

BAKGRUNN

Regional transportplan (RTP) for Troms er utarbeidet etter plan- og bygningslovens (PBL) § 8 og vedtas av fylkestinget som er regional planmyndighet. Planen legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet og for kommunal og statlig planlegging i Troms fylke. Regional transportplan er et viktig verktøy for sammenstilling og synliggjøring av utfordringer og muligheter for samferdsel i Troms. Gjennom mål og strategier trekker RTP opp langsiktig transportpolitikk og angir prinsipper for prioriteringer. RTP skal bidra til samordning og koordinering av nasjonale planprosesser. Planleggingen av egen infrastruktur skal alltid ta hensyn til miljø, utslipp og jordvern.

MÅLSETNING

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

SENTRALE UTVIKLINGSTREKK I NÆRINGS- OG DEMOGRAFI

Regioninndeling i Troms der områdene for regionrådene blir aktivt benyttet i planprosessen for RTP. Bosettingsmønster, næringsstruktur og befolkningsutvikling er med på å bestemme hvilket samferdselstilbud Troms skal ha. Alderssammensetningen i regionene er noe ulik og den forholdsmessige andelen barn og unge er gjennomgående lavere enn landsgjennomsnittet. For Troms som helhet er den yrkesaktive delen av befolkningen litt over landsgjennomsnittet. Folketallsutviklingen har vært negativ de tre siste årene for alle regioner unntatt Tromsøregionen. Norge har en vekst på 10,8% i perioden frem til 2050. Gjennomsnittlig vekst er 3,6% i Troms og 8,1% i Tromsø. Utviklingen er foruroligende i den forstand at den yrkesaktive delen av befolkningen reduseres. Andel sysselsatte i befolkningen er noe høyere i Troms enn landsgjennomsnittet (2021). Arbeidsledigheten er generelt lav i Norge og etterspørselen etter arbeidskraft er stor i Nord-Norge, både på fagarbeidernivå og kompetansearbeidsplasser. Dette er kanskje det største utviklingshinderet for næringsliv og samfunn.

FYLKESVEGNETTET

Troms har et omfattende fylkesvegnett med nesten 3000 kilometer fylkesveg i tillegg til bruer, tunneler og veiutrustning. Veistandarden er gjennomgående lav og det er knyttet både økonomiske og tekniske utfordringer til drift og vedlikehold av veiene. I Troms fylke er det 2982 km fylkesveg, 612 km riksveg og 1894 km kommunal veg. Det er 4,8 ganger mer fylkesveg enn riksveg i Troms. Store deler av vegnettet i Troms har lav standard og er ikke tilpasset de forventninger samfunnet har til vegnettets funksjonalitet. Etterslepet på fylkesvegnettet i Troms er estimert til ca. 8 milliarder kroner (2019). Fylkesvegløftet omfatter ca. 1/3 del av fylkesvegene, og ved at disse vegene blir ivaretatt gjennom løftet blir det frigjort midler til det øvrige fylkesvegnettet. Målet er å stoppe forfallet samt gjennomføre strekningsvis utbedringer i henhold til vedtatt strategi. FV 848 Sørrollnes - Ytre Forså 97 000 satt av 2022-2027. Ibestadtunnelen 118 000 satt av 2022-2027.

Interkommunalt politisk råd for:

Åtte kommuner sammen
Gir en **sterkere stemme**



Harstad



Kvæfjord



Tjeldsund



Evenes



Narvik



Ibestad



Gratangen



Lavangen

KOLLEKTIVTRANSPORT

Fylkeskommunen er ansvarlig for å utvikle, planlegge og kjøpe kollektivtransporttjenester for buss, hurtigbåt og ferge. Staten, fylkeskommunen og kommunene har ansvar for å tilrettelegge for kollektivtilbudet gjennom sin planlegging og veginfrastruktur. I 2021 slapp kollektivtrafikken i Troms ut 47.493 tonn CO₂. Fergene sto for over 40%, bussene for 31% og hurtigbåtene for ca. 25% av utslippene. I denne planperioden skal kollektivtransporten gå fra hovedsakelig fossil drift til lav- og nullutslippsløsninger. Prognoser for CO₂ utslipp viser at det er lagt til grunn at hurtigbåtene fra og med neste kontrakt i 2029-30 går på hydrogen, metanol eller el-kraft. Statlige myndigheter stiller etter hvert strengere krav til lavere utslipp fra lokal og regional kollektivtrafikk. Dette er ytterligere skjerpet i forskrift om obligatoriske miljøkrav for ferger og hurtigbåter som nå er på høring. I distriktene kan det oftere være lange avstander til aktiviteter og tjenester, spredt bebyggelse og lav befolkningstetthet. Da vil tilbud av økonomisk bærekraftige kollektivtransportløsninger være utfordrende. Det er behov for nye måter å organisere og utforme kollektivtransporttilbud i distriktene slik at det også blir sosialt- og økonomisk bærekraftig.

BUSS

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

FERGER OG FERGELEIER

I Troms er det 12 helårs fergesamband samt ett sommersamband i samarbeid med Nordland fylke. Ved fremtidig elektrifisering av fergesamband, vil det for mange fergekaier være nødvendig med tilpassinger av eksisterende kai med hensyn til ladeinfrastruktur, kai-dimensjonering og seilingsdybde. I noen tilfeller vil det være aktuelt å oppgradere tilgangen på strøm, evt. i samarbeid med andre aktører som også har behov for økt kapasitet.

HURTIGBÅT

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

SKREDSIKRING

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

Interkommunalt politisk råd for:

Åtte kommuner sammen
Gir en **sterkere stemme**



Harstad



Kvæfjord



Tjeldsund



Evenes



Narvik



Ibestad



Gratangen



Lavangen

BYPAKKER

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

HARSTADPAKKEN

Det er et ønske om å kunne forsterke og videreutvikle kollektiv- og mobilitetstilbudet i årene som kommer. Det er særlig aktuelt å vurdere elektriske busser fra neste busskontrakt (senest 2029). I tillegg er fylkeskommunen involvert i utviklingen av løsninger for nytt kollektivknutepunkt i Harstad sentrum. Satt av 185 mill til Harstadpakken i økonomiplanen 2022-2027

TENK TROMSØ – FRA BYPAKKE TIL BYVEKSTAVTALE

Bypakke Tenk Tromsø innebærer investeringer og støtte til drift for bypakkens prosjektportefølje tilsvarende 6,5 milliarder kroner (2021-kroner) totalt i perioden 2021-2036. Finansieringen er basert på innkreving av bompenger samt statlige, fylkeskommunale og kommunale midler.

KLIMA OG MILJØ

Ifølge Norsk klimaservicesenter vil klimatiske endringer i Troms medføre en økning i episoder med kraftig nedbør, både snø og regn, flere og større regnflommer, og økt stormflonivå. Dette vil medføre sannsynlig økning i erosjon, noe som igjen vil utløse flere kvikkleireskred og andre skred. Fylkeskommunen må ta hensyn til konsekvenser av klimaendringer i all planlegg.

FOU, DIGITALISERING OG TEKNOLOGI

Den teknologiske utviklingen går stadig framover i samferdselssektoren og blir mer framtrødende i trafikk- og kollektivstyring, rassikringsanlegg og vegvedlikehold for å nevne noe. Utviklingen berører samfunnssikkerhet og beredskap i økende grad. Teknologiske løsninger har behov for både stabil telekommunikasjon og kraftforsyning for å kunne fungere optimalt, og ved bortfall av disse er vi svært sårbare. ITS er en fellesbetegnelse for alle typer teknologi og datasystemer som brukes i transportsektoren med hensikt å påvirke trafikantenes atferd og oppnå en forbedret trafikk situasjonen. For trafikantene kan denne forbedringen være en kjøretur som er tryggere, mer effektiv og med mindre utslipp.

SAMFUNNSSIKKERHET, TRANSPORTBEREDSKAP OG SKREDSIKRING

Fylkesberedskapsrådet består av representanter for lokale og regionale aktører som er eiere av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner i Troms. Beredskapsarbeidet er et kontinuerlig og

Interkommunalt politisk råd for:

Åtte kommuner sammen
Gir en **sterkere stemme**



Harstad



Kvæfjord



Tjeldsund



Evenes



Narvik



Ibestad



Gratangen



Lavangen

gjentakende arbeid som har prioritet i planverk og samarbeid mellom aktører innenfor beredskap. Formålet er levering av bedre tjenester, bedre framkommelighet og trafikkssikkerhet på fylkesvegnettet samt håndtering av uønskede hendelser. Totalforsvaret: Totalforsvarskonseptet omfatter gjensidig støtte og samarbeid mellom Forsvaret og det sivile samfunn. Gjensidig støtte og samhandling skal skje innenfor rammene av arbeid med forebygging, beredskapsplanlegging, krisehåndtering og håndtering av konsekvenser, både i fredstid ved kriser og væpnet konflikt. Gjennom forskrift for sivil transportberedskap har Troms og Finnmark fylkeskommune ansvar for å sikre og tilrettelegge for en nødvendig og tilpasset transportberedskap i fylket. Dette innebærer et organisert samarbeid med nasjonale myndigheter som Statsforvalteren, politi, transportnæring eller andre sivile og/eller militære myndigheter.

STATLIGE ANSVARSOMRÅDER

Riksveg og Europaveg: Vegene under statlig ansvar deles i to underkategorier; europaveger og riksveger der Troms har tre europaveger (E6, E8 og E10) og tre riksveger (Riksveg 85, 853 og 862). Riks- og Europavegene er vår ferdselsåre over fylkesgrensene og til våre naboland. De statlige vegene er også eneste ferdselsåren gjennom fylket.

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

JERNBANE

Et potensielt mer bærekraftig kollektivtransportalternativ som jernbane er ikke tilgjengelig i Troms. Jernbane i Troms kan bidra til bedre samfunnsikkerhet og beredskap der jernbane er et robust og forutsigbart transportalternativ. Virkningen vil i tillegg være redusert antall vogntog på vegnettet, mindre slitasje og ulykkesrisiko. Hurtig realisering av moderne jernbane i Troms med gode forbindelser nordover til/gjennom Finnmark, østover til Finland/Sverige i tillegg til sørover til Nordlandsbanen/Ofofbanen. Kapasitetsutvidelse på Ofofbanen. Modernisering av Nordlandsbanen med utslippsfrie løsninger. Fjerning av viktige flaskehalser med kapasitetsutvidelse for person- og godstransport fra Troms, eksempelvis på Dovrebanen. Utvikling av nasjonale logistikknutepunkt, og/eller tilrettelegging for omlegging av tidskritisk godstransport utenom Alnabru.

SJØTRANSPORT, HAVNER OG FARLEDER.

Fiskerihavneansvaret: De aller fleste næringsaktive fiskerihavner i Troms ligger i tilknytning til en fylkesveg. Strukturendringene innenfor fiskeri har gjort at det i Troms bare er fire kommuner med næringsaktive fiskerihavner som både har hjemmeflåte, fiskeriservice og industri/landanlegg. Dette Interkommunalt politisk råd for:

Åtte kommuner sammen
Gir en **sterkere stemme**



Harstad



Kvæfjord



Tjeldsund



Evenes



Narvik



Ibestad



Gratangen



Lavangen

er Senja, Karlsøy, Tromsø og Skjervøy kommuner. I øvrige kommuner er det registrerte yrkesfiskere med fartøy (hjemmeflåte), mens landanlegg driftes i liten skala og/eller fungerer som en mottaksstasjon, dvs. at fiskekjøpere henter fangst og transporterer denne til sine anlegg.

LUFTFART

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

- Sørkjosen i Nordreisa kommune (kortbanenettet)
- Tromsø lufthavn
- Bardufoss lufthavn
- Harstad-Narvik Lufthavn Evenes

Potensialet for utvikling av flytilbudet og fly som transportmiddel i fylket er stort. Billettprisene er en stor utfordring og kan være ekskluderende for mange. Det kan dermed være formålstjenlig med ny gjennomgang av kriterier som legges til grunn for å innlemme samfunnskritiske rutetilbud i FOT-ruteordningen dersom alternative reiseformer er uhensiktsmessig tidkrevende. Høye reisekostnader vil over tid hemme samfunnsutviklingen og øke avstandsulempene i nord.

ØKONOMI OG HANDLINGSROM

For å legge til rette for en økonomisk bærekraftig utvikling, jfr. FN's bærekraftsmål og nasjonale føringer, er det en hovedstrategi å sikre nødvendig handlingsrom for drift og vedlikehold gjennom å redusere kapitalkostnader. Dette medfører at økningen i kapitalutgifter må bremses, og etter hvert snus, slik at fylkeskommunen får et handlingsrom for å utvikle kollektivtilbudet og å kunne ivareta vegkapitalen. I forslaget til handlingsplan for RTP-perioden er følgende lagt til grunn: - For perioden 2022-2027 fastsettes en maksimal samlet låneramme på 3,504 mrd. kroner. (ekskl. overførte rammer fra 2021) De årlige låneopptakene til investeringer innen samferdsel begrenses til 100 mill. kroner per år fra og med 2026. For prosjektene som er beskrevet i økonomiplan 2022-2025 legges en maksimal låneramme til grunn på 3,3 mrd. kroner. Etter ny gjennomgang av disse prosjektene med tanke på modenhet, kapasitet til gjennomføring o.l., skyves flere av prosjektene ut i tid. - Eventuelle nye fergeavløsningsprosjekter i Troms må gjennomføres av staten.

Interkommunalt politisk råd for:

Åtte kommuner sammen
Gir en **sterkere stemme**



Harstad



Kvæfjord



Tjeldsund



Evenes



Narvik



Ibestad



Gratangen



Lavangen

TILTAK

Tiltak	2022-2027	2028-2033	Anslag	Delmål
FV 848 Sørrollnes - Ytre Forså	97 000	-		1, 3
Senja - viktige næringsveger	64 800	-		1, 3
TS-tiltak	75 000	-		1, 3
Tenk Tromsø	61 000	60 000	257 000	1, 2, 4
Harstadpakken	185 000	-		1, 2, 4
Sum prosjekter	482 800	60 000		

STORE FYLKESVEGPROSJEKT SOM FORUTSETTER EKSTERN FINANSIERING/DELFINANSIERING

FV 848 Seglstein

Prosjektet la i utgangspunktet til grunn bygging av tunnel og utbedring av ca. 3300 meter veg på Andørja, på begge sider av Seglstein. Det er utarbeidet reguleringsplan og de første kostnadsanslagene ble for kostbare. Fylkestinget utsatte derfor prosjektet. Det er i ettertid innhentet et skisseprosjekt på en enklere løsning med kostnadsoverslag etter anslagsmetoden. Denne løsningen er uten tunnel, men der maksimal stigning blir redusert til 8 % og vegen blir utvidet til 6,5 meter inklusiv vegskulder på hele strekningen. Kostnadsoverslag er 130 mill. kr. Prosjektet er vurdert å måtte finansieres med fylkeskommunale midler evt. med tilskudd fra søkbare midler i Troms Holding.

BRUER

Tiltak	2022-2027	2028-2033	Delmål
Tromsøbrua	50 000	-	1,2
Gisundbrua	35 000	-	1,2
Mjøsundbrua	30 000	-	1,2
Skattørsund bru	50 000	-	1,2

Mjøsundbrua 30 mill rehabilitering

TUNELLER

Tiltak	2022-2027	2028-2033	Anslag	Delmål
Ibestadtunnelen	118 000	-		1, 3
Maursund/Kågen tunneler	135 000	-		1, 3
Tunnelsystemet i Tromsø	720 000	-	700 000	1, 3
Geitskartunnelen	100 000	-	80 000	1, 3
Steinfjordtunnelen	125 000	-	125 000	1, 3

Interkommunalt politisk råd for:

Åtte kommuner sammen
Gir en **sterkere stemme**


Harstad



Kvæfjord



Tjeldsund



Evenes



Narvik



Ibestad



Gratangen



Lavangen

Kvalsundtunnelen	145 000	-	145 000	1, 3
Oterviktunnelen	-	45 000	45 000	1, 3
Sørskaret tunnel	-	20 000	20 000	1, 3
Breitindtunnelen	45 000	-	45 000	1, 3
Pollfjelltunnelen	-	280 000	280 000	1, 3
Øvrige tunneler	30 000	-		1, 3
Sum prosjekter	1 418 000	345 000		

FERGEKAIER

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

Tiltak	2022-2027	2028-2033	Delmål
Elektrifisering Lyngen og Ullsfjord	58 000	-	2, 4
Elektrifisering Sør-Troms	124 000	-	2, 4
Elektrifisering Nord-Troms	67 500	-	2, 4
Storstein fergekai	9 000	-	2, 4
Storstein fergekai - oppstillingsplass	23 000	-	2, 4
Sum prosjekter	281 500	-	

FYLKESVEILØFTET

Tiltak	2022-2027	2028-2033	Anslag	Delmål
Fv8290 Grov-Botnelva	40 000	-	40 000	1,3
Fv7966 Alteidet - Jøkelfjord	15 000		15 000	1,3
Fv7936 Birtavarre-Kåfjorddalen	10 000		10 000	1,3
Fv7948 Storslett-Kildal	12 000		12 000	1,3
Fv862 Botnhamn-Stønnesbotn	17 000		17 000	1,3
Fv7816 Skogstad-Storjorda	18 000		18 000	1,3
Fv7806 Tennevoll-Årstein	160 000	-	160 000	1,3
Fv863/7914 Skulgam-Hansnes og Fv7910/7912 Hessfjord-Dåfjord	195 000	-	195 000	1,3
Øvrige strekninger	1 533 000	-		1,3
Sum prosjekter	2 000 000	-		

Interkommunalt politisk råd for:

Åtte kommuner sammen
 Gir en **sterkere stemme**



Harstad



Kvæfjord



Tjeldsund



Evenes



Narvik



Ibestad



Gratangen



Lavangen