes slik at de dekker luftfartens framtidige krav og behov, og brukernes behov.

Strategier:

- Ha lokale lufthavner som gir gode forbindelser internt i fylket
- Regionale lufthavner sikrer effektive transporter ut og inn av regionen
- Sørge for lufthavner som møter fremtidens behov knyttet til kapasitetsutvidelser og flypark.
- Se fremtidig lufthavnstruktur i sammenheng med reiseavstandstiden i forhold til vegnettet.

8.1 Status

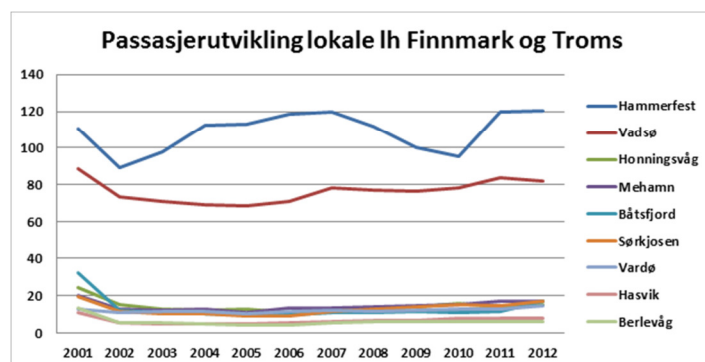
Luftfart bidrar til å opprettholde en desentralisert nærings- og bosettingsstruktur. Avinor eier og driver 11 lufthavner i Finnmark. Alta, Lakselv og Kirkenes lufthavn Høybukthoen er regionale lufthavner med direkteruter ut av fylket. Finnmark har 8 lokale lufthavner. Disse lufthavnene betjenes i stor grad av FOT-ruter finansiert av Staten ved Samferdselsdepartementet.

Dagens struktur ivaretar helsesektorens behov for pasientreiser og akuttberedskap for ambulansefly og helikopter. Luftfart har en avgjørende rolle for turisttrafikken i fylket.

Avinor er selvfinansiert og har ikke bevilgninger over statsbudsjettet. Lufthavnene drives som et *totalsystem* der de enhetene som genererer overskudd finansierer driften av de øvrige. Samferdselsdepartementet fastsetter krav til bedriftens avkastning og utbytte, mens investeringsbeslutninger fattes av Avinors styre.

Lokale lufthavner:

Av de lokale lufthavnene i Finnmark er det Hammerfest og Vadsø som skiller seg ut på volum. I Hammerfest har passasjerkurvene fulgt tett på utbygging av Melkøya og de senere års utvidelse av leteaktiviteten på kysten av Vest-Finnmark og feltutvikling på Goliat. Vadsø har hatt et stabilt passasjertall rundt +/- 80 de siste årene. På de resterende lufthavnene er det stabilt lavere trafikanthnivå.

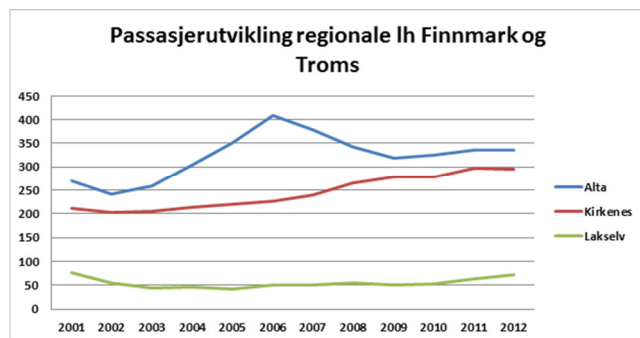


Figur 1; Passasjerutvikling for de lokale lufthavnene i FT

Til tross for vekst har lokale flyplasser stor lekkasje til nærmeste regionallufthavn som følge av at vegene er blitt bedre og at konkurransen har medført billige billetter på de regionale lufthavnene.

Regionale lufthavner:

Passasjerutviklingen for de tre regionale lufthavnene i Finnmark de siste årene viser en Melkøya/Hammerfesteffekt for Alta, og en jevn økning for Kirkenes. Både Alta og Kirkenes har direkteruter til Oslo lufthavn, Gardermoen, noen flere i sommerhalvåret enn på vinteren. Videre registreres det et økt antall passasjerer med opprinnelse fra Russland som reiser over Kirkenes lufthavn, Høybuktnøen og sørover.



Figur 2: Passasjerutvikling for de regionale lufthavnene i Finnmark

8.2 Utfordringer:

De økonomiske rammene for nye lufthavntiltak i fylket er begrenset i perioden. Det er utfordringer knyttet til finansiering av rullebaneutvidelse i Kirkenes og ny lokal lufthavn i Hammerfest. Hammerfest lufthavn har behov for kapasitetsøkende tiltak for å håndtere den økende petroleumsvirksomheten i området.

Lufthavner i fylket har fått økt regulariteten etter innføring av Scat1 systemet. Det er ikke mulig å installere systemet på Honningsvåg lufthavn. Det er behov for alternative systemer/prosedyrer.

Sikkerhetssituasjonen i norsk luftfart er meget god. Det er imidlertid betydelige utfordringer og høye kostnader knyttet til å opprettholde og videreføre det høye sikkerhetsnivået, både i forhold til nye nasjonale og internasjonale krav. Internasjonalt vil EU-initiativet om et felleseuropeisk luftrom ha sterk innvirkning på utviklingen av norsk luftfart. Initiativet skal bidra til styrket flysikkerhet, økt effektivitet og lavere priser for kundene.

8.3 Investeringer og prosjekter for perioden

Investeringsprosjektene finansieres over Avinors tiårige sektorplan for perioden.

Scat 1:

I løpet av 2013 er utplassering av det satellittbaserte navigasjonssystemet Scat 1 fullført på alle de lokale lufthavnene hvor innflygningsforholdene er tilpasset dette utstyret. Det er kun Honningsvåg som ikke skal ha Scat 1. De større lufthavnene i regionen har andre navigasjonssystemer som er tilpasset deres behov og omgivelser.

Hammerfest:

Det forventes innen 2017 en avklaring på ny lufthavn for Hammerfest/Vest-Finnmark. Stortinget fastslo i NTP-vedtak av 18.juni 2013 at dersom Avinor som fagetat har et ferdig utredet og anbefalt utbyggingsalternativ vil regjeringen finansiere prosjektet. Avinor jobber med en utredning for å kvalitetssikre målinger og kostnader på de to aktuelle alternativene Grøtnes og Fuglenesdalen .

Samtidig pågår det en oppgradering av dagens lufthavn i Hammerfest i tråd med en fortsatt økende aktivitet i olje og gassbransjen utenfor Vest-Finnmark.

Alta:

Alta kommune har initiert en forlengelse av rullebanen på Alta lufthavn. Avinor har verken planer eller behov for å forlenge rullebanen, da denne er tilstrekkelig for de flytyper som i dag benytter plassen. Tiltaket vil ikke endre de utfordrende terrengforholdene rundt lufthavna. Avinor stiller seg ikke negativ til oppfylling i sjøen utenfor lufthavnen dersom det kan gjennomføres på en måte som ikke påvirker den daglige driften på Alta lufthavn.

Lakselv:

Terminalkapasiteten ved Lakselv lufthavn har til tider vært for lav når større fly opererer lufthavna. For å møte eksisterende og en forventet framtidig trafikkvekst har derfor Avinor prosjektert ferdig en liten utvidelse av terminalen som er planlagt ferdig sommeren 2014.

Kirkenes:

I slutten av perioden er det planer om å utvide rullebanen ved Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen. Dette for å kunne ta i mot større rutefly av typen 738 (737-800) i begge baneretninger. Det er noen vektbegrensninger på grunn av det omliggende terrenget rundt lufthavnen i dag. Foreløpige vurderingene tilsier en investering på NOK 30-40 millioner kroner.

Vadsø:

Avinor har startet forprosjektering av nytt driftsbygg ved Vadsø lufthavn.

9 Fiskerihavner og farleder

Mål:

- Fiskerihavnene i Finnmark er tilpasset en moderne fiskeflåte
- Farledene i Finnmark er sikker og framtidsrettet

Strategier:

- Utvikle fiskerihavnene i Finnmark til å møte framtidens behov
- Ha fiskerihavner som er driver for næringslivet langs kysten
- Tilpasse farledene til næringsutviklingen i fylket
- Se tiltak i havn og farled i en helhetlig transportsammenheng med veg og annen infrastruktur

9.1 Status

Kystverket er ansvarlig for tiltak i fiskerihavner og farledstiltak. Dette omhandler vedlikehold, utbedringer og utbygging av statlige fiskerihavner og farleder. Nye og større fiskerfartøy og utviklingen i fiskeindustrien skaper behov for en tilpasset infrastruktur. Det arbeides kontinuerlig for at farledene og innseilinger til havnene skal ha tilstrekkelig bredde, dybde og høyde for å tilpasses skipsutviklingen. Samtidig pågår det en løpende oppgradering, kvalitets- og effektivitetsforbedring av Kystverket navigasjonsinnretninger.

Fiskerihavnene har en viktig funksjon for landing av fiske og omlastning for videre transport til markedet. En videre utvikling av fiskerihavner er viktig for næringsutviklingen i kystkommunene.

I Finnmark er det i overkant av 1000 fiskere og 940 fartøy registrert (2012 tall) *Oppdater*). De kommunene som lander mest fisk er Nordkapp, Båtsfjord, Måsøy, Sør-Varanger og Hammerfest.

9.2 utfordringer

For å sikre vekst i fiskerihavnene må prioriteringene i NTP oppfylles. For å sikre en effektiv gjennomføring av tiltakene er det behov for en effektiv kommunal planlegging i samarbeid med Kystverket.

Rammene til fiskerihavner er begrenset i perioden. Nye klimakrav bidrar til å gjøre prosjekter mer omfattende. Kostnadsøkninger på ny prosjekter kan medføre lengre anleggsperioder og forskyve andre prosjekter.

Utviklingen av havnene er avhengig av kommunale og private investeringer. Statlige midler dekker kun tiltak som går frem til kaikanten. Investeringer i fiskerihavner bør sees i sammenheng med vegnettet for å sikre effektive fiskeritransporter.

Investerings tiltak i fiskerihavner bør sees i sammenheng med annet næringsutvikling og infrastrukturbygging i området for å få synergieffekter.

9.3 Investeringer og prosjekter for perioden

Nasjonal transportplan finansierer tiltak i farled og fiskerihavn gjennom Kystverkets handlingsprogram for perioden 2014-17.

Kystverket har planlagt følgende prosjekter for Handlingsprogramperioden 2014-17:

Fiskerihavner:

- Mehamn, Gamvik kommune
- Breivkbotn, Hasvik kommune
- Båtsfjord, Båtsfjord kommune
- Kamøyvær, Nordkapp kommune

Farleder:

- Polarbase, Hammerfest kommune

I Nasjonal transportplan 2014-23 ligger følgende prosjekter inne etter 2018:

Fiskerihavner:

Tiltak er ikke i prioritert rekkefølge:

- Sørvær, Hasvik kommune
- Skarsvåg, Nordkapp kommune
- Kiberg, Vardø kommune
- Gamvik, Gamvik kommune
- Gjesvær, Nordkapp kommune
- Svartnes, Vardø kommune

Farleder:

Innseiling Tana fjorden

10 Stamnetthavner og industrihavner

Mål

Industrihavner i Finnmark er konkurransedyktige for å utvikle petroleum, mineraler, cruise og logistikk

Strategier:

- Ha baser som betjener aktiviteten i Barentshavet og Den Nordlige Sjørute
- Legge til rette for cruisetrafikk
- Utvikle effektive logistikknutepunkt
- Utvikle tilstøtende infrastruktur
- Prioritere tiltak som tar gods fra veg og over til sjø

10.1 Status

Status som stamnetthavn betyr at havnen er vurdert som viktig havn i det nasjonale stamnettet til sjøs med riksvegtilknytting. Stamnetthavnene har i dag en viktig funksjon for håndtering av daglig gods og passasjerer. Statusen medfører ingen særskilte tildelinger.

I Finnmark har havnene Alta, Hammerfest, Honningsvåg og Kirkenes status som stamnetthavner. Polarbase har i dag en viktig funksjon for å sikre at Hammerfest og fylket får effekt av basevirksomhet knyttet til petroleum. Alta havn er et godsknutepunkt og økende cruisehavn. Honningsvåg havn er utviklet til å ta i mot større cruiseskip for effektivt å ta imot økende cruise trafikk til Nordkapp. Kirkenes havn er endepunkt på stamnettet og betjener i dag en økende aktivitet og supply rettet mot Russland. Målet er å utvikle havner som kan utnytte framtidige muligheter knyttet til Barentshavet nord og øst, samt muligheter for den Nordlige sjørute.

10.1 Utfordringer

Utviklingen i havnene skjer gjennom kommunale og private tiltak. Det finnes ikke statlige finansierungsordninger for utvikling av havneinfrastrukturen på land, kun til tiltak i farleden. Det er behov for betydelig grunninvesteringer dersom havnene skal utvikles. Havnene er avhengige av private investorer og bedre låneordning til havneutvikling.

En forventet vekst i den maritime virksomheten stiller økt krav til beredskap i forhold til overvåkning, slepebåtressurser, servicehavner, redningsressurser og oljevernberedskap. Havnene har en viktig rolle for å sikre infrastrukturen til denne beredskapen.

10.2 Prioriteringer i perioden

Utvikle havner gjennom:

- Arealutvidelse av Polarbase
- Ny petroleums- og servicebase på Tømmerneset og Slambanken i Kirkenes
- Arealutvidelse av Alta havn
- Servicehavn i Honningsvåg
- Cruisehavn i Porsanger
- Vurdere basemuligheter i havner langs kysten

11 Kystruten og flyruter

Mål:

Rutetilbudet i Finnmark er effektivt internt i fylket og med resten av landet

Strategier:

- Opprettholde dagens seilingsmønster for hurtigruta
- Tilpasse Kystruten for passasjerer, gods og turisme
- Sørge for at Hurtigruta er sikker og har god regularitet.
- Tilpasse flyrutene befolkningen og næringslivet i Finnmark
- Gjennomgå rutestrukturen i sammenheng med nye fot-ruter i 2017 og muligheten for nav i Alta og Kirkenes.
- Nav for cruisetrafikk i Lakselv

11.1 Kystrute

Fylkeskommunen er høringsinstans og har som oppgave å koordinere innspill fra kommunene i forhold til kystruten Bergen - Kirkenes. Målet er å sikre at alle fylkets anløpssteder opprettholdes både sommer og vinterstid og at kystruten opprettholder sine leveransebetingelser. Dette sikrer at godsbehovet i fylket dekkes. Kystruten har en viktig rolle for turistnæringen og gir effekt for kystsamfunn i Finnmark. Det skal jobbes for at dagens seilingsmønster forsetter også etter at dagens anbud utløper.

11.2 Flyruter

Fylkeskommunen er høringsinstans for til Samferdselsdepartementets statsstøttede ruter (FOT-ruter), og jobber sammen med kommunene for å sikre en best mulig internkommunikasjon. FOT-rutene og de kommersielle rutene på kortbanenettet er viktig for videre korrespondanse ut av fylket.

Fylkestinget vedtok våren 2011 forslag til ny rutestruktur for FOT-nettet i fylket. Denne strukturen er fylkeskommunens grunnlag ovenfor Samferdselsdepartementet i kommende anbudsperioder. Rutestrukturen er basert på:

- Innmating mot regionale lufthavner i fylket
- Gode forbindelser mellom regionale og lokale flyplasser
- Sikring av god internkorrespondanse mellom fylkets lufthavner og sykehus.
- Sikre at alle fylkets lufthavner blir dekket inn i samme anbud

12 Byutvikling og transportkorridorer

Mål:

- Helhetlige transportløsninger for framtidig vekst

Strategier:

- Prioritere reduksjon i reisetiden i prioriterte korridorer
- Samordne statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak.
- Ha fokus på bruk av kollektivtransport
- Effektivisere gjennomføring av bypakker og større investeringsprosjekter

12.1 Byutvikling

Alta, Hammerfest og Kirkenes har behov for tiltak på transportnettet. Veksten krever en langsiktig areal- og transportplanlegging. Finnmark fylkeskommune, fagetatene og kommunene Alta, Hammerfest og Sør-Varanger samarbeider for å sikre en helhetlig, effektiv planlegging og gjennomføring. Fylkeskommunen vil ha en deltakerrolle og ha fokus på å styrke og utvide kollektivtilbudet, samt tilpassede tiltak på fylkesvegnettet.

Nasjonal transportplan har som mål at trafikkvekst i større grad skal tas med kollektivtransport. I denne sammenheng legges det til grunn mål der økt kollektivtilbud kombineres med tiltak for å redusere biltrafikk i bysenter.

Prosjektene er omfattende og krever betydelige investeringer. Utviklingen av transportnettet i byene forutsetter lokal medfinansiering i tillegg til statlig investeringer. Det er viktig å ferdigstille planlegging og ta beslutning om medfinansiering tidlig slik at prosjektene innarbeides i neste handlingsprogram.

Alta:

- Planlegge avlastningsveg utenom Alta sentrum med etappevis utbygging. Oppstart i perioden 2018-21
- Starte planarbeid for Bukta og Bossekop sentrum med framtidige transport og veiløsninger

Hammerfest:

- Bypakke med ny omkjøringsveg forventes ferdig planlagt innen 2015. Oppstart 2018-21

Sør-Varanger:

- Igangsatt arbeid med konseptvalgutredning (KVU) for strekningen Kirkenes – Høybuktmoen med havneområder Tømmernes og Slambanken. Forventes godkjent i 2016 med oppstart av tiltak i 2018-21.

12.2 Transportkorridorer

Byutviklingen må sees i sammenheng med robuste og samarbeidende sentra og regioner vil være en forutsetning for næringsutvikling, befolkningsvekst og for å beholde og tiltrekke seg kompetent arbeidskraft. Utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner vil være sentralt og ha betydning også for kommuner som ligger i en akseptabel reiseavstand fra byene i fylket.

Finnmark har to vekstregioner. Disse er

- Hammerfest – Alta
- Kirkenes og Varangerområdet

Prioriteringene i NTP for 2014-23 på riksvegnettet har lagt vekt på å utbedre og fornye vegnettet mellom byer og regioner for å støtte opp om regional utvikling og utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

For å sikre nødvendig regularitet internt i vekstregionene, mellom vekstregionene og utenlandskorridorene er det viktig med en helhetlig og gjennomgående standard.

13 Internasjonale muligheter

Mål:

Infrastrukturen i Finnmark sikrer næringsutvikling på tvers av grensene og bidrar til utvikling av Barentsregionen.

Strategier:

- Utvikle effektive transportkorridorer til nabolandene
- Utvikle rutetrafikken til nabolandene
- Følge opp og ta initiativ til nye prosjekter i samarbeid med våre naboland

13.1 Status

Transportnettet gjennom Finland er viktig for transport til Sør-Norge og Europa. Transportkorridoren til Russland har hatt en betydelig økning i grensepasseringer av privat- og næringstransporter. Kirkenes har en del maritime aktivitet knyttet til russisk næringsaktivitet.

Det er etablert bussrute mellom fylket og nabolandene. Det er ingen direkte flyruter.

Det er utarbeidet en felles transportplan for Barentsregionen i september 2013. Denne skisserer konkrete utfordringer for dagens trafikk, infrastruktur og strategiske planer de neste 30 årene.

Finnmark fylkeskommune har samarbeidsavtale med Arkhangelsk og Murmansk oblast som også omhandler samferdsel. Arbeidet er rettet mot utvikling av transportkorridor til Murmansk, havneutvikling, trafiksikkerhet og etablering av ruter.

13.2 Utfordringer

Utfordringer er knyttet til:

- Manglende åpningstider og kapasitet på Storskog for å håndtere økende grensekryssinger
- Begrensede åpningstider på grensestasjoner for næringstransporter til Finland
- Helhetlig standard og regelverk i transportkorridorene, herunder utfordringer knyttet til større vogntog
- Flyforbindelser til våre naboland
- Utnytte muligheter av basevirksomhet knyttet til petroleumsveksten i Russland og Den Nordlige Sjørute

13.3 Prioriteringer

Følgende prioriteres i perioden:

- Kartlegge transportbehov og identifisere tiltak som kan realiseres i samarbeid med Russland og Finland. Fokus på opprustning av utenlandskorridorene
- Ny grenstasjon på Storskog og ferdigstille E105 Kirkenes - Storskog
- Arbeide for etablering av flyruter i Barentsregionen
- Utrede muligheter knyttet til Den nordlige sjørute
- Delta i videre utredning av jernbane til Kirkenes.
- Delta i det internasjonale transportsamarbeidet i Barentsregionen