

Regional Samferdselsplan for Finnmark 2010–2013



Regional samferdselsplan for Finnmark 2010–2013

Forord

I et fylke som Finnmark er samferdsel viktig. Store avstander og lavt folketall gir oss sammen med klimatiske forhold store utfordringer. Samferdsel er i stor grad en nødvendig grunnlegger for næringsutvikling i Finnmark og holder liv i vitale lokalsamfunn i hele fylket.

Regional samferdselsplan for Finnmark inneholder handlingsprogram for fylkesveger og kollektivtransport. Planen legger føringer for samferdselspolitikken i Finnmark og rulleres årlig i handlingsprogram og budsjett.

Finnmark fylkeskommune har hovedansvaret for samferdsel i fylket. Fokuset er fylkesveinettet, kollektivtilbudet til sjøs og land, samt trafikksikkerhet. Finnmark fylkeskommune er i tillegg løyvemyndighet for transport av personer. Som fylkeskommune legger vi stor vekt på å komme med innspill og prioriteringer innenfor alle områder som gjelder samferdsel i Finnmark. Eksempler på det er riksvegnettet, havner, flyplasser og Hurtigruta.



Fylkesordfører Runar Sjøstad.
(Foto: Knut Åserud)

Forvaltningsreformen som trådte i kraft 1.1.2010 har gitt oss større oppgaver innenfor drift og vedlikehold av vei. Vi har i dag ca. 150 mil med fylkesveger som skal driftes og vedlikeholdes. Det gir også store utfordringer i form av investeringer i store vegprosjekter som for eksempel utbyggingen av fv. 98, Ifjordfjellet, som startet opp i 2009.

Med økte oppgaver følger økt ansvar. Dette synliggjøres bl.a. ved å fokusere enda sterkere på trafikksikkerhet og universell utforming når det planlegges nye veier og kollektivtilbud.

Regjeringens nordområdepolitikk gir forventninger om økt industriutbygging knyttet til olje, gass og mineraler. Regional samferdselsplan legger til rette for at utviklingen av infrastrukturen er i takt med industriutbygginga.

Regional samferdselsplan 2010–2013 er Finnmark fylkeskommunes viktigste verktøy for å meisle ut god samferdselspolitikk i årene som kommer.

Vadsø, 12. juli 2010

Runar Sjøstad
fylkesordfører

Finnmark fylkeskommune / Finnmarkku fylkkagielda
Fylkeshuset, 9815 Vadsø
Tlf. 78 96 20 00 / fax 78 96 23 70
e-post: postmottak@ffk.no
www.ffc.no

Forsidefoto: Overgang mellom gammel og ny vei
på Ifjordfjellet, fv. 98.
(Foto: FFK)

Opplag: 500
Grafisk produksjon: Bjørkmann, Alta



Regional samferdselsplan for Finnmark 2010–2013

Vedtak:

1. Fylkestinget vedtar regional samferdselsplan for Finnmark 2010–13
2. Fylkestinget legger følgende overordnede satsingsområder fra Nasjonal transportplan 2010–19 til grunn for samferdselspolitikken i Finnmark:
 - Framkommelighet
 - Trafikksikkerhet
 - Miljø
 - Universell utforming
3. Fylkestinget anser målet i Nasjonal Transportplan 2010–19 om å gjøre Finnmark til en næringsstrategisk plattform til å være et nasjonalt utviklingsprosjekt. Behovet for opprustning/investering i nødvendig infrastruktur er så store at det må bevilges ekstraordinære statlige midler for å løse disse utfordringene.
4. Handlingsprogrammet for fylkesveger for perioden 2010–13 samt budsjett for 2010 vedtas.
5. Ifjordfjellet bygges ut i henhold til finansieringsalternativ tre.
6. Det søkes staten om midler til rassikring i henhold til prioritert tiltaksliste i planen.
7. Handlingsprogrammet for kollektivtransporten 2010–13 behandles i fylkestinget i juni 2010. Handlingsprogrammet for trafikksikkerhet 2010–13 behandles i kultur-, nærings- og samferdselsutvalget i mars 2010.
8. Krav om alkoholås i transportmidler som utfører skoleskysst vurderes når nye avtaler om skoleskysst skal inngås.
9. Fylkestinget ber Statens Vegvesen i kommende planperiode vurdere nærmere de praktiske og økonomiske konsekvenser med en forlengelse av den europeiske trafikkorridor (som i dag stopper i Utsjok ved Samelandsbrua) til Tanabru.

Følgende punkter tas inn i planen:

Kapittel 4 Utvikling av fylkesvegene:

- Vegvesenet bes prioritere planarbeidet slik at arbeidene kan starte så snart som mulig og når nødvendige bevilgninger fra den statlige rassikringsposten foreligger.

Kapittel 5 Hurtigrutas framtid:

Fylkestinget vil vise til at det i perioder, spesielt i Øst-Finnmark, er mange kanselleringer av hurtigrutas anløp i flere havner. Dette skaper usikkerhet omkring hurtigruten som transportmiddel og kan føre til at flere velger bort hurtigruta ved transport.

Likewise fører kanselleringer til inntektstap for havnene, noe som går ut over evnen til å vedlikeholde og opprettholde gode og trygge kaianlegg til bruk for blant annet hurtigrutene. Dette skaper også problemer for å opprettholde stabile ekspeditører i havnene.

Fylkestinget forventer at dette blir tatt opp og avklart slik at hurtigruta fortsatt kan være et trygt og pålitelig framkomstmiddel for aktiviteten på kysten.

Kapittel 6 Fremtidig luftfart, flyruter og flyplassutvikling:

Finnmark fylkesting viser til regjeringens Soria Moria-erklæring der det står:

«Ordningen med at overskuddsflyplasser betaler for de ulønnsomme flyplassene skal videreføres.»

«Sikre at utviklingen av flyplasser utenfor Avinor-systemet ikke svekker muligheten til å opprettholde et desentralisert flyplasstilbud over hele landet. Regjeringen vil vurdere tiltak for å sikre finansieringen av Avinors lufthavner.»

Finnmark fylkesting ber regjeringen føre en politikk som ikke undergraver Avinors inntektsgrunnlag og mulighet til investeringer på sine 46 flyplasser når det gjelder konsesjoner på private flyplasser.

Kapittel 7 Fiskerihavner, stamnetthavner og kystovervåking:

- Finnmark fylkeskommune vil påpeke at det er fortsatt mange utfordringer på havnesiden i Finnmark som ikke er løst. Vi er derfor bekymret over at det bevilges for lite midler til prosjekter og som dermed fører til at løsninger som bedrer sjøsikkerheten utsettes i tid. Vi vil sterkt anmode om økte bevilgninger til de mange prosjekter som venter på sin løsning.
- Det må ikke igangsettes andre utbygginger i Porsanger, som kan forsinke/utsette den årelange planen med utbygging av Smørfjord havn.

Kapittel 8 Riksveger og statlige rammer:

- Nytt veidekke på veistrekningen mellom Vardø og Vadsø må prioriteres og oppstartes i 2010.
- Alt som omhandler innføring av bompengavgift i Alta tas ut.
- Finnmark fylkeskommune vil vise til arbeidet med å ruste opp «Kystriksvegen» i Finnmark. Det forventes økt aktivitet tilknyttet ulike prosjekter innen Nordområdene – så vel på sjø som land. Skal disse prosjekter lykkes, må vegstandarden løftes. Vi vil her trekke fram behovet for å utbedre E75 mellom Vadsø og Vardø. Vegen har i dag tung trafikk som ikke er tilpasset den standard vegen har. En utvikling innen petroleum i Barentshavet med påfølgende baseaktivitet, vil kreve en helt annen kvalitet enn slik vegen framstår i dag. Vegen er også en del av Nasjonal turistveg og vil som følge av økt reiselivssatsing få økende trafikkbelastning, spesielt med bobiler. Dette vil kunne gi trafikkfarlige situasjoner på grunn av smal vegbane og dårlige/ingen vegskulder.

Innhold

| | |
|---|----|
| 1. Formålet med planen | 5 |
| 2. Innledning | 6 |
| 3. Rutegående transport/kollektivtrafikk | 9 |
| 4. Utvikling av fylkesveger i årene 2010–2013 ... | 11 |
| 5. Hurtigrutas fremtid | 16 |
| 6. Fremtidig luftfart, flyruter og flyplassutvikling .. | 17 |
| 7. Fiskerihavner, stamnetthavner og kystovervåking | 20 |
| 8. Riksveger og statlige planrammer | 22 |
| 9. Trafikksikkerhet | 24 |
| 10. Transportordningen for funksjonshemmede ... | 26 |

1. Formålet med planen

Regional samferdselsplan for Finnmark 2010–2013 fastsetter en overordnet planramme for fylkeskommunens samferdsels-satsing i regionen.

Planen inkluderer handlingsprogram som rulleres årlig. Handlingsprogrammene angår primært de tiltak som finansieres via fylkeskommunens økonomiplan.

Regional samferdselsplan danner grunnlaget for samferdselsdelen av fylkeskommunens økonomiplan for perioden 2010–2013, og de årlige budsjettene for fylkesveger, kjøp av kollektive rutetjenester og satsingen på trafikksikkerhet.

Fylkesplanen for Finnmark 2006–2009 (2011) har følgende overordnede mål for infrastruktur- og kommunikasjons-politikken i Finnmark:

«Finnmark – der næringsliv og befolkning har et transport- og kommunikasjonstilbud med forutsigbarhet og sikker framkommelighet.»

Regional samferdselsplan for Finnmark omhandler nasjonale føringer for samferdselspolitikken og gir føringer til fylkeskommunens ansvarsområder innenfor samferdsel. Derfor omhandler planen innsatsområder hvor flere aktører har ansvar. Planen inneholder viktige mål og innsatsområder blant annet for kjøp av kollektive rutetjenester, utvikling av både fylkesveger og riksveger, luftfart, havnesatsing og trafikksikkerhet.



Finnmark fylkeskommune bygger ny vei over Ifjordfjellet.
(Foto: Statens vegvesen)

2. Innledning

2.1 Nasjonale føringer og nordområdepolitikk

Staten gir sentrale nasjonale føringer for transportetatens prioriteringer via Nasjonal transportplan (NTP). Den nyeste planen er St.meld. nr. 16 (2008–2009), Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019. Finnmark fylkeskommune slutter seg til de overordnede målsettingene i NTP 2010–2019 og har gjort disse gjeldende for samferdselspolitikken i Finnmark. NTP legger til grunn fire satsingsområder med underliggende mål.

Framkommelighet: Transporttilbudet og påliteligheten i transportmønsteret skal bedres i perioden. Framkommeligheten for gående og syklende skal bedres i perioden. Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres i perioden.

Trafikksikkerhet: Antall personer som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredjedel i perioden.

Miljø: Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene og redusere Nox-utslippene i sektoren. Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner. Unngå utslipp av olje eller andre miljøfarlige kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs.

Universell utforming: Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden.

Regjeringen har hatt en offensiv satsing på nordområdepolitikk. «Nye byggesteiner i Nord» fra mars 2009 presenterer visjoner for nordområdene som skaper forventninger om ekstra satsing i fylket. Fylkestinget i Finnmark anser regjeringens nordområde-satsing som et nasjonalt utviklingsprosjekt, og mener at behovet for opprustning/investering i nødvendig infrastruktur



Kirkenes havn. (Foto: FFK)

i nord er så store at det må bevilges ekstraordinære statlige midler for å løse disse utfordringene. Gjennom økt næringsutvikling og internasjonalisering er det svært viktig å investere i god og nødvendig infrastruktur for å være i posisjon før de store utbyggningsprosjektene igangsettes. Næringslivet må derfor gis mulighet til å utvikle samarbeid og posisjonere seg i forkant. I dette bildet er infrastruktur helt avgjørende.

Regional samferdselsplan legger opp til at det fortsatt er nødvendig å videreutvikle samarbeidet mellom Norge og Russland hvor felles utfordringer på infrastrukturens side vil være sentrale. Utbyggingen av olje- og gassvirksomhet og utvikling av en mulig felles økonomisk sone (Pomorsonen) kan raskt utvikle seg til et felles arbeidsmarked mellom Norge og Russland. Skal Norge og Finnmark lykkes med en konstruktiv nordområdepolitikk, må infrastruktur og logistikk-løsninger fungere som en «grunnmur» og ikke være til hinder for en mulig positiv utvikling i nord.

Fylkeskommunen er partner i EU-prosjektene Stratmos/ Northern Maritime Corridor (NMC). Prosjektet har som mål og utvikle havnene langs sjøruten Kontinentet–Norskekysten– Nord Vest Russland. Havnene i Kirkenes og Hammerfest deltar som rådgivere i partnerskapet.

2.2 Fylkeskommunens ansvar og økonomiske rammer innen samferdsel

Fylkeskommunen har det overordnede ansvaret for budsjett, handlingsprogram og tiltak innenfor områdene *fylkesveger, kjøp av kollektive rutetjenester, trafikksikkerhet og transporttjenesten for funksjonshemmede.*

Fylkeskommunens ansvar for kollektivtrafikken er nedfelt i Yrkestransportloven med tilhørende forskrifter. Her slås det fast at fylkeskommunen har det overordnede ansvar for kollektivtrafikken i fylket og er løyve-, takst- og rutemyndighet. Det vil blant annet si at fylkeskommunen yter tilskudd til og tildeler oppdrag innenfor kollektivtransporten som ikke er kommersielt lønnsomme, fastsetter takstregulativ og bestemmer ruteplanene.

Finnmark fylkeskommune har ansvaret for å sikre og legge til rette for at det i Finnmark er en tilpasset transportberedskap. Veolia utgjør den operative transportberedskapen i fylket.

I forbindelse med forvaltningsreformen overtar fylkeskommunene i 2010 ansvaret for «øvrige riksveger» og riksvegfergene. Finnmark fylkeskommune øker dermed sitt vegansvar fra 623

km til 1501 km og ansvaret for fergeforbindelsen Øksfjord–Hasvik. Tidligere navn på «gamle riksveger» for eksempel rv. 98 skifter navn til fv. 98 fra 1.1.2010.

Fylkeskommunen utarbeider et eget handlingsprogram for fylkesvegene. Programmet ble vedtatt i Fylkestinget 9. desember 2009. Handlingsprogrammet gir informasjon om strategier og prioritering av investerings-, drifts- og vedlikeholdstiltak. Grunnlaget for handlingsprogrammet er Statens vegvesens faglige vurderinger samt innspill fra kommuner og ulike fylkespolitiske vedtak. Vedlikehold og utbedring av eksisterende vegnett prioriteres.

Etter vegtrafikklovens §40 a har Finnmark fylkeskommune et ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Finnmark fylkeskommune har den koordinerende rollen og skal se til at tiltak blir gjennomført.

2.3 Om rollen til statlige sektoreter

Kystverket og Statens vegvesen har ansvaret for gjennomføring av tiltakene i de statlige handlingsprogrammene for riksveger og havner/farleder. Fylkeskommunen har ingen avgjørende innflytelse på prioriteringene, men fylkestinget gir uttalelser til prosessene rundt NTP og de årlige prioriteringene i statsbudsjettet.

I tillegg til det ansvaret Statens vegvesen har for riksvegene, er de statlige regionvegkontorene gjennom Veglovens §10 stilt til disposisjon og underlagt fylkeskommunene for oppfølging av fylkesvegene. For riksveger er regionvegkontorene underlagt Vegdirektoratet. Siden regionvegkontorene tjener både staten og fylkeskommunene, blir dette kalt «sams vegadministrasjon». Gjennom denne organisasjonen skal staten dekke utgifter til vegforvaltning og administrasjon av riks- og fylkesvegnettet samt byggherrekostnader. Fylkeskommunen dekker drift, vedlikehold og investering.

| Økonomiske rammer innen samferdselssektoren | Planramme budsjett 2010 (Mill kr) |
|---|-----------------------------------|
| Fylkesveger (drift og vedlikehold) | 160,3 |
| Fylkesveger (investeringer) | 84,5 |
| Kjøp av rutetjenester sjø | 150,7 |
| Kjøp av rutetjenester land (bussruter) | 63,5 |
| Tilskudd til skoleskyss | 16,2 |
| Trafikksikkerhet | 3,5 |
| TT-ordning | 3,2 |
| Sum | 481,9 |



Passasjerer går ombord i en av Widerøes Dash 100. (Foto: Wideroe.no)

Samferdselsdepartementet kjøper tjenester på kortbanenettet etter anbudsrunder (FOT-rutene)¹. Finnmark fylkeskommune er høringsinstans, og sammenfatter synspunkt fra kommuner og flere samarbeidspartnere fra hele fylket i sitt innspill. Avinor eier og driver flyplassene i Finnmark. Avinor er et aksjeselskap og NTP omfatter derfor ikke økonomiske rammer for luftfartsinfrastrukturen. Avinors føringer for den langsiktige utviklingen finnes i konsernets strategiske plan.

Kystverket er statens forvaltningsorgan for sjøsikkerhet, beredskap og sjøtransport (fiskerihavner). Strategier og tiltak innenfor områdene prioriteres i NTP 2010–2019. Kystverkets handlingsprogram for 2010–2013 (2019) for Finnmark omhandler farleds- og fiskerihavnprosjekter samt fornyelse av Vardø trafikkstasjon. I tillegg til å sikre gjennomføring av NTP, skal handlingsprogrammet være detaljert nok til å danne grunnlag for de årlige budsjettprosessene. Handlingsprogrammet er det viktigste referansepunktet for å følge opp målene i NTP.

1. FOT-rute – Forpliktelse til offentlig tjenesteyting

2.4 Informasjon om partnerskap og samarbeidsorganisasjoner

Finnmark fylkeskommune deltar i partnerskap som tar sikte på å utvikle infrastrukturen i Finnmark og nordområdene.

Konsultativt trafiksikkerhetsforum (TS-forum) er rådgivende og kommer med tilrådninger overfor kultur-, nærings- og samferdselsutvalget (KNS) i saker som angår trafiksikkerhet. TS-forum består av representanter fra Finnmark fylkeskommune, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Fylkesmannen i Finnmark og politiet.

Fylkeskommunen deltar i arbeidsgrupper for å utvikle en helhetlig infrastrukturløsning for Sør-Varanger kommune, fremtidig havneutvikling i Hammerfest kommune samt et mulighetsstudie i Alta.

Forprosjekt «Finnmark som industriell næringsstrategisk plattform» er startet opp for å vurdere fylkeskommunens videre rolle i forhold strategisk utvikling av industrimulighetene i fylket knyttet til olje/gass og Shtokmannutbyggingen.



Polarbase utenfor Hammerfest. (Foto: FFK)

3. Rutegående transport/kollektivtrafikk

3.1 Informasjon om ruteproduksjon og nøkkeltall

Finnmark fylkeskommune har inngått en effektiviseringsavtale med Veolia Transport Nord AS (Veolia) for perioden 2008–2015. Avtalen omfatter utførelse av mesteparten av ruteproduksjonen på land og sjø i fylket. I avtalen er det lagt inn en forutsetning om at ruteproduksjonsvolumet fra 2008 skal bli videreført. Unntatt fra avtalen er bussbudet i området Midt-Finnmark, som også Veolia er blitt tildelt fra 2010. Tabell 1 gir informasjon om nøkkeltall for perioden 2006–2008, og viser at det har vært en økning i produksjon av antall rutekilometer, mens det har vært reduksjon i passasjertallet. Dette betyr at flere busser og hurtigbåter har god kapasitet.

Nøkkeltall i kollektivtrafikken i årene 2006–2008

| | | Ruteproduksjon | Antall passasjerer |
|-----------------|------|----------------|--------------------|
| Buss | 2008 | 5 260 000 km | 1 836 000 |
| | 2007 | 5 120 000 km | 1 870 000 |
| | 2006 | 4 430 000 km | 2 417 000 |
| Fylkesvegferger | 2008 | 90 500 km | 82 800 |
| | 2007 | 67 100 km | 82 000 |
| | 2006 | 67 050 km | 87 970 |
| Hurtigbåtruter | 2008 | 382 000 km | 84 400 |
| | 2007 | 436 000 km | 87 100 |
| | 2006 | 376 200 km | 97 700 |

3.2 Informasjon om skoleskyss

Opplæringsloven slår fast at fylkeskommunen skal organisere skoleskyssen i samarbeid med kommunene. Nedleggelse av grendeskoler og endringer i skolestrukturen fører til økt behov for skoleskyss. Skoleskyss utføres ofte i kombinasjon med ordinær ruteskyss og er ved siden av helgetrafikk dimensjonerende for materiell som benyttes i kollektivtrafikken.

3.3 Mål for kollektivtrafikken for årene 2010–2013

Aktuelle delmål fra fylkesplanen 2006–2009(2011):

«Å redusere avstandsulempene i distriktene ved et godt kollektivtilbud og gode veier.»

- Arbeide for bedre fremkommelighet i og mellom regioner, for å fremme utvikling av levedyktige distrikter, vekstkraftige bo- og arbeidsmarked og dekke næringslivets transportbehov.
- Samordne persontrafikk og godstrafikk i trafikksvake områder gjennom bruk av transportmidler med muligheter for både person- og godstransport.



Nyinnkjøpte busser. (Foto: Veolia)

- Involvere kommunene og brukerne på et tidlig tidspunkt i forbindelse med nye/endrede ruter og ved anskaffelse av nytt transportmateriell.
- Arbeide for bedre tilrettelegging for funksjonshemmedes bruk av ordinær kollektivtransport.
- Påse at transportbehovet blir minimalisert ved god arealplanlegging.
- Stille miljøkrav ved kjøp av transporttjenester.
- Fylkeskommunen vil utrede alle forhold knyttet til en eventuell framtidig offentlig vegforbindelse til Norge i løpet av 2010.

3.4 Økonomiske rammer for kjøp av kollektive rutetjenester 2010–2013

Til grunn for ruteoppsettet er det definert en minstestandard som sikrer steder med fast bosetting et kollektivtilbud. Kostnadsnivået innen kollektivtransporten i Finnmark er høyt i forhold til landsgjennomsnittet, men det er nødvendig for å kunne gi det minimumstilbudet som er i dag.

De økonomiske rammene innenfor samferdsel tilsier ikke en økning i produksjonen de nærmeste årene. For at Finnmark fylkeskommune skal kunne tilby innbyggerne et bedre tilbud, er det nødvendig at kollektivtransporttilbudet konsentreres om ruter med et akseptabelt trafikkgrunnlag.

Budsjett for kollektivtransporten:

| | 2010 |
|-------------------------|----------------|
| Kjøp av bussruter | 63,5 mill. kr |
| Kjøp av skoleskyss | 16,2 mill. kr |
| Kjøp av hurtigbåt/ferge | 150,7 mill. kr |

Hurtigbåtene er viktig for ferskvarertransport til og fra øyer og vegløse samfunn. Finnmark fylkeskommune kjøper i tillegg

frakttjenester med godsåten «M/S Sørøy». Fylkesvegfergene omtales i eget kapittel om fylkesvegene.

3.5 Informasjon om ønskede nye tiltak og satsinger for årene fremover

Hurtigbårutene har en viktig funksjon der andre transporttilbud ikke kan dekke behovet. Det er i første rekke viktig at ressursene til hurtigbåt benyttes der hvor det er det eneste alternativet, eller der hvor hurtigbåten kan være et nyttig supplement til andre transporttilbud.

Snøhvitruta mellom Alta og Hammerfest var et supplement til annen transport da den ble startet opp som følge av utbygginga på Melkøya utenfor Hammerfest. I dag ser vi jevnt dalende passasjertall til tross for tiltak for å øke bruken av ruta, for eksempel en avtale med Helse Finnmark i sammenheng med pasienttransport.

En båtrute mellom Vadsø og Kirkenes har vært etterspurt. Dette er tiltak som kommunene, Helse Finnmark og næringslivet ønsker å få utredet. Finnmark fylkeskommune har derfor startet et forprosjekt for å vurdere den regionale effekten av en slik rute.

Flere av anløpsstedene betjenes av private kaieiere og ekspeditører. For at rutegående båter skal kunne anløpe stedene, er det viktig at disse gruppene har en inntjening som sikrer at de kan ekspedere båtanløp og holde kaiene i forskriftsmessig stand. Transportøren har inngått avtale med ekspeditørene, og Finnmark fylkeskommune har inngått avtale med kaieierne om betaling for anløp.

Universell utforming er lovfestet i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven som trådte i kraft 1.1.2009. Lovens formål er blant annet å sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne. Finnmark fylkeskommune er i gang med dette arbeidet og har blant annet ved anbudsutlysning i Midt-Finnmark stilt krav om universelt utformede busser. Ved innfasing av nytt materiell skal dette være universelt utformet slik at alle kan benytte transportmidlene. I samarbeid med Statens vegvesen vil fylkeskommunen også vurdere oppgradering av holdeplasser og stoppesteder for kollektivtrafikk i perioden.

Finnmark har blitt valgt ut som pilotfylke i prosjektet «Universell utforming som regional utfordring» i regi av Miljøverndepartementet (2010–2012). Regjeringens nye handlingsplan «Norge universelt utformet 2025» danner grunnlaget for



Påstigning Mårøy. (Foto: FFK)

satsingen. Intensjonen med pilotfylket for universell utforming er å øke innsatsen på regionalt nivå utover det ordinære for å skape bedre og tettere samhandling mellom fylket, kommuner og nasjonale instanser.

NTP 2010–2019 introduserer en mer offensiv satsing på miljø og setter følgende hovedmål for miljø innen samferdsel:

«Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.»

Finnmark fylkeskommune vil oppnå miljømålet i NTP 2010–2019 ved å stille krav til miljøvennlig teknologi og drivstoff ved kjøp av transporttjenester.

Finnmark fylkeskommune har et nært samarbeid med Veolia om tiltak for å redusere utslipp fra kollektivtrafikken. Et tiltak er at Veolia kurser sine bussjåfører i kjøreteknikk for å redusere drivstofforbruk, og dermed utslippene av klimagasser. Et annet tiltak med samme effekt er å redusere hastigheten på hurtigbåtene. Det er viktig å merke seg at en ekstra gevinst av begge disse tiltakene er bedre økonomi.

Regjeringen satte i 2007 i gang programmet «Kollektivtransporten i distriktene» – KID i samarbeid med fylkeskommunene. Målet med prosjektet er å gjennomføre tiltak på utvalgte steder og strekninger for vesentlig styrking av kollektivtilbudet til de reisende i distriktene. Tiltakene som iverksettes skal ha overføringsverdi til andre områder. I Finnmark er bussprosjektet i Alta med i denne ordningen som et pilotprosjekt.

4. Utvikling av fylkesvegene i årene 2010–2013

4.1 Status for fylkesvegene

Fylkesvegnettet, på 1501 km, består i hovedsak av lavtrafikkerte veger med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på under 500 biler. Enkelte fylkesveger i byer/tettsteder har imidlertid vesentlig høyere ÅDT på 1500–7000 biler. Disse vegene utgjør kun 2,4 % av fylkesvegnettet. I fylkesvegnettet inngår to tunneler med lengde over 500 meter, 227 bruer/kulverter og 11 fergekaier.

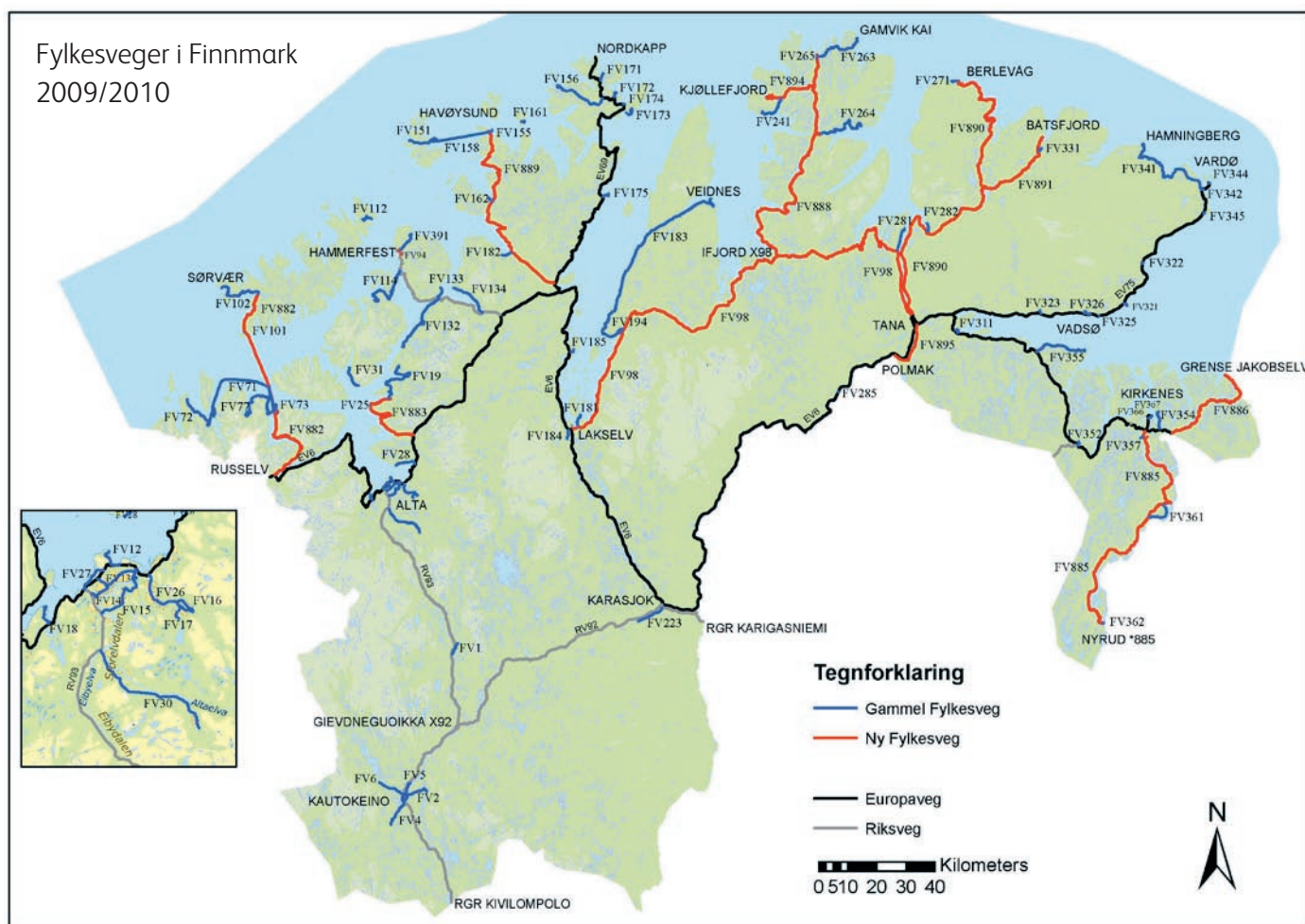
Fylkesvegnettet har stor betydning for næringstransporter fra kysten til riksvegene og for bosetting i distriktene. De viktigste næringstransportene i fylket er matvarer fra produksjonsbedrift til marked. En rekke kystkommuner benytter fylkesvegnettet som transportåre til riksvegnettet. Fv. 98 (tidligere rv. 98) over Ifjordfjellet bidrar til å binde Nordkyn sammen med Varangerområdet og er alternativ øst–vest rute til E6.

4.2 Utfordringer for fylkesvegnettet for perioden 2010–2013

Budsjetttrammene er i utgangspunktet marginale og må gradvis økes for få en tilfredsstillende gjennomføring av vedtatt handlingsprogram. Ekstra prosjektkostnader og oppdøkkende tiltak fordrer økte rammer. Erfaringer tilsier at tiltakene blir dyrere når planprosessene er ferdigstilte. Ytterligere rammer kan bli nødvendig for å nå målsettinga. Det er ikke økonomiske rammer for utvikling av nye vegtraseer i perioden.

Tiltakene som ikke er iverksatt har kun en stipulert økonomisk ramme. En fullstendig planlegging for alle tiltakene iverksettes i starten av perioden. Det vil sikre en tilfredsstillende helhetsoversikt over kostnadsrammer med tidsperspektiv.

Forfallet på fylkesvegnettet er anslått til ca. 700 millioner kr. Behovet er størst på det gamle fylkesvegnettet. Dårlig tilstand



Kart med nye og gamle fylkesveger i Finnmark. (Kilde: Statens vegvesen)

øker faren for oppdukkende behov med betydelige kostnader. Tiltak er da nødvendig for å ivareta trafikksikkerheten og unngå stenging av veger.

Statens vegvesens forslag til handlingsprogram legger opp til oppstart tidlig i perioden av investeringstiltak som var prioritert i forrige samferdselsplan, og av ekstraordinære tildelinger i 2009, som ikke er fullført. For fv. 98 Ifjordfjellet, var alternativene en fullføring av igangsatte punktutbedringer eller en mer fullstendig oppgradering. Punktutbedringene til ca. 80 millioner kr vil ha en begrenset effekt i forhold til å bedre framkommeligheten sommer og vinter. En tilfredsstillende helårsveg vil stipulert koste 400–450 millioner kr og skal finansieres gjennom låneopp- tak basert på ordningen med rentekompensasjonsordnin- gen og egenfinansiering.

4.3 Mål og økonomiske rammer for utviklingen av fylkesveger

Den overordnede målsettingen fra fylkesplanen for Finnmark for fylkesvegnettet er:

«Å bedre framkommelighet og trafikksikkerhet på vegnettet hele året»

Følgende rammer legges til grunn for drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegene:

| Rammene for overtagelsen av de øvrige riksveger fra 2010 | Mill kr. |
|--|----------|
| Drift og vedlikehold på overførte riksveger | 108 |
| Investeringer for overførte riksveger | 41 |
| Frie inntekter til fylkesvegene | 26 |
| Sum | 175 |

| Fylkeskommunens rammer for tidligere fylkesveger | Mill kr. |
|--|----------|
| Drift og vedlikehold | 40 |
| Investeringer | 22 |
| Overføringer fra 2009 | 14 |
| Sum | 76 |

I rammevurderingene for hele fireårsperioden er det tatt utgangspunkt i de samlede økonomiske rammene for 2010. I vurderingene er det også lagt til grunn beregninger av hvilke nivå de økonomiske rammene må ligge på for å hindre økt forfall på fylkesvegnettet. Prioriteringer mellom investeringer, drift og vedlikehold er gjort med basis i de strategiske førin- gene. De fokuserer på akutte forhold både når det gjelder investeringer og vedlikehold samt økonomiske bindinger som blant annet ligger i inngåtte funksjonskontrakter og øvrige vedlikeholdskontrakter. Totalt er rammen for 2010 på 244,8 millioner kr.



Det klargjøres for sprenging på Ifjordfjellet. (Foto: FFK)

Fylkesvegbudsjett for 2010 og grunnlag for perioden 2010–2013

| | Drift og vedlikehold | Investeringer | Totalt Mill. kr |
|-----------------|----------------------|---------------|-----------------|
| Rammer for 2010 | 160,3 | 84,5 | 244,8 |
| Ramme 2010–2013 | 641 | 559,8 | 1200,8 |

Driften av fylkesvegfergene har eget budsjett.

4.4 Strategier for drift og vedlikehold av fylkesveger

Med drift forstås alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at et veganlegg skal fungere best mulig i forhold til trafikantenes daglige bruk. Vedlikehold innebærer tiltak for å opprettholde standarden på vegen. For perioden 2010–2013 vil det være avgjørende å sikre tilstrekkelige bevilgninger til drift og vedlikehold for å redusere forfallet på fylkesvegnettet.

Følgende strategiske føringer legges til grunn for vedlikehold i perioden:

- Prioritere vedlikeholdstiltak på konstruksjoner (fergekaier, bruer, tunneler) som har alvorlige (kritiske) skader eller mangler som utgjør en sikkerhetsrisiko.
- Høy innsats til fornying av gamle og nedslitte vegdekker på fylkesveger som er viktige for lokalt/regionalt næringsliv og næringstransport eller ligger i byområder med stor trafikk.
- Prioritere tiltak som reduserer langtidsskader på vegkroppen (drenering, vegetasjonsrydding) og konstruksjoner og/eller gir reduserte driftskostnader.
- Funksjonskontraktene videreføres med utgangspunkt i de standardkrav som ligger i gjeldende kontrakter. Avvik i kontraktene gjennomgås i samarbeid med Statens vegvesen.

Den økonomiske rammen til drift vil i hovedsak være bundet opp i inngåtte funksjonskontrakter. Det er beregnet at disse kostnadene vil beløpe seg til 100–120 millioner kr pr. år. Gjeldende drifts- og vedlikeholdsstandard for riksvegnettet (Statens vegvesens håndbok 111) legges til grunn for fylkesvegnettet.

For å nå målsettingene om å utbedre alvorlige skader og mangler samt redusere forfallet på konstruksjoner og viktige fylkesveger, vil det være behov for en samlet økonomisk ramme på minimum 60 millioner kr pr. år.

Planramme til drift og vedlikehold for perioden 2010–2013:

| (Tall i mill. kr) | Total | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---------------------|-------|------|------|------|------|
| Funksjonskontrakter | 400 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Vedlikehold | 240 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| Sum | 640 | 160 | 160 | 160 | 160 |



Vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene, fv. 886 Grense Jakobselv. (Foto: FFK)

4.5 Investeringsbudsjett og strategiske føringer

Nye investeringer bidrar til å fornye veginfrastrukturen på vegkropp, bruer, kaier og tunneler.

Følgende strategiske føringer er lagt til grunn for prioriteringen av investeringene i perioden:

- Gjennomføre igangsatte og vedtatte prosjekter.
- Byggeprosjekter på fergekaier, bruer og punktutbedringer på vegnettet som må gjennomføres i perioden.
- Fokus på utbedringer av de regionale vegrutene og høytrafikkerte vegene.
- Tiltak rettet mot utforkjøringsulykker og økt trafiksikkerhet i byer og tettsteder.
- Økt fokus på trafiksikkerhetsinspeksjoner og oppfølging av straktiltak.

Økonomiske rammer til mindre investeringer for perioden 2010–2013:

| Planramme investeringer (i millioner kr) | Total ramme | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|-------------|------|------|------|------|
| Mindre investeringer | 214 | 64 | 50 | 50 | 50 |
| Ifjordfjellet | 332 | 83 | 83 | 83 | 83 |
| Investeringer totalt | 546 | 147 | 133 | 133 | 133 |

Aktuelle investeringsprosjekter er beskrevet i vedtatt handlingsprogram for fylkesveger 2010–2013.



Fylkesvegferga Åfjord. (Foto: Fjord1 MRF)

4.6 Informasjon om planlagte rassikringsprosjekter

Det tildeles ingen egen ramme for rassikringstiltak av fylkesvegnettet. Fylkeskommunene må søke staten om midler til formålet. Prioritert liste legges til grunn for søknad om rassikringsmidler.

Følgende strategiske føringer legges til grunn for rassikringstiltak i perioden:

Gjennomføre vedtatte prosjekter.

- Rassikringstiltak med høy/middels prioritet med lav økonomisk kostnadsramme skal prioriteres i perioden.
- Rassikringstiltak med høy/middels prioriterte og høy økonomisk kostnadsramme skal vurderes i neste planperiode.

Det legges opp til å ferdigstille vedtatte ambisjoner på Havøysundvegen i 2010. De tre store prosjektene som er foreslått i 2012/2013 har alle høy prioritet og er mer komplekse prosjekter. Grunnen til at de er plassert i siste del av perioden, er at planleggingen av prosjektene først starter opp i 2010. De øvrige foreslåtte prosjektene er mindre omfattende og har derfor enklere krav til plangrunnlag. Disse vil derfor kunne realiseres tidlig i perioden.

4.7 Fremtidig drift av fylkesvegferger

Det legges opp til å videreføre eksisterende fylkesvegfergestrekninger i perioden. Det er tildelt egen ramme ved overtagelsen av fergeforbindelsen fv. 889 Hasvik–Øksfjord. Fylkeskommunen viderefører dagens driftsnivå for fylkesvegfergeforbindelser.

Fylkesfergebudsjett for 2010:

| Rammer | Millioner kr |
|--|--------------|
| Rammer for overført riksvegferge Øksfjord – Hasvik | 23 |
| Rammer på tidligere fylkesvegferger | 35 |
| Totalramme fylkesvegfergedrift | 58 |

4.8 Gang- og sykkelveger

Fylkeskommunen får ansvaret for gang- og sykkelveger langs de øvrige riksvegene som overtas. Intensjonen er også å overta gang- og sykkelveger langs dagens fylkesveger fra kommunene, for å få et helhetlig ansvar. Dialog med aktuelle kommuner vil bli iverksatt i 2010. Dette vil også muliggjøre finansiering av prioriterte tiltak i handlingsprogrammet.

Det søkes midler til følgende prioriterte rassikringstiltak på fylkesvegnettet i Finnmark for perioden 2010–2013.

| Prosjekt | Stipulert kostnad | Aktuell gjennomføringsperiode |
|---|-------------------|-------------------------------|
| Fv. 889 Skjarvelandet/Bakfjorden/Skipsbukta | 45 mill. kr | 2010 |
| Fv. 882 Langfjordbotn–Breivikbotn | 31 mill. kr | 2010–2011 |
| Fv. 102 Breivikbotn–Sørvær | 14 mill. kr | 2011 |
| Fv. 173 Honningsvåg–Nordvågen | 65–75 mill. kr | 2011–2012 |
| Fv. 175 Kamøyvær | 6 mill. kr | 2012 |
| Fv. 894 Mehamneltv bru–Kjøllefjord | 16 mill. kr | 2012 |
| Fv. 19 Store Lerresfjord | 61 mill. kr | 2013–2014 |
| Fv. 883 E6–Nyvoll | 287 mill. kr | 2013–2015 |
| Fv. 890 Tana Bru–Berlevåg | 6 mill. kr | 2012 |

4.9 Omklassifisering av fylkesveger

Fylkesveger som rustes opp til tilfredsstillende standard etter § 7 i vegloven, skal vurderes omklassifisert til kommunal veg.

Aktuelle veger er:

| Veg nr. | Navn | Kommune |
|---------|------------------|--------------|
| Fv. 13 | Aronnesvegen | Alta |
| Fv. 27 | Skjaluftvegen | Alta |
| Fv. 366 | Kirkenes sykehus | Sør-Varanger |
| Fv. 367 | Wesselborgen | Sør-Varanger |
| Fv. 344 | Vardø | Vardø |



Ras ved fylkesveg 19 – Lille Lerresfjord. (Foto: Statens vegvesen)

5. Hurtigrutas fremtid

Samferdselsdepartementet kjøper sjøtransporttjenester på kystruten Bergen–Kirkenes av Hurtigruten ASA.

Samferdselsdepartementet vil i perioden utlyse en ny anbudskonkurranse om statlig kjøp av sjøtransporttjenester på kystruta Bergen–Kirkenes. Finnmark fylkeskommune har gitt innspill om at anbudet skal legges ut som gjennomgående seilinger hver dag hele året, med krav om samme seilingsmønster og med de samme anløpene som tidligere

I Finnmark fylkeskommunes behandling av anbudskriteriene for kystruta våren 2009 ble det også lagt vekt på at Kystruta er viktig for fylket i turistsammenheng, og at man på bakgrunn av det ønsket mulighet for delvis markedstilpasning. Signalene

så langt fra Samferdselsdepartementet tilsier at markedet er nødt å tilpasse seg kystrutas seilingsmønster, enn motsatt.

I perioder, spesielt i Øst–Finnmark, er det mange kanselleringer av hurtigrutas anløp i flere havner. Dette skaper usikkerhet omkring hurtigruten som transportmiddel og kan føre til at flere velger bort hurtigruta ved transport. Likeså fører kanselleringer til inntektstap for havnene. Noe som går ut over evnen til å vedlikeholde og opprettholde gode og trygge kaianlegg til bruk for blant annet hurtigrutene. Dette skaper også problemer for å opprettholde stabile ekspeditører i havnene. Det forventes at dette blir tatt opp og avklart slik at hurtigruten fortsatt kan være et trygt og pålitelig framkomstmiddel for aktiviteten langs kysten.



Hurtigruta legger til kai i Vadsø. (Foto: FFK)

6. Fremtidig luftfart, flyruter og flyplassutvikling

6.1 Nøkkeltall om luftfart

Finnmark fylke har åtte regionale flyplasser og tre stamflyplasser.

Stamflyplassene trafikkeres av SAS og Norwegian. Både Alta og Kirkenes har direkte flyforbindelse til Oslo.

Widerøe flyveselskap AS betjener de to anbudsområdene på kortbanenettet, men områdene vil bli anbudsutsatt på nytt i planperioden. Det regionale flyrutenettet har sammen med strekningen Tromsø–Lakselv vært lagt ut på anbud.

Trafikken på flyplassene har gått ned fra slutten av 2008. Denne utviklingen forventes å fortsette et par år inn i planperioden. Det er de siste årene gjort store investeringer på lufthavnene i Finnmark, først og fremst er sikkerhetssonen rundt rullebanene utvidet. Ny terminal er åpnet i Kirkenes i



SAS og Norwegian. (Foto: nrk.no)

2006 og senere utvidet. Det er også videre planer for ytterligere investeringer i bygningsmasse på Kirkenes lufthavn. Alta lufthavn har fått nytt terminalbygg høsten 2009.

| Antall 1.000 passasjerer kommet og reist | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Alta | 250 | 283 | 340 | 397 | 377 | 336 |
| Kirkenes/Høybukta | 201 | 205 | 212 | 224 | 230 | 255 |
| Lakselv/Banak | 40 | 42 | 45 | 47 | 46 | 48 |
| Berlevåg | 5 | 5 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Båtsfjord | 11 | 12 | 12 | 11 | 13 | 13 |
| Hammerfest | 91 | 103 | 109 | 118 | 118 | 111 |
| Hasvik | 5 | 5 | 5 | 5 | 7 | 7 |
| Honningsvåg/Valan | 13 | 13 | 11 | 11 | 13 | 14 |
| Mehamn | 12 | 12 | 11 | 14 | 14 | 14 |
| Sørkjosen | 10 | 11 | 9 | 9 | 12 | 13 |
| Vadsø | 66 | 65 | 63 | 68 | 74 | 75 |
| Vardø/Svartnes | 8 | 11 | 11 | 11 | 13 | 12 |
| Totalt | 712 | 766 | 832 | 918 | 923 | 906 |

6.2 Utfordringer knyttet til luftfart

Næringsutvikling og ulike satsinger som er gjort innenfor reiselivets vinterprodukter er ikke fulgt opp med tilgjengelighet gjennom flyruter. Spesielt vinterstid er det mange av Oslo-rutene som ikke gir utenlandsforbindelser på Gardermoen, da rutene til Alta og Kirkenes går for tidlig fra Oslo. For å få et løft på turismen er det derfor nødvendig at det etableres direkte forbindelser fra Finnmark til de mest interessante markedene. På grunn av det tynne befolkningsgrunnlaget i regionen, må eventuelle ruter bygge på salget i de utenlandske markedene. Dette må skje i tett dialog med turoperatører og andre samarbeidspartnere og vil kreve investeringer i markedsføring.

I utvikling av produkter rettet mot Asia kan den lange rullebanen på Lakselv komme til å spille en viktig rolle, ettersom den har kapasitet til å ta i mot svært store fly med full last. Realisering av dette betinger utvikling av reiselivsinfrastruktur i området.

De to flyruteanbudene i Finnmark sammenfaller ikke i tid. Det gjør at det er vanskelig å knytte Lakselv sammen med resten av Finnmark flyrutemessig. Sammenfall av anbudsperioder vil gjøre det mulig å se helheten i fylket.

Forbindelsen mellom øst og vest i fylket er svært viktig, og det må være mulig å reise fram og tilbake i løpet av en dag.



Fly tar av fra Kirkenes lufthavn. (Foto: Avinor)

Flyrute mellom Kirkenes og Murmansk har vært forsøkt startet opp i forrige periode. Det var Widerøe som trafikkerte strekningen, og ruten ble nedlagt etter halvannet års drift grunnet dårlig belegg. I dag flyr Aeroflot Nord ruta Tromsø–Murmansk. Norwegian planlegger å starte opp ruta Oslo–Murmansk. Det ansees derfor ikke formålstjenlig å arbeide for opprettelsen av en ny rute kommende periode.

I forrige anbudsperiode på kortbanenettet, satt samferdselsdepartementet ned maksimalprisene med 20 %. Fortsatt er prisene høye på FOT-rutene sammenlignet med de konkurranseutsatte kommersielle rutene.

Samferdselsdepartementet har gitt Avinor mulighet til å gi større rabatter for nyetablering av ruter til utlandet og til å

bidra i såkalte ruteutviklingsfond. Ruten mellom London og Tromsø er et vellykket eksempel på hva som kan oppnås.

6.3 Aktuelle mål for utviklingen av fremtidig luftfart

Oppsummert følger noen av de viktigste og mest relevante føringene knyttet til regjeringens nordområdestrategi:

- Dersom statlig finansiering skaffes vil Avinor legge forholdene til rette for flyfrakt av ferskfisk. Et tiltak i denne forbindelse er investering i snuplasser ved baneendene på Lakselv.
- Olje- og gassaktiviteten på norsk sokkel kan få stor betydning for næringsutviklingen i regionen. Særlig lufthavnene



Lakselv, Kirkenes og Alta samt enkelte regionalplasser er gunstig lokalisert mot nord og øst i forhold til mulig fremtidig plassering av prosesserings- og terminalanlegg for olje og gass.

- Departementet har bedt om en vurdering av hvorvidt regjeringens satsing i nord har konsekvenser for infrastruktur som ikke kan løses innenfor dagens utbyggingsplaner og økonomiske rammer. Avinor har i denne sammenheng trukket frem følgende prosjekter:
 1. Hinderfjerning og sikkerhetsområde ved Kirkenes lufthavn.
 2. Mulig fremtidig helikopterbase i Øst-Finnmark for å betjene Shtokmanfeltet.
 3. Ny lufthavn i Hammerfest.

6.4 Økonomiske rammer for perioden 2010–2013

Samferdselsdepartementet fastsetter utbyttepolitikken overfor Avinor. Som følge av blant annet finanskrisen og en rekke nødvendige sikkerhetsutbedringer, foretok samferdselsdepartementet i 2009 en rekke grep for å bedre økonomien i selskapet. Fra 2010 innføres det også en ny modell som reduserer utbytte med ca. 250 millioner kr i femårsperioden 2010–2014. Dette gir Avinor bedre forutsetninger til å møte investerings- og finansieringsutfordringer de neste årene.

Ordningen med at overskuddsflyplasser betaler for de ulønnsomme flyplassene skal videreføres. Dette må sikres med en politikk som ikke undergraver Avinors inntektsgrunnlag og mulighet til investeringer på sine 46 flyplasser når det gjelder konsesjoner og private flyplasser.

Det er ikke gitt signaler fra samferdselsdepartementet om at det planlegges større kjøp av flyruter i Finnmark. En slik politikk fører til at dersom man i Finnmark ønsker å styrke forbindelsene mellom de folkerike stedene, er det nødvendig å redusere tilbudet som gis til utkantene.

6.5 Politiske prioriteringer for årene fremover

- Det er behov for å utvide dagens ruteprogram for å oppnå et tilfredsstillende flyrutetilbud i Finnmark. Dette vil medføre økt tilskuddsbehov, og samferdselsdepartementet må derfor øke tilskuddsrammen til anbudsrutene i Finnmark.
- Det er krav om en forbedret vest–øst-forbindelse innenfor en arbeidsdag – begge veger. Dette kravet må ikke svekke dagens rutetilbud på regionalflyplassene langs kysten av Finnmark. Det er behov for å legge til rette for gode internforbindelser mot fylkets to sykehus, Kirkenes og Hammerfest.
- Flystrømmen må styres inn mot Finnmarks stamflyplasser – Lakselv, Kirkenes og Alta, for å styrke passasjergrunnlaget og for å ha gode forbindelser ut av fylket.
- Det må være mulig å reise tur/retur Oslo fra alle våre kortbaneflyplasser i løpet av en dag via våre stamflyplasser.
- Anbudsperiodene for FOT-ruter i Finnmark må samkjøres for å også oppnå forbindelser til Lakselv internt i Finnmark.
- Det er nødvendig å redusere maksimumspris på flybilletter, samt åpne for flere tilgjengelige rabatterte billetter.
- Finnmark fylkeskommune skal arbeide for en økning av konsesjonsperioden fra dagens tre år til fem år for å få bedre forutsigbarhet og øke konkurransen.
- Det må avsettes statlige midler for å gjennomføre Avinors prioriterte tiltak ved Kirkenes lufthavn innen 2011. I NTP for 2010–2019 prioriteres nytt driftsbygg og nytt tårn i Kirkenes Lufthavn, Høybuktnmoen. Det er akutt behov for sprengning av Tennvatnfjellet som vil muliggjøre landing av større fly. Det – for utvikling av turisme, samt for betjening av en eventuell økt oljeaktivitet i Barentshavets østlige del.
- En ny flyplass på Grøtnes ved Hammerfest må utredes snarest dersom de pågående målingene er tilfredsstillende.

7. Fiskerihavner, stamnetthavner og kystovervåking

7.1 Status

Finnmark er avhengig av en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport. Dette er av stor betydning for at næringslivet skal ha stabile rammevilkår for sin virksomhet innen transport av ferskt råstoff fra fiskerihavner, oppdrettsanlegg/slakterier og utvikling av fiskeriene i fylket. Skip tar hånd om en relativt stor andel av containertransporten. Opp mot 50 % av godset transporteres sjøvegen på strekningene Tromsø–Finnmark. Hurtigruten og kystgodstrafikken har en viktig rolle på strekningen.

NTP 2010–2019 gir fire havner i Finnmark status som stamnetthavner – Alta, Hammerfest, Honningsvåg og Kirkenes. I tillegg defineres også Melkøya som en stamnetterminal.

Vardø trafikksentral har bidratt til å styrke overvåkingen og iverksette forebyggende tiltak langs kysten. Økt sjøtransport langs finnmarkskysten stiller også sterkere krav til en helhetlig beredskap tilpasset klima og risiko. Beredskap mot akutt forurensning inngår ikke i handlingsprogrammet. Begrunnelsen

er at dette ikke inngår i rammedefinisjonen som er lagt til grunn for tiltakene i handlingsprogrammet.

7.2 utfordringer

Enkelte deler av stamledene i korridoren ligger utsatt til for vær og vind og har flere områder med sterk strøm. Stamnetthavnene er viktige knutepunkt for å styrke sjøtransporten i fylket. Dersom sjøtransporten skal øke sin konkurransekraft er det nødvendig å se de ulike transportformene i sammenheng. Gode tilknytningsveger til havnene, og sikre og effektive farleder er derfor en forutsetning for å få godset inn i landet på en effektiv måte.

Regjeringen sier i NTP at vegtilknytningene til stamnetthavner og intermodale knutepunkt skal være riksveger. Effekten blir begrenset når utbedringer i vegtilknytningen må vektes opp mot andre vegprosjekter. Videre vil farledsprosjekter inn til stamnetthavnene bli prioritert der det er behov for tiltak. Utover dette er det ikke knyttet andre virkemidler til stamnetthavnene.



Kirkenes havn.

Tiltakene medfører et lavt ambisjonsnivå for fiskerihavnene frem mot 2013. Tiltak som er prioritert for neste periode var i Kystverkets handlingsprogram for 2006–2015 planlagt gjennomført innen 2014. Dette forskyver prioriteringene og svekker fiskerihavnene. Investeringsbehovet er stipulert til totalt 450 millioner kr i fylket.

NTP 2010–2019 har i nordområdekapittelet rettet fokus mot økt havnesamarbeid mot Russland og utvikling av de nordnorske stamnetthavnene. Det er viktig at staten bidrar til å støtte kommunen, næringslivet og fylkeskommunen i utviklingen av de viktigste havnene i fylket. Målet er å klargjøre infrastrukturen i forkant og i takt med utviklingen innen olje- og gassindustrien. Dette gjelder for både norsk og russisk side i Barentshavet.

7.3 Kystverkets mål og strategier for videre handling

Kystverket legger disse strategiene til grunn:

Fiskerihavner: Prioritere fiskerihavnetiltak ut fra kriterier som kost/nytte betraktninger, marin verdiskaping og bidrag til levende kystsamfunn.

Farleder: Prioritere tiltak som bidrar til bedre sikkerhet og framkommelighet i farleder og i innseilinger til viktige trafikkhavner, samt tiltak som gir størst mulig reduksjon i reisetid og transportkostnader.

Navigasjonsinnretninger: Prioritere tiltak som øker sikkerheten for passasjertrafikk. Prioritere tiltak som gir gevinster i forhold til drifts- og vedlikeholdskostnader.

7.4 Prioriterte prosjekter 2010–2019 i Finnmark

Tiltak i fiskerihavner og kostnader for perioden 2010–2013:

| Fiskerihavner (millioner kr) | Tiltak | 2010 | Totalt 2010–13 |
|------------------------------|-----------|------|----------------|
| Havøysund (påbegynt) | Mudring | 17 | 17 |
| Honningsvåg (nytt tiltak) | Cruisekai | 25 | 25 |

Mudringen i Havøysund havn slutføres i 2010. Tiltaket vil få en total kostnadsramme på 70 millioner kr. Midler til ny cruisekai i Honningsvåg er en del av regjeringens tiltakspakke. Prosjektet starter opp i 2010. I tillegg har også prosjektene Båtsfjord (molo) og utdypning/molo av Honningsvåg havn fått tildelt midler for oppstart i 2010.

Andre relevante tiltak for Finnmark 2010–2013:

Vardø trafikkstasjon får en årlig driftsramme på 21 millioner kr og 6,6 millioner kr til investeringer i perioden. Farleden Tromsø–Honningsvåg og Honningsvåg–Kirkenes tildeles hver 23 millioner kr i perioden for vedlikehold av navigasjonsinnretninger.



Mudring i Havøysund. (Foto: www.seccura.no)

Tiltak for flere fiskerihavner og kostnader for perioden 2014–19
Det er planlagt mudring i Båtsfjord og utdyping i Berlevåg etter 2014. Tiltak i Smørfjord (Porsangerfjorden) var inne i handlingsprogrammet for 2006–2015. Tiltaket er nå utelatt i perioden.

7.5 Politiske prioriteringer for årene fremover

- Regjeringens nordområdesatsing er et nasjonalt utviklingsprosjekt. Det må derfor bevilges ekstraordinære statlige midler til utredninger og infrastrukturtiltak for å utvikle konkrete områder i Finnmark til en nasjonal næringsstrategisk plattform i nord.
- Det er viktig at bevilgning til cruisekai i Honningsvåg foretas fra 2010. Fylkestinget forutsetter at bevilgningen gis over post 30, slik det fremgår i NTP.
- Tiltak i fiskerihavnene i Båtsfjord og Berlevåg for perioden 2014–2019 må forseres og gjennomføres i perioden 2010–2014. Tiltaket i Smørfjord må tas inn igjen i handlingsprogrammet for perioden 2014–2019. Det må ikke igangsettes andre utbygginger i Porsanger, som kan forsinke/utsette den årelange planen med utbygging av Smørfjord havn.
- Farledstiltakene i Tana må starte opp innen 2013 for å sikre at tidsplanen i handlingsprogrammet for 2006–2015 blir gjennomført.
- NTP 2010–19 har i nordområdekapittelet rettet fokus mot økt havnesamarbeid med Russland og utvikling av havnene i Nord-Norge. Det forventes at Kystverket følger opp dette utredningsarbeidet i samarbeid med fylkeskommunen.
- Staten må bruke investeringsmidler for å utvikle infrastrukturen i stamnetthavnene. Det forventes at forhold rundt dette utredes snarest i samarbeid med fylkeskommunen. Dette vil kunne bidra til å styrke sjøtransporten langs Finnmarkskysten.
- Moloen på Store Korsnes i Alta kommune må renoveres i perioden.
- Det påpekes at det fortsatt er mange utfordringer på havnesiden i Finnmark som ikke er løst. Det er derfor bekymringsfullt at det bevilges for lite midler til prosjekter og som dermed fører til at løsninger som bedrer sjøsikkerheten utsettes i tid. Det anmodes sterkt om økte bevilgninger til de mange prosjekter som venter på sin løsning.

8. Riksveger og statlige planrammer

8.1 Status og utfordringer for riksveger

Staten har ansvar for riksvegene og prioriteringer gjøres i NTP. Handlingsprogrammet 2010–2013 (2019) for NTP omfatter drift, vedlikehold og investering for alle veger som inngår i riksvegnettet pr. 1.1.2010. I tillegg til å sikre gjennomføring av NTP skal handlingsprogrammet være detaljert nok til å danne grunnlag for de årlige budsjettprosessene. Handlingsprogrammet er det viktigste referansepunktet for å følge opp målene i NTP.

Riksvegvegnettet er ryggraden i det overordnede nasjonale transportsystemet. Det binder landet sammen og er av særlig betydning for transporter mellom landsdeler og til og fra utlandet. E6 er også en viktig transportåre for næringstransport og turisttrafikk til og fra Finnmark. Vegnettet har en viktig regional og lokal funksjon i fylket for næringstransportene. Det forventes at trafikken gradvis vil øke på vegnettet. De største prosjektene sammen med mindre tiltak vil bedre regulariteten på kun en begrenset del av vegnettet.

De viktigste utfordringer for riksveger er som følger:

- a) Opprettholde planlagt anleggsdrift på prosjektene E6 Alta vest og E105 i Sør-Varanger.
- b) Redusere etterslepet på riksvegene. De omklassifiserte vegene gjennom Indre Finnmark (rv. 92) og til Hammerfest (rv. 94) vil også øke behovet og utfordringene.
- c) Forsere utbedringer av rv. 94 for å ha tilfredsstillende standard før nye industriutbygginger finner sted i Hammerfest.

8.2 Mål og strategier for riksvegnettet

NTP 2010–2019 har prioritert å styrke vedlikeholdet og mindre investeringer for å nå de overordnede målene. Rammen til drift og vedlikehold økes nasjonalt med 30 % for å bedre driften av et vegnett med økende trafikk. Videre prioriteres mindre tiltak som gir god måloppnåelse for regulariteten og trafikksikkerheten prioriteres på investeringssiden.

Hovedprioriteringene for riksvegene i Finnmark er å utbedre eksisterende veg og redusere risikoen for ras.



Rv. 94 Skaidi–Hammerfest. (Kilde: Vegbilder Statens vegvesen)



Skisse til forslag til den nye brua over Tanaelva ved Tanabru. (Kilde: Statens vegvesen)

| Prioriterte riksvegprosjekt | Statlig ramme mill. kr | Bompenger | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Totalt 2010–13 | Budsjett-ramme 2014–19 |
|-----------------------------|------------------------|-----------|------|-----------|-----------|-----------|----------------|------------------------|
| E6 Alta vest | 1040 | 160* | 130 | 180 + 60* | 180 + 60* | 160 + 40* | 650 + 160* | 390 |
| E105 Storskog–Hesseng | 270 | | 50 | 80 | 50 | 20 | 200 | 70 |

* - Stipulert bompenginntjening (totalt 160 mill. kr fordelt på årene 2011–13)

8.3 Planlagte tiltak og økonomiske rammer for perioden 2010–2013

Handlingsprogrammet har en stipulert planramme. De årlige tildelingene skjer gjennom statsbudsjettet. I forrige planperiode ble tildelingen til Finnmark for investeringer 15 % under planrammen. Manglende tildeling i perioden og prisstigning på prosjektene vil redusere oppfylingsgraden.

E6 Alta vest står som egen post i handlingsprogrammet for å sikre finansiering. En ferdigstillelse av E6 Alta vest og E105 Storskog–Hesseng vil også fortsette etter 2013.

8.4 Planlagte tiltak etter 2013

| Prioriterte riksvegprosjekt | Statlig ramme mill. kr | Budsjett-ramme 2014–2019 |
|-----------------------------|------------------------|--------------------------|
| Rv. 94 Skaidi–Hammerfest | 430 | 430 |
| E6 Tana bru | 290 | 290 |
| E69 Skarvberg tunnelen | 270 | 270 |

8.5 Politiske prioriteringer for årene fremover

• Regjeringens nordområdesatsing er et nasjonalt utviklingsprosjekt. Det må derfor bevilges ekstraordinære statlige midler til utredninger og infrastrukturtiltak for å utvikle konkrete områder i Finnmark til en nasjonal næringsstrategisk plattform i nord.

- E6 Alta vest bør ferdigstilles innen 2015.
- Oppstart av planlagte tiltak på rv. 94 Skaidi–Polarbase innen 2011.
- Kirkenes må styrkes som et nasjonalt og strategisk brohode mot Russland gjennom en helhetlig infrastrukturplanlegging. E105 Storskog–Elvenes bru bør ferdigstilles innen 2011. Det videre arbeidet på E105 fra Elvenes bru til Hesseng må vurderes i sammenheng med en helhetlig utredning av vegnettet i og rundt Kirkenes.
- De nye riksvegene rv. 94 Skaidi–Polarbase, rv. 92 Karasjok–Gievdneuoika og rv. 893 Neiden–Finskegrensen må sikres en økonomisk planramme for å få en tilfredsstillende riksvegstandard for minstebredde (7,5 meter), kurvatur og dekkelegging.
- Prioriterte tiltak på E69 Olderfjord–Repvåg med ny Skarvberg tunnel og rv. 93 gjennom Kløfta må starte opp i perioden 2010–2013.
- Arbeidet med ny Tana bru må starte opp i perioden 2010–2013.
- Rasutsatt område i Tanadalen på E6 ovenfor Valjok må prioriteres utbedret så tidlig som mulig i perioden.
- Det er viktig at kontraktene i forbindelse med de kommende vegutbygginger tilpasses slik at lokale og regionale entreprenører/leverandører kan delta i anbudene.
- Utbedring og nytt vegdekke på Nasjonal turistveg strekningen mellom Vardø og Vadsø må prioriteres og startes opp i 2010.

9. Trafikksikkerhet

9.1 Informasjon om trafikkulykker

Trafikksikkerhet er en viktig del av drift, vedlikehold og investeringer på vegnettet i Finnmark. Vegtrafikken er et system som består av tre hovedkomponenter: *Veg, trafkant og kjøretøy*. En trafikkulykke skyldes en svikt eller en feilhandling i en eller flere av disse. I gjennomsnitt har det de siste årene skjedd i overkant av 100 personskadeulykker årlig på det totale vegnettet i Finnmark, og 20–25 personer har blitt drept eller alvorlig skadd i disse ulykkene. Tabellen nedenfor viser hvordan ulykkene fordeler seg på det vegnettet fylkeskommunen forvalter i dag og det utvidede fylkesvegnettet etter 2010. Det er femårsperioden 2003–2007 som er brukt som grunnlag.

Dominerende ulykkestype på det utvidede fylkesvegnettet er utforkjøringsulykker med en andel på over 52 % av ulykkene.

9.2 Mål og informasjon om aktuelle tiltak

Mål fra fylkesplanen 2006–2009 (2011) og fra trafikksikkerhetsplanen:

«Å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på vegnettet hele året.»

I 2002 ble «0-visjonen» innført som et overordnet grunnlag for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dette er en visjon om at ingen skal bli drept eller varig skadd i trafikken.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal redusere risikoen for at ulykker oppstår.

Hovedstrategiene for fylkeskommunen er å videreføre fokuset på barn, ungdom og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Det er relevant å prioritere tiltak rettet mot utforkjøringsulykker,



Utdeling av skolesekker til de nye 1.-klassingene. (Foto: FFK)

økt trafikk sikkerhet i byer og ha økt fokus på trafikk sikkerhetsinspeksjoner og strakstiltak.

Viktige tiltak fremover er:

- a) Finnmark fylkeskommune skal sammen med andre trafikk sikkerhetsaktører utarbeide toårige handlingsplaner for trafikk sikkerhetsarbeidet rettet mot trafikantenes holdninger, kunnskaper og ferdigheter.
- b) Finnmark fylkeskommune tar sikte på å innføre følgende tiltak for å øke trafikk sikkerheten:
 - Trafikk sikkerhetsrevisjoner og en systematisk og uavhengig gransking av trafikk sikkerhetsforhold.
 - Trafikk sikkerhetsinspeksjon med sikte på å avdekke forhold som kan være til fare for trafikantene.
 - Sette opp rekkverk på aktuelle strekninger.
 - Innføre databeregning av risiko for trafikkulykker (URF-tiltak).
 - Oppsetting av vegbelysning i aktuelle områder.

| | Andel av personskadeulykkene i Finnmark | Andel av drepte og alvorlig skadde i Finnmark |
|-----------------------|---|---|
| Dagens fylkesveger | 8 % | 9 % |
| Utvidet fylkesvegnett | 21 % | 18 % |

9.3 Økonomisk planramme for fylkeskommunale trafikk sikkerhetsmidler

Finnmark fylkeskommunes økonomiske rammer for trafikk sikkerhet i 2010 er 3,5 millioner kr.

Finnmark fylkeskommune vil videreføre nivået på de fylkeskommunale TS-midlene. Det er viktig å opprettholde en

ramme til både fysiske og pedagogiske tiltak i framtida. Disse midlene utløser aktiviteter i det enkelte lokalmiljø som har oversteget verdien på det enkelte tilskuddet. Denne type tiltak vil ikke automatisk fanges opp i de tradisjonelle funksjonskontraktene som i dag benyttes ved drift og vedlikehold av vegnettet.

I handlingsprogrammet for fylkesveger vil trafikk sikkerhets tiltak prioriteres som en del av drift-, vedlikeholds- og investeringsbudsjettet.

9.4 Informasjon om ønskede nye tiltak og satsinger for årene fremover

Fylkestinget har i juni 2009 uttalt at man ønsker å prioritere trafikk sikkerhet høyt, knyttet til tiltak innen de ulike programområder. I forhold til byer og tettsteder prioriteres videre utbygging av gang- og sykkelveger.

Innenfor trafikk sikkerhetsarbeidet er det viktig med et faglig nettverk som fungerer både i formell og uformell sammenheng. Dette blir ivaretatt av dagens TS-forum.

Med økt fylkesvegansvar er det nødvendig å tenke trafikk sikkerhet på en annen måte. Konkret betyr det at fylkeskommunens prioritering av fylkesvegmidler bør ha et økt fokus på trafikk sikkerhet. Dette krever sterkere politisk involvering. Det anbefales derfor at Finnmark fylkeskommune oppretter et Fylkestrafikk sikkerhetsutvalg (FTU) etter samme modell som brukes blant annet i Nordland og Troms, hvor politikerne er involvert i TS-forums arbeid.

Finnmark fylkeskommune har i en årrekke hatt et tett samarbeid om trafikk sikkerhet med Murmansk Oblast. Samarbeidet har hatt fokus på holdningsskapende arbeid, og barn/ unge har vært en prioritert gruppe. Det er viktig at dette samarbeidet videreutvikles. En sammenfallende forståelse av trafikk kultur og sikkerhet i trafikken er av stor betydning for de tilgrensende fylkene.

10. Transportordningen for funksjonshemmede

10.1 Status og mål

Transportordningen for funksjonshemmede (TT) er et etablert tilbud i alle kommuner for reisende som av helsemessige årsaker ikke kan benytte kollektivrutetilbudet. I midten av 2009 var det registrert 1324 brukere av ordningen, det vil si vel 1,8 % av befolkningen i Finnmark. En omlegging av reglementet har gjort at Finnmark nå er under landsgjennomsnittet med sikte på antall brukere.

I 2009 brukte Finnmark fylkeskommune 3,2 millioner kr til TT-ordningen. Beløpet vil være det samme for 2010–2013, men det bør være et mål for Finnmark fylkeskommune at midlene i en så stor grad som mulig brukes på målgruppen.

10.2 Utvikling videre

Dagens ordning med kuponger vil bli erstattet av magnetkort. Dette vil gi oss langt bedre oversikt over brukernes anvendelse, og fylkeskommunen vil kunne tilpasse tilbudet bedre til brukerne.

Flytting av godkjenningsordningen for brukeren fra kommunene til fylkeskommunen vil også være et mulig tiltak.



(Foto: FFK)