



Forslag til planprogram

REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR FINNMARK 2023-2033

Innhold

1.	Regional transportplan for Finnmark	1
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Formål og virkninger av planen	1
2.	Rammer for planarbeidet	1
2.1	Overordna og regionale føringer.....	1
2.1.1	Plan- og bygningsloven	1
2.1.2	Nasjonal transportplan	2
2.1.3	Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2020-2023	2
2.1.4	Øvrige føringer	2
3.	Planstruktur	3
3.1	Målstruktur	3
3.2	Konsekvensutredning.....	3
3.3	Handlingsprogram og økonomiplan	3
3.4	Kunnskapsgrunnlag og utviklingstrekk	3
4.	Plantema	3
4.1.	Fylkesveg og infrastruktur	3
4.1.1.	Drift og vedlikehold	4
4.1.2.	Utbedringer	4
4.1.3.	Samordnet areal- og transportplanlegging	5
4.1.4.	Sykkel og gange.....	5
4.1.5.	Serviceinfrastruktur	5
4.1.6.	Trafikksikkerhet	6
4.1.7.	Skredsikring	6
4.2.	Kollektivtransport	7
4.2.1.	Landverts kollektivtransport.....	7
4.2.2.	Sjøverts kollektivtransport	7
4.2.3.	Skoleskyss	8
4.2.4.	Drosjenæringen	8
4.3.	Statlige ansvarsområder.....	9
4.3.1.	Nasjonal transportplan.....	9
4.3.2.	Riksvegnettet	10
4.3.3.	Sjøtransport	10
4.3.4.	Lufthavner og flyruter	10
4.3.5.	Jernbane	11
4.3.6.	Tele- og kraftforsyninger	11

4.4.	Samfunnsutvikling	12
4.4.1.	Arbeidsliv – BA-regioner	12
4.4.2.	Teknologiutvikling og ITS	12
4.4.3.	Helse- og syketransport	13
4.4.4.	Bærekraft	13
4.4.5.	Klima og miljø	14
4.4.6.	Krise og beredskap	14
4.5.	Finansiering og optimalisering av ressurser	15
5.	Planprosess.....	16
5.1.	Organisering	16
5.2.	Medvirkning.....	16
5.3.	Fremdriftsplan	16

1. Regional transportplan for Finnmark

1.1 Bakgrunn

Arbeidet med Regional transportplan for Finnmark 2023-2033 (RTP Finnmark) er nå i gang og er ett av flere virkemidler for å nå fylkes langsiktige utviklingsmål. Planen skal sette retning for samferdselspolitikken i Finnmark, og er det øverste regionale styringsverktøyet innenfor transportinfrastrukturen i fylket vårt.

I forkant av regionale planer skal det utarbeides et planprogram. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med deltakere og frister, og opplegget for medvirkning, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Planprogrammet sendes på høring, samtidig som det varsles planoppstart. Planprogrammet vedtas politisk. Det er fylkeskommunen som har ansvaret for å utarbeide planprogrammet for RTP Finnmark.

1.2 Formål og virkninger av planen

Formålet med RTP Finnmark er å trekke opp den langsiktige transportpolitikken i fylket ut fra nasjonale føringer, og regionale og lokale forventninger. RTP Finnmark skal legge til rette for at innbyggerne og næringslivet sine behov til fremkommelighet, mobilitet og trafiksikkerhet ivaretas. Planen skal gjennom sine mål og strategier bygge opp under lokale, regionale og nasjonale behov og føringer. Regional planstrategien for Troms og Finnmark gir strategisk retning for utviklingen av fylket frem til 2024, og beskriver problemstillinger som skal tas med videre i arbeidet med RTP Finnmark:

Samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse i fylket. Utformingen av transportpolitikken står sentralt for å nå mål innenfor klima/miljø, levekår og folkehelse. Et stort etterslep på fylkesvegnettet, tunnel- og bru utbedring, fiskerihavner, uløste rassikringsoppgaver både på riks- og fylkesveg, strategisk utvikling av riksvegnett og jernbane, og videre utvikling av sentrale knutepunkt for sjøfart og lufttransport, samt overgangen til 0- og lavutslipps kollektivtransport er sentrale utfordringer som må inkluderes i den videre planleggingen.

RTP Finnmark vil være førende for regionale organers virksomhet, og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i fylket. Fylkeskommunen skal ivareta planen gjennom sine prioriteringer i handlingsprogram og budsjett. Samtidig legger RTP Finnmark føringer og innspill for andre relevante prosesser som gjelder Finnmark, men som er utenfor fylkeskommunens ansvarsområde. I arbeidet skal dagens og fremtidens transportutfordringer ivaretas. Planen har derfor et langsiktig perspektiv på 12 år, og skal revideres hvert fjerde år for å sikre at den er i takt med samfunnsutviklinga. Samferdsel handler om mennesker, om å ferdes sammen, trygt og effektivt. Et velfungerende samferdselssystem gjør det mulig å bo- og utvikle fylket uten at kommunikasjon er en begrensende faktor. Fremtidige vegprosjekter skal dekke næringstransportenes behov, samt få hensiktsmessige bo- og arbeidsmarkedsregioner.

2. Rammer for planarbeidet

2.1 Overordna og regionale føringer

2.1.1 Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven er sektorovergripende og en prosessuell lov for forvaltning og bruk av arealene i Norge. Loven skal fremme bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og

fremtidige generasjoner, herunder sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft. For å sikre bærekraftig utvikling er det behov for helhetlig og koordinert planlegging og samarbeid på tvers av sektorer, fagområder og forvaltningsnivåer

2.1.2 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan setter de overordna måla og rammene til transportsystemet. I Nasjonal transportplan 2022–2033 er regjeringens overordna mål «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050», og har fem likestilte undermål: Mer for pengene, effektiv bruk av ny teknologi, bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, nullvisjon for drepte og hardt skadde, enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

2.1.3 Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2020-2023

Den regionale planstrategien for Troms og Finnmark definerer de langsiktige utviklingsmålene for fylket mot 2032, og har følgende mål for mobiliteten i fylket:

Mål 1: Troms og Finnmark skal ha et bærekraftig og innovativt transportsystem som binder folk sammen.

Mål 2: Troms og Finnmark fylkeskommune skal være en tydelig samfunnsutvikler på samferdsel

Mål 3: Tilrettelegge for næringsutvikling i hele regionen

Mål 4: Bidra til klimavennlig god by- og stedsutvikling

Mål 5: Legge til rette for tilgjengelighet og mobilitet

Mål 6: Samordning og optimalisering av ressurser

2.1.4 Øvrige føringer

De førende dokumenter for denne planen er på nasjonalt nivå, *Nasjonal transportplan 2022-2033* (NTP), og på regionalt nivå er det *Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2021-2024* «Se Nord».

Øvrige nasjonale føringer er:

- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023
- Nasjonale føringer fra Entur/Jernbanedirektoratet ift. Kollektivdrift
- Statlige planretningslinjer for samordna bo-, areal-, og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Samt regionale føringer:

- Politisk plattform, fylkesrådet Mo
- «Kyst til marked»-strategi
- Joint Barents transportplan
- Strategi for utvikling av kollektivtransport i Finnmark
- Regional vindkraftplan for Finnmark 2013-2025
- Planprogram for Finnmark vannregion 2022-2027
- Regional plan for norsk-finsk vannregion 2016-2021
- Regional plan for kompetanse i Finnmark 2016-2028
- Regional plan for kulturminner og kulturmiljø i Finnmark 2017-2027
- Matstrategi Troms og Finnmark 2020-2025
- Hydrogensone Arktis - Strategier for hydrogensatsing i Troms og Finnmark
- Strategier for arbeidet med kvenske/norskfinske forhold i Finnmark 2018 – 2020

- Kontraktstrategier for drift og vedlikehold av fylkesvegene, og utbygging
- Reiselivstrategier for Finnmark 2019-2023

3. Planstruktur

RTP Finnmark skal belyse sentrale utviklingstrekk som vil ha betydning for og/eller som vil berøre transportsystemet. Med bakgrunn i disse skal utfordringer identifiseres, målsettes, og strategier utformes.

3.1 Målstruktur

Det skal utarbeides mål for Regional transportplan. Målene skal bygge opp under føringene gitt i Nasjonal transportplan for 2022-2033, Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2021-2024 og øvrige føringer. For å nå målene skal det utarbeides strategier som danner bakteppet for tiltakene beskrevet i Handlingsprogrammene.

3.2 Konsekvensutredning

RTP Finnmark legger ikke føringer for konkret arealbruk, og utløser derfor ikke behov for konsekvensutredning etter plan- og bygningslova

3.3 Handlingsprogram og økonomiplan

Til alle regionale planer skal det utarbeides et handlingsprogram for gjennomføring av planen. RTP Finnmark skal ha ett handlingsprogram som rulleres og som rapporteres på årlig, og som er en del av budsjettprosessen og årsmeldinga til fylkeskommunen.

3.4 Kunnskapsgrunnlag og utviklingstrekk

Planarbeidet skal være kunnskapsbasert. Det vil derfor være behov for å innhente kunnskap om forhold som kan ha betydning for utviklingen av transportinfrastrukturen i og utenfor Finnmark. Det er viktig at det i planprosessen legges opp til at drivere som vil ha betydning for Finnmark belyses.

4. Plantema

Plantemaene under beskriver formål, utfordringsbilde og utredningsbehov. Fylkeskommunens ansvarsområde er hovedtema, men for andre tema vil planen spille en viktig rolle som formidler av regional fylkespolitikk både på over- og underordna nivå.

Dette planprogram legger opp til følgende plantema:

1. Fylkesveginfrastruktur
2. Kollektivtransport
3. Statlig ansvarsområde
4. Samfunnsutvikling
5. Finansiering

4.1. Fylkesveg og infrastruktur

Fylkesvegnettet god fremkommelighet og regularitet i Finnmark. Finnmark har stor variasjon i trafikkmengde, trafikktype og standard på fylkesvegene. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet øker, og enkelte strekninger har et sterkt behov utbedring.

4.1.1. Drift og vedlikehold

Formål:

Formålet med å drifte og vedlikeholde vegnettet er å sikre fremkommelighet og god regularitet hele året, også i et værhardt klima og skiftende årstider. Gjennom drift skal vegnettet og infrastrukturen holdes åpent, noe som omfatter brøyting, strøing, vask av veier og tunneler, skilting og skjøtsel av grøntarealene langs vegene. Vedlikeholdet skal sikre at standarden på den fysiske infrastrukturen opprettholdes, og omfatter vegdekker, grøfter, støyskjermer, vegutstyr, bruer, kaier og tunneler.

Utfordringsbilde

Hovedutfordringen er å opprettholde dagens regularitet, fremkommelighet og sikkerhet med et stadig økende etterslep. Vegstandarden har de siste årene blitt redusert, og erfaringer tilsier at standarden er en flaskehals for næringsutviklingen i fylket. Vedlikehold av dekkestandard, vegkropp, bruer og dreneringstiltak er utfordrende. Dekkestandard er mange steder svært dårlig, og forringelsen øker på grunn av manglende dekkefornyelse. Dette bryter ned vegkroppen og reduserer bæreevnen. Smale fylkesveger og skredutsatte strekninger begrenser møtetrafikk og utgjør en ulykkesrisiko. Krevende vintervedlikehold, kolonnekjøring, skred og stenging av fjelloverganger reduserer fremkommeligheten. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet økte med 200 millioner kroner fra 2016 til 2018

Det er behov for å utrede viktige korridorvise strekninger basert på funksjon og trafikkmengde. Den strekningsvise utredningen skal legges til grunn for prioritering av planlegging-, investering-, drift- og vedlikeholds- og kollektivtiltak. Ved å utrede korridorvise strekninger kan flere fagområder ivaretas, og slik bedre sikre samordning og optimalisering av tiltak ut fra det som er formålstjenlig.

Det er behov for å utrede en ny helhetlig oversikt over tilstanden på fylkesvegnettet knyttet til vedlikeholdsetterslepet.

4.1.2. Utbedringer

Formål

Formålet med utbedringer er å øke standarden på fylkesvegnettet. Slike utbedringer kan være å legge til rette for modulvogntog, rassikre eller bygge en ny kai.

«Kyst til markeds»-strategien, som sier at fylkeskommunen jobber for å legge til rette for at fisketransporten skal komme seg fra kysten, gjennom fylkesvegnettet til stamnettet og videre ut til markedet. Dette har vært førende for utbedringer som er gjort på fylkesvegnettet sist planperiode.

Utfordringsbilde

Det er en utfordring at kostnadsbildet øker. Dette skaper et dilemma hvor fylkeskommunen må avveie konsekvensene en utbedring får for driftsbudsjettet mot ambisjonsnivået. Det gjør også at fylkeskommunen må vurdere standardkrav mot økonomi for å eventuelt opprettholde ambisjonsnivået.

Det skal utarbeides kriterium for prioritering av investeringstiltak på fylkesvegnettet. Kriteriene vil sammen med den korridorvise utredninger og oversikten over etterslep danne grunnlaget for prioriteringene av tiltak.

4.1.3. Samordnet areal- og transportplanlegging

Formål

Å samordne bolig, areal- og transportplanlegging bidrar til mer effektive og sikre transportløsninger, at det bygges tilstrekkelig med boliger og at arealet blir forvaltet på en bærekraftig måte. Ved å planlegge for kompakte tettsteder og byer kan transportbehovet reduseres slik at innbyggerne kan gå, sykle og bruke kollektivtransport på flest mulig reiser i fylket. Hvordan vi velger å bruke arealene og utforme transporttilbudet betyr mye for hverdagen og helsa vår. Ved samordna bolig- areal og transportplanlegginga kan vi bedre sikre at arealene forvaltes på en bærekraftig måte, og utvikle klima- og miljøvennlige transportsystemer.

Utfordringsbilde

Fylket har store arealer til vekst og bruk, og det er mange som konkurrerer om arealene. I byer og tettsteder kan arealutfordringene knyttes til samordna bolig, areal og transportplanlegging. Her relateres vekstproblematikk til tilrettelegging av bolig-, rekreasjons- og næringsarealer. I grisgrendte strøk knyttes arealutfordringene til spredt bolig- og fritidsbebyggelse, samt utnytting og bevaringen av naturressurser. For å ta hensyn til de ulike interessene og finne gode løsninger er det behov for medvirkning og samarbeid i planleggingen, og oppdaterte planverk gode redskaper. Samarbeid kan gjøres forpliktende gjennom regionale planer og kan bidra til å unngå eller løse interessekonflikter.

Bolig, areal og transportbehovet i fylket bør synliggjøres

4.1.4. Sykkel og gange

Formål

Å være fysisk aktiv legger grunnlaget for sunn vekst og utvikling hos barn og ungdom, og bidrar til god helse i befolkningen. Flere som går og sykler gir bedre samfunnsøkonom, forbedret luftkvalitet, mindre støy og reduserer klimagassutslippet samtidig som det er arealeffektivt.

Utfordringsbilde

I store deler av fylket er det ikke lagt til rette for sykkel og gange. Vegene er smale, og det er mye spredt bebyggelse kombinert med høy fartsgrense. Dette krever prioritering mellom ulike målgrupper og strekninger. Dette gjør det utfordrende å nå nasjonale mål om å øke andelen syklende og gående.

Det er behov for å skissere hvordan fylket skal arbeide for å få flere til å gå og sykle.

4.1.5. Serviceinfrastruktur

Formål

Ett godt utbygd serviceinfrastrukturnett i fylket bidrar til mer effektive, komfortable, opplevelsesrike og trafikksikre reiser for alle som ferdes på og langs vegnettet. Samtidig kan tilrettelegging av rasteplasser, døgnhvile- og kjettingplasser gi færre ulykker da parkering skjer på trygge steder, og pauser reduserer antall ulykker.

Utfordringsbilde

Det er behov for en helhetlig oversikt over serviceinfrastrukturen på tvers av vegeieransvaret i fylket. Oversikten vil synliggjøre kapasitet, servicenivå, avfallshåndtering m.m., og danne grunnlag for standardnivå og behov for tiltak.

4.1.6. Trafikksikkerhet

Formål

I 2002 vedtok Stortinget Nullvisjonen. Visjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge og sier at vi skal arbeide mot en framtid hvor trafikkulykker ikke resulterer i drepte og hardt skadde. Dette er et ambisiøst mål, og dersom vi skal nå dette målet må stat, fylkeskommuner, kommuner, organisasjoner og privatpersoner bidra. Etappemål for antall hardt skadde og drepte settes i NTP. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet inneholder et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak. Planen framstiller hvordan aktørene skal bidra til en reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Utfordringsbilde

NTP 2022-2033 har et mål om at det på nasjonalt nivå ikke skal være flere enn 350 drepte og hardt skadde i 2030. For Finnmark sin del er målsettingen at det i 2030 skal være maksimalt 7 drepte og hardt skadde. Til sammenligning var det i gjennomsnitt 19,8 drepte og hardt skadde hvert år i perioden 2004-2012. I perioden 2013 til 2020 var gjennomsnittet 12,5 drepte og hardt skadde hvert år.

Det er behov for å utarbeide en helhetlig oversikt over trafikkulykkene i Finnmark. Denne bør si noe om hvem som er involvert i ulykkene, skadegrad, vegkategori, årsak til ulykkene, kjøretøytype, føre og samfunnskostnader.

4.1.7. Skredsikring

Formål

Fylkesveiene i Finnmark er skredutsatt og snøskred er den desidert hyppigste skredtypen som skaper problemer for vegnettet, men også stein-, jord-, sørpe-, is- og leirskred byr på utfordringer. Skred er en fare for vegfarende og de som drifter vegene og skred fører til at veier stenges. Skredfare betyr usikkerhet for innbyggerne.

Regional transportplan skal danne grunnlaget for prioriteringer av skredsikring i fylket og er basert på en skredfaglig regnemodell som gir en faglig rangering av skredutsatte punkter. Videre utarbeides et skredsikringsprogram som omfatter prioriterte og planlagt skredsikring de kommende 6 årene og som revideres årlig. Skredsikringsprogrammet er et viktig dokument som tar for seg planlagt framdrift av prosjektene og budsjetterte kostnader.

I skredsikringsprogrammet er vedtatt med en strategi med fokus på å bruke kostnadseffektive sikringstiltak som muliggjør sikring av langt flere skredpunkt enn det som var vanlig ved tradisjonelle sikringsmetoder som tunnel og skredoverbygg, og på den måten oppnå en totalt sett lavere restrisiko med budsjetterte skredmidler.

Utfordringsbilde

Skred og stengte veier fører til hyppige og til dels store problemer for trafikken. Hovedveier kan bli stengt over lengre tid og lokalsamfunn kan bli isolert. Dette har store konsekvenser for befolkningen og næringstransporten. Trafikanter som er avhengige av å ferdes regelmessig på skredutsatte veier kan oppleve utrygghet og uforutsigbarhet. I Nord-Norge er mulige omkjøringsveier få eller svært lange og ofte gjennom naboland. Dette gir en utfordrende situasjon dersom veien blir stengt på grunn av skred eller skredfare. Dette vil videre gi utfordringer for næringslivet og befolkningens behov for regularitet og fremkommelig, spesielt når omkjøringsmuligheten går i et annet land.

4.2. Kollektivtransport

Troms og Finnmark fylkeskommune har ansvar for å tilby og tilrettelegge det lokale og regionale kollektivtilbudet i fylket på en bærekraftig måte, samt at brukerne opplever kollektivtransporten som et reelt alternativ ved reiser internt i fylket. Kollektivtransporten er en del av fylkeskommunens samlede samferdselspolitikk. Dagens kollektivtilbud i Finnmark består i hovedsak av buss-, Fleksferje- og båttransport, i tillegg til fly- og kysttilbudet som er et statlig ansvar.

Fylkeskommunen har ansvaret for anskaffelse, planlegging og utvikling av rutetilbudet for buss, Fleks, båt og ferje. De er også takst- og løyvemyndighet, samt ansvarlig for skoleskys.

Regional Transportplan for Finnmark må legge prinsipielle føringer for kollektivtransporten. Det må avklares retningslinjer for kollektivknutepunkt, for tilbudsstandard og ressursfordeling.

Fylkeskommunen går nå i gang med å endre fra netto- til bruttokontrakter ved kommende anbudsperiode.

4.2.1. Landverts kollektivtransport

Landverts kollektivtransport består i all hovedsak av buss- og flekstilbudet.

Formål

Formålet er å tilby og legge til rette for et helhetlig og bærekraftig kollektivtilbud til lands i Finnmark. På den måten skal man kunne reise kollektivt til skole, jobb, sykehus, kommunesenter og andre viktige arenaer som er med å bidra til samfunnsutviklingen.

Trafikkbildet de siste 10 årene har vist en kraftig vekst, men har gått noe tilbake i pandemiperioden etter mars 2020. Spesielt bruk av bybuss og ekspressbuss har vist seg positiv.

Utfordringsbilde

Finnmark har en svært lav kollektivbruk i forhold til resten av landet. Til gjengjeld reiser passasjerene i Finnmark langt, når de først setter seg på bussen. Dette gjør at kostnadene i kollektivtilbudet er blant de høyeste i landet. I gjennomsnitt subsidierer fylkeskommunen hver bussbillett med 95 kroner, mens landsgjennomsnittet viser 17,4 kroner.

Det er en stor utfordring for kollektivtrafikken at den kollektive infrastrukturen er svært mangelfull i fylket. Det er et stort behov for oppgradering og nyinvestering i infrastruktur til kollektivtrafikken. Med utgangspunkt i krav om universell utforming ligger det et stort potensial i forhold til å rette opp manglene i kollektivinfrastrukturen hos vegeierne.

En del av offentlige transportere er ikke koordinerte og samordnet, og aktørene som fylkeskommunen, kommuner, pasientreiser, næringslivet m.fl. kjøper og konkurrerer om de samme transporttjenestene, i de samme markedene og transportområder.

Det er behov for å ta en gjennomgang av fylkets ruter og tilbud knyttet mot skoleskysbehovet.

4.2.2. Sjøverts kollektivtransport

Sjøverts kollektivtransport består av ferje og hurtigbåt.

Formål

Formålet er å knytte sammen samfunn som ikke har andre muligheter enn transport til havs med resten av infrastrukturen og sentraene i Finnmark, samt sikre effektivt kollektivtilbud mellom byområdene, for å bygge opp under gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Ferjesamband knytter fylkesvegnettet sammen og kan ses på som en forlengelse av vegnettet til øysamfunn.

Utfordringsbilde

Fylkeskommunen utfordres på å møte fremtidig kostnadsnivå og behov for økt kapasitet i kollektivtransporten. Hurtigbåt- og ferjetilbudet er en vesentlig faktor for robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner i Finnmark, og vil spille en større rolle i fremtiden. Tilbudet må optimaliseres mellom behov og økonomiske rammer. Målsetning om økt kollektivandel betinger en langsiktig økning av økonomiske rammer til kollektivtilbudet.

For hurtigbåt er situasjonen at det er vedtatt en målsetning om at alle steder med fast bosetning skal ha tilgang til eget kommunesenter én dag i uken. Lokalpolitisk påvirkning har de senere årene bidratt til at fylkeskommunens sjøruter fremdeles har en høy anløpsfrekvens selv til steder med ingen – eller svært få - innbyggere. Fylkeskommunen vil måtte legge om denne driften, slik at helår bosetning i veiløse samfunn er mulig gjennom et tilpasset kollektivtilbud basert på minimumsbehov knyttet til persontransport.

Det må utredes ulike konsept for kollektivtrafikk på sjø, med vekt på utslipp, kostnader og andre samfunnsmessige konsekvenser.

4.2.3. Skoleskyss

Formål

Formålet er å ivareta det lovpålagte oppgaven hvor fylkeskommunen skal legge til rette for at elever som har krav på skoleskyss får dette. Finnmark har ingen definerte skoleruter, men mye av det ordinære tilbudet er knyttet opp til skoleskyss.

Utfordringsbilde

Skoleskyss er en vesentlig post på kollektivbudsjettet, og her er det prioritert å opprettholde et tilbud i henhold til lovens minimumskrav. Det er ca. 2450 elever i Finnmark med vedtak om fri skoleskyss. Av disse er et økende antall innen særskilt skyss (hovedsakelig taxi), noe som øker kostnadene.

Det kjøres en rekke ruter tilpasset skoletider og skolelokaliseringen. For andre lokale reiser vil derfor lokaliseringen av skolene være av stor betydning for i hvilken grad disse rutene treffer markedet for ordinære reisende.

Det er et utredningsbehov i forhold til skolenes/kommunenes skoleskyssbehov sett opp mot lovverket, og den definerte ansvars- og økonomifordelingen mellom kommune/fylke.

4.2.4. Drosjenæringen

Formål

Formålet er å tilby et skreddersydd og fleksibelt persontransporttilbud for innbyggere og næringsliv, og som blant annet ivaretar hensynet til mobilitet i hele fylket. Særlig viktig er drosjetransport i områder der kollektivtilbudet ikke er godt utbygd.

Drosjene er ofte en del av et kontraktmarked der de kjører etter faste avtaler med private og offentlige oppdragsgivere. En stor del av reisene under ordningen for tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT-ordningen) ivaretas av drosjer.

Utfordringsbilde

Med nytt regelverk for nasjonal yrkestransport fra 1.7.2020 fjernes behovsprøving og maksimalt antall drosjer, samt fjerner driveplikt og krav om tilknytning mot drosjesentral.

Endringen i lovverket senker etableringshindret i drosjemarkedet, og kan føre til at flere nye aktører kommer inn i markedet. Disse endringene vil trolig endre drosjemarkedet og svekke – eller fullstendig fjerne - tilbudet på enkelte steder. Særlig sårbart vil dette være i mindre samfunn med et begrenset kundegrunnlag for drosjenæringen.

Det er viktig å følge utviklingen i drosjenæringen nøye fremover, både med tanke på tilbudet og at det ikke drives med ulovlig persontransporter, samt å legge til rette for at drosjenæringen omstilles til mer klimavennlige transportter, og står rustet til å møte et økende konkurransesamfunn innen sin bransje.

4.3. Statlige ansvarsområder

Innen samferdselssektoren er staten en viktig aktør, her er det statens som har et ansvar for infrastrukturen og tjenestene, men fylkeskommunen er en viktig aktør som påvirker. Det skille derfor i Regional transportplan områder hvor fylkeskommunen har et ansvarsområde og en påvirkerrolle.

4.3.1. Nasjonal transportplan

Formål

Statlig infrastruktur er grunnleggende for utviklingen i Finnmark, fordi den utgjør en vesentlig del av transport- og infrastrukturen, mot våre naboland, og resten av verden. Statlig infrastruktur og ansvarsområdene følges opp i Nasjonal Transportplan (NTP), som presenterer regjeringens transportpolitikk innenfor Norges samlede transportsystem. Fylkeskommunen har en påvirkerrolle på NTP gjennom politisk prosesser og formelle høringer. Dagens NTP er laget for perioden 2022-33. Den har hovedvekt på de første seks årene, som Transportvirksomhetene (Statens vegvesen og Kystverket) utarbeider sektorplaner for i Finnmark. De økonomiske rammene legges i NTP, og følges opp i sektorplaner med tildeling i de årlige statsbudsjettene. NTP revideres hvert fjerde år, og arbeidet med neste NTP for 2026-37 er startet opp. KVVU-Nord-Norge vil være et viktig grunnlag for arbeidet, og vil belyse hvordan staten på overordnet nivå kan ivareta hovedmålene i NTP.

Utfordringsbilde

Statlig, fylkeskommunalt, kommunal infrastruktur- og ansvarsområder må sees i sammenheng. Dette er grunnlaget for fylkeskommunens «Kyst til marked»-strategi, som ser helheten i logistikken kjeden og behovene i Finnmark fra farled via havn, fylkesveg, riksveg til naboland og markedet. RTP Finnmark skal forankre grunnlaget for fylkeskommunens ambisjoner i kommende NTP prosesser. Dette forutsetter samarbeid med kommuner, opp mot Storting, regjering, naboland og statlige transportetatene om prioriteringer. Statlig prioritering på nye større tiltak på riksveger, lufthavner og havner vil kreve betydelig felles innsats over tid. Det er avgjørende at prioriteringer på større tiltak opprettholdes i et langsiktig perspektiv, da prosesser for NTP prioritering kan ta 15-20 år.

4.3.2. Riksvegnettet

Formål

Riksvegnettet er sentral for transporten til/fra naboland og nabofylket, og innad i fylket. Statens vegvesen har ansvaret for riksvegnettet. Riksvegnettet i fylket omhandler E6, flere riksveg armer og korridorer mot Finland og Russland. Riksvegkorridorene må sees i sammenheng med fylkesvegnettet sine prioriteringer, fordi 90 % av den landbaserte eksporten er fisketransporter som starter på fylkesvegnettet. Store verdier må fraktes raskt og trygt «Fra kyst til marked». Samtidig fører verdifull godstransport til stor slitasje. NTP har fokus på å prioritere store og mindre tiltak i korridorsammenheng når sektorplaner gjennomføres. Dette er tydelig innarbeidet i korridoren Hammerfest-Alta-finskegrense i NTP 2022-27.

Utfordringsbilde

Hovedutfordring på riksvegnettet er vinterfremkommelighet, strekninger med dårlig kurvatur, varierende vedlikehold, manglende serviceinfrastruktur og skredutsatte områder. Dette er utfordrende med tanke på trafiksikkerhet. Det er behov for betydelige tiltak på flere sentrale strekninger, alt fra drift, vedlikehold og investeringer. Et moderne riksvegssystem vil kreve tilfredsstillende tilknytning til strøm, mobildekning og bredbånd for å sikre kommunikasjon og testing av nye teknologiske løsninger. Økt elektrifisering og overgangen til nullutslippskjøretøy forutsetter utbygging av ladeinfrastruktur. Denne teknologien og infrastrukturen må være pålitelig, tilgjengelig og ses i sammenheng med døgnhvileplasser for tungtransporten og korridorer mot naboland.

4.3.3. Sjøtransport

Formål

Sjøtransporten er en viktig forutsetning for samfunnsutviklingen på kysten som er bygget opp rundt fiskeressurser og fiskerinæringen. Her har staten gjennom Kystverket ansvaret for farleden og skjerming (moloer) og dybde (mudring) i fiskerihavner, sjøsikkerhet, beredskap og merking. Private aktører og kommuner har ansvaret for infrastrukturen på land (kaier), som er avgjørende for landing av fisk, hurtigrute, cruise, logistikk og petroleum- og mineraleksport. Sjømatnæringen har et stort behov for transport sjøvegen fra havner, industri- og mottaksanlegg til markedet. Kystflåten er stabil, mens utviklingen med færre og større fiskefartøy går raskt. Omtrent 55 % av hvitfisken som er bearbeidet transporteres ut sjøvegen. Resterende er i hovedsak ferskfisk som fraktes på vegnettet. I moderne havner og kaier i overgangen til nullutslipp, er Landstrøm og ladestasjoner for 0 utslipp drivstoff viktig. Dette muliggjør et maritimt grønt skifte, sammen med nye teknologiske løsninger.

Utfordringsbilde

Hovedutfordringen for sjøtransporten knyttes til skjerming og dybde i havner, bedre merking og utbedring av indre farleder. De fleste kystkommunene har behov for statlige havnetiltak med store investeringsbehov. Hovedfarledene har i hovedsak tilfredsstillende dybde. Skipstrafikken henger etter andre transportformer i overgangen til nullutslippsløsninger, og har betydelig utslipp. Det er stort behov for tiltak og intensiver for effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport for å nå regjeringens mål om å redusere utslipp fra sjøfart og fiske. Målet om flere sjøtransportruter og økt andel gods fra veg til sjø er en stor utfordring, og krever betydelig økonomiske gevinster for å løse. Staten bidrar med virkemidler, men investeringsmidler fra kommuner og private aktører er avgjørende.

4.3.4. Lufthavner og flyruter

Formål

Lufthavnstrukturen og flytilbudet er avgjørende for effektiv kollektivtransport internt i fylket, og inn og ut av Finnmark. Fly legger til rette for arbeidspendling og bidrar til å redusere avstandsulemper. Store avstander gjør at fly ofte er eneste reelle alternativet for lengre personreiser. Lufthavner, fly og

helikopter har stor betydning for den totale samfunnssikkerheten og beredskapen i fylket. Staten har ansvaret for lufthavnene. Avinor driver lufthavnene på vegne av staten som et eget selvfinansierende selskap. Staten setter av midler til deler av flytrafikken som er kommersielt ulønnsom. Finnmark er avhengig av offentlig bevilgninger for å ha et godt flyrutetilbud gjennom FOT-ruteordningen, det vil også være behov for å styrke FOT-rutetilbudet i Finnmark. I tillegg utgjør ambulanseflyging er viktig del av helseberedskapen i fylket.

Utfordringsbilde

Dagens lufthavnstruktur er avgjørende for å opprettholde tilbudet i Finnmark fremover. Det foreligger ikke planer om endringer. Avinors hovedfokus rettes mot kostnadseffektive driftstiltak eksempel fjernstyring av dagens flytårn. Flere lufthavner har felles kontrollsentret i Bodø. Innenfor luftfart er det stor teknologisk utvikling på gang, og det er grunn til å tro at en omlegging til utslippsfri teknologi kan ha betydning for kortbanenettet, med nye og raskere flytyper. Det er potensiale for lavere priser og økt frekvens. Det er forventninger til at FOT-rutekontrakten fra 2024 eller senest 2029, også kan omhandle innfasing av fly med en ny type utslippsfri teknologi. Dette kan også styrke muligheten for flyruter mot våre naboland i nord.

4.3.5. Jernbane

Formål

Finnmark har ikke direkte tilgang til jernbanesystemet. Jernbanetransport med endepunkt/start i Finnmark omhandler gods nordover og noe fisk sørover. Godset benytter Svensk banenett / Ofotbanen med hovedsak Narvik som indirekte omlastningsstasjon. Noe gods transporteres direkte til/fra Kiruna. Nordlandsbanen med Fauske benyttes i mindre grad. Arbeidet med konseptvalg-utredning for jernbane til Tromsø startet opp i 2022, og skal brukes som grunnlag for vurderinger i ny NTP. Finland har ikke gått videre med sine utredninger om jernbane fra Rovaniemi-Kirkenes.

Utfordringsbilde

Troms og Finnmark fylkeskommune har etablert Arktisk jernbaneforum for å følge opp sine jernbaneambisjoner med bane til Tromsø i KVVU arbeidet. Fylkesrådet ønsker at KVVU utredningen også omhandler jernbane til Finnmark.

4.3.6. Tele- og kraftforsyninger

Formål

Tele- og kraftforsyning er en viktig del av transportinfrastrukturen og vil med den teknologiske utviklingen bli mer aktuell i årene som kommer.

Utfordringsbilde

Transportinfrastrukturens avhengighet av telekommunikasjon og kraftforsyning gjør samfunnet sårbart ved bortfall av disse. Dette gjelder trafikkstyringssystemer, værstasjoner, ferjeleier, ladestasjoner, rassikringsanlegg m.fl.

Det er behov å kartlegge hvilke områder som har et utbedringsbehov, herunder kraftforsyning, fiber og 5G m.m.

Det må også analyseres hvilke konsekvenser bortfall av telekommunikasjon og kraftforsyning får for framkommelighet på vegnettet, kollektivtilbud, drift og vedlikehold av veginfrastruktur m.m. Dette må følges opp av en handlingsplan for slike hendelser utformet i samarbeid med de ulike transportaktørene i fylket.

4.4. Samfunnsutvikling

Fylkeskommunen har en rolle som samfunnsutvikler i Finnmark. Samferdsel, med infrastruktur og mobilitetstjenester, er en viktig premissgiver for både bolysten og næringsutviklingen.

4.4.1. Arbeidsliv – BA-regioner

Formål

Ved å legge til rette for bo- og arbeidsmarkedsregioner kan tilgangen til arbeidskraft og kompetanse økes, noe som bidrar til økt verdiskaping i fylket. Samtidig kan kobling av arbeidsmarkeder redusere sårbarheten i mindre arbeidsmarkeder. Dette forutsetter et transportsystem som legger til rette for god mobilitet for innbyggere og næringsliv, og gi muligheter for trivsel og verdiskaping. Et pålitelig transporttilbud er en forutsetning for å ta i bruk de menneskelige og naturbaserte ressursene i hele fylket.

Utfordringsbilde

Lange avstander og reisetid begrenser utviklingen av effektive BA-regioner. Finnmark har 16 BA-regioner, noe som tilsier at de fleste er innenfor egne kommuner. Store BA-regioner og arbeidstakeres pendlingsvillighet øker kravet til effektiv transport og kommunikasjon. Endringer i infrastrukturen, som fergesamband, redusert fremkommelighet på vei, eller endringer i handels- og tjenestetilbud, vil kunne endre innbyggernes adferdsmønstre som ligger til grunn for dagens inndeling av BA-regioner. Det regionale kollektivnettet bestående av regionbusser og fly dekker i store trekk reisestrømmene, mens hurtigbåt- og ferjesamband dekker reisestrømmene direkte eller indirekte mot kommunesentra. Flere steder har rutetilbudet stadig blitt redusert. Tilbudet i utkantene er stadig under press, forsterket av sentralitetstendensen. De løsningene som eksisterer i dag, er ikke egnet til å binde sammen BA-regioner. Sammenkobling av BA-regioner kan gi god integrasjon av arbeidskraft, tjenester og vareflyt.

Det er behov for oversikt over pendling, større og sentrale arbeidsplasser og institusjoner.

4.4.2. Teknologiutvikling og ITS

Formål

Transportsektoren står ovenfor teknologiske endringer som kan endre transport av personer og gods på en grunnleggende måte. Det vil bli en markant overgang til fornybar og bærekraftig energi i transportsektoren. Vi vil få økende automatisering av transportmidler, samhandlende intelligente transportsystemer og nye forretningsmodeller (delingsmodeller o.l.). Dette gir muligheter, men også utfordringer, der langtidsplanlegging er avgjørende for å sikre nødvendig infrastruktur og transport. Ved å utvikle og ta bruk ny teknologi kan kostnadseffektive og fremtidsretta transportløsninger som øker bevegelsesfriheten, og samtidig gjør den mer bærekraftig, større og billigere for fylket.

Intelligente transportsystemer (ITS) er en fellesbetegnelse for alle typer teknologi og datasystemer som brukes i transportsektoren. ITS kan være mye, men er ofte snakk om kommunikasjonsløsninger – som for eksempel mellom infrastruktur og kjøretøy, kjøretøy og kjøretøy eller infrastruktur og bruker. Hensikten med ITS er å påvirke trafikantene til å endre adferd slik at trafikk situasjon i fylket forbedres. Dette kan være forbedringer som gjør kjøreturen tryggere, mer effektiv og som gir mindre utslipp, eller som gjør det enklere å sette inn bedre drifts- og vedlikeholdstiltak og informasjonstjenester.

Utfordringsbilde

Det er behov for digital kompetanse og kompetanse på null- og lavutslippsteknologi, IKT-sikkerhet, nye transport- og mobilitetstjenester, ny teknologi for å påvirke trafikal adferd, stordataanalyse,

kunstig intelligens og kompetanse på å håndtere ny teknologi juridisk. De løsningene som foreligger idag fungerer ikke for framtiden. Det er behov for en omlegging. Teknologeutviklingen har på enkelte felt gått raskt, mens omlegging av langtransportskjøretøy på veg til andre energikilder går saktere. Utfordringer er tyngden på kjøretøyene, ladeinfrastruktur osv, og endringer kan bidra til å fjerne de store utfordringene tungtransporten på vegene gir på vinterstid, ift. ulykker og fremkommelighet – med de verditapene og samfunnsøkonomiske konsekvensene dette gir. Deltakelse i forsknings- og innovasjonssamarbeid nasjonalt og internasjonalt vil styrke regionens konkurransekraft og ruste Finnmark til å møte kravene om en mer bærekraftig utvikling.

For å utvikle intelligente transportsystemer er det behov for å etablere samarbeid med offentlig og privat sektor. Fylkeskommunens kontrakter må sikre eierskap til dataene som samles for videre potensialet å utvikle tjenester ved hjelp av for eksempel IKT og kunstig intelligens.

4.4.3. Helse- og syketransport

Formål

Helsesektoren er avhengig av et velfungerende transportnett og godt tilpassede transporttjenester på alle transportformene og transportinfrastrukturen i fylket.

Utfordringsbilde

Finnmark har få omkjøringsveger, eller svært lange omkjøringsruter. For noen av riks- og fylkesvegene finnes det ikke omkjøringsalternativ, noe som kan gi en utfordrende situasjon dersom vegen blir stengt på grunn av skred eller skredfare, vegbrudd, ekstremvær eller andre hendelser. Ved hendelser som omhandler ekstremvær vil også alternative transportløsninger bli berørt.

Det er behov for å sikre at helsesektorens behov kommer med i krise- og beredskapsplanverk, gjennom dialog og samhandling.

4.4.4. Bærekraft

Formål

I 2015 vedtok FNs medlemsland 17 mål for bærekraftig utvikling frem mot 2030. Målene er et vegkart for innsatsen mot en bærekraftig utvikling der miljø, økonomi og sosial utvikling sees i sammenheng. RTP Finnmark vil synliggjøre hvordan en innenfor fylkesvegnettet tilrettelegger for bærekraftig utvikling, spesielt innenfor trafiksikkerhet, næringstransport, vedlikehold av fylkesvegene og nye lav- og 0-utslipppløsninger for kollektivtransporten, mobilitetsplanlegging, grønne anskaffelser og miljøvennlig transport.

Utfordringsbilde

Å arbeide for en årlig nedgang i antall drepte og hardt skadde i trafikken innebærer å bedre trafikantenes risikoadferd i trafikken, og et fylkesvegnett som legger til rette for mest mulig sikker adferd og som beskytter mot alvorlige konsekvenser og feilbehandlinger. En hovedutfordring for store deler av næringene, er den lange avstanden til markedet, standard og regulariteten. Det er behov for å forhindre og fjerne flaskehals og tilrettelegge for overføring av mer næringstransport fra vei til sjø og bane. Transportutfordringene og reisevaner er ulike i byer og bygder Finnmark, dette skyldes bosettingsstruktur og avstanden til servicefunksjoner og arbeidsplasser. Dette gir behov for mobilitetsplanlegging som fremmer bærekraftige byer og lokalsamfunn, der reisetiden kortes ned og bilen ikke er det prioriterte fremkomstmidlet. Fylkeskommunen vil arbeide for grønne anskaffelser for å fremme ansvarlig forbruk og produksjon, og miljøvennlig transport for å stoppe klimaendringene.

4.4.5. Klima og miljø

Formål

Klimagassutslippet i Finnmark skal i 2030 være redusert med 55 % fra 2009-nivå. Fylket har en ambisjon om å være klimanøytral i 2030, og at virksomheten skal gå mot klimanøytralitet i 2030. Klimaendringer som ismelting i nord fører til økt tilgjengelighet, men har også en næringsmessig og sikkerhetspolitisk dimensjon. Klimaendringer som høyere havtemperatur, mer vær, ras, havstigning vil påvirke oss fremover. Bærekraftmål 12 (ansvarlig forbruk og produksjon) og 13 (stoppe klimaendringene) må prioriteres høyt. Omstillingen går sakte og utslippsregnskap viser status quo for de siste årene. Mange områder er utsatt for mer ekstremvær. Sikkerhet og beredskap i ett stort geografisk fylke med by, tettsteder og grågrendt bosetting, må ses i sammenheng med god infrastruktur for å sikre liv og helse. Omfattende klimakrav og avgifter knyttet spesielt til CO2-utslipp, utfordrer lønnsomheten dersom varene fortsatt skal fraktes med fossildrevne kjøretøy.

Fremover vil det være avgjørende å ta vare på den sårbare og svært verdifulle naturen. Vi har ansvar for å handle etter førevar-prinsippet, og klimagassutslippet må reduseres. Klimaomstilling handler om klimatilpasning og tiltak for å redusere klimagassutslipp. Gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse kan det stimuleres til, og legges til rette for reduksjon av klimagassutslipp, og økt miljøvennlig energiomlegging innen samferdselssektoren. Planleggingen skal bidra til at samfunnet forberedes på, og tilpasses klimaendringene.

Utfordringsbilde

En helhetlig areal- og transportplanlegging er nødvendig for å være i forkant av effektene av klimaendringene. Det vil bidra til å sikre forutsigbare betingelser for næringslivet og befolkningen.

På sikt vil det komme krav fra EU (Green Deal) for varer som ikke transporteres til markedet på lav-/utslippsfrie transportløsninger konkurranseulemper. Dette vil kunne være svært ødeleggende for næringslivet i landsdelen, og for våre muligheter til en positiv utvikling av fylket.

Det er behov for en utredning som viser hvordan samferdselssektoren skal bidra til å oppå fylkets klimamål i 2030 med konsekvenser og tiltak.

4.4.6. Krise og beredskap

Formål

Omkjøringsveger skal sikre regulariteten og fremkommeligheten nå hovedvegen stenges. Ved vegbrudd eller andre uønskede hendelser på fylkesvegnettet skal vegens funksjon gjenopprettes så snart det lar seg gjøre. Fylkeskommunen har et beredskapsansvar som vegeier og oppdragsgiver på kollektivtilbudet. 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. Transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i fylket, og knyttes til funksjonaliteten og sikkerheten i transportsystemene, herunder veg-, luftfart- og sjøtransportssystemet.

Fylkeskommunen er en viktig aktør i arbeidet med å utvikle, drifte og gjøre regionale og lokale transporttjenester sikre og robuste, og har ansvaret for å organisere den regionale transportberedskapen ved større kriser. Som vegeier og forvalter av kollektivtransport koordinerer fylkeskommunen transportberedskapen i samarbeid med Statens vegvesen, transportørene og andre beredskapsaktører i fylket.

Utfordringsbilde

Utforme omkjøringsplaner for riks- og fylkesvegnettet når hendelser av ulik karakter fører til stengt veg. Da en stor del av vegnettet er sårbart med manglende omkjøringsmuligheter bør det i større grad sees på muligheten for utnyttelse av andre transportsystemer, i samarbeid med relevante aktører på samferdselsområdet, herunder båt, ferje og fly.

En transportinfrastruktur som allerede er sårbart med få omkjøringsmuligheter og perioder med ekstremvær, vil det i kriser og krig bli ytterligere utfordrende for framkommeligheten i fylket. Ved konflikt kan det forventes at knutepunkter og sentrale deler av transportinfrastrukturen vil bli slått ut, herunder broer, tunneler og ferjeleier og lignende.

Kartlegge behovet for transportberedskap i fylket, ha oversikt over og kontakt med sentrale transportaktører samt å ha utarbeidet krise- og beredskapsplaner.

Kartlegge sårbare knutepunkt og flaskehalsen samt kartlegge mulige alternativ for omkjøring og bruk av annen transportinfrastruktur der det er mulig.

4.5. Finansiering og optimalisering av ressurser

Finansieringen av driftsbudsjettet til fylkeskommunen kommer fra rammetilskuddet fra staten. Dette er midler som brukes til kollektiv og drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Finansiering av utbedringer kan gjøre ved overføring fra driftsbudsjettet til investeringsbudsjettet eller ved låneopptak – per nå er praksis i Finnmark å finansiere dette ved låneopptak. Dette fører videre at finanskostnadene belastes driftsbudsjettet og igjen reduserer handlingsrommet.

Formål

Det er behov for store investeringer på vegnettet, både til drift, vedlikehold og bygging av nye prosjekter. Overgangen til lav- og 0-utslippsteknologi vil kreve store investeringer, og det er behov for å tilpasse driftsnivået i kollektivtrafikken til den faktiske budsjetttrammen. I tillegg er de kostnadmessige effektene av nye kontraktsstrategiene på fylkesveg er usikre.

Utfordringsbilde

Fylkeskommunens økonomi er sterkt påvirket av et for høyt driftsnivå, noe som videre må gjøre at ambisjonsnivået må reduseres for å komme i balanse. Til nå er merforbruket på kollektiv dekt inn av vedlikeholdsbudsjettet på veg, noe som fører til at vi har et for høyt driftsnivå på kollektiv og et økt vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet.

Uten å øke rammen for vedlikehold på vegnettet vil forfallet akselerere i en eksponentiell vekst, og uten tiltak i verste konsekvens vil vegen bryte sammen. Dette kombinert med et behov for utbedringer på enkelte vegstrekninger fører til et behov for tydelig prioriteringer i planperioden, samt samordning og optimalisering av ressurser.

For kollektivkontraktene i fylket har kostnadene økt med i overkant av 100 millioner kroner i siden kontraktsinngåelse, som følge av indeksreguleringer og økt produksjon etter politiske bestillinger. Dette utgjør en økning på om lag 25%.

5. Planprosess

5.1. Organisering

- *Fylkestinget* - er plan- og godkjenningsmyndighet for regionale planer. Det er fylkestinget som fastsetter planprogram og som fatter endelig vedtak etter at planforslaget har vært på høring og offentlig ettersyn
- *Styringsgruppa* er divisjonsledergruppa til samferdsel Finnmark. Styringsgruppas oppgave er å gi styringssignaler, gjøre avklaringer og beslutte. Styringsgruppa vil også avgjøre om det er behov for å tilføre prosjektet ressurser i sin helhet eller delprosesser.
- *Administrativ prosjektgruppe* - fører planarbeidet gjennom hele perioden fram til endelig planforslag legges fram for Fylkestinget. Den administrative gruppa koordinerer det faglige arbeidet samt inviterer til medvirkning.
- *Referansegruppa* skal ivareta fylkes interesse innen hvert fagområde. Sikre god internt og ekstern involvering. Referansegruppa består av representanter i fylkeskommunen fra næring, plan og kultur, internasjonalt, økonomi, opplæring, og overordna planlegging.

5.2. Medvirkning

Det vil bli lagt opp til medvirkning i form av høring av planprogrammet og høring av utkast til Regional transportplan. Samt at det vil gjennomføres innspillsmøter i perioden oktober 2022-januar 2023.

5.3. Fremdriftsplan

		A 22	M 22	J 22	J 22	A 22	S 22	O 22	N 22	D 22	J 23	F 23	M 23	A 23	M 23	J 23
Planprogram	Utarbeidelse av Planprogram og politisk sak															
Planprogram	Vedtak planprogram på høring															
Planprogram	Varsle planoppstart RTP															
Planprogram	Høring planprogram															
Planprogram	Merknadsbehandling															
Planprogram	Saksfremlegg															
Planprogram	Vedtak															
Involvering	Utredninger og annen involveringsarbeid															
RTP	Utkast til RTP fullføres															
RTP	Utkast sendes på høring															
RTP	Frist for høring															
RTP	Merknadsbehandling															
RTP	RTP															
RTP	Saksfremlegg															
RTP	Vedtak															