

Høringsforslag til

Regional transportplan for Troms

2026-2037





1	Innledning.....	4
2	Viktige utviklingstrekk for Troms	5
2.1	Befolkningstall, sysselsetting og demografi.....	5
2.2	Næringstransporter	9
2.2	Vekst i reiselivsnæringen	10
3	Rammer og føringer for samferdselsområdet.....	13
3.1	Økonomisk handlingsrom og finansieringskilder	14
3.2	Rammer og føringer for transportpolitikk	18
3.3	Omstilling for å nå klima- og miljømål	20
3.4	Nordområdene og geopolitisk situasjon	21
3.5	Forsvarets transportbehov	22
3.6	Samfunnssikkerhet og transportberedskap	23
3.7	Trafikksikkerhet	25
4	Fylkesvegnettet	27
4.1	Utfordringsbilde	28
4.2	Forutsetninger for gjennomføring	35
5	Mobilitet og kollektivtransport	38
5.1	Status og utfordringsbilde	38
5.2	Endring i reisebehov.....	41
5.3	Buss	41
5.4	Drosjenæringen.....	45
5.5	Ferger	47
5.6	Hurtigbåt	48
5.7	Bypolitikk, bypakker og byvekstavtaler	49
6	Digitalisering, teknologi og forskning.....	53
7	Statlige ansvarsområder	56
7.1	Overordnet.....	56
7.2	Riks- og europaveger.....	56
7.3	Jernbane til Troms.....	58
7.4	Luftfart.....	59
7.5	Sjøtransport	60



8	Mål og strategiske innsatsområder.....	63
9	Handlingsprogram	69
	Tiltak på fylkesvegnettet.....	69
	Tiltak for mobilitet.....	71
	Tiltak for økt trafikksikkerhet.....	72
	Tiltak for å styrke rammebetingelser for samferdsel i Troms	73

Forsidefoto: Lars-Åke Andersen, Troms fylkeskommune



1 Innledning

Gjeldende Regional transportplan for Troms ble vedtatt i 2022. Siden da har rammebetingelser og driftsforutsetninger endret seg for fylkeskommunens ansvarsområder. Endrede rammebetingelser begrunnet utarbeidelse av ny Nasjonal transportplan i 2024, to år tidligere enn opprinnelig planlagt.

Kostnadsvekst på kollektivtransport, vegdrift, bygging og vedlikehold i sektoren har skapt betydelige utfordringer for ressursallokering og prioritering for samferdselssektoren. Selv om fylkeskommunens utgifter til drift øker, er det vanskelig å forhindre forringelse av vegkapital. Fylkeskommunen må tilpasse seg endrete økonomiske rammebetingelser og prioriteringene blir tilsvarende hardere. Et annet viktig perspektiv er at det i en ny geopolitisk situasjon i nord, gjør samferdsel enda tettere knyttet til samfunnssikkerhet og transportberedskap.

Regional transportplan (RTP) utarbeides etter plan- og bygningslovens § 8 og vedtas av fylkestinget som er regional planmyndighet. Planen skal danne grunnlag for virksomheten til regionale organer, og inngå som premiss i kommunal og statlig planlegging og virksomhet i Troms.

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

RTP er forankret i Regional planstrategi for Troms 2025-28. Planen gir ikke direkte føringer for arealbruk eller arealdisponeringer for utbygging av transportinfrastruktur, og utløser ikke krav om konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven.

Mål og strategiske innsatsområder følger opp nasjonale forventninger og relevante føringer, og er bygd opp etter identifiserte behov og utfordringer på våre ansvarsområder. RTP skal være et funksjonelt styringsverktøy som gir forutsigbarhet, prioriterer ressursbruk og løfter frem satsinger med relevans for samferdselssektoren i Troms.

Planprosess

Fylkesutvalget vedtok å sende planprogram på høring i møtet den 20.12.2024. Planprogrammet ble distribuert til mottakere samt annonsert på egne nettsider og i media. Innen høringsfristen den 14.02.2025 var det mottatt 23 innspill. Innspillene ble merknadsbehandlet, planprogram noe justert i tråd med innspill og saksfremlegg utarbeidet til Hovedutvalg for samferdsel sitt møte 04.03.2025 og Fylkesutvalgets møte 11.mars 2025.

Politisk verksted for Hovedutvalg for samferdsel og Fylkesutvalget ble avholdt 4. mars fra kl. 12.00-15.30.

Blant merknader til planprogram som ble spilt inn av flere, var ønsket om bredere prosess overfor kommuner og andre. Dette er imøtekommet og fire regionale innspillsmøter ble avviklet uke 22-23 i 2025 på Skjervøy, i Tromsø, på Finnsnes og i Harstad.

Fylkeskommunedirektørens forslag til RTP legges frem for Fylkesutvalget i møte 23. september. Det er Fylkesutvalget som vedtar å sende planen på høring i min. 6 uker. Det gjennomføres et

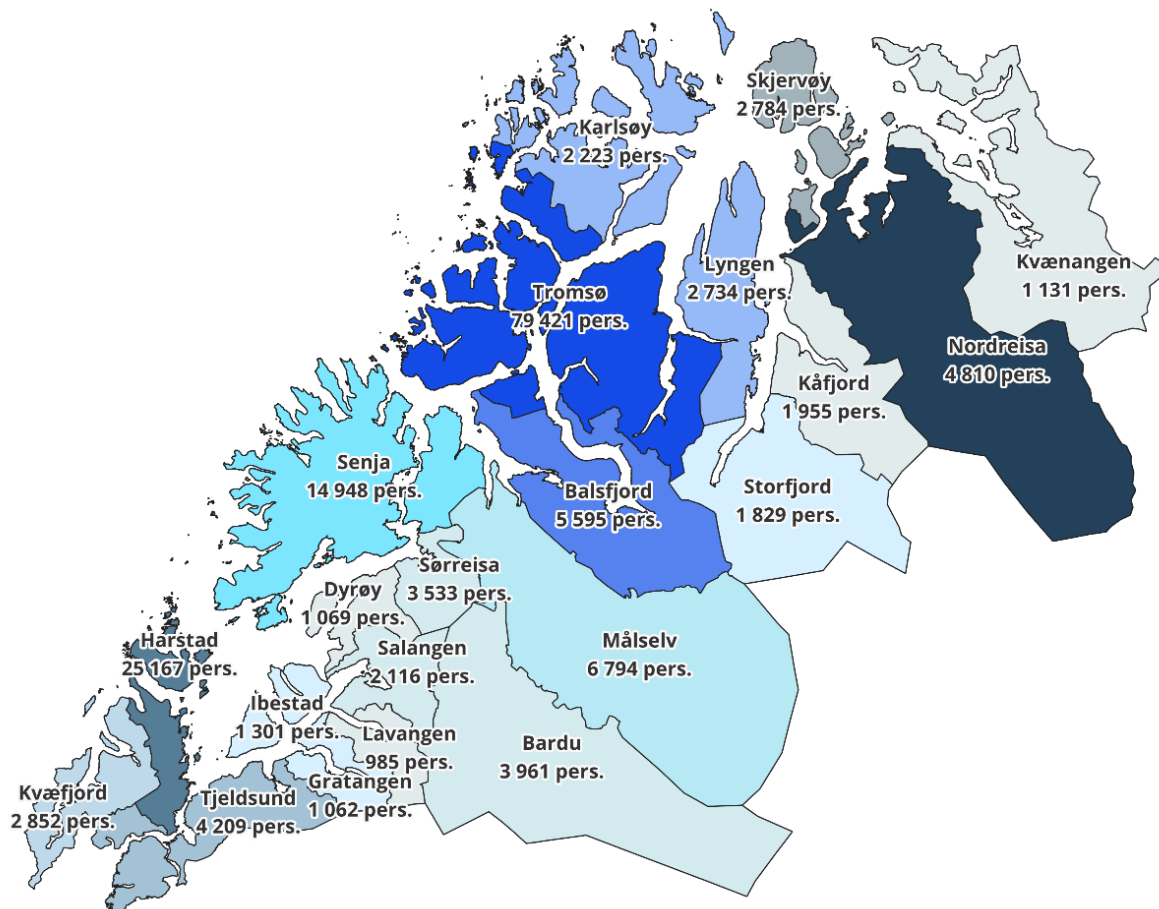


åpent innspillsmøte den 2. oktober. Ny RTP for Troms planlegges fremlagt for vedtak i Fylkestingets desembersamling i 2025.

2 Viktige utviklingstrekk for Troms

2.1 Befolkningstall, sysselsetting og demografi

Kommuner og befolkningstall per 01.01.2025 (kilde: SSB):



Figur: Folketall i alle Troms' kommuner. Datakilde: SSB, bearbeidet av TFK.

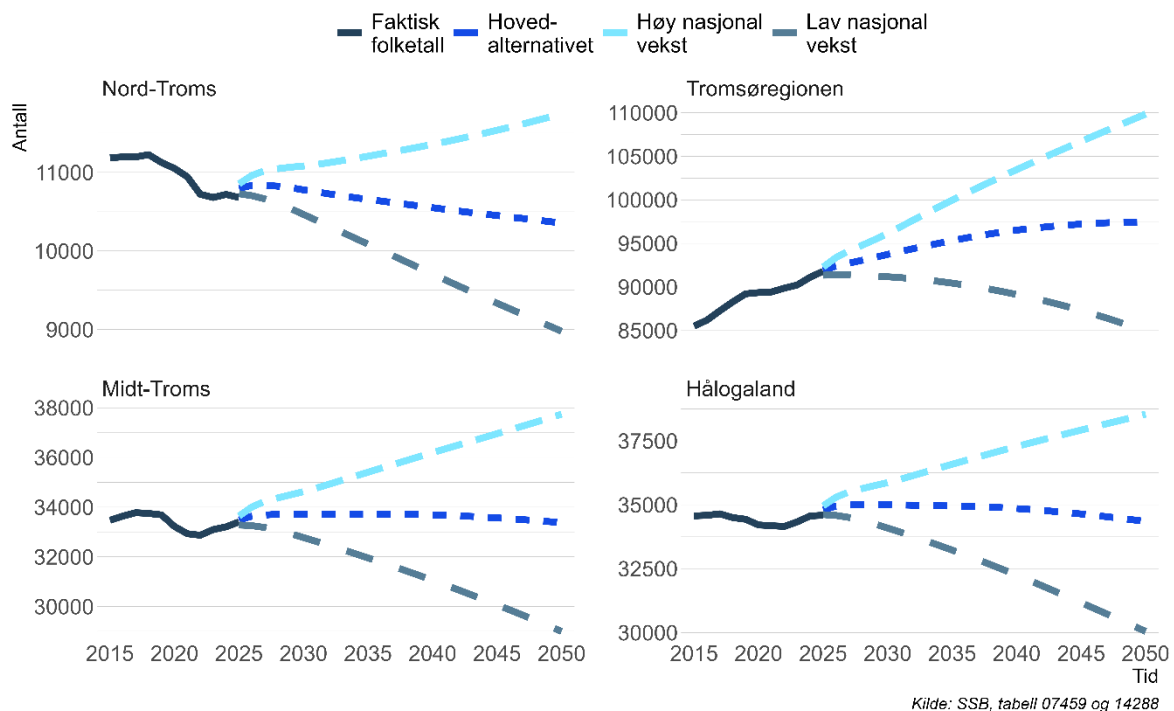
Troms fylke er 25.870 km² fordelt på 21 kommuner. Disse er fordelt på fire regioner i et formalisert politisk samarbeid - interkommunale politiske råd:

- Hålogalandsrådet består av 5 kommuner i Sør-Troms og 3 i Nordland. Sør-Troms: Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, og Tjeldsund. Nordland: Narvik, Evenes og Lødingen.
- Midt-Tromsrådet: Bardu, Dyrøy, Lavangen, Målselv, Salangen, Senja og Sørreisa
- Tromsøregionen IPR: Tromsø, Balsfjord, Karlsøy, Lyngen og Storfjord
- Nord-Tromsrådet: Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen



Statistisk sentralbyrås (SSB) middelalternativ for befolkningsframskrivinger legges normalt til grunn for predikering av folketallsutviklingen. Der det planlegges større næringsutviklings- eller samferdselstiltak, eksempelvis større samferdselstiltak som ny innfart på E6/E8 til Tromsø, kan en positiv virkning være økt pendling eller befolkningsvekst, eller begge deler. Motsatt kan nedleggelse av næringsaktivitet gi negative endringer i sysselsetting og befolkningstall. Begge deler vil påvirke tilbud og etterspørsel etter transport, og fanges ikke opp i prognosemodeller.

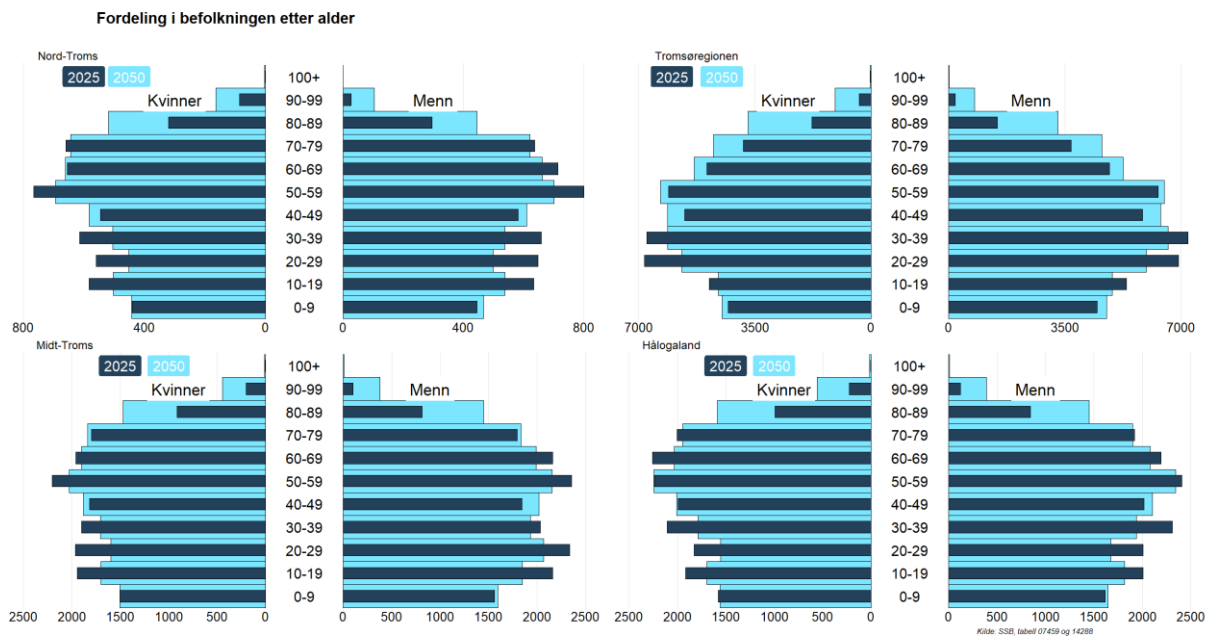
For alle andre enn Tromsøregionen indikerer middelalternativet en befolkningsnedgang frem mot 2050.



Figur: Befolkningsframskriving i Troms' fire regioner. I denne figuren er kun Troms-kommuner tatt med for Hålogalandsregionen. Datakilde: SSB, bearbeidet av TFK.

Aldersfordelt befolkningssammensetning i de fire regionene viser til dels store variasjoner i middelalternativet i 2050. Andelen eldre over 79 år vil øke frem mot 2050 i alle regioner mens de to aldersgruppene mellom 20-39 år reduseres.

Endringer som antas å inntreffe er at styrking av Forsvaret og aktivitetsøkning i sjømatnæringa kan føre til befolkningsvekst i Midt-Troms i Hålogalandsregionen dersom ny sysselsetting bosetter seg.

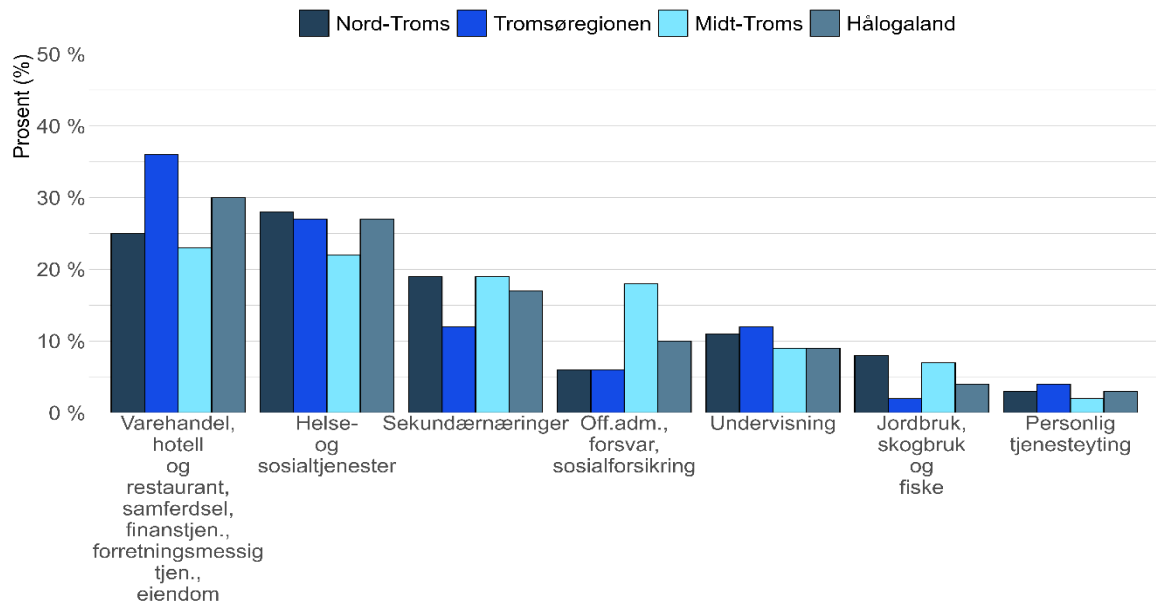


Figur: Folketall fordelt på aldersgrupper 2025 (mørk blå stolpe) og framskriving til 2050 (lys blå stolpe) i Troms' fire regioner. I denne figuren er kun Troms-kommuner med i Hålogalandsregionen. Datakilde: SSB, bearbeidet av TFK.

Syssetlingsstruktur

Syssettsatte fordelt på næring

2024



Næring

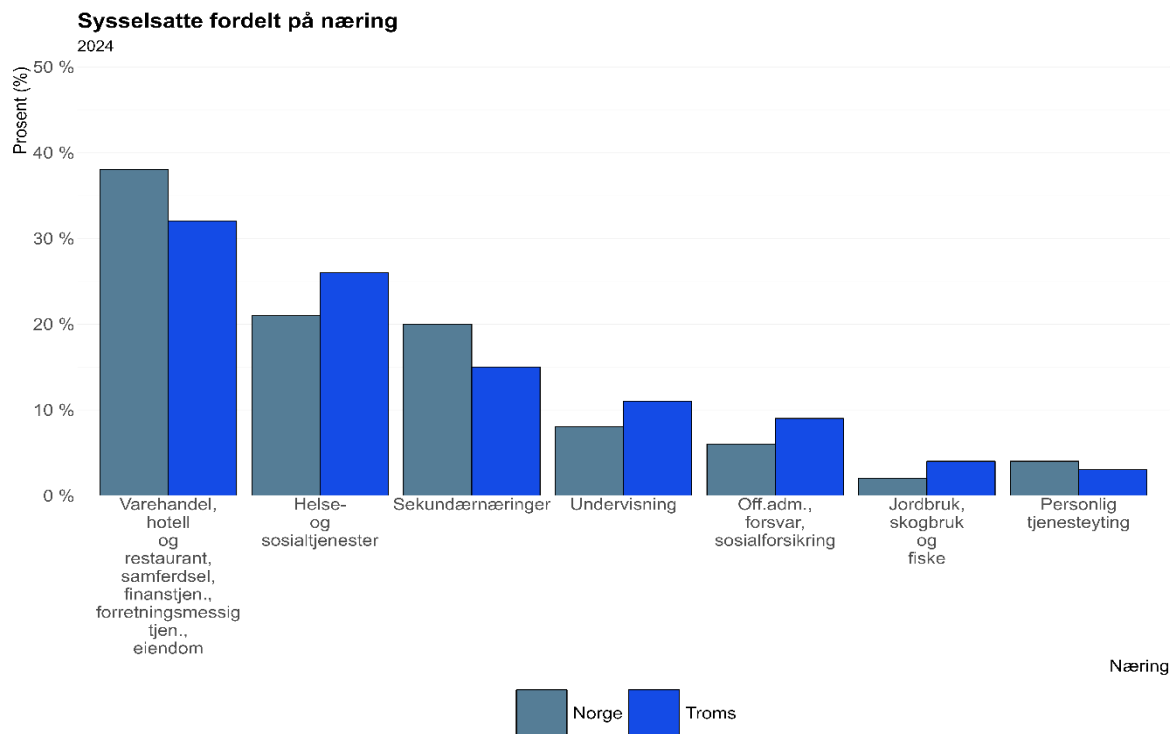
Kilde: SSB, tabell 13472

Figur: Syssettsattestall fordelt på hovednæringsgrupper i Troms' fire regioner. Syssettsattestall målt i prosent av befolkningen i området for å fremstille strukturelle forskjeller mellom regioner. I denne figuren er kun Troms-kommuner tatt med for Hålogalandsregionen. Datakilde: SSB, bearbeidet av TFK.

Syssestetingsstrukturen i Troms varierer relativt mye mellom regionene. Stolpediagrammet under viser *forholdsmessige størrelser* - den prosentvise andelen - av arbeidsstyrken.

Handel og tjenesteytende næringer er stor i Tromsøregionen der primær- og sekundærnæringene sysselsetter forholdsmessig færre. Forsvaret og sekundærnæringene er store i Midt-Troms, primærnæringene forholdsmessig større i Nord- og Midt-Troms, for å nevne noen.

Sammenlikner man sysselsettingsstrukturen i hele fylket med landsgjennomsnittet ser man relativt store ulikheter. Innad i kategoriene vil det være store forskjeller, eksempelvis i den sektoren som sysselsetter forholdsmessig flest (prosentvis andel): «Varehandel, hotell og restaurant, samferdsel, finanstjen., forretningsmessig tjen., eiendom». Den inkluderer såkalte KIFT-næringer - kunnskapsintensiv forretningsmessig tjenesteyting (advokatkontor, revisjon, rådgivende ingeniører, økonomer, FOU-stiftelser, osv.). Slike kompetansebedrifter vet man har sitt tyngdepunkt (og ofte eierskap) i Sør-Norge, og hovedkontor/morselskap er registrert der.



Figur: Syssestetingsstruktur. Næringsfordelt i Troms vs. landsgjennomsnittet. Datakilde: SSB, bearbejdet av TFK.

Helse- og sosialsektoren er stor i Troms, blant annet på grunn av universitetssykehuset og private klinikker som har dimensjonert sitt tjenestetilbud til en større befolkning enn bare Troms. Det samme gjelder undervisningssektoren med Universitetet i Tromsø.

Mange ønsker å arbeide i byen, men bo i distriktet. Etter pandemien der hjemmekontor ofte ikke var et valg, er arbeidsformen fortsatt i bruk for mange bedrifter og ansatte. Når ikke fysisk tilstedeværelse er påkrevd hele tiden, åpner det for pendling. For at arbeidspendling skal være

mulig og en arbeidsmarkedsregion være funksjonell, må kommunikasjonsmulighetene være gode.

For nærmere beskrivelse av demografi vises det til kunnskapsgrunnlaget for Regional planstrategi 2025-2028: Sammen for et bærekraftig fylke¹, vedtatt i fylkestinget desember 2024.

2.2 Næringstransporter

Samferdselsinfrastruktur- og tilbud er en basisforutsetning for all bosetting og aktivitet.

Mye av næringstransportene i Troms er grensekryssende (høy eksportandel), og fordi mange varetransporter fra sør i landet sendes nordover via Sverige og Finland. Delrapport fra Interreg-prosjektet viser følgende fordeling mellom varegrupper av grensekryssende transporter² på tungbiler > 16m:

- Kilpisjärvi, E8: 44% sjømat, 33% dagligvare og forbruksartikler, 22% annet
- Bjørnfjell, E10: 51% sjømat, 20% avfallsfraksjoner, 7% dagligvare og forbruksartikler, 21% annet

Forsvarets transportbehov omtales annet sted i dokumentet.

En gjennomgang av næringstransporter i Troms fra 2022 viste følgende fordeling på formål:

Næringskategori	ÅDT(V) - antall				Andel (% av total)			
	2021	2020	2019	2017	2021	2020	2019	2017
Sjømat totalt	206	177	182	201	25 %	23 %	24 %	24 %
Dagligvaregrossist	174	167	164	164	21 %	22 %	22 %	20 %
Havbruk inkl. fôr	135	118	121	129	16 %	15 %	16 %	16 %
Avfall	125	97	88	97	15 %	13 %	12 %	12 %
Mineraler og tungindustri	121	119	115	138	15 %	16 %	15 %	17 %
Landbruk	105	110	109	111	13 %	14 %	14 %	13 %
Petroleum	77	80	87	88	9 %	10 %	11 %	11 %
Fangst	69	58	59	70	8 %	8 %	8 %	9 %
Annet	21	13	18	29	3 %	2 %	2 %	3 %
Total	826	761	762	825	100 %	100 %	100 %	100 %

Kilde: Transportutvikling AS (2022), på oppdrag fra Troms og Finnmark fylkeskommune

I Troms utgjør dagligvaretransporter et stort volum på grunn av store lager og videredistribusjon til byer og bygder i Troms samt videre ekspedering til Finnmark og Svalbard.

Avfall har over år utviklet seg til en stor industri på grunn av krav til kildesortering, gjenvinning og deponiløsninger. Anleggene er lokalisert flere steder i fylket og genererer mye transport, ofte over lange avstander.

¹ [Regional planstrategi 2025-2028: Sammen for et bærekraftig fylke - Troms fylkeskommune](#)

² Delrapport i Interreg Aurora prosjekt "New North - Transport, Logistics, and Security of Supply". Transportutvikling AS (2025) på oppdrag fra Nordland, Troms og Finnmark fylkeskommuner. [Felles innsats for framtidens transport i nord - Troms fylkeskommune](#)

Landbruksnæringens transporter fordeler seg i hele fylket, mellom bedrifter, anlegg og alle landbrukseiendommer. Dette gjelder tyngre laster som landbruksmaskiner, fôr og andre innsatsfaktorer, samt meieri- og dyretransporter.

Tung og/eller voluminøs last som petroleumsprodukter, mineraler, byggevarer, sand og grus går oftest på sjø. Distribusjon mellom havn og anlegg/mottaker/bruker skjer på veg.

Sjømatnæringen og tungtransporter

Næringen med det største transportbehovet målt i antall kjøretøy (årsdøgntrafikk) i Troms er sjømatnæringen. Dette er tidskritisk last som krever god regularitet for at ikke verdien forringes. Verdien ble i transportanalysen (kilde: se fotnote) anslått til opp mot 900 mill. Euro i 2023.

I 2024 ble det landet 256.171 tonn fangst i Troms fra hjemme- og fremmedflåten (Kilde: Sluttseddelregistreret, Fiskeridirektoratet). Torsk og torskeartet fisk utgjorde 51,5%, pelagiske arter drøyt 18%. Sammenliknet med 2019³ er det en økning i landet kvantum på 17,5%. Fra og med 2025 er kvotene sterkt redusert og erfaringene fra vintersesongen er at råstoffprisene har økt. Dette følger naturlig av at konkurransen om råstoffet øker når etterspørselen overstiger tilbudet.

Havbruksnæringa har hatt vekst de senere årene både med flere lokaliteter og produsert volum. I 2024 var det 125 kommersielle tillatelser i Troms, opp fra 109 i 2019. Områdene 10-11 fra Andøya i Nordland til Loppa i Finnmark⁴ har per 2024 en MTB (maksimalt tillatt biomasse) på 131.005 tonn.

Det aller meste av hvitfisk og laksefisk sendes fersk (iset) til eksport og transporteres med trailer. Pelagiske arter og reker fraktes i stor grad frossen på skip. Ensilasje transporteres i bulk/tank og inngår i produksjon av fôr eller biogass.

Samferdselsinfrastruktur er en kritisk viktig rammebetingelse for sjømatnæringen, og de aller fleste sjømattransportene i Troms går fra et havneavsnitt, slakteri eller landanlegg som ligger ved en fylkesveg. Det er allerede gjort store investeringer i såkalte «sjømatveger» på fylkesvegnettet på Senja og i Nord-Troms, men det gjenstår utbedringer for å oppnå ønsket standard på alle viktige næringsveger i Troms. Fylkeskommunen er pådriver for at statlige investeringer kanaliseres til viktige fiskeri- og næringshavner og til riksvegnettet slik at ikke samferdselsinfrastruktur er til hinder for næringsutvikling. Gjennom fylkesvegloftet har fylkeskommunen vært i stand til å gjøre mange viktige utbedringer på eget vegnett slik at ikke dette er flaskehalsen, men det må understrekes at dette er lånefinansierte investeringer.

2.2 Vekst i reiselivsnæringen

Reiselivstrafikken i Troms har endret seg. I veldig mange år var sesongvariasjonene store og sommeren var toppsesong med besøkende som blant annet kom for å oppleve midnattssola, besøke Nordkapp, drive fiske og friluftsliv.

³ Tall fra 2020-2023 er for et sammenslått Troms og Finnmark

⁴ Geografisk inndeling av produksjonsområder sammenfaller ikke med fylkesgrenser

Utviklingen av lokale og naturbaserte opplevelser utenom sommersesongen, har blant annet vært drevet av et voksende kurs- og konferansemarked på 1980-90 og 2000-tallet. Over mange år har det vært arbeidet systematisk med produktutvikling av opplevelses- og aktivitetstilbud, destinasjonsutvikling, samarbeid om kompetanseutvikling, salgs- og markedsarbeid. Formålet har vært sesongutvidelser og næringsutvikling for å skape grunnlag for helårig drift. Det har vært tilvekst av reiselivsanlegg, standardheving på eldre/mindre anlegg, produktutvikling med vekt på bredde og kvalitet på opplevelses- og aktivitetstilbud. Selv om sommer og vinter fortsatt er toppsesonger, er reiseliv i større grad blitt en helårsnæring.

Næringen er konjunkturutsatt⁵ og de siste årene har eksportnæringer som reiselivet profitert på lav kronekurs, noe som har bidratt til trafikkøkning, aktivitets- og omsetningsvekst. Langsiktig arbeid i næringen har gitt resultater og sannsynligvis ville veksttaket vært jevnere de siste 10 årene uten pandemien i 2020-2023. Høye besøkstall har vært særlig merkbart i Tromsø vinteren 2024 - 2025 og har utfordret kapasiteten på lufthavner, overnattingsbedrifter og enkelte kollektivtilbud.

Vekst i besøkstall

SSBs overnattingsstatistikk viser stor vekst og en økende andel utlendinger på hoteller og registrerte overnattingsbedrifter. Overnattingstall 2018-24, inkludert pandemiårene 2020-2022:

Per år	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nord-Norge	4 002 918	3 517 653	2 954 859	3 328 504	4 504 609	4 768 340	5 452 244
Troms	1 408 446	1 499 759	966 041	1 012 265	1 581 363	1 630 435	1 876 135
%-vis antall utenlandske i Troms	39,06 %	40,72 %	30,20 %	21,01 %	40,76 %	45,57 %	50,61 %

Tabell: Overnattingar, etter region, innkvarteringstype, bustadland, statistikkvariabel og år. Kilde: SSB tabell 14163

Tabellen over viser en økning i antall overnattinger fra 2018 til 2024 og økningen i andelen fra utlandet er stor. Månedsfordelt statistikk for hele Troms⁶ f.o.m. november t.o.m. februar i 2024-2025 viser at andel ferie- og fritidsreisende utgjør rundt 70%. I Tromsø er det sannsynligvis grunn til å tro at andelen kan være høyere. Det har de siste årene vært en betydelig økning i antall nye direkteruter til Tromsø fra europeiske byer, det er fulle hoteller og svært høye rompriser fra slutten av oktober til ut mars («nordlyssesongen»). Dette representerer en endring for hotellnæringen som i langt større grad har vært brukt av forretningsreisende, møter, kurs- og konferanser i perioden fra september til april/mai måned.

De totale besøkstallene som også inkluderer AirBnb og privat utleie, fins det i liten grad god statistikk på. Det antas å være over 3.000 utleieenheter i Tromsø i tillegg til registrerte overnattingsbedrifter. Vinterturistene benytter organiserte (og uorganiserte) tilbydere av guidete turer og aktivitetstilbud, mange leier bil og utforsker området på egen hånd. En positiv og ønsket

⁵ Påvirknes blant annet av valutakurs, konsumenters relative kjøpekraft, trender, sysselsetting og politisk stabilitet.

⁶ Tilsvarende tall for Troms i 2020-2023 fins ikke i SSBs statistikkbank pga. at Troms og Finnmark var sammenslått

utvikling, er at stadig flere reiselivstilbud utenfor Tromsø by tiltrekker seg flere besøkende. Det gjør at næringen får større regional og økonomisk betydning, som bidrar til sysselsetting og aktivitet.

Kapasitetsutfordringer

Avinor publiserer trafikk tall⁷ fra alle lufthavner. Tromsø er landets femte største lufthavn og hadde en dobling av utenlandstrafikken i 2024 fra foregående år. Total passasjerøkning over året var 16% til 2.680.641 passasjerer. Den store veksten over Tromsø Lufthavn Langnes de siste årene utfordrer kapasiteten i terminalbygg og bagasjehåndtering, særlig ved samtidighet og forsinkelser. Utbyggingen og moderniseringen som nettopp er gjennomført, bygger på prognoser for trafikkutvikling som har vist seg å være undervurdert.

På ulike reiselivs- og næringskonferanser der veksten i vinterturismen har vært omtalt eller problematisert, har hotellnæringen og opplevelsesleverandører understreket at kapasiteten på langt nær er fullt utnyttet⁸. Reiselivsnæringen arbeider målrettet for at leverandører forplikter seg til den standarden næringen setter, f.eks. i ordningen «Bærekraftig reisemål».

Det antas å være et relativt stort uutnyttet potensial for større geografisk spredning av trafikken som ankommer Norge over Troms lufthavn. Veldig mange individuelle (og unge) reisende orienterer seg lett om hvilke kollektivtilbud som gjelder, finner ut av rutetider og billett kjøp. Enkelte bussruter i Tromsø by kan være fulle til «uvante» tidspunkt. Kollektivtilbudet er i liten grad tilpasset «proff-markedet» med turoperatører eller andre som vil bestille og betale på vegne av andre. Både med tanke på trafiksikkerhet og klima vil det være ønskelig at tilreisende i større grad benytter rutegående kollektivtilbud. Dette er også mer trafiksikkert enn uvante sjåfører i leiebil på vinterføre⁹.

⁷ [Trafikkstatistikk - Avinor](#)

⁸ Det refereres blant annet til innlegg fra nettverket Arctic 365 og statistikk fra NHO Reiseliv

⁹ Reiselivsnæringen og trafiksikkerhet er nærmere omtalt i senere kapittel også

3 Rammer og føringer for samferdselsområdet

De viktigste rammer og føringer for samferdsel i fylkeskommunen legges i Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP). NTP er en plan for hele transportsektoren, der både stat, fylkeskommuner og kommuner må bidra med virkemidler og prioriteringer dersom målene skal nås.



Figur: Målstruktur i Nasjonal transportplan [Meld. St. 14 \(2023–2024\) - regjeringen.no](#)

Nullvisjonen gjelder både trafiksikkerhet og klimagassutslipp.

Målkonflikter

Samferdsel er et samfunnsdefinerende tema som inkluderer mange interesser og ulike mål. Disse kan være sammenfallende, men en risikerer også målkonflikter. Eksempelvis kan effektiviseringen av forbindelser mellom to bo- og arbeidsmarkedsregioner gi store positive effekter for næringsutvikling og samfunnsliv, men et tiltak kan ha utfordrende sider i et miljø- og/eller kulturverdiperspektiv som følge av økt trafikk eller arealdisponeringer. Utvikling av viktige næringsveger og tilrettelegging for økt transport kan tilsvarende oppleves i konflikt med målet om trygge skoleveger. Ønsket om nye eller endrete transportløsninger kan også innebære et motsetningsforhold til landbruk eller reiselivet - for eksempel på areal. Slike utfordringer er fylkeskommunen bevisst. I planlegging og ivaretagelse av samfunnsutviklerollen er involvering viktig for å finne omforente løsninger.

Ivaretagelse av samisk kultur, næring og samfunnsliv

En samarbeidsavtale mellom Sametinget og Troms og Finnmark Fylkeskommune fra 2022 understreker at dialog mellom partene i tidlig fase og utveksling av informasjon om politiske prioriteringer innen samferdsel, er viktig for å sikre forutsigbare rammer for utviklingen av samiske samfunn. Reindriftsnæringen skal sikres forutsigbare rammevilkår og at utmarksressursene er viktige for å sikre den samiske kulturen. Etter ny Samelov har tiltakshaver plikt til å konsultere representanter for berørte samiske interesser i saker eller tiltak som kan påvirke samiske interesser direkte. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utarbeidet *Veileder for kommuner og fylkeskommuner om konsultasjoner med samiske interesser*, og Sametinget har utarbeidet en planveileder som kommuner og andre som jobber med planlegging i samiske områder oppfordres til å benytte.



3.1 Økonomisk handlingsrom og finansieringskilder

De økonomiske forutsetningene for Regional transportplan tar utgangspunkt i fylkeskommunens budsjettrammer for 2025. Hoveddelen av inntektene kommer gjennom statlig rammetilskudd og skatteinntekter, samlet kalt frie inntekter. Disse disponeres innenfor gjeldende regelverk, uten øremerking.

Fra 1. januar 2024 ble det innført et nytt inntektssystem for fylkeskommunene. Endringer i fordelingskriteriene for fylkesveg og kollektivtransport påvirker rammetilskuddet Troms mottar. Endringene er innarbeidet med full virkning fra 2025.

Finansieringskilder – drift

Driften av samferdselssektoren finansieres gjennom to hovedkilder:

- **Frie inntekter:** Rammetilskudd og skatteinntekter fordeles via inntektssystemet som beskrives årlig i Grønt hefte (vedlegg til statsbudsjettet).
- **Brukerbetaling:** Inntekter fra kollektivtransport og kommunal betaling for skoleskyss. Disse inntektene utgjør om lag 500 mill. kroner pr. år.

Finansieringskilder – investering

Investeringer i samferdselstiltak finansieres gjennom flere kilder:

- **Låneopptak:** Hoveddelen av investeringene dekkes gjennom lån. Fylkeskommunen benytter serielån i henhold til kravene i kommuneloven, vanligvis med 40 års nedbetalingstid for infrastruktur (veg, tunell, bru, bygg). Kapitalkostnadene (både renter og avdrag) dekkes innenfor rammen til samferdsel.
- **Rentekompensasjonslån (2010-2017):** Troms benyttet full låneramme i perioden, som inkluderte avdragsfrihet i 5 år og statlig rentekompensasjon. Avdragstoppen nås i perioden 2023-2030 og vil utgjøre opp til 52 mill. kr. pr år.

mill. kroner	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
RK lån 2010	100,0	-84,6	-15,4																			
RK lån 2011	75,0	-39,2	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,0						
RK lån 2012	125,0		-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,4	-8,4	-8,4	-8,4	-8,4	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3					
RK lån 2013	100,0		-3,3	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-2,9				
RK lån 2014	100,0				-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,6	-6,6	-6,6	-6,6	-6,6	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7	-6,7			
RK lån 2015	143,5					-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,5	-9,5	-9,5	-9,5	-9,5		
RK lån 2016	124,2						-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,0	
RK lån 2017	143,9							-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	-9,5
Sum avdrag/år		-84,6	-54,6	-14,2	-17,6	-24,3	-33,9	-42,2	-51,9	-51,8	-51,8	-51,8	-51,8	-51,8	-51,8	-51,1	-49,1	-37,0	-34,1	-27,4	-17,6	-9,5

Tabell: avdrag på rentekompensasjonslån 2016-2037

- **Overføring i form av rammetilskudd:**
 - **Skredsikringsmidler:** I 2020 ble dette tilskuddet en del av rammetilskuddet og fordeles etter nasjonal nøkkel. I 2025 mottar fylkeskommunen ca. 100 mill. kr.



- Fornyingsmidler: Midler til opprusting og dekkelegging av fylkesveg. Midlene fordeles etter etterslep. Fylkeskommunen mottar 271 mill. kr i 2025. Av disse planlegges 9 mill. brukt til investering i perioden 2025-2028. Resten går til drift.
- Tunnelsikkerhetsmidler: Brukes til oppgradering for å oppfylle tunnelsikkerhetsforskriften. Fylkeskommunen mottar 113 mill. kr i 2025. Av disse vil 30 mill. kr planlegges brukt i perioden 2025-2028. Resten går til drift. Av totalt 1,582 mrd. kroner brukt på opprusting av tunneler siden 2015, er 580,5 mill. kr mottatt som tilskudd.
- Fergeavløsningsmidler: Tilføres når fergesamband erstattes med tunnel/bru. Beregnes som differansen mellom redusert og økt rammetilskudd knyttet til infrastrukturendringen og utbetales i maksimalt 45 år.

- **Brukerfinansiering og lokale bidrag**

Brukerfinansiering (bompengeprojekter) av nye vegprosjekter betinger godkjenning i Stortinget. I Troms fylkeskommune gjelder dette:

- Harstadpakken
- Ryaforbindelsen
- Bypakke Tenk Tromsø

Bompengeselskap Nord AS står for innkreving og låneopptak til prosjektene.

Spleiselag brukes i mindre prosjekter, og i Troms er det to:

- Kveøybrua - Kvæfjord kommune bidrar med årlige avdrag.
- Bjarkøyforbindelsen - Harstad kommune bidrar med 198 mill. kr over 17 år.

Spleiselag krever solid avtaleregulering, spesielt ved eventuelle kostnadsøkninger.

Forskuttering: Kommuner kan forskuttere mindre tiltak på fylkesvegnettet¹⁰. Dette binder fremtidig økonomisk handlingsrom og krever gode avtaler for å sikre mot eventuelle omprioriteringer.

- **Eksterne prosjektmidler**

- Byvekstavtalen i Tromsø (BVA-midler): Midlene (tidligere kalt belønningsmidler) kan kun brukes til tiltak avtalt med staten. I 2025 er det tildelt 208,6 mill. kroner til tiltak som reduserte billettpriser, styrket rutetilbud og mindre byggeprosjekter. Prioriteringer styres av Tenk Tromsø.
- Brukerfinansiering (bompenger): Brukes kun til prosjekter som inngår i bypakker med bompengesavtale. (f.eks. i bypakke Tenk Tromsø og Harstadpakken)
- Prosjektmidler: Noen samferdselsprosjekter finansieres med tilskudd fra eksterne parter, slik som Enova, Troms Holding AS og Innovasjon Norge.

¹⁰ Forskuttering er ikke en egen finansiering, men det har i noen tilfeller vært åpnet for forskuttering i den forstand at kommunen har finansiert bygging og dekket evt. kapitalkostnader frem til det tidspunktet at prosjektet var prioritert i fylkesvegplanen. Ulempen med slike løsninger er at de binder opp fremtidig handlingsrom og mulighet til omprioritering, og det kreves et godt avtaleverk i forkant av byggestart.

Kapitalutgifter

Samferdsel har stått for nær 75% av fylkeskommunens investeringer de siste 15 årene.

Kapitalutgiftene knyttet til tidligere og planlagte investeringer øker betydelig i planperioden:

- Fylkeskommunens samlede lånegjeld ved inngangen til 2025 var på vel 4,4 mrd. kroner
- Planlagte låneopptak 2025-2028 vil øke gjelden til 6,5 mrd. Kroner ved utgangen av 2028.
- Av fylkeskommunens samlede lånegjeld utgjør lån tatt opp til samferdselsformål om lag 3 mrd. ved inngangen til 2025, og vil øke til om lag 4,2 mrd. Ved utgangen av 2028.

Kapitalutgiftene øker fra 283,5 mill. kr i 2025 til 328,7 mill. kr i 2028. Økningen må dekkes innenfor driftsrammen og vil redusere handlingsrommet for vedlikehold av fylkesvegene i Troms.

Strategiske økonomiutfordringer fremover

Det økonomiske fundamentet for samferdsel er sårbart for endringer i tilskudd og finansieringsordninger. Framtidige endringer som må vurderes strategisk inkluderer:

- Potensiell avvikling av bompengefinansiering etter 2037
- Opphør av statlige tilskudd til drift etter 2033. Eks byvekstmidler som kan gjøre det vanskeligere å oppnå nullvekstmålet
- Forventninger om nullvekstmål i byområder
- Behov for videre utvikling av kollektivtilbudet i distriktene
- Elektrifisering og krav til grønn infrastruktur

Disse faktorene vil kunne påvirke både prioriteringer og virkemiddelbruk i planperioden.

Fylkestinget i Troms har ved behandlingen av sak 5/25 «Revidert budsjett 2025 - økonomiplan 2025-2028», fattet vedtak om de finansielle måltallene som legges til grunn i økonomiplanen. Her er det bl.a. vedtatt at netto lånegjeld ved utgangen av økonomiplanperioden 2025-2028 ikke skal overstige 100% av brutto driftsinntekter, og at det langsiktige målet for gjeldsgraden er maksimalt 90%.

Investeringsprogrammet i perioden 2025-2028, og lånefinansieringen av disse investeringene, medfører at Troms fylkeskommune ved utgangen av 2028 vil ha en gjeldsgrad på 98%.

Det langsiktige målet om en maksimal lånegjeld på 90% av brutto driftsinntekter medfører at den høye investeringsaktiviteten de siste 5 årene ikke kan videreføres. For å nå målet for gjeldsgrad blir det ikke rom for like mange prosjekter innenfor samferdselsområdet.

Det er også et stort behov for investeringer innenfor sektorene kompetanse og tannhelse, som påvirker gjeldsgraden da investeringer i hovedsak på lånefinansieres.

Redusert investeringsramme vil stille store krav til fylkestingets prioriteringer.

	TFK	Av dette utgjør samferdsel
lånegjeld pr 1.1.2025	4 450 mill. kroner	3 000 mill. kroner
lånegjeld pr 31.12.2028	6 500 mill. kroner	4 200 mill. kroner

Betalte avdrag i perioden 2025-2028 = 824 mill. kroner. I økonomiplan 2025 – 2028 er det planlagte låneopptak på 2,9 mrd. kroner, fordelt slik:



	2025	2026	2027	2028
Samferdsel	461 mill.	566 mill.	367 mill.	335 mill.
TFK øvrig	195 mill.	290 mill.	391 mill.	338 mill.

I investeringsporteføljen øvrig inngår bl.a. investeringer i ny VGS i Harstad, forprosjekt ny VGS i Nord-Troms (ikke bygging), forprosjekt Senja VGS avd. Gibostad og nye tannklinikker i Harstad og Tromsø.

For perioden 2026-2031 legges det til grunn låneopptak som forutsatt i økonomiplan 2025-2028 for årene 2026-2028. Deretter tas lånerammen til samferdselsinvesteringer ned til 250 mill. kroner per år.

I den inngåtte byvekstavtalen for Tromsø har fylkeskommunen påtatt seg forpliktelser til å finansiere og gjennomføre en rekke investeringer. Dette er en forpliktelse som vil gjøre seg gjeldene gjennom stort sett hele perioden for RTP, og også legge bindinger på investeringsrammen.

Den store prisøkningen for investeringer de siste årene medfører også at fylkeskommunen får gjennomført færre prosjekter innenfor den samme økonomiske rammen. Prisstigningen rammer ikke bare samferdselsprosjekter, men også de investeringene som må gjennomføres innenfor andre sektorer.

I økonomiplanperioden 2025-2028 er det lagt opp til et samlet investeringsprogram på 4,6 mrd. Kroner for fylkeskommunen. Av dette finansieres 2,9 mrd. kroner med lån, som tilsvarer en lånefinansiering på ca. 63% av brutto investeringer. Av investeringsprogrammet på 4,6 mrd. Kroner utgjør samferdsel sin andel 2,8 mrd. kroner eller 60% av fylkeskommunens planlagte investeringer fra 2025 til 2028.

I planperioden vil man fortsette arbeidet med å redusere utslipp fra kollektivtrafikken og det vil særlig kreve investeringer i kai-infrastruktur og egnet transportmateriell. Det finnes etablert teknologi på ferge som vil bli benyttet, mens man på hurtigbåt ikke har klart å etablere tilsvarende fremskritt. Dette skyldes manglende resultater på batteriteknologi for mindre fartøyer på lange samband og at alternative drivstoff har andre utfordrende og ekskluderende egenskaper.

For å gi gode driftsvilkår på fremtidige driftskontrakter for buss i Troms, er det avgjørende viktig at man får tilfredsstillende løsninger for bussdepot i Tromsø og Harstad, samt funksjonelle terminaler og reguleringsplasser for buss. Dette gjelder for eksempel Langnes lufthavn i Tromsø og Buktamoen som har flere korresponderende transport- og mobilitetsformer.

Nye driftskontrakter på både buss, båt og ferge forventes å bli en del dyrere enn dagens avtaler, noe som gir budsjettmessige utfordringer for fylkeskommunen.

Finansiering i byvekstavtalen

Finansiering av ny infrastruktur i bypakke Tenk Tromsø har et stort innslag av bompenger og det har i tillegg en viktig trafikkregulerende effekt. Det er med andre ord en vesentlig faktor for å nå nullvekstmålet. I tillegg må man selvfølgelig forbedre busstilbudet og tilrettelegge for gående og syklende. Her har Tromsø lyktes veldig godt. Det er avgjørende for Tromsøs trafikksystem i fremtiden at man før utløpet av denne planperioden tar stilling til hva som skal skje når



bompengerperioden på 15 år er ferdig (år 2037). Det er en risiko for at man får tilbake køproblematikk dersom man fortsetter uten restriktive tiltak for biltrafikk. I øvrige store norske byer har man videreført brukerbetaling ved utløp av perioden.

Parallelt med dette må finansiering av bybusstilbudet avklares, da statlige byvekstavtalemidler bidrar med over 100 millioner årlig fram til byvekstavtalen utløper i 2032. Det ekstra statlige tilskuddet har gjort at busstilbudet økte med ca. 25 % fra 2019 og har gitt svært gode resultater og bedre mobilitet for Tromsøs befolkning. Busstilbudet er også den viktigste delen av det helhetlige mobilitetstilbudet, der man også er i samspill med for eksempel innfartsparkering, elsparkesykler, gående med mer.

3.2 Rammer og føringer for transportpolitikk

Overordnet

Nasjonal transportplan 2025–2036 [Meld. St. 14 \(2023–2024\)](#) (NTP) er regjeringens plan for hvordan en skal oppnå den overordnede målsettingen for transport og samferdselsprosjekter i Norge. Planen gjelder i tolv år og revideres hvert fjerde år.

Et helhetlig samferdselstilbud krever samordning mellom Samferdselsdepartementet (statlige ansvarsområder på veg samt bane og luft), Kommunal- og distriktsdepartementet (kommunalt og fylkeskommunalt ansvar på samferdsel) og Nærings- og fiskeridepartementet (havn og farvann, Kystverket), samt koordinering med Forsvarsdepartementet i saker som berører beredskap og militære transportbehov. Dette skaper både operative og strategiske utfordringer med hensyn til samordning og NTP omtaler de statlige ansvarsområdene.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet publiserer hvert fjerde år (for hver valgperiode) [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 - regjeringen.no](#). Forventningene skal følges opp i arbeidet med planstrategier og planer i fylkeskommunene og kommunene og legges til grunn av statlige myndigheter når de deltar i planprosessene. Det vises til 2030-agendaen (bærekraftsmålene) med fem overordnede perspektiver: sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft, samfunnssikkerhet og beredskap og samarbeid for å nå målene.

[Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet](#) skal sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. [Statlige planretningslinjer for klima og energi](#) skal sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene.

Tre forvaltningsnivå for samferdsel

Samferdselssektoren i Norge forvaltes på tre nivå: kommunale, fylkeskommunale og statlige myndigheter. Myndighets- og finansieringsansvaret er fordelt mellom flere departementer, og sektorens helhet krever samordning på tvers av nivåer og fagområder. Mens de kommunale og fylkeskommunale ansvarsområdene inngår i budsjettområdet til Kommunal- og distriktsdepartementet, er de statlige transportetatene fordelt på henholdsvis



Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Dette utgjør en kompleks ramme for planlegging og gjennomføring.

Kommunalt nivå

- Lokal infrastruktur: Drift og vedlikehold av kommunale veier.
- Kollektivtilbud: Tilrettelegging for bussholdeplasser, gang- og sykkelveier.
- Trafikksikkerhet: Lokale tiltak som fartsregulering og trygge skoleveier.
- Havner

Fylkeskommunalt nivå

- Fylkesveier: Forvaltning, drift, vedlikehold og utbygging av fylkesveinettet.
- Kollektivtransport: Planlegging og finansiering av buss, ferge og hurtigbåt.
- Transportutvikling: Regional planlegging for mobilitet og bærekraft.
- Båt og fergesamband

Statlig nivå

- Riksveier: Utbygging, drift og vedlikehold via Statens vegvesen.
- Jernbane: Planlegging, utbygging og drift gjennom Bane NOR, Norske tog og Jernbanedirektoratet.
- Luftfart: Regulering, forvaltning og drift av flyplasser via Avinor.
- Kysttransport og havnestrategi: Kystverket har etter Havne- og farvannslovens §6 ansvar for sikkerhet og fremkommelighet for almen ferdsel. Kystverket ivaretar navigasjonsinfrastruktur, farled, norske forsvars- og beredskapsinteresser og havnestrategi.

Regionale planer

Den regionale planleggingen er et særlig viktig verktøy for fylkeskommunens rolle som regional samfunnsutvikler. Som regional planmyndighet utarbeider fylkeskommunen: regional planstrategi, regionale planer med handlingsprogram og regionale strategier.

[Regional planstrategi 2025-2028: Sammen for et bærekraftig fylke](#) (vedtatt i Troms fylkesting i sak 103/24) legger nasjonale forventinger til grunn for satsinger og prioriteringer. Regional Transportplan for Troms 2026 – 2037 følger opp dette for samferdselssektoren.

For perioden 2025–2028 foreslås oppstart for utarbeidelse av flere nye regionale planer¹¹.

I tillegg er arbeidet med **Regional plan for klimaomstilling i Troms** i prosess. Planen vil være retningsgivende for klimaarbeid på regionalt og kommunalt nivå. Planen systematiserer og skisserer løsninger gjennom delmål, strategier og tiltak som kommer til uttrykk i handlingsprogrammet.

¹¹ [Forslag til nye regionale planer etter plan- og bygningsloven - Troms fylkeskommune](#)

3.3 Omstilling for å nå klima- og miljømål

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

Klimaomstilling omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Klimatilpasning er tiltak som begrenser ulemper og utnytter fordeler av et endret klima. For Troms vil klimaendringene føre til behov for tilpasning til mer ekstremnedbør og større problemer med overvann, flom, jordskred og flomskred, og havnivåstigning og stormflo. For næringslivet vil klimaomstillingen kreve endringer knyttet til forretningsmodeller, finansielle strukturer, regelverk og praksis. En klimaomstilling krever også at informasjon kommer ut til alle samfunnslag og skaper endringsvilje og samarbeid. Klima og klimautfordringer inngår i alle samfunnsområder, og kommunene i Troms er sentrale for at vi skal kunne lykkes med å oppnå målene i planen. Fylkeskommunen forholder seg til statlige retningslinjer for klimaomstilling (Kommuneprop. 142S, pkt. 7.6.6).

Pågående planarbeid med Regional plan for klimaomstilling i Troms er bygget opp rundt fire tema; hvordan redusere klimagassutslipp og klimafotavtrykk, hvordan bli en klimarobust og klimatilpasset region, hvordan ivareta naturmangfold og karbonrike areal, og hvordan gjennomføre en bærekraftig og klimarettferdig klimaomstilling.

Utslippstall:

1000 tonn CO ₂	2020	2024
Buss	10.467	14.469
Ferge	18.583	18.900
Hurtigbåt	12.083	11.818
SUM	41.133	45.186

Tabell: Utslippstall fra kollektivtrafikken i Troms. Kilde: TFK og operatører

Årsaken til at utslippene økte fra 2020 til 2024 var avgiftsendringen for HVO («hydrotreated vegetable oil» er et fornybart drivstoff, oftest omtalt som biodiesel). Dette gjorde at operatøren gikk over til vanlig diesel fra 2021, noe som økte CO₂ utslippene. Omstilling til mindre utslipp har gitt store kostnader for samferdselssektoren, både i form av utvidet energiforsyning, ladeinfrastruktur og nytt/ombygget transportmaterieell. Fylkeskommunen har også hatt behov for å utvide kompetanse på feltet. I overgangen fra konvensjonell til elektrisk drift har det ofte vært midlertidige/korte kontrakter som i noen tilfeller har gitt varierende transportkvalitet. Dette skyldes blant annet at tilgangen på kjøretøy og fartøy i kollektivbransjen er begrenset, samt at fergekaier ikke nødvendigvis er tilpasset alle ferger.

Inngått busskontrakt i Nord-Troms for neste kontraktperiode vil gi 60% utslippsreduksjon.

Det pågår flere arbeider med formål å bidra til miljøvennlige logistikk- og transportløsninger som kan redusere utslipp fra transportsektoren. Utviklingen knyttet til hydrogen er viktig for energiomstillingen og produksjon/leveranse av grønt drivstoff, blant annet til maritim næring.

Noen prosjekter er store i nordnorsk sammenheng og vil være viktige for at Nord-Norge skal ta en rolle i den nasjonale grønne industrisatsingen. Som eksempel kan nevnes Tromsø Havn som er i gang med etablering av landstrøm på alle kaier, blant annet i containeravsnittet i Breivika og ladeanlegg for passasjerskip i sentrum (høy- og lavspent ferdig høsten 2025). Alternative energiløsninger som ammoniakk, hydrogen, LNG eller elektrifisering vil også være tilgjengelig innen 2030.

Et annet tema som også sorterer under miljø/klima er usikkerhet knyttet til vannstands nivå langs kysten i Troms. Dette er også en beredskapsutfordring. Per i dag er det få vannstandsmålere og referanserammen for Norge begynner å bli utdatert (EUREF89) og fører til avvik mellom beregnet og faktisk vannstand, ofte i størrelsesorden 10–20 cm (Kilde: Kartverket). Dette har praktiske konsekvenser for planlegging og dimensjonering av havneinfrastruktur og bygg/anlegg i sjøkanten som fergedrift og landingsanlegg, i tillegg til øvrig planlegging for klimatilpasningstiltak for å redusere/hindre skader ved stormflo og ekstremvær.

3.4 Nordområdene og geopolitisk situasjon

Fullskala-invasjonen av Ukraina i februar 2022 er en stor og sentral del av bakteppet for hvorfor utarbeidelse av en ny Regional transportplan i Troms forseres. Dette har hatt stor innvirkning på naboskapet med blant annet styrket grensekontroll, restriksjoner for russiske skip i norske havner og avvikling av bilaterale samarbeid både for næringsliv og samfunn.

I 2023 ble Finland nytt NATO medlem og i 2024 ble Sverige medlem. NATOs yttergrense i nord er nå hele Norden, ikke bare Norge. Dette har stor betydning for transport- og forsyningslinjer i nordlige Norden, økt samhandling ved større militærøvelser og samarbeid om sikkerhet og beredskap. Både Europautredningen (NOU 2024:7, kap. 13) og Totalberedskapskommisjonen (NOU 2023:17, kap. 6) understreker betydningen av norsk samarbeid med EU innen beredskap og krisehåndtering. For Nord-Norge, med sin strategiske beliggenhet og nærhet til Arktis, vektlegger bl.a. Niinistö-rapporten¹² styrket beredskap og samarbeid. Hybride trusler og klimaendringer kan få direkte konsekvenser for sikkerhet og beredskap i nordområdene. Det vises her til inngått partnerskapsavtale mellom Norge og EU om sikkerhets- og forsvarssamarbeid (signert 28.05.2024).

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

Troms fylkeskommunens rolle som vegeier er viktig for nasjonal totalberedskap. Med en styrket forsvarsallianse (NATO) forventes økt samhandling med våre naboland, også om transportsystemene i nordlige Norden. Finansieringsordninger i EU for samferdselsinvesteringer

¹² https://commission.europa.eu/topics/defence/safer-together-path-towards-fully-prepared-union_en

er for tiden ikke tilgjengelig for Norge, men tilknytning til det transeuropeiske transportnett, TEN-T, kan være ønskelig og relevant for flere transport-akser.

Sikkerhetssituasjonen i Europa og Norge er endret i overskuelig framtid. Den liberale verdensorden basert på internasjonale lover, konvensjoner og regelstyring er truet og det konstitusjonelle demokratiske styresettet er satt under kraftig press.

Norge har fått flere allierte i Norden og Europa, men erfaringer fra pandemien viser at vi i økende grad blitt avhengig av å sørge for egen beredskap, planer for hvordan vi skal håndtere kriser og krig og at vi er forberedt på større uro og uforutsigbarhet enn vi har hatt på over 80 år.

Et farligere Russland og et sterkere og mer selvhevdende Kina utfordrer Norge og Europa, i tillegg til store politiske endringer i USA. Med vår geografiske nærhet til Russlands styrker på Kolahalvøya, våre mange militærleirer og strategiske beliggenhet til naturressurser og transportårer til lands og til vanns - berøres vår region sterkt.

3.5 Forsvarets transportbehov

Transport av personell, militært utstyr og forsyninger mellom sør og nord i tilfelle krig eller krise er kritisk viktig i beredskapssammenheng. Med Sverige og Finland som NATO-medlemmer har Norge gått fra å være et mottaksland til å også bli et transittland. Stridsvogner, forsyninger og soldater skal kunne bevege seg mellom Finland, Sverige og Norge hvis en krise eller fiendtlig angrep skjer i Østersjøen eller på Baltikum. Samferdsel er blitt sikkerhetspolitikk.

NATO stiller krav til sivil støtte med sivile ressurser til sine medlemsland i forbindelse med et alliert mottak og vertslandsstøtte. Tromsregionen ventes å ha en sentral mottaksrolle i flere krise/krig-scenarier.

Samarbeid og kontakt med våre naboland, med EU og med Forsvaret har derfor rykket opp på fylkeskommunens prioriteringsliste. Det er nært samarbeid med kommunene i Troms, beredskapsråd og andre totalforsvarsaktører. Det utføres risiko- og sårbarhetsanalyser, utarbeides beredskapsplaner og fylkeskommunen er i sterkere grad enn tidligere del av planlegging og gjennomføring av større militærøvelser som har behov for vår infrastruktur og støtte.

Norge har en åpen økonomi som gjør oss avhengig av velfungerende globale forsyningskjeder og vi er helt avhengig av import. I de siste årene har vi i økende grad fått en usikker tilgang på forsyninger – blant annet pga. økt proteksjonisme. Klimaendringer og ekstremnedbør gir større risiko for ras, flom og skred som kan ødelegge transportinfrastruktur og gi logistikkbrist. Dette så vi da Badderen bru på E6 kollapset og omkjøringsalternativet mellom nord og sør var 60 mil via Finland. En annen sårbarhet er klimaadaptasjon og elektrifisering av personbiler, varetransport og kollektivtransport. Vi er svært avhengig av elektrisk kraft. En tredje sårbarhet er beredskap for nok drivstoff til befolkning, næringsliv og Forsvar.

Gjennom et nytt rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur styrker Norge regjeringen samarbeidet mellom transport- og forsvarssektoren. Legge til rette for effektiv kartlegging og prioritering av militære behov innenfor totalforsvaret.

Rammeverket skal bidra til inkludering av militære behov i transportplanleggingen, og skal ligge til grunn for hvordan militære behov for transportinfrastruktur kartlegges, rangeres og formidles til transportsektoren, inkludert til fylkeskommunene.

Med dette bakteppet satt Forsvaret i gang en kartlegging og utredning av behovet for transport og transport og infrastruktur som ble levert i juni i 2025. Innspillene fra Troms var først og fremst å belyse viktige forsvarsveger og veger som er viktige for både sivile transportbehov og militær mobilitet - såkalt «dual use».

3.6 Samfunnssikkerhet og transportberedskap

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap er kontinuerlig, både med utvikling og revidering av beredskapsplanverk og med utvikling av samarbeidet med andre beredskapsaktører i vår region.

Beredskapsarbeidet tilknyttet framkommelighet på fylkesvegnettet og kollektivtilbudet er forankret i planverk, analyser, samarbeidsfora, driftskontrakter og avtaler, mellom flere ulike aktører. Formålet med beredskapsarbeidet er å sikre framkommelighet på fylkesvegnettet, trafiksikkerhet, levere bedre tjenester og ikke minst kunne håndtere uønskede hendelser på en best mulig måte. Dette gjøres i samarbeid med flere ulike aktører som eksempelvis andre vegiere, entreprenører, operatører og andre beredskapsaktører lokalt, regionalt og nasjonalt.

Det foreligger en rekke planverk, rapporter og analyser tilknyttet fylkesvegnettet som omhandler ulike tema og risiko. En del av planverket tilknyttet framkommelighet på fylkesveg ligger i de ulike driftskontraktene, mens det for ulike objekt som tunneler og lignende har egne beredskapsplaner. Det er i tillegg til dette utarbeidet rapporter/analyser som eksempelvis går på skredfarlige punkter, trafikkavvikling ved større vegprosjekt som berører framkommeligheten, samt kontinuitetsplaner for veg og kollektiv.

Samhandling og felles beredskapsplanverk er i denne planperioden viktigere enn noen gang. En usikker sikkerhetspolitisk situasjon i Europa, revitalisering av totalforsvaret og sivilmilitært samarbeid, egenberedskap og Troms fylke sin geografiske plassering, gjør at samhandling mellom eiere av kritisk infrastruktur og andre aktører med beredskapsansvar må videreutvikles for å håndtere de utfordringer vi står ovenfor i tiden framover.

Fylkesberedskapsrådet er en viktig arena for samhandling mellom lokale og regionale aktører som er eiere av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner i Troms og Finnmark fylke. Rådet samles regelmessig for å drøfte ulike problemstillinger samt deling av informasjon om beredskapsarbeidet som pågår kontinuerlig i de ulike organisasjonene. Dette er en viktig arena for dialog, bekjentgjøring av de ulike organisasjonene, kompetansebygging og samhandling.

Ved kritiske hendelser i vår region samles fylkesberedskapsrådet for på en effektiv måte håndtere og koordinere arbeid slik at normaltilstand kan gjenopprettes raskest mulig.

Samferdselsetaten samhandler også med ulike kommuner både ved deltakelse i kommunale beredskapsråd, kommunale ROS-analyser og andre viktige fora der fylkesveg har en sentral rolle i ulike utfordringer kommunene står ovenfor.

Fylkesvegene er også viktige for Forsvaret både til deres aktiviteter og øvelser i fredstid og ved krise/krig. Samferdselsetaten har dialog med Forsvaret og fortsetter og utvikle samarbeidet for å sikre at det sivilmilitære samarbeidet, felles planverk og felles behov ivaretas på best mulig måte i planperioden.

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.

Sammen med Forsvaret og andre lokale, regionale og nasjonale aktører med interesser innenfor samfunnssikkerhet og beredskapsarbeid, er Troms fylkeskommune også en del av Totalforsvarskonseptet som vegeier på fylkesveg, tilbyder av kollektivtjenester (buss, hurtigbåt og ferje) og i rollen som samfunnsutvikler.

Fylkeskommunen samarbeider i dag konkret med Forsvaret på flere områder. Troms er geografisk viktig i forsvarssammenheng både nasjonalt og i tilknytning til vår rolle som medlem av NATO. Troms som viktig øvingsområde for Norges Forsvar og våre allierte gjenspeiler seg i de store øvelsene som avholdes i indre Troms hver vinter. Gjennomføring av militære øvelser og mobilisering av militært utstyr gjøres i stor grad på eller ved riks- og fylkesveger, og planlegging og gjennomføring av slike øvelser fordrer godt samarbeid mellom Forsvaret, vegeierne, sivile gods- og varetransportører, kommunene og samfunnet for øvrig.

I tillegg til øvelser i fredstid har også Forsvaret behov for tilfredsstillende veginfrastruktur for å kunne gjennomføre sitt planverk for kriser og krig.

Som samfunnssikkerhets- og beredskapsaktør vil fylkeskommunen arbeide for at samhandlingen med Forsvaret blir bedre, og i takt med en endret sikkerhetspolitisk situasjon i Europa og nordområdene har Troms fylkeskommune og Forsvaret intensivert sitt samarbeid betydelig. Det er også kommet på plass viktige nasjonale føringer som legger til rette for bedre sivilt militært samarbeid. Langtidsplanen for forsvaret, rammeverk for samhandling og totalberedskapsmeldingen er med å ytterligere styrke samhandlingen mellom fylkeskommunen og Forsvaret i planperioden.

Sivil transportberedskap

Gjennom forskrift for sivil transportberedskap har Troms 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.

Fylkeskommunen skal på anmodning fra departement, statsforvalter, politi eller andre myndigheter formidle kontakt med løyvehavere, eiere av motorvogner for gods- eller persontransport eller andre målepliktige fartøy og verksteder. Det vises her til forskriftens §4.

ROS-analyse (risiko- og sårbarhetsanalyse) for sivil transportberedskap er forankret i scenario i FylkesROS for Troms og Finnmark. Statsforvalteren og fylkesberedskapsrådet er en naturlig medvirkende part i håndteringen av hendelser.

Målsettingen for planperioden er at planverket revideres og oppdateres jevnlig i henhold til forskriften og ved endringer i det lokale og regionale risikobildet.



3.7 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge bygger på nullvisjonen for antall drepte og hardt skadde i trafikken. Fylkeskommunen har gjennom vegtrafikklovens § 40a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Trafikksikkerhet inngår i alle våre ansvarsområder; Drift og vedlikehold av vegnettet, kollektivtilbud og mobilitet, forvaltning, planlegging og utviklingsarbeid. Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er rådgivende i saker som gjelder trafikksikkerhetsspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Utvalget består av 5 politisk valgte representanter og 6 konsultative medlemmer.

Fylkeskommunen har en samarbeidsavtale med Trygg Trafikk i Troms og gjennomfører tiltak i henhold til organisasjonens rolle og planverk, og bidrar også til at fylkeskommunens planer på disse områdene blir fulgt opp. Trygg Trafikk Troms bistår i prosjekter som kommer Troms til gode i form av fag-, prosjekt- og utviklingsutvikling – eksempelvis godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune». Barn og unge har særlig oppmerksomhet i Trygg Trafikk sitt arbeid.

Ifølge Statens vegvesen er risikoen for å bli hardt skadd eller drept er nær dobbelt så høy på fylkesvegnettet som på riksvegnettet. Fylkesvegnettet i sum er rundt fire ganger så langt som riksvegnettet, men har jevnt over lavere teknisk standard.

Trafikksikkerhet inngår som tema på alle ansvarsområder i fylkeskommunen: Utbygging, drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i tillegg til kollektivtransporttilbudet. Fylkeskommunen har en tilskuddsordning for mindre trafikksikkerhetstiltak, og denne kan kommuner og andre søke tilskudd fra. Ordningen forvaltes av FTU og det kan gis støtte til mindre fysiske tiltak, tiltak med formål å øke bruken av kollektivtransport, opplæring og informasjons- og holdningsarbeid (barn og unge er en prioritert målgruppe, men tiltak rettet mot andre risikogrupper kan også støttes) samt pilotprosjekter.

Et område hvor ulykkestallene de senere årene har vært høye, er MC. Noen fylker har MC-forum som samarbeidsorgan mellom relevante aktører og organisasjoner for å arbeide med informasjon om trafikksikkerhet, forebygging og holdningsarbeid, m.v. Et slikt initiativ kan vurderes i for Troms fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet etter vegtrafikklovens §40a.

I oppfølgingen av gjeldende RTP er det igangsatt en prosess for at Troms fylkeskommune skal bli «Trafikksikker fylkeskommune» i tråd med retningslinjene til Trygg Trafikk.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029

Det har vært en bred prosess rundt revidering av tiltaksplanen som følger Nasjonal Transportplan. Forslaget der fylkeskommunene og andre har bidratt, sendes på høring i oktober 2025. Fylkestinget gir Troms fylkeskommunes høringsuttalelse i desember 2025. Tiltak som fylkeskommunene gis et hovedansvar for å gjennomføre vil vektlegges.

Reiseliv og trafikksikkerhet

I Regional Transportplan for Troms er forholdet til reiselivsnæringens adressert av flere grunner. Fylkeskommunen utfordres av reiselivsnæringen på bedre tilrettelegging i form av skilting og info-systemer, økt frekvens på avganger, betalingsløsninger, ønsker om plassbestilling på hurtigbåter og regionale bussruter, venteroms- og toalettfasiliteter på trafikknutepunkt som

fergekaier og kollektivterminaler, osv. Utfartsparkering som kanskje også tilrettelegges med informasjonstavler og toalettfasiliteter, er imidlertid et kommunalt ansvar, også langs fylkes- eller riksvegnettet.

Fylkeskommunen ønsker å imøtekomme reiselivsnæringen der man har mulighet til det, og innenfor de rammer og økonomiske betingelser vi må forholde oss til. Eksempler på tiltak/endringer som er gjennomført:

- Bedre tilpassinger mht. språk og informasjon i Svipper-app'en
- Mulighet for kortbetaling hos Svipper (tapping ved ombordstigning)
- Økt frekvens/kapasitet på særlig mye brukte bybussruter i Tromsø (eks. flyplassen-sentrum og sentrum-fjellheisen)

Et system for plassbestilling kan komme som resultat av pågående arbeid med bestillingstransport for spesielle brukergrupper.

Et stort antall leiebiler med sjåfører som kanskje kjører på vinterføre for første gang, utfordrer trafiksikkerheten. Dette er Politiet/UP og alle vegeiere klar over. Per i dag er systemet slik at et internasjonalt førerkort kvalifiserer for alle årstider, selv om snø- og isdekke er nytt for sjåføren. Noen initiativ er tatt for å spre informasjon om kjøring på vinterføre. En kampanje initiert av Trygg Trafikk, Politiet og Tromsø kommune er tatt i bruk på informasjonsplattformer hos Statens vegvesen, kommunikasjonsknutepunkt som lufthavner, hos reiselivs- og destinasjonsselskaper, overnattingsbedrifter, og på busser, hurtigbåter og terminaler som opereres av Troms fylkeskommune.



Figur: Informasjonsplakater som vises på flyplassen og på kollektivtilbudene samt SoMe. Utarbeidet i 2024 av Trygg Trafikk Troms i samarbeid med Politiet og Tromsø kommune.

I tillegg til informasjonsplakater på trafikknutepunkt, terminaler og andre steder tilreisende oppholder seg, kan det være behov for både bedre og bredere informasjon – og kanskje også utvikles et tilbud om glattkjøring hos bilutleieselskapene.



4 Fylkesvegnettet

Fylkesvegnettet består av 3084 km veg inkl. gang- og sykkelveg, 41 tunneler og skredoverbygg, 595 brukonstruksjoner og 29 fergekaier.

Driftsansvaret på fylkesvegnettet omfatter alle oppgaver som er nødvendige for at vegnettet skal fungere godt for trafikantenes fremkommelighet og trafikksikkerhet. De største kostnadene innenfor drift er knyttet til brøyting, snørydding og tiltak for å sikre veggrep. I tillegg utføres det blant annet vegmerking, renhold, lapping av dekker og skjøtsel av grøntareal.

Det gjennomføres også nødvendig vedlikehold for å ta vare på infrastrukturen. Dette er oppgaver som å opprettholde standard på vegdekke, tunneler, bruer, fergekaier, grøfter og tekniske installasjoner i tråd med fastsatte kvalitetskrav.

Fylkesvegnettet driftes gjennom 29 driftskontrakter og ulike vedlikeholdskontrakter innenfor tunnel, bru, fergekai og dekkelegging.

Det store etterslepet på fylkesvegnettet gir oss særlige utfordringer med hensyn til å forebygge vegbrudd og andre skader på infrastrukturen. I tillegg kommer klimaendringer som skred, flom og tøffere vær som også påvirker budsjettene til drift og vedlikehold. Det er oftere værhendelser som påvirker krav til økt beredskap tilknyttet åpning av veger etter skred, nød reparasjoner etter utglidninger og andre akuttiltak. Fylkesveger med manglende funksjonell tilstand er ekstra utsatt på grunn av klimaet og kostbare å nød reparere. Denne klimaendringen krever tilstrekkelige rammer for å ivareta samfunnssikkerheten og nå målsettingen om et trygt vegnett. Mange av fylkesvegene er viktige omkjøringsveger til riksvegnettet eller benyttes av forsvaret med henblikk på samfunnssikkerhet.

Den økonomiske situasjonen har vært utfordrende over flere år grunnet betydelig økning i kostnadsnivået til drifts- og vedlikeholdskontraktene. Lønns- og prisstigninger på materialer til vegarbeid har medført ekstraordinære kostnadsøkninger på kontraktene som ikke har blitt kompensert utover kommunal deflator. Byggekostnadsindeksen for Drift og vedlikehold av veger har siden 2020 økt med 30 prosent. Investeringer innenfor samferdselsområdet er i hovedsak finansiert med lån. Økte renter og høy investeringsaktivitet de siste årene har medført at en større del av driftsrammen går med til å dekke renter og avdrag. Konsekvensen av økte driftskostnader er nedjustering av vedlikeholdsbudsjett.

For å sikre en forsvarlig driftsramme i årene fremover kan det bli nødvendig å redusere overføringen av driftsmidler til finansiering av investeringsprosjekter.

Fylkesvegløftet møter noe av utfordringene med etterslep og har positiv effekt på vedlikeholdskostnadene, men det totale etterslepet estimert til 11 mrd. kroner for Troms

fylke vil ikke kunne reduseres uten en vesentlig økning av vedlikehold rammene i årene som kommer.

4.1 Utfordringsbilde

På veg beskrives forfall som en tilstand hvor vegobjektet ikke lengre tilfredsstiller sin tiltenkte funksjon med hensyn til funksjonell-, teknisk- og økonomisk levetid. Å fjerne forfall vil bety at man vedlikeholder/utbedrer vegen sammenliknet med opprinnelig standard. Det betyr ikke at standarden nødvendigvis oppfyller dagens krav med hensyn til stigninger, kurvatur, vegbredde og trafiksikkerhet. Å fjerne forfall på fylkesvegene i Troms er beregnet til ca. 11 milliarder kroner (2024).



*Illustrasjon: Effekt av
værhendelse med flom og
store ødeleggelser
november 2024 på fv. 91
Breivikeidet. Foto:
TFK/Samferdsel*

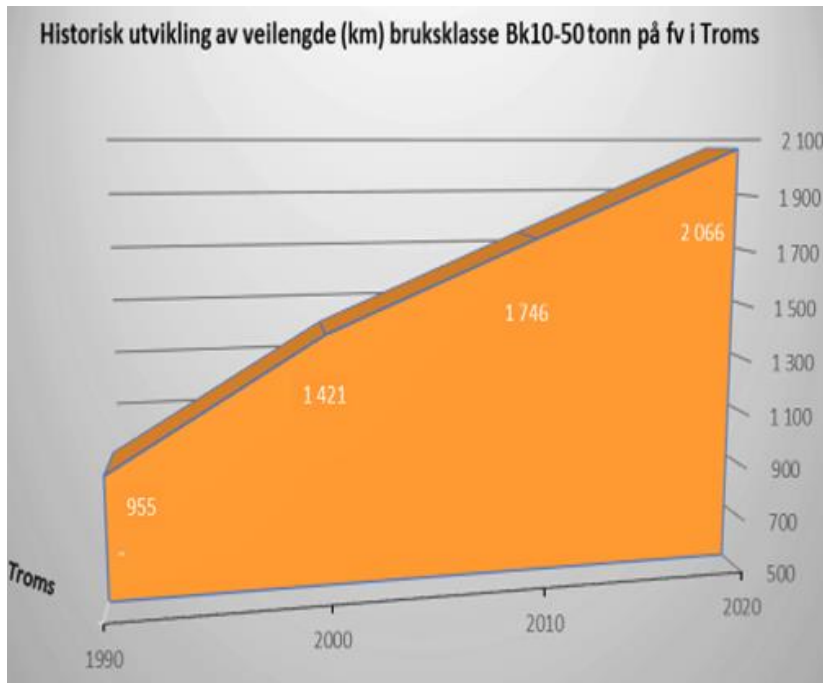
En oppgradering av vegnettet til dagens standardkrav vil ha en helt annen dimensjon og kostnad. I arbeidet med fylkets veg-infrastruktur er det også viktig å ha med seg at klimaendringene fører med seg et behov for tilpasning av vegnettet til en forventet økning i hendelser med flom, skred og ekstrem nedbør.

Konsekvensene av forfallet på vegnettet er sammensatte, men viktigst er at forfallet har en negativ virkning på driftskostnader, trafiksikkerhet og framkommelighet.

Kostnader knyttet til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet påvirkes i stor grad av vegens tilstand. En veg som er «utgått på dato» er betydelig dyrere og drifte og vedlikeholde enn en veg som har fått riktig dimensjonering i forhold til trafikkbelastningen. Ved at driftskostnadene blir unødvendig høye, blir det tilsvarende mindre penger å bruke til vedlikehold. Ved at vegen ikke tåler trafikkbelastning oppstår det store skader på vegen og tilgjengelige midler til vedlikehold blir i vesentlig grad bundet opp til nød-reparasjoner uten langsiktig effekt. En reinvestering i vegnettet som tåler dagens og fremtidens tungtransport vil frigjøre midler til vedlikehold ved

lavere driftskostnader, flytte vedlikeholdsinnsatsen fra nød-reparasjoner til fornying og skape bedre forutsetninger for næringsvirksomhet og bolyst i fylket.

Vegnettets funksjonelle, tekniske og økonomiske levetid

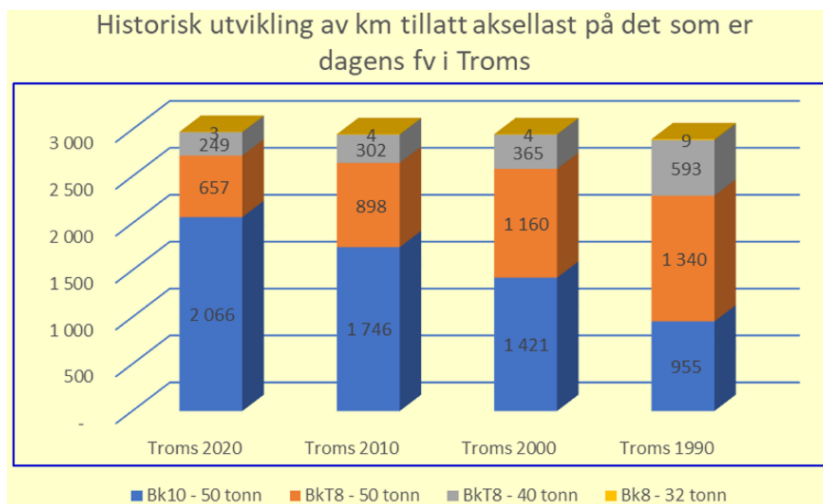


Figur øverst viser oppskrivning av vegnettet i perioden 1990-2020 for å tilrettelegge for tyngre kjøretøy.

Figur under viser vegnettets inndeling (i km) etter tillatt aksellast, og at vegnettet ikke i vesentlig grad er forsterket i perioden.

Bk=bruksklasse som er klassifiseringssystem for veg og hvor tunge kjøretøy de kan tåle, målt i tonn per aksel. BkT er tilsvarende for tunge kjøretøy som vogntog.

Kilde og illustrasjoner:
TFK

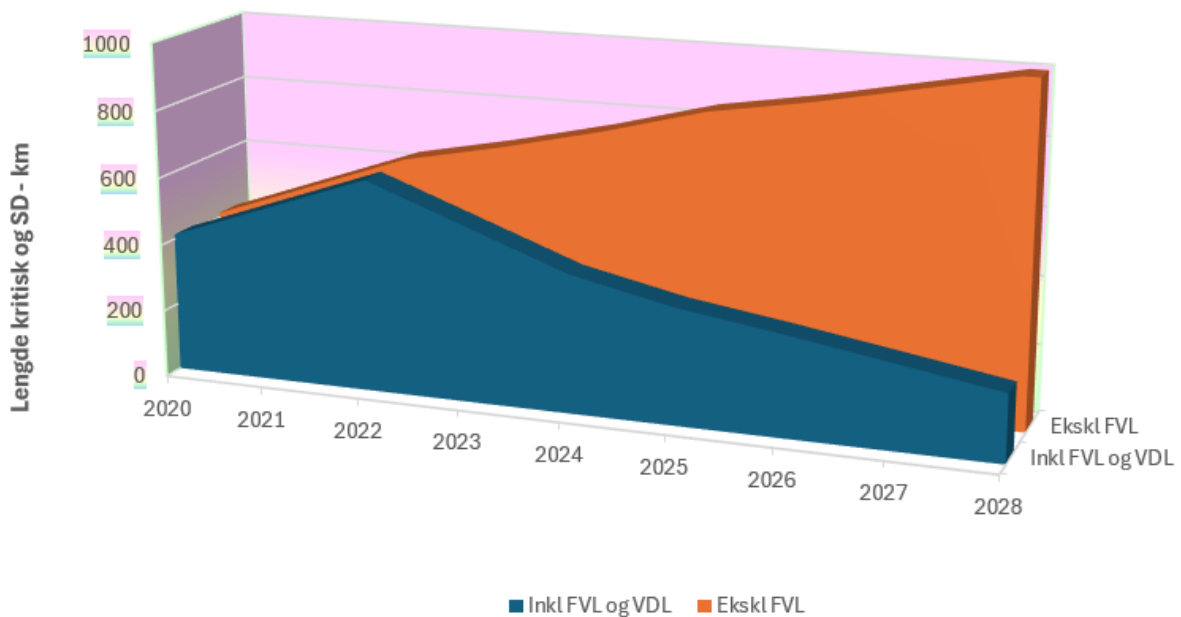


Dekketilstand

Av fylkesvegnettet har 10% grusdekke og vegene er av varierende kvalitet hvor det på noen av vegene er store framkommelighetsproblemer i forbindelse med teleløsning. En del av årsaken til disse problemene er at kompetansen på å vedlikeholde grusveger til god bruksstandard ikke har hatt tilstrekkelig fokus de siste 20 år. Det er igangsatt et arbeid for å gi grusvegene et løft. Det gjennomføres tiltak på en del teststrekninger og det opparbeides kompetanse på grusvegvedlikehold med formål å utvikle en grusvegstrategi som skal sørge for god bruksstandard og tilfredsstillende framkommelighet hele året.



Utvikling kritisk og svært dårlig dekketilstand med og uten FVL



År	Inkl FVL og VDL	Ekskl FVL
2018	197	197
2020	413	413
2021	521	521
2022	629	629
2023	519	690
2024	409	760
2025	344	840
2026	299	890
2027	250	950
2028	200	1010

Figur over og tabell til venstre: Utvikling i vegnettets dekketilstand (målt i antall km), med og uten fylkesvegløftet. VDL=dekkelegging innenfor driftsbudsjettet. Kilde og illustrasjon: TFK

Trafikksikkerhet

Det er behov for mer målrettede tiltak mot de sentrale ulykkesutfordringene – altså der risikoen for ulykker med drepte og hardt skadde er størst, og der høyrisikogrupper i trafikken ferdes. Møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter er blant de største utfordringene. Midtdeleere på veier med toveis trafikk er et effektivt tiltak mot møteulykker, men er i få tilfeller aktuelt på fylkesvegnettet. Forsterket midtoppmerking (rumlefelt) har en svært lav kostnad og dokumentert høy effekt på reduksjon i alvorlige møteulykker. Aktuelle strekninger skal oppgraderes samtidig med dekkelegging. Tilsvarende oppmerking i kanten av veien har god effekt på utforkjøringsulykker.

Ved utforkjøring er rydding av sideterreng og rekkverk viktige tiltak. Rekkverk har til funksjon å hindre kjørende fra å havne i mer alvorlige ulykker, men for motorsyklister vil vanlige rekkverk utgjøre en stor fare ved utforkjøring. MC har hatt en urovekkende utvikling de siste ti årene, når man ser på antallet drepte og hardt skadde. Ved montering av underskinne på rekkverk i utsatte

kurver, øker man trafiksikkerheten for motorsyklistene betraktelig. For å kartlegge behovet for tiltak knyttet til sideterreng og rekkverk er temainspeksjoner på strekninger med høy risiko for utforkjøring et hensiktsmessig grep. På strekninger med trafiksikkerhetsutfordringer kan man også gjennomføre generelle trafiksikkerhetsinspeksjoner, som ser på alle typer utfordrende punkter.

Det systematiske, forebyggende trafiksikkerhetsarbeidet med fysiske planer er særlig viktig. Innspill til kommunal planlegging og behandling av arealplansaker gir fylkeskommunen mulighet til å sikre gode og trafiksikre løsninger. Trafiksikkerhetsrevisjoner er en systematisk gjennomgang av en reguleringsplan eller byggeplan for å identifisere avvik fra gjeldende håndbøker og vegnormaler. Dette gir grunnlag for å vurdere avvik eller avbøtende tiltak.

Rekkverk (autovern)

Dårlige rekkverk er en stor utfordring for trafiksikkerheten på vegnettet og kan utgjøre en stor forskjell med hensyn til skadeomfanget ved trafikkuhell. På fylkesvegnettet i Troms er det et stort etterslep på rekkverksvedlikehold og rekkverkene er for store deler av vegnettet bygd etter gammel standard og det har ikke vært avsatt midler til nødvendig oppgradering de siste årene. Strekninger med bratte skråninger, skarpe svinger, stor tungtransport osv. trenger økt styrkegrad - fra N2 til H2 rekkverk. Når utbedring/utskifting av rekkverk gjennomføres, blir dette gjennomført etter nye standarder med økt trafiksikkerhet som resultat.

I 2023 ble det kartlagt behov for perioden 2024-2027 på utskifting av gammelt rekkverk hvor man vektla trafikkfarlige strekninger, FVL strekninger og etterslep samt framtidige FVL strekninger og strekningsvise utbedringer. Kartleggingen viser at en slik oppgradering ville omfatte 109 000 meter til en kostnad på totalt 221 MNOK.

Det er nødvendig å øke innsatsen på innhenting av etterslepet på rekkverk, og i første omgang ta de mest trafikkfarlige strekninger samt FVL strekningene hvor rekkverket er både skadet, ustabilt, og på mange plasser under vegnivå. Kostnadene knyttet til de mest prekre strekningene er 30 MNOK.

Tunneler

For fylkesveg tunnelene ble direktivet implementert i 2014 gjennom Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet (TSF). Tiltakene skal blant annet gjøre det mulig for alle som er involvert i tunnelulykker å berge seg selv, sette brukerne i stand til å handle så hurtig som mulig for å begrense konsekvensene av alvorlige hendelser, og sikre at nødetatene kan handle så effektivt som mulig. Forskriften gjelder bare tunneler som har mer enn 300 i ÅDT og lengde på over 500 m.

Oppgradering etter TSF gjelder bare de krav som går fram av forskriften. TSF må ikke forveksles med generell oppgradering av tunnelrommet fra A til Å – for eksempel er utviding (strossing) av høyde og bredde ikke et krav etter TSF, heller ikke vann- og frostsikring. Disse typer tiltak vil dermed plasseres under faglige tilrådinger i forbindelse med oppgradering etter forskriften.

På fylkesvegnettet i Troms fylke er det 41 tunneler hvorav 18 tunneler faller utenfor forskriften, 9 tunneler er utbedret eller ikke har behov og 4 (By-tunnelene i Tromsø) som er under utbedring med ferdigstillelse i 2026.

Fristen for oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften er utsatt til 2040 med mulighet for forlengelse til 2050 (Prop. 142 S, 7.10.4 - Kommuneproposisjonen 2026).

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å starte opp arbeidet med utredning av mulige forskriftsendringer av krav i tunnelsikkerhetsforskriften med tilhørende veileder.

Troms fylkeskommune har allerede gjennomført mange tunnelrehabiliteringsprosjekter og har brukt betydelige midler ut over tunnelsikkerhetsmidler man har mottatt fra staten. Med bakgrunn i allerede foretatte investeringer, utsatt frist for gjennomføring og påvente av forskriftsendringer med tilhørende veiledning anbefales det å ikke starte opp nye store rehabiliteringsprosjekter på tunnel før det foreligger en avklaring med hensyn til regelverk og finansiering. For å ivareta sikkerheten i tunnelene vil det imidlertid være nødvendig å gjennomføre påkostninger på tunnelmassen ut over ordinært vedlikehold på en del av de tunnelene som ikke er rehabilitert i henhold til forskriften og de tunnelene som faller utenfor forskriften.



Foto: TFK/Samferdsel

Bruer

Troms fylkeskommune har 595 brukonstruksjoner. De store kyst-bruene som er bygd i perioden 1960 til 1994 hvor de eldste av disse er under rehabilitering. I samarbeid med forskningsinstitusjoner har Troms fylke kommet fram til en metode for katodisk beskyttelse som forlenger levetiden til bruene betydelig. Arbeidet med rehabilitering av de store kyst-bruene anbefales videreført.

En rekke av de mindre bruene har bare ett kjørefelt. Der hvor bruens tekniske tilstand og bruk legger til rette for det, anbefales det å utbedre disse bruene ved påkostninger som ivaretar trafiksikkerhet ved tilrettelegging for trygg passering og økt restlevetid framfor utskifting av disse bruene. Der hvor restlevetiden er kort, og det ikke er hensiktsmessig og utbedre disse anbefales disse bruene å byttes ut.

Fergekaier

Troms har 29 ferjekaier på fylkesvegnettet med trafikk. Utvikling av nye ferger med elektrisk drift samt regelverksendringer knyttet til både kaier og fartøy stiller nye krav til fergekaiene både med hensyn til lengde, styrke og integrering av ladeinfrastruktur. For å fortsatt kunne trafikere mange av disse fergekaiene vil det være helt nødvendig med en betydelig oppgradering/nybygging av mange av fergekaiene. Dette vil sikre det fergetilbudet og sørge for bedret regularitet og beredskap. Oppgradering av fergekaiene på fylkesvegnettet prioriteres.

Skredsikring

Det er store utfordringer med skred langs vegnettet, og rammene til skredsikringstiltak er ikke tilstrekkelige til å løse utfordringene. Troms er i en særstilling med de mest skredutsatte fylkesvegene i landet.

Utløsning av de fleste skredtyper er sterkt knyttet til værforhold som nedbør, temperatur og vind. Klimaendringer vil påvirke både antallet og typer skred, og skredene kan også ramme nye steder der det ikke har gått skred tidligere.

Bruk av ny teknologi som aktiv skredkontroll og varsling har vist seg å ha en svært god måloppnåelse med hensyn til sikkerhet, forutsigbarhet og framkommelighet til en lav kostnad sammenlignet med tradisjonelle skredsikringstiltak som tunneler og skredoverbygg.

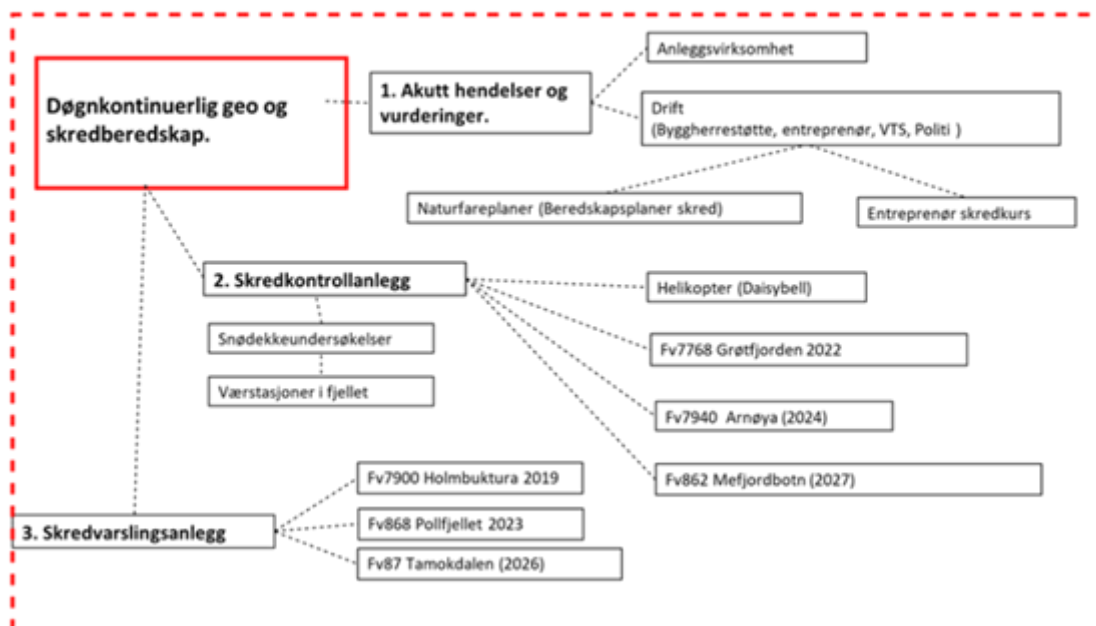


Illustrasjon: O'Bellx skredtårn Arnøya. Foto: TFK/Samferdsel

Fylkeskommunens skredberedskap¹⁰ består av skredkyndige med personer i beredskap hele døgnet i vinterhalvåret. Oppgavene består i håndtering av skredhendelser, samt drifte å bemanne skredkontroll og skredvarslingsanlegg. Sammen med lokale entreprenører utføres det gjennom vinteren preventive veistengninger og kontrollert nedspenginger av snøskred, for å forhindre at skredene går på åpen veg. Totalt er det ca. 200 – 300 skredpunkter som overvåkes på fylkesvegene i Troms¹¹.



TFK Skredberedskap, forebyggende skredkontroll og varsling



Figur: Oppgavene som håndteres av TFKs Skredberedskap.

Troms fylkeskommune vil i sitt arbeid med å sikre vegnettet mot snøskred satse videre på å benytte aktiv skredkontroll, ny teknologi og varsling som de foretrukne løsningene der dette er egnet.

Viktige veger for næringslivet

Gode kommunikasjonsmuligheter til inn- og utland er en forutsetning for næringslivet i fylket. Fylket har et betydelig omfang knyttet til havbruk og fiskeri som medfører en stor tungtrafikkbelastning på vegnettet som er avhengig av å få sine produkter til markedet. Med utfordrende geografi og værutfordringer gir dette utfordringer og merkostnader for næringslivet.

Næringslivet er opptatt av forutsigbare forhold for å kunne få sine produkter fram til mottakerne. Det er derfor viktig at vegnettet er framkommelig og trygt for store kjøretøy og har lav grad av stenginger. Troms fylke vil legge til rette for verdiskaping og bosetning ved å satse på et godt og tjenlig vegnett med god driftsstandard på fylkesvegnettet som er viktig for næringslivet.

Viktige veger for Forsvaret

Den sikkerhetspolitiske situasjonen har gitt økt oppmerksomhet på forsvarets behov og bruk av sivil infrastruktur, herunder fylkesvegnettet. Forsvarets virksomhet krever transportveier som kan håndtere tungt utstyr og militære transportere. Dette inkluderer behov for veier med høy bæreevne og god tilgjengelighet for mobilisering og beredskap.

Troms fylkeskommune har en god dialog med forsvaret, og god oversikt over forsvarets behov. Troms fylkeskommune har kompetanse og kapasitet til å gjennomføre tiltak på fylkesvegnettet i tråd med forsvarets behov.

Regjeringen vil bruke 5% av brutto nasjonalprodukt for å styrke forsvarsevnen og trygge folk i Norge. Av dette skal 1,5 prosent brukes til utgifter fra sivil sektor som bidrar til å understøtte

militær evne og styrke motstandsevnen. Dette kan for eksempel være utgifter til drift og investeringer i infrastruktur, sivil beredskap, energi- og forsyningssikkerhet mv.

Troms fylkeskommune vil fortsette dialogen og samarbeidet med forsvaret med sikte på å gjennomføre nødvendige og viktige tiltak i tråd med forsvarets behov med statlig finansiering.

I den grad prosessen resulterer i bevilgninger til fylkeveger i Troms, vil vi prioritere kapasitet for gjennomføring i tråd med nasjonale beslutninger.

Klima og miljø

Ved utvikling og vedlikehold av fylkesvegene forvalter fylkeskommunen viktige naturlandskap og kulturverdier. Dette skal gjøres på en måte som tar hensyn til naturmangfoldet i fylket. I planarbeid skal man så langt det er mulig, unngå å ødelegge viktige naturområder. Gjennom gode kartlegginger, planlegging og beskrivelse av arbeid som skal utføres skal fylkeskommunen forvalte naturressurser på en bærekraftig måte. Gjennom samarbeid med andre vegeiere og entreprenører vil man videreutvikle kontrakter slik at de inneholder flere forventninger og krav om ytre miljø. Eksempler på dette er gjenbruk av masser og materialer, tiltak for å unngå forurensning og spredning av uønskede arter, systematisk miljøarbeid, vurdering av drivstoff, bruk av betong og lignende

4.2 Forutsetninger for gjennomføring

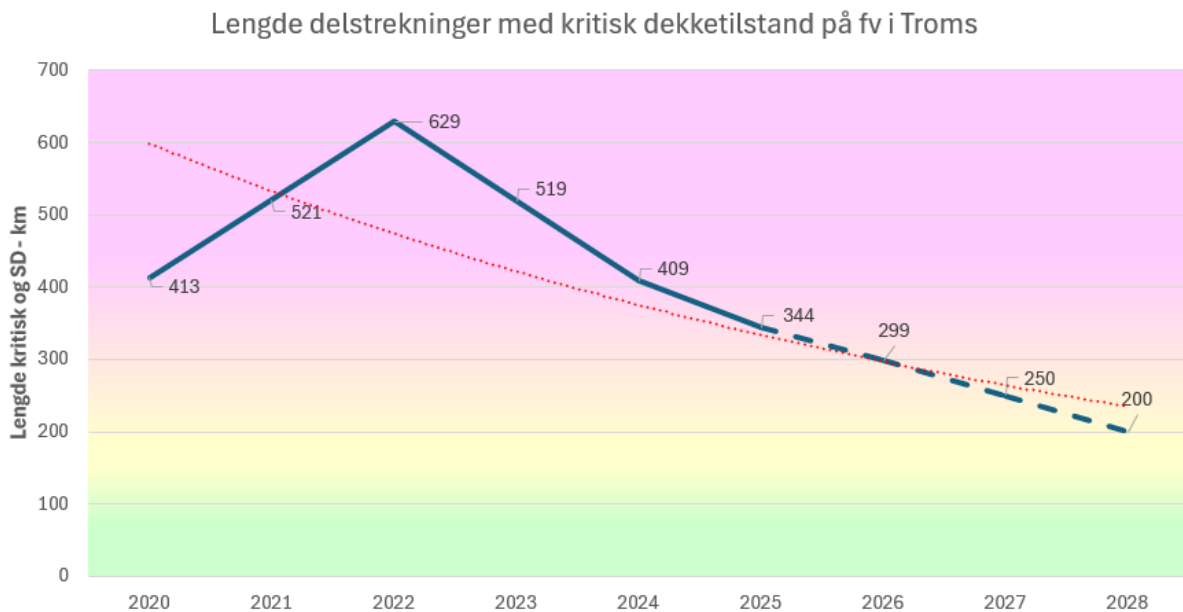
Fylkesvegløftet (strekningsvise utbedringer)

Fylkesvegløftet ble vedtatt i 2021 og iverksatt i 2022 med formål å reinvestere i vegnettet som hadde manglende bæreevne i forhold til trafikkbelastningen. Det forventede resultat var at vegen skulle oppfylle samfunnets forventninger om et fremkommelig vegnett som vil betjene næringsliv og befolkning på en god måte.

Tiltakene består av forsterkning av vegkropp (dypstabilisering), dreneringstiltak og dekkelegging. Omfang og utførelse tilpasses den enkelte streknings tekniske tilstand basert på blant annet bæreevne målinger.

Fylkesvegløftet har per 2025 ferdigstilt 356 km veg og har pågående arbeid på 75 km veg.

Grafen under viser at dekketilstanden på fylkesvegnettet var i stort forfall og hadde en dramatisk negativ utvikling. Framskriving av data viser at **33%** av fylkesvegnettet vil ha svært kritisk dekketilstand i 2028 uten ekstraordinære tiltak.



Figur: Delstrekninger (km) med kritisk dekketilstand. Rød stiplet linje er trendlinje. Blå stiplet linjer er forventet utvikling. Bakgrunnsfarge viser status, hvor vi befinner oss i rød, gul og grønn sone. Illustrasjon: TFK

Med fylkesvegløftet som virkemiddel styrer vi mot at bare **7%** av fylkesvegnettet vil ha svært kritisk dekketilstand 2028.

Resultatene vises ikke bare gjennom bedret framkommelighet og brukertilfredshet, men også ved at kostnadene til vedlikehold på de renoverte vegstrekningene reduseres. En fortsettelse av fylkesvegløftet vil være en forutsetning for at den positive trenden skal fortsette.

Differensiert drift basert på bruk

Troms fylkeskommune har i stor grad standardiserte krav til drift av vegnettet. Forutsatt at tilstrekkelig god framkommelighet kan opprettholdes vil differensiert drift kunne vurderes. Dette vil kunne være tiltak hvor det innføres ulike driftsstandarder tilpasset vegens og samfunnets behov. Momenter som kan gi grunnlag for høyere eller lavere driftsstandard kan være bruk (ÅDT), andel næringstransport, omkjøringsmuligheter og topografi. Differensiert drift vil også kunne være aksept for andre krav til driftsmateriell.

Vedlikehold som varer

En for stor andel av vedlikeholdskostnadene på fylkesvegnettet har blitt brukt til nød reparasjoner og andre tiltak med begrenset varighet. Med gjennomføring av fylkesvegløftet er erfaringene at behovet for nød reparasjoner reduseres betydelig og at den ordinære vedlikeholdsinnsetningen i større grad kan gjennomføres strekningsvis med tiltak som gir langsiktige løsninger. Dette vil igjen medføre at behovet for nød reparasjoner reduseres ytterligere. For å oppnå ønskede mål vil innsatsen rettes mot helhetlige og strekningsvise planer, strekninger og objekter med særlig store driftskostnader må prioriteres. Dette vil medføre at noen strekninger utsettes og vil forbli dårlige en lengre periode. Dette vil kunne oppleves som negativt for brukerne av disse strekningene, men flerårige planer som gir brukerne forutsigbarhet vil gi større aksept og forståelse for «ventetiden».

Rehabilitering og påkostning

Å bygge nytt er svært kostbart. Det er derfor i større grad en tidligere være nødvendig å vurdere å rehabilitere vegobjekter framfor å bygge nytt. I vurderingen vil restlevetid, bruk og behov måtte settes opp mot økt standard som man vil oppnå ved nybygg. For at de riktige valgene skal tas er det nødvendig å gjennomføre gode prosesser og analyser med hensyn til kostnader, behov, trafiksikkerhet og avbøtende tiltak før valget om utbedringsløsning eller nybygg tas.

Kontraktsstrategi

I sak 92/20 vedtok fylkestinget kontraktsstrategi for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet og i sak 98/21 kontraktsstrategi for utbygging av fylkesvegnettet. I strategiene er det lagt vekt på strekningsvis utbedring, sterkere byggherrestyring, tilpassing av kontraktene for å tilrettelegge for næringsutvikling i hele regionen, brukerfokus med og avveininger innen framkommelighet, økonomi, trafiksikkerhet, klima og miljø, grunnleggende minimumskrav og tett dialog med leverandørmarkedet og andre byggherrer.

Strategiene har vært et viktig verktøy ved gjennomføring av drift, vedlikehold og utbygging av vegnettet. Erfaringene her vært gode med hensyn til målet om at tiltakene på vegnettet skal være tilpasset fylkets geografi, befolkning og næringsliv. Det er imidlertid nødvendig å foreta justeringer og tilpasninger basert på behov, tilgjengelighet av ressurser og særegne forhold knyttet til de enkelte prosjekt og prosjektområder.

Det gjennomføres faglige vurderinger basert på ovennevnte som leder til at det utarbeides rammer som forelegges Hovedutvalget for samferdsel for vedtak før utlysning skjer. Dette bidrar til politisk forankring. Gjeldende kontraktsstrategi anses som dekkende for vår virksomhet. Kontraktsstrategien evalueres fortløpende og vil være gjenstand for revisjon i 2026/2027.

Egendrift

I sak 92/20 (ref. over) ba fylkestinget om at muligheten for begrenset egenregi på enkelte områder ble utredet. Innføring av eigendrift vil stille betydelige krav til organisasjonen. Ut fra erfaringene de senere år, er det avdekket flere områder hvor mangel på konkurranse i markedet for enkelte tjenester har gitt et kostnadsnivå som vanskelig kan håndteres. Det utredes derfor begrenset egenregi på enkelte områder hvor dette anses nødvendig av hensyn til markedssituasjonen. Eigendrift er ikke ønskelig i et stort omfang, men kan være et viktig korrektiv til markedet i årene som kommer.



5 Mobilitet og kollektivtransport

Fylkeskommunen har ansvar for de aller fleste rutegående kollektivtilbud i Troms fylke, og transportmidlene er buss, taxi, ferge og hurtigbåt. Fylkeskommunen planlegger og utvikler tilbudet, og inngår anbudskontrakter med transportoperatører. I det totale transporttilbudet inngår også tilrettelagt transport som skoleskyss og transporten for funksjonshemmede (TT-ordningen). Fylkeskommunen har også ansvar for billett- og reiseinformasjonssystemer, og her deltar fylket i et samarbeid med andre fylker bl.a. for å utvikle nye løsninger f.eks. innen plassbestilling. Årlige utgifter til kollektivtransport for fylkeskommunen er om lag 1,6 milliarder kroner. Inntekter utgjør om lag 0,6 milliarder kroner, hvorav billettinntekter utgjør i underkant av 0,5 milliarder kroner. Resten av utgiftene finansieres av fylkeskommunen.

Fylkeskommunen har en viktig rolle i arbeidene med bypakker som Harstadpakken og Tenk Tromsø. En viktig målsetting i dette arbeidet er at veksten i antall reiser skal tas enten med sykkel, gange eller kollektivtrafikk. Dette innebærer at flere vil reise kollektivt. En annen viktig rolle er å bidra i overgangen til lavutslippssamfunnet. Hittil er det bruk av strøm som har pekt seg ut som alternativ energikilde til fossilt drivstoff. Det er per våren 2025 gjennomført elektrifisering eller inngått avtaler om elektrifisering, på fem fergesamband i fylket. I praksis er det overgang til hybridisert drift, med mulighet for drift på diesel når dette er nødvendig. Det planlegges også for overgang til elektrisk drift på ytterligere tre samband. For neste generasjon busskontrakter – oppstart i perioden 2026-2030 -planlegges det også med overgang til elektrisk drift. En eventuell elektrifisering av hurtigbåtkontraktene ligger noe lenger fram i tid.

5.1 Status og utfordringsbilde

Kollektiv- og mobilitetssektoren står i flere samtidige omstillingsprosesser, i tillegg til økonomiske utfordringer knyttet til bl.a. kontraktskostnader. Den generelle kostnadsutviklingen i samfunnet og mindre marginer hos transportørene er viktige faktorer for å kunne beskrive noe av anbudsprisene fylkeskommunene møter i 2025 og fremover.

Statens økte fokus på sikkerhet og beredskap har fått høy oppmerksomhet i fylkeskommunene, bl.a. fordi man over hele landet på mange sektorer må være forberedt på mulige situasjoner. Dette gjelder også den sivile transportberedskapen, der fylkeskommunen har en rolle med å holde oversikt over tilgjengelig transportmateriell i fylket.

Staten vil også kunne sette begrensninger i forhold til handel og interaksjon med land vi ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med. Kinesiske busser er et eksempel på dette.

Det er en nasjonal målsetting å tilrettelegge for økt bruk av kollektivtransport. Tromsø er i forslag til nye statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet definert som «storby», og da gjelder nullvekstmålet der vekst i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Kollektivsektoren har de siste 15 årene hatt en rivende teknologisk utvikling og da særlig innen ruteinformasjon (f.eks. sanntid) og billettering på mobilapp. Teknologifokus er kommet for å bli, nye og mer innovative tjenester er under utvikling! Samarbeid nasjonalt og på tvers av fylker er en av suksessfaktorene for at tilbudet er blitt bedre. Så forventer også de reisende at løsninger er sømløse uavhengig av fylkesgrenser.

Forventningen til fylkeskommunen er styrking av rutetilbudet i byene samtidig som tilbudet i distriktet som et minimum opprettholdes. Det er også forventninger om økt kvalitet på busser, båter og ferger, gjerne i kombinasjon med større kapasitet. Det siste gjelder særlig størrelsen på ferger.

Det er oppmerksomhet rundt arbeidet med bestillingstransport og nye muligheter det kan gi, og det er forventninger til at kollektivreiser også kan betjene større andel av reiselivstrafikken bl.a. av miljøhensyn.

Det økonomiske handlingsrommet for å imøtekomme forventningene er ikke til stede. Det er tvert imot slik at det med gjeldende økonomiske rammer blir en stor utfordring å opprettholde dagens nivå. Dette illustreres først og fremst ved at det er en betydelig kostnadsøkning i nye driftskontrakter, opp mot 35 %.

Det er fylkeskommunens ambisjon, i tråd med nasjonale krav og forventninger, å kutte mest mulig av klimagassutslipp. En slik ambisjon drar med seg en del utfordringer:

- Finansiering – både til investeringer og drift.
- Lang produksjonstid for nybygg/ ombygging av ferger og hurtigbåter
- Behov for oppgradering/ nybygg på fergeleiene.
- Tilgang på strøm – i tide.
- Sikkerhet og beredskap.
- Teknologisk utfordrende for hurtigbåt.

Sentrale spørsmål rundt elektrifisering er også avveining mellom kostnad pr. spart tonn CO₂ og om det skal være unntak der det blir uforholdsmessig dyrt eller krevende. Det er behov for reserveløsninger for å opprettholde transportberedskap ved bortfall av strøm og at denne dimensjoneres for nødvendig transportkapasitet. I forlengelsen av dette, med kostbare investeringer i ladeinfrastruktur og transportmateriell, kan det være usikkerhet rundt sambandets forventede driftstid (kan sambandet bli erstattet eller nedlagt?) og om teknologien for hurtigbåter gir sikker og stabil drift. Det er noen problematiske forhold knytta til at de fleste elektriske busser blir produsert og levert fra Kina.

Anbudsprosesser

Kontrakter innenfor kollektiv har som regel en varighet på ti år pluss opsjon på forlengelse med tre til fem år. I løpet av kontraktsperioden blir kontraktene fulgt opp bl.a. med logging av avvik og regelmessige driftsmøter med operatør. Dette danner også utgangspunktet for evaluering av kontaktens utførelse når man nærmer seg det tidspunkt hvor ny kontrakt skal lys ut på anbud. Arbeidet med ny kontrakt omfatter i tillegg dialog med markedet (aktuelle tilbydere), brukerne (kommuner, regionråd m.m.), tillitsvalgte for mannskapsorganisasjonene og andre interesseorganisasjoner (NHO Transport eller Sjøfart). Vurderinger basert på disse innspillene og erfaringer med kontrakten inngår sammen med vurderinger av trafikkbehovet i kommende kontraktsperiode, sak om rammer for den nye kontrakten som behandles i hovedutvalg for samferdsel. Konkurransgrunnlaget bygger på sak om rammer og det behandles i fylkesutvalget rett forut før publisering av konkurransen. Det må også legges til at det er et utstrakt samarbeid mellom landets fylkeskommuner gjennom Kollektivtrafikkforeningen bl.a. for å harmonisere



kontrakter og så langt som mulig sørge for at den enkelte fylkeskommune ikke stiller krav i kontrakt som gjør at materiell ikke kan benyttes i andre kontrakter. Bus Nordic standarden er viktig i så henseende. Jo større markedet er, jo bedre priser og raskere leveranser kan man regne med. Det er en balansegang å treffe med kravene til kvalitet uten å øke kostnadsnivået unødvendig.

Kollektivanskaffelser er omfattende og sammensatte prosesser som har mange hensyn å ta. Det er ofte mye penger involvert og det vil kunne ha direkte betydning for folks hverdag.

Transportmidler og tilførende infrastruktur og mannskap må kunne driftes på en hensiktsmessig måte for samfunnet. Anskaffelsene stiller krav til høy kompetanse innen flere fagfelt, bl.a. innkjøp/ jus, drift, økonomi, krav til materiell, kunnskap om infrastruktur og de begrensninger som følger av denne (f.eks. kaier). I de senere år har særlig kravet om lav- og nullutslippsløsninger stilt krav om en ny type kompetanse.

Markedet (tilbydere) innenfor kollektiv er begrenset. Det merkes særlig innenfor tilrettelagt skoleskyss, men også på båt og ferge. På tilrettelagt skoleskyss er det ofte bare en tilbyder i det enkelte område, og dette får ofte stor betydning for pris. Når markedet ikke fungerer tilfredsstillende, må fylkeskommunen vurdere egenregi. Innenfor tilrettelagt skoleskyss er ikke dette spesielt krevende. Det trengs et kjøretøy og mannskap, men mannskapsmangelen kan få betydning også her. På den annen side kan TFK være en attraktiv arbeidsgiver og kanskje tilby arbeidstidsordninger som er konkurransedyktige. Egenregi vil kunne stille nye/flere krav til fylkeskommunens kompetanse og kapasitet.

Innenfor båt og ferge er det fire tilbydere nasjonalt. I konkurransene i Troms deltar som regel ikke alle, og det har hendt flere ganger at det bare er to tilbydere. Krav til materiell og tidsrom fram til oppstart av kontrakt har stor betydning.

I bussmarkedet er det flere tilbydere, men i siste anbudskonkurranse (Nord-Troms) deltok bare to tilbydere. Bussnæringen har lagt en økonomisk krevende periode bak seg (referanse NHO-rapport som viser at næringen samlet sett tapte 1 mrd. kroner i perioden 2019-2024). Operatør i den største kontrakten – Tromsø-området – er åpen om at kontrakten er økonomisk krevende i tillegg til at de sliter med å skaffe nok sjåførere.

Det er viktig å få lyst ut konkurransene i god tid.

Samlet sett er det viktig at fylkeskommunen har fokus på å håndtere en krevende økonomisk fremtid med nye generasjoner av anbudskontrakter. Strategisk sett vil det være klokt å sikre det man har og ikke ekspandere tilbudet i særlig grad. Det forslås å følge en slik strategi:

1. *Søke å opprettholde av dagens nivå på rutetilbud og tilbudskvalitet*
2. *Dette bør sikres blant annet med fokus på inntekter*
 - a) *årlige prisøkninger på billetter*
 - b) *Bevare og øke tilliten til kollektivtransporten og generere flere reisende som følge av bedre billett- og bestillingsløsninger, samt bedre informasjon med særlig fokus på sanntidsløsninger og avviksinformasjon/varsling*
 - c) *Nye reisende i et mer helhetlig mobilitetstilbud i Tromsø (Tenk Tromsø)*
 - d) *Fortsette et målrettet arbeid mot snik på buss i Tromsø.*
 - e) *Andre inntekter, som for eksempel reklame*



3. *Søke å holde kostnadsnivået på et nøkternt nivå. I noen tilfeller kan man lage nye løsninger gjennom for eksempel bestillingstransport og gjerne i samordning med andre offentlige transportmyndigheter/-kjøpere.*
4. *Som hovedregel bør det ikke etableres nye rutetilbud som ikke allerede er vedtatt, eller har vedtatt finansiering. I de tilfeller ekstern finansiering dekker kostnadene for tiltaket, for eksempel bypakke Tenk Tromsø, kan tiltak iverksettes innenfor vedtatte rammer.*
5. *Dersom nødvendig å redusere rutetilbudet, bør man først redusere på båt- og fergesamband med omkjøringsmuligheter og som samtidig har kostnader som overstiger inntektene.*

5.2 Endring i reisebehov

Demografien i hele befolkningen endres og i årene som kommer vil det bli flere eldre og færre unge. Det betyr trolig at transporttilbudet må bli enda mer tilrettelagt på brukernes premisser. Stadig flere reiser kollektivt, men veksten avtar noe. I 2024 ble det gjennomført 20,4 mill. kollektivreiser fylket, og dette utgjør en vekst på 2 % fra 2023.

Det ble fraktet 1,24 mill. personbilenheter på fergene. Hurtigbåtene fraktet 289 800 passasjerer. Linje 2 mellom Harstad og Tromsø står for nesten 80 % av reisene på hurtigbåt. Hurtigbåt- og fergetilbudet har stor betydning for at bo- og arbeidsmarkedsregioner i Troms kan være livskraftige.

Det ble foretatt 18,2 mill. bussreiser i 2024, hvorav 14,8 mill. gjelder busslinjene i Tromsø by. Her har satsningen gjennom Tenk Tromsø spilt en vesentlig rolle.

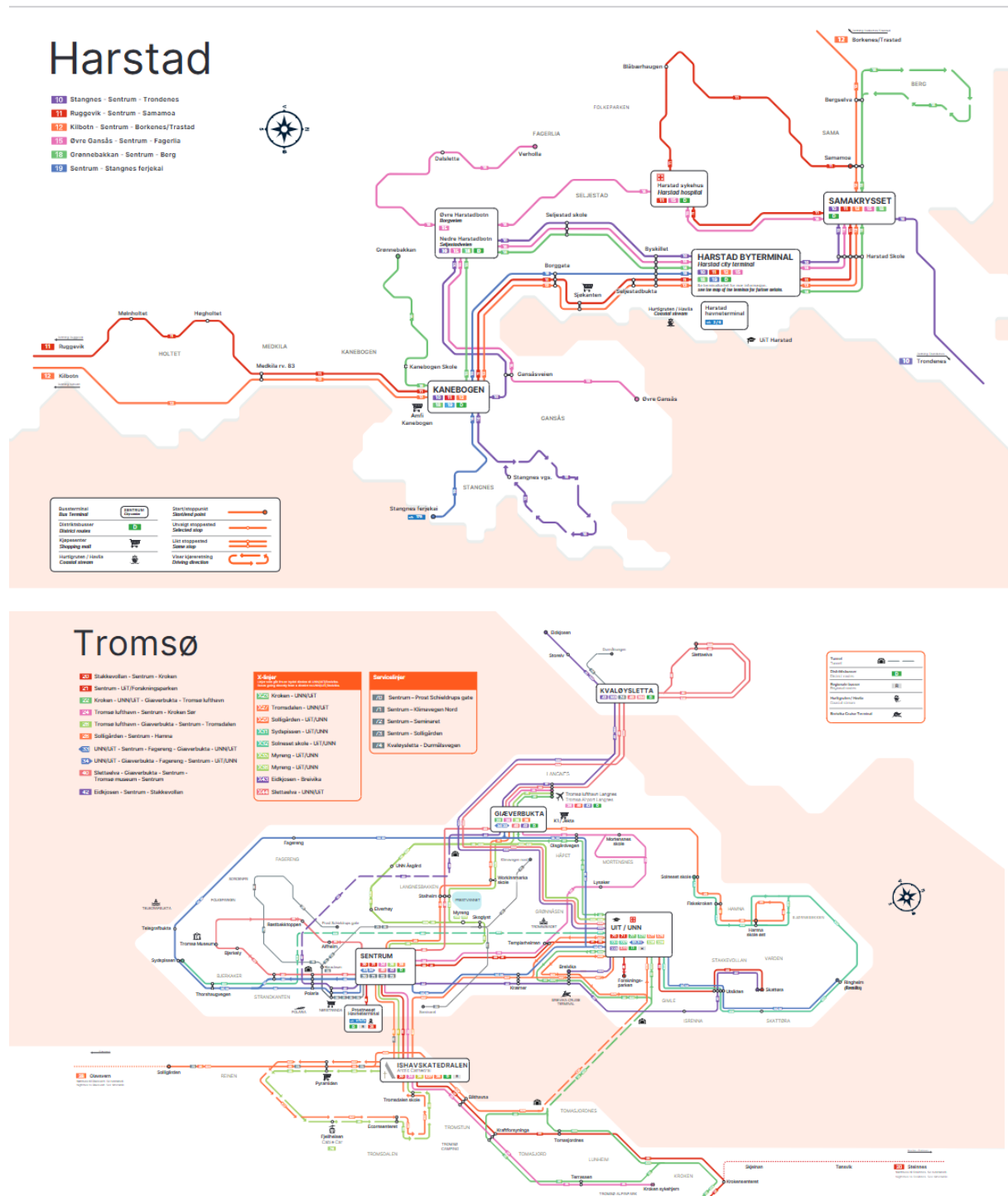
Ifølge Transportøkonomisk institutts rapport 2050/2024 har Troms (og Finnmark) fra 2017 til 2024 hatt en vekst i antall bussreiser på 66%. I samme periode har veksten totalt for landet vært på 17%. Ettersom cirka 80% av alle bussreiser i regionen foretas i Tromsø, er det rimelig å si at utviklingen primært skyldes tiltak for å fremme kollektivtransporten i Tromsø by. Tiltakene i Tromsø har bidratt til måloppnåelse om nullvekst i personbiltrafikken. Reisevaneundersøkelsen i 2023 viser en kollektivandel på 17 % i Tromsø. I 2024 sank andelen til 15%, mens det i 2019 var 14%. Bare Oslo-området har høyere kollektivandel med 20%.

Hver skoledag fraktes nesten 10 000 skoleelever rundt omkring i fylket. En forventet nedgang i antall skoleelever vil få konsekvenser for kollektivtransporten i distriktet, ettersom mye av dette kollektivtilbud er basert på behovet for skoleskyss. En av flere løsninger kan være fleksibel bestillingstransport, som også kan gi nye muligheter på andre områder. Eksempler på dette er mobilitet for eldre og personer med behov for tilrettelagt transport (TT), dagsenterkjøring og skyss av pasienter til og fra behandling.

5.3 Buss

Troms har fire store busskontrakter: Nord-Troms, Tromsø-området, Midt-Troms og Sør-Troms. De store regionale busslinjene mellom Tromsø og hhv. Alta og Narvik er fordelt på kontraktene for Nord-Troms og Midt-Troms. Fylkeskommunen har også en del mindre skoleskysskontrakter. For fylket, unntatt byene Tromsø og Harstad, består tilbudet i hovedsak av lovpålagt skoleskyss. I

tillegg kommer de store regionlinjene Tromsø-Narvik og Tromsø-Alta. Byene – og spesielt Tromsø - har et godt tilbud med høy frekvens og avganger også på kveldstid og i helger.



Illustrasjoner over, bybusser i Harstad og Tromsø 2025

2024	2023	2019 (før pandemien)	Endring % 2019-2024
------	------	-------------------------	------------------------



Tromsø bybuss	14.773.569	14.288.794	9.592.621	54 %
Harstad bybuss	824.311	784.404	665.253	24 %
Tromsø distrikt	525.961	544.357	658.041	- 8 %
Sør-Troms distrikt	392.495	401.014	396.648	- 1 %
Midt-Troms	1.177.756	1.227.982	1.003.689	17 %
Nord-Troms	503.992	553.866	405.224	24 %
Totalt	18.198.084	17.800.417	12.801.227	42 %

Fordelingen mellom Tromsø bybuss og øvrig Troms viser at bybussene i Tromsø utgjør over 81% av alle bussreiser i fylket. Til sammenligning var andelen 75 % i 2019. Det har vært en vekst i antall bussreiser på 42 % fra 2019 til 2024.

Busskontrakter:

Område	Operatør	Kontraktens varighet inkl. opsjon
Nord-Troms	Connect Bus	30.09.2026
Tromsø-området	Tide Buss	31.07.2029
Midt-Troms	Tide Buss	30.06.2031
Sør-Troms	Connect Bus	30.06.2032

I tillegg kommer om lag 20 mindre kontrakter som gjelder skoleskysskontrakter i enkelte kommuner og tilrettelagt skyss. Kjøringen i disse kontraktene utføres av buss, minibuss, spesialbil (minibuss med rullestolplasser) og drosjer. Mesteparten av skoleskyssen utføres gjennom de store busskontraktene. TFK har også om lag et dusin kontrakter for tilrettelagt skoleskyss, dvs. at skyssen ikke kan gjennomføres med ordinær skoleskyss på midlertidig eller permanent basis som følge av medisinske årsaker.

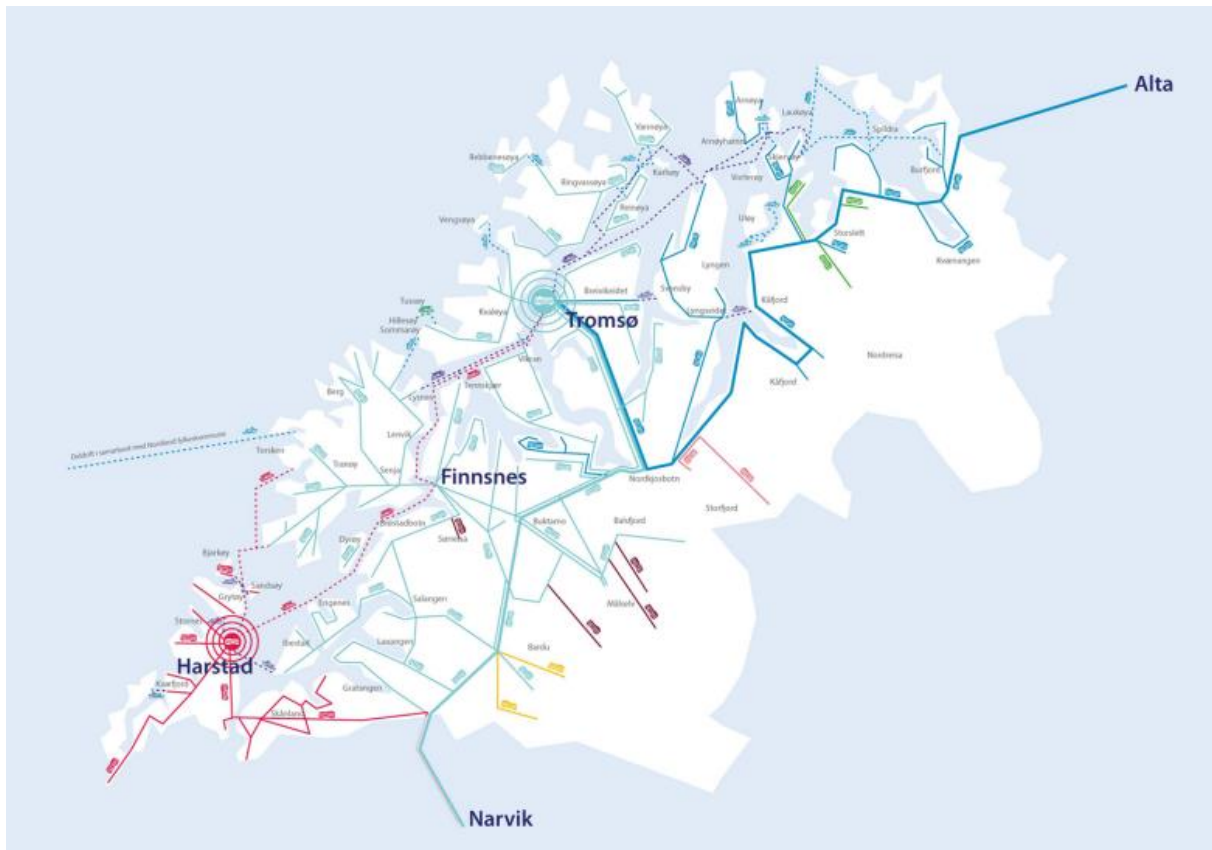
Regionale ruter

Regionale busslinjer knytter regioner og byer sammen. Det utgjør et viktig transporttilbud for skoleelever, turister og reisende som drar på helgebeseøk. I tillegg er det en del pasienter som benytter regionbussene til og fra behandling ved sykehus eller større helsesentre. Sammen med hurtigbåt utgjør regionbussene et regionalt transportnettverk over lange avstander.

Dette rutetilbudet er en del av det offentlige rutetilbudet og er som sådan ikke lovpålagt, men en del skoleelever benytter dette til daglig skoleskyss.

For 2024 viser statistikken ca. 574.000 reiser med de regionale busslinjene 100 – 160. Dette er en nedgang på ca. 11.000 reiser fra 2023, som utgjør litt over 2 %. For de 7 første månedene i 2025 er tallene omtrent på samme nivå som 2024.

Den økende turismen i nord både sommer og vinter gir noen reisende til de regionale bussene, men kanskje ikke i like stor grad som på ferge, hurtigbåt og bybuss i Tromsø.



Figur: Rutekart regionale ruter i Troms med buss i tillegg til hurtigbåter og ferger. Kilde: TFK

De regionale bussene fra Tromsø til Alta og Narvik er populære langdistanseruter for mange grupper, også for eksempel turister på tur til eller fra Nordkapp. Linje 100 til fra Narvik betjenes i hovedsak av moderne 2-etasjes «dobbeltdekkere» med god komfort og kvalitet. Det reiser også en del som skal til sykehus i Tromsø eller Narvik for behandling, særlig fra steder langs E6-aksen i indre Troms.

Korrespondanse med nabofylker

I Sør-Troms er det spilt inn utfordringer med korrespondanse og skoleskyss på aksene Kvæfjord-Sortland, som også handler om at Kvæfjord kommune kjøper skoleplasser i Nordland fylke. Dette jobber man med å løse.

På oppdrag fra Troms fylkesting arbeides det med å forbedre eller videreutvikle kollektivtilbudet på strekningen Harstad – Tjeldsund – Evenes. Dette omfatter både arbeidspendling og fritidsreiser, men også andre tema som enklere fylkeskryssende billettering. Det er ønske om å finne bedre løsninger med bruk av bestillingstransport og rutetilbud, noe som kan bli krevende dersom dette krever mer midler. Regionen etterspør også bedre busstilbud og korrespondanser til/fra Evenes flyplass.

Troms har noen korrespondansepunkter med Nordland. Særlig gjelder dette kombinasjonen tog og buss med bytte i Narvik og bussbytte i Bjerkvik, og Tjeldsund mot Lofoten og Vesterålen. Begge disse er særlig relevante for turister, men også en del lokal reisende.



Tilrettelagt skyss

Tilrettelagt skoleskyss er en lovpålagt oppgave for fylkeskommunen etter § 7-3 i Opplæringsloven. At den er tilrettelagt betyr at skoleskyssen ikke kan gjennomføres med ordinær skoleskyss enten på midlertidig eller permanent basis som følge av medisinske årsaker. I Troms er det grovt sett inngått kontrakter for den enkelte kommune når det gjelder tilrettelagt skoleskyss.

Det er en sterk økning i antall elever som får tilrettelagt skoleskyss, og det medfører også en sterk økning i bruk av spesialbil – som regel minibuss med rullestolplass. Mange elever kan heller ikke iht. legeerklæring samkjøres med andre elever.

Den sterke veksten i kostnader skyldes også liten konkurranse om kontraktene, særlig i distriktet, og at det er liten tilgang på spesialbiler. Behovet for spesialbil må derfor ofte dekkes ved at kjøretøy må kjøre en lengre distanse for å hente elev. Drosjenæringen sliter også med sjåførmangel.

Kontraktene innenfor tilrettelagt skoleskyss er komplekse, og fylkeskommunen har et arbeid å gjøre for å forbedre innholdet i disse. I tillegg må egenregi vurderes for å dekke behov og redusere kostnader, enten ved innkjøp av egne biler eller også i tillegg ansettelse av egne sjåførere.

5.4 Drosjenæringen

Fylkeskommunen er opptatt av at drosjenæringen skal ha gode vilkår med ordnede forhold og faglig kompetanse der kundene er trygge og sjåførene har en jobb de kan leve av. For mange av kommunene i Troms fungerer drosje som en erstatning for mangelfullt kollektivtilbud, og har derfor en helt annen betydning for fremkommelighet sammenliknet med byene. Det fremtidige arbeidet med eneretter i drosjenæringen må sees i sammenheng med annen kontrakts-kjøring, og vurderes i framtidige anbud for eksempelvis pasienttransport. Med endringen i drosjereguleringen fra 1.11.2020 har det blitt færre drosjer i distriktene og vanskeligere å få faste avtaler om denne typen tjenester. Drosjenæringa er avgjørende for å kunne styrke ordningen «Trygt hjem for en 50-lapp» i distriktene i Troms. Fylkeskommunen ønsker å videreutvikle ordningen som et supplement til kollektivtransport.

Etter at reguleringen av drosjemarkedet ble opphevet 1.1.2020 var det en sterk økning i utstedelsen av drosjeløyver i Troms. Per 1.1.2024 var det registrert totalt 644 drosjeløyver utstedt av løyvemyndigheten Troms fylkeskommune. Dette er en økning på over 100% i forhold til de 320 drosjeløyvene som var i drift i Troms pr 1.1.2020.

En del av denne økningen skyldes at ordningen med mulighet for fritak fra kravet om drosjeløyve ble opphevet 1.11.2020, og småskala turistvirksomheter derfor måtte ha ordinært drosjeløyve fra denne dato.

Dereguleringen av drosjemarkedet innebærer også at det er ett felles løyvedistrikt for hele landet, noe som vil si at et drosjeløyve utstedt av Troms fylkeskommunen kan settes i drift f.eks. i Trondheim, uten noe informasjon eller ytterligere søknad til løyvemyndighetene. Det betyr at man kan oppleve drosjer fra andre fylker i Troms. Dette gjør at det per i dag er vanskelig å ha en full oversikt over drosjetilbudet i det enkelte fylke eller kommune.

Per 1.8.2025 er det 577 aktive drosjeløyver utstedt av Troms fylkeskommune. Av disse er 121 løyver for småskala turistvirksomheter. Disse løyvene er gitt fritak fra kravene om takskilt, taksameter og sentraltilknytning, og kan derfor ikke benyttes i ordinær drosjevirksomhet. 14 av løyvene er utstedt til foretak som etter utstedelsen av løyver har byttet forretningsadresse til steder utenfor Troms fylke. Det er uvisst om disse løyvene er i drift i Troms eller i annet fylke.

Det er per 1.8.2025 registrert innehavere av drosjeløyve i alle kommunene i Troms. Men som følge av at hele landet er ett løyvedistrikt, er det ikke mulig å si om løyvene driftes i den kommunen der løyvehaver er registrert med forretningsadresse.

Med virkning fra 1.4.2025 må alle drosjeløyver være tilknyttet en drosjesentral. Per august 2025 er det registrert løyver utstedt av Troms fylkeskommune tilknyttet 15 ulike drosjesentraler.

Drosjesentral	Forretningsadresse	Antall løyver i Troms
Cabonline Norge AS	Oslo	23
Evensen Bussreiser AS	Troms	6
Finnsnes Taxisentral AS	Troms	20
Harstad Taxi AS	Troms	50
Intercab AS	Agder	1
Mytaxi AS	Oslo	22
Nordland Taxi AS	Nordland	5
Din Taxi AS	Troms	52
Taxi 1 AS	Vestland	7
Taxi Nord AS	Troms	4
Taxi- og Bookingservice AS	Innlandet	1
Taxibuddy AS	Oslo	1
Taxiservice AS	Nordland	2
Troms Taxi AS	Troms	83
Tromsø Taxi AS	Troms	146
		423

*Per 7.8.2025 er det noen løyver som ennå mangler sentraltilknytning

Ett eksempel på utviklingen i drosjemarkedet etter dereguleringen i 2020, kan være kommunene Bardu og Tromsø. I 2019 var det i Bardu totalt 6 drosjeløyver i drift. I dag er det registrert 2 drosjeløyver tilhørende foretak med forretningsadresse Bardu.

Til sammenligning var det i Tromsø totalt 135 drosjeløyver i drift i 2019. I dag er det registrert 257 drosjeløyver utstedt til foretak med forretningsadresse Tromsø. Dette tallet inkluderer ikke løyver utstedt til småskala turistvirksomheter med adresse i Tromsø.

TT-ordning og skoleskyss med drosje

Drosjemarkedet er grunnlaget for en stor og viktig del av det transporttilbudet fylkeskommuner er ansvarlig for. Fylkeskommunen kjøper årlig skoleskyss utført med drosje for om lag 60 mill. kroner. I tillegg fordeles om lag 50 mill. kroner årlig til brukere av TT-ordningen.

Skoleskyss for elever i grunn- og videregående skole er en lovpålagt oppgave, der fylkeskommunen er avhengig av å kjøpe tjenester bl.a. i drosjemarkedet. Etter hvert som det har blitt færre drosjer tilgjengelig i distriktene, og man ofte må ut av elevens hjemkommune for å

finne tilgjengelig drosje, har kostnadene til denne tjenesten hatt en voldsom økning de siste årene. Tilgjengelighet kan også påvirkes av andre oppdrag som drosjene har, særlig i distriktene. Mange drosjeeiere har mye av sin kjøring for Pasientreiser.

Det samme gjelder også for TT-ordningen. Her fordeles den årlige budsjettrammen (inkludert øremerkede statlige midler) til brukerne av ordningen. Hver enkelt bruker tildeles ett beløp som i løpet av året kan brukes for å kjøpe drosjetransport. Når tilgjengeligheten på drosjer i distriktene blir lavere, avstandene som drosjene bruker f.eks. på tilkjøring blir større, blir kostnadene per tur høyere for brukeren. Og den enkelte brukers tildelte midler dekker færre drosjeturer per år.

Dereguleringen av drosjemarkedet og opphevingen av driveplikten, medfører at fylkeskommunen ikke lenger har sterke virkemidler for å sikre drosjetilbudet i distriktene. Det eneste virkemidlet fylkeskommunen har er en eventuell tildeling av enerett. Tildeling av eneretter i avgrensede områder, forutsetter at fylkeskommunen fastsetter forskrift om hvilke områder enerett kan tildeles, og at eneretten(e) tildeles gjennom åpne anbudskonkurranser. Så langt er dette et virkemiddel Troms fylkeskommune ikke har sett som tjenlig.

5.5 Ferge

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 nettet for å sikre tilgangen på strøm, evt. i samarbeid med andre aktører som også har behov for økt kapasitet. Det er også et behov for oppgradering av fergekaier uavhengig av elektrifisering.

Fergekontrakter:

Samband/ kontrakt	Operatør	Varighet inkl. opsjon på forlengelse
Fergepakke Sør-Troms: • Refsnes-Flesnes • Stornes-Bjørnerå • Stangnes-Sørrollnes	Torghatten Nord	31.1.2035 + 3 år
Andenes-Gryllefjord	Torghatten Nord	30.09.2026
Brensholmen-Botnhamn	Torghatten Nord	30.04.2030 + 1 år
3 korte samband: • Belvik-Vengsøy • Mikkelvik-Bromnes • Rotsund-Havnnes-Uløybukt	Torghatten Nord	31.10.2035 + 3 år
Hansnes-Reinøy	Torghatten Nord	31.12.2027
Lyngen-sambandene: • Breivikeidet-Svendsby • Lyngseidet-Olderdalen	Norled	30.04.2031 + 3 år
Fergepakke Nord-Troms: • Hansnes-Karlsøy-Vannøy • Storstein-Nikkeby-Lauksundskaret	Boreal Sjø	30.04.2027

Passasjerer



Personbilenheter*



Kjøretøy



Figur: Reisestatistikk, trafikktall ferger, 2024. Personbilenheter (PBE) betyr hvor stor plass det enkelte kjøretøyet tar om bord (lengde). Kilde: TFK

Gratis fergesamband (uten omkjøringsvei)	Samband med betaling
177 Stornes–Bjørnerå	170 Revsnes–Flesnes
182 Bellvik–Vengsøy	175 Sørrollnes–Stangnes
185 Hansnes–Karlsøy–Vannøy	180 Gryllefjord–Andenes
186 Hansnes–Reinøy	181 Botnhamn–Brensholmen
188 Mikkelvik–Bromnes	190 Lyngseidet–Olderdalen
195 Storstein–Nikkeby–Lauksundskaret	191 Breivikeidet–Svensby
198 Rotsund–Havnnes–Uløybukt	

Alle fergesamband til øyer og andre steder uten omkjøringsmulighet er gratis å benytte, også for kjøretøyer. Betydningen for de fastboende og de som har fritidsboliger er nok betydelig.

Ordningen er underfinansiert fra staten og har gitt stor økning i trafikk, særlig om sommeren på en del fergesamband. Det er fremmet ønsker om prioritet fremfor andre reisende fra både lokalbefolkning (fastboende og pendlere) og yrkestransporter. Det jobbes med å lage løsning for prioritering.

Av øvrige fergesambandene er det særlig Brensholmen-Botnhamn og Andenes-Gryllefjord som har hatt stor trafikkøkning. Sommerturismen langs kysten av Nord-Norge når stadig nye høyder.

Også andre fergesamband opplever kapasitetsproblemer på sommeren. For noen av disse øyfergene er det i tillegg ekstra pågang i forbindelse med helgeutfart til fritidsboliger.

5.6 Hurtigbåt

Kontrakter:

Samband/ kontrakt	Operatør	Varighet + opsjon på forlengelse
Linje 2, 3 og 4:	Norled	30.04.2030 + 5 år
- Tromsø-Harstad - Tromsø-Tennskjær-Lysnes - Tromsø-Skjervøy		



Linje 5: Sommarøy-Tussøy	Sea Family	31.12.2029
Linje 6: Harstad-Bjarkøystedene-Senja	Boreal Sjø	30.09.2029 + 5 år
Linje 9: Skjervøy-Kvænangen	Torghatten Nord	30.04.2029



Figur: Reisestatistikk 2024 hurtigbåt. Kilde: TFK

Løsning for forhåndsbestilling av billett på hurtigbåt linje 2 er klar for pilotdrift fra ca. oktober 2025. Dette vil kunne utvides til flere samband og man satser også på å få til noe på ferge etter hvert. Uansett er vi nødt til å samhandle på nasjonalt plan om disse løsningene.

På hurtigbåt linje 2 er det i hovedsak reiser rundt høytider at det kan bli fullt på båten. Dette og reiseliv er blant de viktigste grunnene til at det har vært etterspurt et bookingsystem.

De siste to årene har det vært en økning i antall kansellerte avganger på grunn av mannskapsmangel. Dette gjelder i hovedsak enkelte fergesamband og buss i Tromsø. Dette er for øvrig et nasjonalt tema, og som også har flere årsakssammenhenger. Denne problemstillingen jobber operatørene og tjenestekjøpere med å løse.

Den store hurtigbåtkontrakten med linje 2, 3 og 4 går til 2030, men det er 5 års opsjon. Per i dag er det ikke tilgjengelig sikker teknologi for lav- eller nullutslipp på så lange samband. Kontrakter med lang løpetid bidrar til å redusere kostnader, mens teknologiutvikling kan påvirke etterspørsel etter mer moderne og miljøvennlig motorsystemer. Hvis man måler utslipp pr. passasjerkilometer, er det liten tvil om at hurtigbåt pr. i dag er den transportformen som har høyest utslipp i regional kollektivtrafikk.

5.7 Bypolitikk, bypakker og byvekstavtaler

Nasjonale mål omfatter reduksjon i utslipp og nullvekst i personbiltrafikk. Bærekraftig transport er både et lokalt og regionalt ansvar som krever samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.



Fylkeskommunens rolle er å fremme bærekraftig utvikling i byområdene i Troms. Attraktive byer bidrar til bolyst, hindrer fraflytting og opprettholder kompetansemiljøer. Fylkeskommunen skal være en pådriver for bærekraftig arealutvikling og bedre transportnett.

Bypakker og byvekstavtaler innebærer forpliktende samarbeid mellom statlige, regionale og lokale aktører om bærekraftig transport i de største byområdene. Byvekstavtaler, omtalt i Nasjonal transportplan, gjelder Norges største byer.

Bypakker finansieres gjennom bompenger (brukerfinansiering) samt midler fra kommune, fylkeskommune og stat, og omfatter både infrastruktur og kollektivtiltak. Byvekstavtaler gir i tillegg statlig støtte, blant annet gjennom belønningsordningen.

Belønningsordningen skal bidra til bedre framkommelighet, miljø og folkehelse ved å dempe veksten i biltrafikken og øke andelen kollektivreiser. I byvekstavtalen inngår også tiltak for å styrke busstilbudet, redusere billettpriser, samt en rekke mindre og noen større tiltak for myke trafikanter.

Harstadpakken

Prosjektet skal sikre trygg ferdsel for alle trafikanter. Målet er å redusere biltrafikken i sentrum, gi god tilrettelegging for gående og syklende samt bedre kollektivtilbudet.

Vegpakke Harstad ble vedtatt gjennom Prop. 119 S (2013-2014). Det ble fullført prosjekter for ca. 1,6 mrd. kroner, herunder ny bytunnel som avlaster Harstad sentrum. Flere av prosjektene for gange, sykkel og trafikksikkerhet kunne ikke gjennomføres på grunn av økonomi. En revisjon av Vegpakke Harstad ble fremmet og vedtatt av Harstad kommune og Troms fylkeskommune våren 2018, men stoppet på grunn av politiske prosesser knyttet til «bompengeopprøret». Bypakken ble justert etter endrete retningslinjer for bompengepakker og dermed ble merfinansiering av Harstadpakken vedtatt av Stortinget i Prop. 204 S (2020-2021). Bompengeperioden ble forlenget fra 15 til 20 år. Pakken ble vedtatt finansiert med 770 mill. kr. Dette gjør at man kan gjennomføre nesten alle tiltak i den opprinnelige pakken, og forbedre måloppnåelsen.

Pakken omfatter et større vegtiltak med tiltak for trafikksikkerhet og tiltak for gående og syklende langs riksvegstrekingen Kanebogen-Margrethe Jørgensensvei, med kostnad på 270 mill. kr. I tillegg er det flere tiltak for trafikksikkerhet, fortau og sykkel, kollektivterminal i sentrum, holdeplassutbedring og bedre veg for næringstransporten ved Mercurveien. Fylkeskommunen har utviklet et nytt linjesystem for buss og samtidig økt antall avganger fra 1. mai 2020. Sammen med andre tiltak har det gitt bedre framkommelighet og et mer attraktivt sentrumsområde i Harstad. 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.

Tenk Tromsø - fra bypakke til byvekstavtale

God byutvikling og miljøvennlig transport er kjernen i byvekstavtalen 2023-2032 for Tromsø, som ble signert 30. oktober 2023 etter lokalpolitiske vedtak i kommunestyre og fylkesting den 30. august 2023. Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).

Byvekstavtalen omfatter 2 hovedelementer som sammenfatter alle større byutviklingstiltak på transportsiden:

a) **Bypakken:**

Bompengefinansierte infrastrukturtiltak fra bompengevedtak i Stortinget i mai 2021 (Prop. 99 S (2020- 2021 - Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø) og den tidligere belønningsordningen, som i større grad fokuserer på tiltak for buss, sykkel og gange. Bypakkens prosjektportefølje hadde en verdi på 6,5 milliarder kroner (2021-kroner) totalt i perioden 2021-2036.

Hovedfinansiering er bompenger, som bare kan brukes på infrastruktur og innkreving startet 5. januar 2023. I tillegg har disse prosjektene delfinansiering fra statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, samt kompensert merverdiavgift fra kommunen og fylkeskommunen. Det er inntektene i bypakken (bompenger) som avgjør handlingsrommet for å gjennomføre de store infrastrukturprosjektene. Styringsgruppen foreslår ut fra tilgjengelig ramme hvilke prosjekter som bør fullføres og så er det kommunestyret i Tromsø og Fylkestinget i Troms som fastsetter dette endelig gjennom vedtak av handlingsprogrammet.

De største prosjektene i bypakken er:

- Stakkevollvegen Nord: Bedre tilrettelegging for gående og syklende, støyskjerming og trafiksikkerhet. Fremkommelighet for næringstransporten vil bedres.
- Bedre forhold for kollektivtransport/knutepunkt Sentrum, gående og syklende i Sentrum.
- Strandvegen: Bedre forhold for gående, syklende og kollektivtransport
- Ny Bussterminal i Giæverbukta.
- Prosjektet Stakkevollvegen Sør (fra Hansjordnesbukta til Breivika) er overført til Tenk Tromsø fra Tromsøpakke III, med de inntekter fra den avsluttede drivstoffavgiften. Trafikkavvikling og bedre forhold for gående og syklende er hovedformålene.
- Ny bru til Kvaløya.
- E8 flyplasstunnelen; avlaster dagens Tverrforbindelse.

b) **Tiltak for gående, syklende, kollektiv- og mindre infrastrukturtiltak**

Dette er forlengelsen av det man tidligere kalte «belønningsordningen». Det er en portefølje av tiltak som enkeltvis og samlet sett skal bidra til måloppnåelse gjennom å gjøre det mer attraktivt å velge gange, sykkel og kollektiv i stedet for personbiltransport.

Utdrag av de prosjekter her:

- Trygge skoleveier og snarveier
- Gange og sykkel i sentrum
- Forsterket busstilbud og reduserte billettpriser
- Opprusting av holdeplasser og fjerne flaskehalser for bussen
- Utvikling av nye typer mobilitet og et helhetlig mobilitetssystem
- Blå bybane



Måloppnåelse

For å nå nullvekstmålet i Tromsø, er det beregnet at kollektivtransportens andel må være ca. 20 % av daglige reiser innen 2030. Oppdaterte befolkningsprognoser og endrede reisevaner gjør det nødvendig å revidere mål og tiltak.

Tromsø har hatt svært gode resultater på buss, sykkel og gange, sammenlignet med 2019. Man kom raskt tilbake til normalen etter pandemien, men trafikken ble redusert ca. 10 % i perioden 2019 – 2023. For 2024 viser tallene at trafikken økte igjen, slik at man nå er ca. 6 % under nivå for 2019. I tillegg til at mange har endret reisevaner, har dette selvsagt en del med bompenger å gjøre.

Styringsgruppen er ansvarlig for den økonomiske styringen av midlene. Dette foregår gjennom porteføljestyring. Det vil si at dersom kostnadene øker eller inntektene svikter så må styringsgruppen beslutte hvordan dette skal løses enten ved, kutt i porteføljens prosjekter og/eller effektivisering av prosjekter.

Fylkeskommunen er utpekt som «oppdragsgiver» i bypakken. Det innebærer hovedsakelig ansvar for rekvirering og oversikt over bruken av bompenger, og å opprettholde samarbeidet med bompengeselskapet.

Finnsnespakken (mulighetsstudie Senja)

Mulighetsstudie Senja er definert som et tiltak i RTP 2022-2033. Kravet til forankring av et bompengeprojekt krever politisk forankring da finansieringen innebærer en tilleggsskatt. Dersom det besluttes å gå videre etter en mulighetsstudie, skal løsningsforslaget beskrives i en stortingsproposisjon og vedtas i Stortinget.

Vedtak ble fattet i Senja kommunestyre 25.01.2024 i sak 9/2024 og i Troms Fylkesting 05.12.2023 i sak 35/25. Her ble det oppnevnt representanter til en referansegruppe sammensatt av politikere og administrasjon fra begge parter. Innledende arbeider innebar drøftinger av målsettinger, kartlegging av hvilke tiltak og elementer som kunne inngå i en pakke, definisjon av utredningsalternativer i tillegg til null-alternativet. Det har i prosessen frem vært behov for innkjøp av rådgivertjenester, i tillegg har ulike undersøkelser av teknisk tilstand på Gisundbrua tatt tid. Bedre løsning for gående/syklister over Gisundbrua er et tiltak partene er omforent om. Det arbeides videre med kostnadsanslag for elementene i utredningsalternativene, herunder eventuelle mobilitetstiltak. Mulighetsstudien antas å være ferdig første halvdel av 2026.

6 Digitalisering, teknologi og forskning

Siden forrige planperiode har det skjedd store endringer i samfunnet. Klimatilpasning, samfunnssikkerhet, teknologisk utvikling og geopolitiske endringer stiller høyere krav til robuste, fleksible og fremtidsrettet transportinfrastruktur og mobilitetstjenester. Samtidig har fylket en unik mulighet til å ta i bruk ny teknologi for å møte disse utfordringene mer kostnadseffektivt og brukervennlig. Dette kan fungere som et virkemiddel for å forbedre framkommelighet og mobilitet uten å gjøre store kostnadsdrivende investeringer i Troms.

Teknologi, digitalisering og innovasjon er bærebjelker og innsatsfaktorer i utviklingen av samferdselssektoren. Intelligente transportsystemer (ITS) i form av sensorteknologi og sanntidsdata åpner et nytt mulighetsrom for fylkeskommunen som veg- og kollektiveier. Spesielt innen trafiksikkerhetsarbeidet representerer disse teknologiene et skifte: Fra reaktive tiltak til datadrevet, prediktiv innsats.

Digitalisering

I transportsektoren har digitaliseringen endret reisehverdagen. Troms fylkeskommune arbeider kontinuerlig med å utvikle digitale løsninger for reiseplanlegging og billett kjøp. I dialog med brukere, kommuner og andre offentlige aktører etterspørres det enda enklere løsninger for bestilling av samordnete transportløsninger innen det offentlige.

Digitale fartsgrenser er en økende trend i samferdsel. Blant annet stiller fylkeskommunen krav i kontraktene til bussoperatører at enkelte utsatte busstraseer skal ha automatisk redusert fartsgrense i kjøretøyet. Virkemidler som geofencing, AR-skiltteknologi og digitale tvillinger forventes å fases mer inn for å øke sikkerheten og effektivitet. Samtidig muliggjør bruk av digitale tvillinger og kobling av sanntidsdata mot vegtrafikkentralen bedre innsikt og forvaltning av vegnettet. Dette kan styrke både vinterdrift, vedlikehold og beredskap.

KI-verktøy til analyse og prediksjon av data for reisestatistikk, vinterdriftsdata, data og tilstandsbilder av fylkesvegnettet fra fylkeskommunens målebil, samt transportstatistikk forventes å bli mer fremtredende innen arbeidet i samferdsel.

Kundeopplevelser, merkevare og digitale tjenester i kollektivtrafikken

Gjennom tydelig merkevarebygging og brukervennlige løsninger skal kollektivtilbudet i Troms være sømløs, attraktivt og tilgjengelig. For å styrke kollektivtilbudet er det et mål å øke billettinntektene gjennom nye mobilitetsløsninger, bedriftsmarkedet og reiseliv. Da må tjenestene være brukervennlige i tillegg til at nye og fleksible billettprodukter bedre møter reisendes behov.

Sniking er et reelt problem, spesielt blant reisende under 30 år. Det må bli enklere og mer effektivt å betale, også for tilreisende (eks. turister) og det er derfor innført kontaktløs betaling (Tap & Go) på bybuss, nytt billettutstyr og dynamiske billettprodukter. En brukervennlig app, fleksible betalingsløsninger, ny holdeplassprofil, sanntidsinformasjon og avvikshåndtering er viktige kvaliteter i mobilitetstilbudet.

Økt bruk av reisestatistikk, rapporter og innsikt skal gi fylkeskommunen bedre beslutningsgrunnlag og kan styrke innsatsen i kontraktsoppfølgingen og sikre mer effektiv

ressursbruk. Samarbeid med andre fylkeskommuner er en sentral strategi for å styrke innovasjonskraften og levere fremtidsrettede, digitale tjenester.

Teknologi

Intelligente transportsystemer (ITS) er et samlebegrep for alle typer teknologi og datasystemer som brukes for å oppnå et sikrere, mer effektivt og bærekraftig transportsystem. ITS med sensorer og innsamlet data gir bedre beslutningsgrunnlag for iverksetting av tiltak for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Sanntidsinformasjon om vegstengninger og vær- og kjøreforhold til trafikanter kan gis via digitale variable meldingsskilt (VMS). Troms har et krevende og sårbart vegnett, ofte preget av vær, utfordrende topografi, avstand og lav trafikk. ITS er også løsninger som prioritet for kollektivtrafikken i lyskryss, helautomatisert styring av tunneler, broer og fjelloverganger, samt sanntidsstyring av skilting, belysning og fartsgrenser. Disse teknologiene gir vegeier mulighet til å agere raskere, redusere risiko, og forbedre fremkommelighet i et utfordrende terreng.

I trafikksikkerhetsarbeidet vil bruk av ITS muliggjøre nye løsninger med bl.a. sensorteknologi. Fylkeskommunen er åpen for testing av nye løsninger, eksempelvis på lavtrafikkerte strekninger der tradisjonelle tiltak ikke alltid er tilstrekkelige. Teknologi som fullgrafiske VMS skilt, kamera, LIDAR og radar for deteksjon av myke trafikanter, smarte signalanlegg, projisering av lys og geofencing-løsninger er eksempler på nye teknologiske løsninger. Bruk av kunstig intelligens (KI) til analyse av sanntidsdata fra sensorer kan gjøre trafikksikkerhetstiltak mer presise og målrettede. Bruk av ny teknologi prioritert på smale veger, fjelloverganger, tunneler, vindutsatte bruer, i vinterdriften, innen kollektivtransporten, omkjøringsveger og forsvarsveger er satsningsområder for å styrke brukeropplevelsen, fremkommelighet og trafikksikkerheten. ITS-teknologi kan bidra til forutsigbar mobilitet i værutsatte områder og på utfordrende strekninger. I prosjektet Smart fremkommelighet har fylkeskommunen fått utviklet og testet innovative ITS-løsninger, for å øke trafikksikkerheten og bedre fremkommeligheten på smale vegstrekninger.

Fremtidens transportsystem er smart digital infrastruktur. Det er en utfordring at det stedvis langs fylkesvegnettet er manglende tilgang til strøm og kommunikasjon. Spesielt ved fjelloverganger og andre rurale områder. Teknologikutviklingen innen alternative energieffektive strømkilder har foregått i et raskt tempo. Der hvor fysiske investeringer for strøm og kommunikasjon ikke er gjennomførbart, kan alternative energieffektive strømkilder vurderes. Eks. oppladbare batterier, solcellepanel, vindturbiner m.m., for å tilrettelegge for smart digital infrastruktur.

Samvirkende intelligente transportsystemer (C-ITS) bidrar til bedre trafikkavvikling- og overvåkning, øker trafikksikkerheten og fremkommeligheten ved å gi trafikantene muligheten til å ta informative beslutninger samt styre trafikkflyten. C-ITS er kommunikasjon mellom infrastruktur i og langs veikanten og kjøretøy. En forutsetning er at infrastrukturen er smart: Objekter langs vegkanten må ha en kjent posisjon, kunne detektere og klassifisere kjøretøy, motta og sende sanntidsinformasjon m.m. Objektene har behov for strøm og kommunikasjonsdekning, slik som fiber eller 5G.

Samvirkende, oppkoblet og automatisert mobilitet (CCAM) vil si at eksempelvis kjøretøy er automatiserte og oppkoblet til internett. Fremtidige autonome kjøretøy må kunne navigere i trafikken og må vite nøyaktig posisjon av seg selv og omgivelsene, uansett type lys, vær og

kjøreforhold. Samtidig kommunisere med andre kjøretøy og infrastrukturen. I Troms er det utfordrende for autonome kjøretøy å navigere på vegbaner dekket av snø/is, og dersom midtstripe og kantlinjer ikke er synlige for kjøretøyets sensorer.

Forskning

Troms fylkeskommune ønsker å ta en tydelig rolle i FoU-samarbeid som har relevans for vårt samfunnsoppdrag. Deltakelse i EU-prosjekter, nettverk, næringsklynger og partnerskap med lokal bestillerkompetanse, kan bidra til finansiering av og kunnskap om nye og fremtidsrettede løsninger. Gjennom innovative offentlige anskaffelser kan fylkeskommunen oppfordre leverandørmarkedet til å finne nye løsninger på våre behov. Innovasjon skal være nytt, nyttig og nyttiggjort – og være styrende i all utvikling av samferdsel.

Forskning rettet mot bruk av KI og digitale tvillinger, teknologi som påvirker adferd i trafikken, smartere belysning, utnyttelse av knappe arealer og innovativ vegbygging i grunnen er relevant for fylkeskommunen. I dagens geopolitiske landskap er sikkerheten til kritisk infrastruktur som strømforsyning, GPS-kommunikasjon og sensorteknologi utsatt for aktører som kan utnytte sårbarheter for å destabilisere samfunn. Det er behov for mer kunnskap og forskning rundt denne tematikken, for eksempel med bruk av jammetesting og analyser.

For at innovasjons- og FoU-prosjekter innen samferdsel kan gjennomføres effektivt, er det avgjørende med gode finansieringsmuligheter. Fleksible krav til egenkapitalandel og realistiske kriterier kan bidra til bredere deltakelse og fremme innovasjon. For konkrete prosjekter kan ulike tilskuddsordninger som Troms Holding, Horizon (EU-program), offentlig-privat partnerskap, for å nevne noen.

7 Statlige ansvarsområder

7.1 Overordnet

Statlige myndigheter spiller en sentral rolle i utviklingen av transportsystemet i Troms – både gjennom overordnede rammer og gjennom direkte ansvar for viktige infrastrukturtiltak, investeringer og transporttilbud.

For at den regionale transportplanen skal være et relevant og treffsikkert styringsverktøy, er det derfor avgjørende å inkludere og forstå de statlige ansvarsområdene innenfor samferdsel. Dette er særlig viktig i Troms – en region i sentrum av Norges strategisk viktigste område. Også ulike kommisjoner og utredninger, blant annet *Totalberedskapskommisjonen* og *Forsvarskommisjonen*, har understreket behovet for vesentlig styrking av den sivile infrastrukturen i nord for å kunne støtte opp under både forsvar, samfunnssikkerhet og evne til krisehåndtering der et velfungerende transportnett ikke bare er viktig for befolkningens mobilitet og næringslivets behov, men også for nasjonal beredskap og forsvarsevne. Totalforsvaret forutsetter at det sivile samfunnet og militære strukturer fungerer i samspill, og dette krever transportløsninger som er både pålitelige, fleksible og motstandsdyktige.

Samtidig står deler av Troms overfor en negativ demografisk utvikling, med befolkningsnedgang i mange lokalsamfunn - et paradoks i en ressursrik landsdel med stor etterspørsel etter arbeidskraft. Statlige investeringer og tiltak innen samferdsel – som riksveier, jernbane, havneinfrastruktur tilpasset flåten, kapasitet på lufthavner – utgjør helt sentrale grunnforutsetninger for å imøtekomme behovet for mobilitet, økt tilstedeværelse, verdiskaping og positiv samfunnsutvikling.

Troms fylke har over lang tid fått lav forholdsmessig andel av landets samferdselsmidler, og de relative forskjellene mellom transportsystemet i fylket og andre deler av landet har som konsekvens av dette økt på bekostning av fylkets utvikling, verdiskaping og konkurranseevne. I rekken av utredninger og kommisjonsrapporter på forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet, må forskjellene i standard utliknes for å oppnå et helhetlig transportsystem som ivaretar behov både i fred, krise og i verste tilfelle krig.

Ved å løfte frem behov og regionale prioriteringer innenfor de statlige ansvarsområdene i den regionale transportplanen, styrkes grunnlaget for samordning, felles prioriteringer og økt gjennomføringskraft. Dette gir ikke bare bedre transportløsninger, men også et viktig bidrag til å sikre bosetting, beredskap og bærekraftig utvikling i hele Troms.

7.2 Riks- og europaveger

Riks- og europavegene utgjør ryggraden i transportsystemet i Troms og er eneste ferdselsåre gjennom fylket, over fylkesgrensene til Finnmark og Nordland, og til naboland.

Vegene utfyller mange behov, fra å være viktige næringsveger, sentral for evnen til mobilitet, utvikling, beredskap og forsyningssikkerhet, til også å ha rollen som skoleveg og internveg i ei bygd. Tilgang og tilstand på riks- og europavegene definerer derfor i stor grad premissene for nærings- og samfunnsutvikling i fylket, så vel som sivil og nasjonal beredskapsevne i Troms.

I inneværende NTP fikk Troms en overføring på til sammen 3,3 milliarder kroner i første seksårsperiode, i tillegg til ordinær overføring. I første seksårsperiode vil det innebære en årlig økning på ca. 600 millioner kr sammenlignet med flat videreføring av 2024-budsjettet. Følgende statlige vegtiltak i Troms ligger i NTP for gjennomføring i perioden 2025-2036:

- E6 Nordkjosbotn–Hatteng
- E6 Olderdalen-Langslett
- E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl. F2-lenka. Inngår i Tenk Tromsø / byvekstavtalen

Vegnettet i Troms er sårbart for ras, flom og teknisk svikt, og det finnes få om noen reelle omkjøringsmuligheter. Særlig nord i fylket er dette en stor utfordring, og stengt veg har store konsekvenser. Redundans i transportsystemet, altså flere tilgjengelige og robuste alternativer, er helt avgjørende der Troms i dag mangler et tilstrekkelig nett av alternative ruter. Fylkesvegene som i stor grad utgjør alternativene der disse eksisterer er i liten grad dimensjonert for å ta unna trafikken ved stengte hovedårer, mens en på andre strekninger er avhengige av lange omkjøringsruter i Sverige/Finland. Dette svekker den nasjonale beredskapen, forsyningssikkerheten og evnen til å håndtere evt. sivile og/eller militære kriser.

Ny innfart til Tromsø fra E6/Olsborg, østre Malangen korridor

Det er stort potensial i utvikling av vegnettet i Troms for å styrke bo- og arbeidsmarkedsregioner, næringsutvikling og verdiskaping. Et særlig godt eksempel er ny innfart til Tromsø fra E6/Olsborg, over Malangen og til E8 Tromsø. Fylkeskommunen har fulgt opp resultatene fra Statens vegvesens arbeid med utredning av ny innfart til Tromsø. Traseen som ble vurdert med størst samfunnsøkonomisk netto nytte er belyst i en egen rapport¹³ bestilt av Troms fylkeskommune, og dokumentert som Norges mest samfunnsøkonomisk lønnsomme vegprosjekt. Østre Malangen korridor har beregnet høyere nettonytte enn samtlige prosjekter i gjeldende NTP. En ny forbindelse vil redusere reisetiden betydelig - om lag én time kortere mellom Tromsø og Finnsnes og 40 minutter kortere til Bardufoss. Dette vil binde regionen tettere sammen, utvide bo- og arbeidsmarkedet og gjøre omlandet mer attraktivt som bosted. Samtidig gir prosjektet vesentlige gevinster for næringsliv og gods, med lavere transportkostnader tilsvarende flere titalls årsverk årlig. Prosjektet styrker generell samfunnssikkerhet og beredskap ved å etablere en ny, robust innfartsåre. Redundans i vegnettet er avgjørende både for sivil forsyningssikkerhet og for Forsvarets mobilitet. Med ny innfartsveg blir Tromsø og Forsvarets baser i indre Troms bedre knyttet sammen, noe som øker rekrutteringsgrunnlaget og understøtter Norges rolle i NATO.

En ny innfartsvei vil være et grep som både gir en enklere reisehverdag og styrker konkurransekraften i Troms, i tråd med målene i Regional transportplan. Det er avgjørende at staten prioriterer investeringer i forsterkning, vedlikehold og nybygg på riks- og europavegnettet i Troms. Dette både med bakgrunn i behovene hos næring og samfunn, og i et beredskap- og sikkerhetsperspektiv. Infrastruktur for nullutslippskjøretøy må samtidig bygges ut slik at nasjonale mål om utslippskutt også kan nås i nord.

Ullsfjordforbindelsen

Troms fylkeskommune har arbeidet for at Ullsfjordforbindelsen blir bygget som et statlig finansiert regionforstørrende tiltak, og der gevinsten også ble sett i sammenheng med ny innfart

¹³ [Ny rapport: Ny innfartsvei kan gi store gevinster for Tromsø og omland - Troms fylkeskommune](#)

til Tromsø fra E6 (over Malangen). Fylkeskommunen fikk utarbeidet en tilleggsutredning som omfattet næringstransport mellom Finnmark, Nord-Troms og Tromsø for å få en nærmere vurdering av trafikkgrunnlaget, og sett i forhold til klima og miljø. Denne saken ble fremlagt for Fylkesrådet i sak 387/23 *Oppfølging av fylkestingets vedtak – Utredning "Etablering av Ullsfjordforbindelse og ny innfart til Tromsø fra E6"* der saken ble tatt til orientering og oversendt administrasjonen for videre oppfølging.

I sak 108/24 *Regional plan fv. 91 Ullsfjordforbindelsen – tidsplan og alternativer* vedtok Fylkestinget å lyse ut oppdraget med kvalitetssikring av Regional plan fv. 91 Ullsfjordforbindelsen samt mulighetsstudie (dvs. kostnader og finansiering) etter modell for store statlige prosjekter. Rapport vil foreligge høsten 2025. Dersom ikke statlig finansiering av tiltaket oppnås, bør planlegging av omlegging av fylkesveg 91 samt pendelferge over Ullsfjorden igangsettes.

7.3 Jernbane til Troms

Ulike transportformer utfyller hverandre gjennom sine ulike egenskaper. Troms og Finnmark er i dag de eneste fylkene i Norge uten et helhetlig transportsystem, som følge av mangelen på jernbanetilknytning. Samtidig går omtrent en tredjedel av de statlige samferdselskronene til jernbaneformål. Så lenge det ikke investeres i bane i Troms, har dette bidratt til – og vil fortsette å bidra til – økende relative forskjeller i transportsystemene mellom fylket og resten av landet. Dette har store og negative konsekvenser for næringsliv, befolkning og beredskap i Troms – og i forlengelsen av det, for landet.

I lys av de skjerpede geopolitiske omstendighetene og det økte behovet for både nasjonal og alliert beredskap, fremstår det som en åpenbar og fornuftig prioritet å realisere jernbane til Troms – et fylke som av flere regjeringer er definert å være i sentrum av Norges strategisk viktigste område.

Det er ingen transportmidler som kan konkurrere med jernbanen når det kommer til evnen til å forflytte store mengder gods over lange avstander på en sikker og effektiv måte. For militære formål foregår all transport på land over 15 – 20 mil i praksis på jernbane. Det kan vises til Nordland og Saltenpendelen for å se betydningen som jernbanen har for bo- og arbeidsmarkedsregionen. Tilsvarende potensial har Troms, i tillegg til betydningen i reiselivssammenheng.

Troms fylkesting har vedtatt at de på sikt ønsker full utbygging av jernbane mellom de viktigste byene i fylket og landsdelen, inkludert mulig tilknytning til Finland. I første omgang peker Narvik–Bardufoss via Setermoen seg ut som en strategisk *viktig* og *samfunnsnyttig* første etappe. Denne er kostnadsmessig overkommelig - og en konkret oppfølging av Stortingets vedtak fra 2021 om å realisere Nord-Norgebanen.

En forbindelse til Setermoen og Bardufoss vil gi direkte jernbanetilknytning til Hærens hovedbaser via den strategisk viktige Ofotbanen, og samtidig betjene Nord-Norges mest trafikkerte transportkorridor mellom Tromsø og Narvik. Realiseringen vil drastisk øke forflytningsevnen, kapasiteten og redundansen i transportsystemet i fylket, og vil styrke samfunnssikkerhet og beredskap for både sivile og militære formål.

Sammen med ny innfartsveg mot Tromsø fra sør over Malangen, fremstår jernbane til Troms som det mest effektrike infrastrukturprosjektet i landsdelen. Synergien mellom disse prosjektene vil åpenbart være store. Det vil kunne representere et paradigmeskifte for folk og næringsliv langt utenfor fylkets grenser, styrke både økonomi og bosetting, og samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp og økt trafikksikkerhet.

Troms fylkeskommune fasiliterer arbeidet for realisering av jernbane i Troms gjennom Arktisk jernbaneforum. Forumet er en aktivitetsskaper og møteplass for politikere og øvrige med ansvar, myndighet eller interesse for utvikling av jernbane i Troms. Aktiviteter i forumet tilrettelegges som hovedregel for deltakelse for alle med interesse for saken. Forumet ledes av leder av hovedutvalg for samferdsel, og sekretariatsfunksjonen ligger til Samferdselsetaten.

7.4 Luftfart

Med store avstander både innad i fylket og ut av landsdelen, er luftfarten uunnværlig for Troms – for reiseliv, næringsliv, helse, utdanning og hverdagsliv. Det mangler realistiske alternativer til fly for lange reiser innad i og ut av landsdelen. Troms har derfor behov for en godt utbygget infrastruktur og et sterkt og stabilt flytilbud.

Troms har i dag fire lufthavner med passasjertrafikk:

- Tromsø lufthavn, som er landsdelens viktigste flyplass og største internasjonale inngangsport til Nord-Norge.
- Bardufoss lufthavn, en kombinert sivil og militær flyplass som betjener store deler av Midt-Troms.
- Sørkjosen lufthavn, som er en del av kortbanenettet og svært viktig for Nord-Troms.
- Harstad/Narvik lufthavn Evenes, geografisk i Nordland, men fungerer som hovedlufthavn for Sør-Troms.

Troms har etter langvarig strategisk jobbing lyktes godt med å bli en internasjonal destinasjon i vekst, og Tromsø er i dag den viktigste porten til Arktis. Tromsø lufthavn hadde over 2,6 mill. passasjerer i 2024 og hadde med det 16 % økning i passasjertall fra året før. Antallet direkteruter til utlandet var i 2024 oppe i 74 pr uke i høysesong – et tilbud som også kommer landsdelens befolkning til gode.

Men suksessen avdekker også svakheter: kapasiteten på Tromsø lufthavn er presset, både i luftrom, terminal og bakketjenester. Dette går utover både besøkende og fastboende, og det svekker påliteligheten, reisekomforten og konkurranseevnen. Utenlandstrafikken legger også press på innenlandsrutene som følge av begrenset med gode rutetider der en også som følge av lufthavnens bynære plassering også har vært restriktive på å tillate nattflyvninger.

For Troms-samfunnet handler luftfarten først og fremst om grunnleggende tilgjengelighet og mobilitet. Billettprisene oppleves i dag for høye og for uforutsigbare. Det er stadig vanskeligere å finne rimelige billetter – særlig for vanlige folk som må reise på kort varsel. Særlig sårbare er pasientreiser og helsetransport, som ofte er helt avhengige av kommersielle rutetilbud. Når

kapasiteten er sprengt og prisene er høye, er det befolkningen i nord som betaler prisen – i kroner, tid og livskvalitet.

Reiselivsnæringen, sjømateksportørene og alle som bidrar til verdiskaping i landsdelen er avhengige av god frekvens, høy regularitet og konkurranse mellom operatører. Muligheten til å kunne dagpendle, eller rekke møte i hovedstaden og komme seg hjem samme dag, er for mange avgjørende for muligheten til å kunne drive virksomhet i distriktet. Særlig i tilknytning til Sørkjosen er dette dessverre en utfordring med negative konsekvenser for næringsutvikling og bosetting. Nord-Norge har en avstandsulempe – og den forsterkes når alternativene til fly er få og svakere enn i sør.

Viktig for Troms:

- Planlegge flytilbudet for fastboende, men dimensjonere for et høyt og økende antall tilreisende.
- Sikre god infrastruktur og utviklingskapasitet på alle regionale lufthavner, herunder tilrettelegging for kollektivtilknytning, ikke bare i Tromsø.
- Revidere og utvide FOT-ruteordningen slik at viktige forbindelser kan omfattes når kommersielt grunnlag mangler.
- At myndighetene overvåker og regulerer markedet slik at selskapene ikke kan utnytte en monopolposisjon til å prise ut samfunnskritiske reisemønstre (dynamisk prising)
- At det investeres i moderne materiell og klimavennlige løsninger, og samtidig gjøre Troms til nasjonal testarena for nullutslippsluftfart, der kombinasjonen av kompetansemiljø, værforhold og kortbanenett gir unike forutsetninger.
- Et godt utviklet og mer prisgunstig flytilbud som motvirker avstandsulempene.
- En luftfartsinfrastruktur som legger til rette for god samfunnssikkerhet, beredskap og som holder høyeste grad av forutsigbarhet og regularitet hele året.
- En moderne lufthavninfrastruktur som muliggjør effektive reiser, er tilrettelagt lokalbefolkningens behov og dimensjonert for reiselivstrafikk.
- Tilrettelegge for teknologiutvikling i luftfarten i Troms, eksempelvis med etablering av innovasjons- og testsenter for nullutslippsløsninger.
- Et flytilbud som korresponderer med andre viktige ruter, og tillater arbeidspendling og jobbreiser tur-retur de viktigste byene i Norge, fortrinnsvis på én dag.

7.5 Sjøtransport

Sjørettede næringsarealer med gode kaianlegg der det er lagt til rette for logistikkoperasjoner (bytte av transportbærere), industri og næringsvirksomhet er kritisk viktig infrastruktur i Troms. Livsgrunnlaget for kystsamfunnene betinger tilgang på tilpasset infrastruktur for aktivitet med et sjørettet transportbehov. Dette gjelder viktige nærings- og aktivitetsområder som sjømatnæringen, gods og varetransport, bulkfrakt, reiselivstrafikk og cruise, rutegående- og chartret persontransport.

Det er nedfelt i Havne- og farvannsloven at staten har ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet. For allmenn ferdsel innebærer dette at fylkeskommunen kan fremme havnekrav overfor Kystverket for utbedringer og vedlikehold (mudring) i havneavsnitt med fergesamband på fylkesvegnettet. Det er ingen fergesamband på riksvegnettet i Troms.



Fiskerihavner

Kystverket har forvaltningsansvar for ca. 330 næringsaktive fiskerihavner langs hele norskekysten som omfatter statlige fiskerihavneanlegg (skjerming, moloer og kaier) og utdypningstiltak. Fiskerihavnetiltak i regi av Kystverket skal bedre fremkommeligheten for fartøy, redusere risiko for ulykker og øke effektiviteten og kapasiteten i havnene. Fiskerihavnene er en viktig del av infrastrukturen for fiskeriavhengige kystsamfunn og annen sjørettet næringsvirksomhet. I tillegg til bidraget til verdiskaping, bosetting og arbeidsplasser har fiskerihavnene en viktig rolle i nordområdepolitikken ved å bidra til samfunnssikkerhet og ivaretagelse av totalforsvaret.

I Troms er det statlige fiskerihavner i lbestad, Senja, Tromsø, Karlsøy, Lyngen, Kåfjord og Skjervøy kommuner. For den landbaserte delen av næringa er råstofftilgang kritisk viktig og det betinger en egnet havn. Mange havneavsnitt har behov for utbedringer og nyinvesteringer da fiskeflåten i dag består av større fartøy enn for få år siden, og fartøyene trenger større dybder for å kunne anløpe. Fylkeskommunen er klar over at flere fiskerihavner har behov for utbedringer og vil bistå kommuner og havneforetak for at disse får prioritet og finansiering for nødvendige utbygginger. Dette gjøres i fylkeskommunens innspill til Nasjonal Transportplan, men også i øvrige innspill til statlige satsinger og investeringer. Fylkeskommunen ser at det er behov for snarlige fiskerihavnetiltak i Botnhamn (Senja) og Torsvåg (Karlsøy), på sikt også i Torsken (Senja) og Kvaløyvågen (Tromsø). Fiskerihavnetiltak i Årviksand (Skjervøy kommune) ligger allerede inne i NTP.

De aller fleste næringsaktive fiskerihavner i Troms ligger ved en fylkesveg. Fylkeskommunen har hatt stor oppmerksomhet på utbedringstiltak og utbygginger for bedre fremkommelighet og tilrettelegging for næringstransporter, såkalte «sjømatveger». Det er høye forventninger til at staten bidrar på sine ansvarsområder, både på sjøsiden og på riks- og europavegnettet med nødvendige tiltak for at næringsliv og samfunn ikke opplever samferdselsinfrastrukturen som et hinder for utvikling.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det pågår et arbeid for å oppdatere oversikt over- og behov for beredskapshavner for samfunnssikkerhet og beredskap i sin alminnelighet, men også for å dekke Forsvarets behov. Oversikten vil foreligge i løpet av 2025.

Påkobling til det europeiske transportnett TEN-T

Norsk suverenitetshevdelse i nord betinger tilstedeværelse, næringsaktivitet og sysselsetting. Troms og Finnmark har en strategisk posisjon og forsyningslinjer mot Russland, Finland, Sverige, Barentshavet og Svalbard spesielt i et sikkerhets og beredskapsperspektiv. Påkobling til det europeiske transportnett er viktig for Norge og for EU. TEN-T er ryggraden i EUs transportsystem og består av korridorer og knutepunkter av stor betydning for det indre markedet. Norge har vært en del av TEN-T gjennom EØS-avtalens Protokoll 31 (2013). Tromsø Havn ønsker TEN-T status som en del av et sentralt europeisk transportnettverk, slik regjeringen vektlegger. En TEN-T korridor mellom Tromsø havneområde (havneavsnittet Grøtsund industrihavn) – E8/E6 – videre til Finland og Sverige vil styrke regionen. Troms fylkeskommune ser store fordeler og muligheter særlig for næringstransporter og det å være inkludert på det



europæiske transportnettet, men også i ny geopolitisk situasjon hvor transportnettet er en kritisk viktig betingelse for samfunnssikkerhet og beredskap.

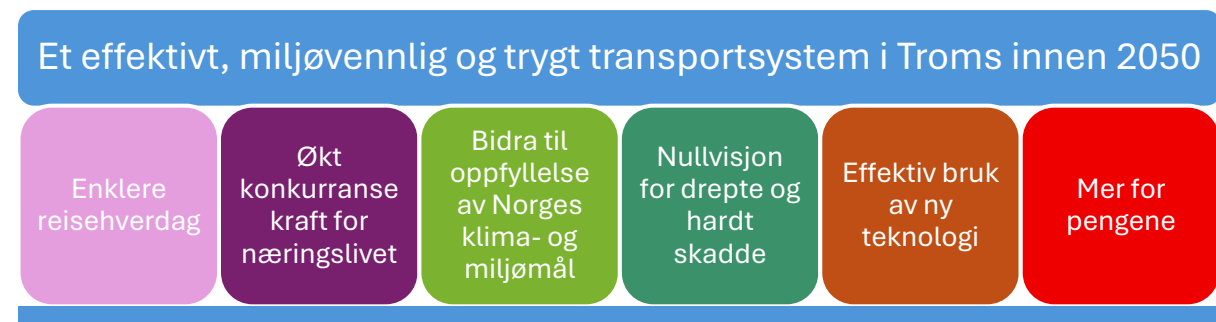
Godsvridning fra veg til sjø

Det har i mange år vært arbeidet for at spesielt ikke-tidskritiske transporter på vekt- og volumvarer bør transporteres på kjøl (og bane) i stedet for på veg. Det var lenge en finansieringsordning hos Kystverket for å vri godstransporter i den retning, men ønskede resultater uteble. I et trafiksikkerhets- og miljøperspektiv kan det være gode grunner for å opprettholde en slik ambisjon, også sett i lys av nye beredskapshensyn med krav til forsyningslinjer og økt behov for transport av tungt (militært) materiell.

8 Mål og strategiske innsatsområder

Gjeldende Regional transportplan for Troms (vedtatt i 2022) hadde en målstruktur med et hovedmål, fem delmål og 42 tilhørende strategier. Handlingsprogrammet var innrettet med investeringstiltak i økonomiplanperioden for henholdsvis infrastruktur og mobilitet, samt verbal beskrivelse av tiltak for trafikksikkerhet og styrking av rammebetingelsene for samferdsel i Troms. Som arbeidsverktøy har handlingsprogrammet, hovedmål og delmål fungert godt, men antallet strategier var for høyt. De aller fleste tiltakene i handlingsprogrammet er gjennomført eller pågår, og det har vært rapportert jevnlig på tiltak som er gjennomført, endret eller utsatt.

Ny Regional transportplan for Troms ønsker å knytte målstruktur og oppbygging tettere til NTP og på den måten synliggjøre hvordan relevante nasjonale målsettinger operasjonaliseres på regionalt nivå. RTP for Troms er fortsatt en strategisk plan. Målstruktur og formuleringen av hovedmålet er hentet fra NTP. De seks boksene under kan defineres som delmål eller **strategiske innsatsområder** der vi har valgt sistnevnte betegnelse. Prioriteringer følges opp med tiltak i handlingsprogrammet.



Figur: Målstruktur for Regional transportplan for Troms

Hovedmålsettingen for RTP i Troms og NTP er sammenfallende¹⁴. Regional transportplan for Troms viser retning for hvordan fylkeskommunen tilrettelegger, planlegger og gjennomfører sitt arbeid for å oppfylle samfunnsoppdraget innen samferdsel. RTP bidrar til å synliggjøre oppgaver og ansvarsområder som krever avklaringer på tvers av sektor- og kommunegrenser, og som må gjennomføres av mange aktører i samarbeid for å oppnå ønsket mål.

RTP er en plan for fylkeskommunens ansvar for samferdsel. Den er forankret i langsiktige utviklingsmål slik de kommer frem i vedtatt Regional planstrategi for Troms 2025-2028¹⁵.

Fylkeskommunens bidrag for å nå bærekraftsmål som er relevante for transportsektoren sammenfaller med målstruktur i NTP, hvor illustrasjon under er hentet fra, og som har referanse til konkrete delmål i FN17.

¹⁴ I gjeldende NTP er det fem delmål. Det første er «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet». Troms fylkeskommune har splittet den første boksen i to da «enklere reisehverdag» og «økt konkurransekraft for næringslivet» ikke nødvendigvis henger sammen for alle deler av fylkeskommunens ansvarsområder på samferdsel. De fire øvrige sammenfaller med formuleringen i figuren.

¹⁵ [Regional planstrategi 2025-2028: Sammen for et bærekraftig fylke - Troms fylkeskommune](#)



Kilde: [Meld. St. 14 \(2023–2024\)](#) utsnitt fra figur 4.3

Det er også andre bærekraftsmål som fylkeskommunen bidrar til gjennom sin samfunnsutviklerrolle. Bærekraftsmål 13, 14 og 15 om klima og natur, samt 8 om anstendig arbeid og økonomisk vekst er førende for Troms fylkeskommune gjennom prinsipper nedfelt i Regional planstrategi samt vedtatte kontraktsstrategier for drift og utbygging på fylkesvegnettet.

Kort om de strategiske innsatsområdene som bygger opp under hovedmålsettingen

Enklere reisehverdag

Fylkeskommunen arbeider for at kollektivtilbudet tilpasses reisebehovene for alle brukergrupper. Utfordringen fylkeskommunen står i, er at budsjettbetingelsen tilsier at kollektivtilbud i stor grad må avgrenses til lovpålagt skoleskyss i områder med spredt bosetting og på lavtrafikkerte ruter.

På fylkesvegnettet innebærer enklere reisehverdag at nivå på drift og teknisk standard ikke representerer hinder for fremkommelighet, at regulariteten og trafiksikkerheten er god. Fylkeskommunen har bidratt til standardheving og forlenget teknisk levetid gjennom lånefinansierte reinvesteringer i fylkesvegnettet.

På overordnet nivå arbeider fylkeskommunen for at de økonomiske rammebetingelsene bedres slik at målene for samfunnsoppdraget kan nås. Synliggjøring av- og argumentasjon for behovet for statlige investeringer er også viktig, eks. sammenkopling av bo- og arbeidsmarkedsregioner,

samfunnssikkerhet og beredskap, forswarets transportbehov, redundans i transportsystemet, for å nevne noen.

Økt konkurransekraft i næringslivet

Gode forbindelser mellom innbyggere, vare- og tjenestetilbud er viktig for å sikre næringslivet i Troms sine interesser og sikre konkurransekraft. Mye av næringslivets transporter i Troms er sjømat, og da er leveringstid og effektive transportkorridorer særlig viktig. Samferdselssektoren må derfor sikres gode kommunikasjonsmuligheter i inn- og utland. I tillegg trengs et effektivt mobilitetssystem for kollektivtransport.

Det er et viktig samfunns mål at ikke transportsystemet er et hinder for næringsutvikling, liv og virke. Transportsystemet må være forutsigbart, fremkommelig, tilgjengelig og robust. Det må også være tilrettelagt i størst mulig grad for dagens og framtidens transportbehov. Gjennom kommunikasjon med innbyggere og næringsliv, kvalitetssikring og gode analyser skal vi jobbe for å finne riktige og framtidsretta transportløsninger. Samferdselsdialog – møteserier mellom fylkeskommunen og næringsliv, interessenter, kommuner og andre – er et virkemiddel for å kunne tilpasse vare- og tjenesteproduksjonen.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Bærekraftbegrepet har tre dimensjoner; økonomi, miljø og sosial bærekraft. Fylkeskommunen står i en krevende økonomisk situasjon, og RTP skal legge grunnlag for prioritering av knappe ressurser. Gjennom RTP legger fylkeskommunen til rette for at Troms skal ta sin del av utslippskuttene som er knyttet til samferdselssektoren. Sosial bærekraft handler blant annet om inkludering og deltakelse i samfunnet. Ved å legge opp til gode og tilgjengelige transporttilbud skal fylkeskommunen sikre mulighet for deltakelse i samfunnsutvikling og verdiskaping. Sosial bærekraft er også et premiss for utvikling av økonomisk bærekraftige samfunn. Hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne eller andre utfordringer, skal søkes ivaretatt ved utforming av tilbud, nye anlegg eller vedlikehold av eldre anlegg, slik at sosial bærekraft blir reell. Det bør vises særlig oppmerksomhet for barn og unge sine behov for tilgjengelig og trygg mobilitet.

Fylkeskommunen er seg bevisst forholdet mellom nullvekst for personbiltransport og nullvisjonen for antall døde og hardt skadde i trafikken. Dette er spesielt relevant i arbeidet med bypakker og byvekstavtaler fordi antall fotgjengere og syklistene forventes å øke.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Til grunn for all samferdselsplanlegging i Troms ligger nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Den felles trafikksikkerhetsutfordringen er tverretattlig, nasjonalt, regionalt og lokalt. I Norge og i Troms har det vært en god trend lenge, men ulykkesfrekvensen har dessverre hatt negativ utvikling. Fylkeskommunen har etter vegtrafikklovens §40a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket, og samarbeidet med andre aktører innenfor trafikksikkerhetsområdet er avgjørende for å lykkes.

Effektiv bruk av ny teknologi

Troms har en natur og et klima som utfordrer drift og sikring av veger, bygg og annen infrastruktur. Arbeidet for å sikre veger mot ras, utrasing, flom og andre naturfarer har høy prioritet. Skredvarslingsanlegg og aktiv skredkontroll bidrar til sikrere ferdsel og færre stengte veger.

Fylkeskommunen arbeider aktivt med innovasjon og implementering av nye teknologiske løsninger. ITS-teknologi kan gi fylkeskommunen som vegeier mulighet til å agere raskere, øke trafiksikkerheten og forbedre framkommeligheten på fylkesvegnettet. Ny teknologi er et virkemiddel for å forbedre framkommelighet og mobilitet innen transportsektoren uten å gjøre de store kostnadsdrivende investeringene i Troms. Ulike problemer kan kreve forskjellige teknologiske løsninger. På flere ansvarsområder er det grunn til å tro at bruk av kunstig intelligens og maskinlæring kan øke produktivitet, effektivisere og forenkle arbeidsoppgaver.

Mer for pengene

Reduksjon av vedlikeholdsetterslep innebærer en helhets- og langsiktig tenking med prioritering av oppgaver som gir standardheving, bedrer trafiksikkerheten, tar ned behovet for nødreparasjoner og har en effektiviseringsgevinst på drift.

Det er videre et potensial for kostnadsreduksjoner gjennom samarbeid om eller i kontrakter, lengre kontraktsperioder, osv.

Økonomiske rammebetingelser for drift og finansiering

Troms fylkeskommune har i 2024 oppnådd et solid netto driftsresultat på 5% av brutto driftsinntekter. Det sterkeste blant fylkeskommunene. Dette skyldes god økonomistyring, bruk av bundne fond og statlige midler til investering i samferdsel.

Økonomiske rammer for utbygging, drift og vedlikehold av transportsystemet i Troms er likevel stramme, og fylkeskommunen er avhengig av statlige overføringer, brukerinntekter og eksterne prosjektmidler. Samferdselssektoren har i flere år vært fylkeskommunens største investeringsområde, og kapitalutgiftene forventes å øke betydelig i kommende planperiode. Det økonomiske handlingsrommet er i økende grad påvirket av usikkerhet rundt fremtidige statlige tilskudd.

Drift

Driftsmidlene til samferdsel kommer hovedsakelig fra frie inntekter og brukerbetaling. I 2025 utgjør brukerinntektene om lag 500 mill. kroner, hovedsakelig fra buss, ferge, båt og skoleskyss. Driftsrammene er stramme. Nye driftskontrakter har vist en gjennomsnittlig prisøkning på 30-40% og dette kan medføre et behov for nedtrekk i produksjonen. Økte kostnader knyttet til kontrakter, drivstoff og teknologikrav innenfor kollektivtrafikken forsterker presset. Særlig som følge av inflasjon, krav til elektrifisering, og redusert billettinntekt etter pandemien.



Basert på planlagte låneopptak i økonomiplan 2025-2028, og de forutsetninger som ellers er lagt til grunn i økonomiplanperioden, vil samferdselsetaten ha en netto driftsramme på om lag 2,3 mrd. kroner per år i første 6 år av RTP-perioden.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Samferdsel/stab	21 343	20 580	20 580	20 580	20 580	20 580	20 580
Mobilitet	1 104 603	1 061 500	1 059 820	1 059 073	1 059 073	1 055 533	1 053 235
Ressurs	334 316	369 065	385 865	393 334	393 334	407 494	416 686
Infrastruktur	841 801	821 155	808 535	801 813	801 813	791 193	784 299
Sum Samferdsel	2 302 063	2 272 300	2 274 800	2 274 800	2 274 800	2 274 800	2 274 800
Herav renter og avdrag	267 558	296 044	322 070	328 735	327 476	341 636	350 828

*1000, 2025 kroner

Som det framgår av tabellen over vil kapitalutgiftene fortsette å øke gjennom hele perioden, og nå et foreløpig toppunkt i 2031 på rett over 350 mill. kroner. I denne beregningen er det lagt til grunn et maksimalt låneopptak til samferdselsinvesteringer på 250 mill. kroner per år i perioden 2029-2031.

Dette medfører at rammene til drift mobilitet og infrastruktur reduseres tilsvarende for å dekke økningen i kapitalutgifter.

Det låneopptaket som her er lagt til grunn vil resultere i at fylkeskommunen vil ha en gjeldsgrad på over 110% ved utgangen av 2031.

Investering

Investeringsnivået for samferdsel i Troms har vært høyt over tid. Ved inngangen til 2025 er lånegjelden knyttet til samferdselsprosjekter på rundt 3 mill. kr. I perioden 2025-2028 planlegges ytterligere 1,7 mill. kroner i lån, noe som vil øke den samlede gjelden til 4,7 mill. kr. Kapitalutgiftene øker fra 283,5 mill. kr i 2025 til 328,7 mill. kr i 2028. Denne økningen må dekkes innenfor samferdselsbudsjettet, noe som svekker handlingsrommet for drift og vedlikehold.

Finansieringskilder

Samferdselsinvesteringer finansieres gjennom en kombinasjon av låneopptak, brukerbetaling, statlige rammer og eksterne prosjektmidler. I tillegg benyttes rentfergeavløsningsmidler og bompenger. Bompenger krever statlig godkjenning og administreres gjennom Bompengeselskap Nord AS.

Strategiske vurderinger og anbefalinger

Troms fylkeskommune står overfor krevende økonomiske valg i planperioden. Økende kapitalkostnader, usikkerhet rundt statlige tilskudd, og behov for utvikling av kollektivtilbudet i hele fylket gjør det nødvendig å være strategisk i prioriteringene. Byveksttalen i Tromsø vil være et sentralt virkemiddel for å nå nullvekstmålet og redusere klimagassutslipp.

Andre forhold som kan bidra til økt handlingsrom:



- Sikre strategisk viktig kompetanse i egen organisasjon, bl.a. for å redusere behovet for kjøp av tjenester
- Redusere låneopptaket og sikre bærekraftig investeringsnivå.
- Prioritere prosjekter som reduserer driftskostnader og som kan delfinansieres med eksterne midler.
- Vurdere alternative finansieringskilder, som spleiselag og forskuttering.
- Arbeide politisk for økte rammetilskudd og varige støtteordninger for elektrifisering og klimatiltak.

For første 6-års periode i RTP legges det til grunn brutto investeringsramme som vedtatt i økonomiplan 2025-2028, for perioden 2026-2028. Deretter en brutto investeringsramme på 300 mill. kroner per år i perioden 2029-2031.

<i>1000 kroner</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Mobilitet*	189 200	42 500	75 500	60 000	60 000	60 000
Infrastruktur	550 000	445 000	375 250	240 000	240 000	240 000
Sum investeringer	739 200	487 500	450 750	300 000	300 000	300 000

*Harstadpakken og Tenk Tromsø er inkludert.

For perioden 2029-2031 er ikke eksterne midler i form av bompenger, byvekstavtale midler og andre prosjektmidler medregnet i investeringsrammen, og vil eventuelt komme som tillegg i investeringsprogrammet.



9 Handlingsprogram

Det er lagt inn et tidsperspektiv på 6 år fordi mange prosjekter vil gå over flere økonomiplanperioder og påbegynte prosjekter må fullføres.

Tiltak på fylkesvegnettet

Investeringstiltak (tall i 1000 kr.)	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Øvrige investeringer inkl. TS	20	20	20	20	20	20
Bruer	90	129	70	55	95	95
Tunneler	200	16	16	16	16	16
Fergekaier	47	50	74,3	50	5	5
Fylkesvegløftet	153	210	174	79	79	79
Skredsikring	40	20	20	20	20	20
Sum fylkesvegprosjekter	550	445	374,3	240	240	240

Øvrige investeringer: Mindre investeringer bl.a knyttet til akutte hendelser, varige driftsmidler og trafiksikkerhetsmidler.

<i>Øvrige investeringer inkl. TS</i>	<i>2026 - 2029</i>	<i>2030 - 2031</i>	<i>Kostnadsestimat</i>
Mindre Ts tiltak	25 000		25 000
Øvrige inkl. TS	55 000	40 000	95 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>80 000</i>	<i>40000</i>	<i>120 000</i>

Bruer: Hovedvekt på påkostninger på mindre bruer og rehabilitering av store kystbru
(Skattørsund bru, Tromsøbrua, Gisundbrua, Mjøsundbrua, Dyrøybrua, Sommarøybrua, Årsteinbrua)

<i>Bruer tiltak</i>	<i>2026 - 2029</i>	<i>2030 - 2031</i>	<i>Kostnadsestimat</i>
Skattersundbrua	71 475		71 475
Tromsøbrua	135 714		135 714
Kjeiprød bru	15 000		15 000
Bruer påkostninger	90 000	100 000	190 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>312 189</i>	<i>100 000</i>	<i>412 189</i>

Tunneler: Posten inkluderer ferdigstillelse av oppgraderingen av Tromsøtunnelene. Ytterligere oppgradering av tunneler utsettes til etter 2031. Det er satt av midler til mindre påkostninger for å opprettholde sikkerhet og framkommelighet.

<i>Tiltak tunneler</i>	<i>2026 - 2029</i>	<i>2030 - 2031</i>	<i>Kostnadsestimat</i>
Tunnelsystemet i Tromsø	208 536		208 536
Tunnel påkostninger	96 000	100 000	196 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>304 536</i>	<i>100 000</i>	<i>404 536</i>



Fergekaier: Posten avsettes for å gjennomføre oppgradering av fergekaier som følge av inngåtte driftskontrakter.

<i>Fergekaier tiltak</i>	<i>2026 - 2029</i>	<i>2030 - 2031</i>	<i>Kostnadsestimat</i>
Botnhamn - Brensholmen	40 000		40 000
Hansnes	35 000		35 000
Skåningsbukt	35 000		35 000
Reinskard	95 000		95 000
Karlsøy	12 000		12 000
Belvik	85 000		85 000
Vengsøy	85 000		85 000
Nikkeby	10 000		10 000
Lauksundskaret	17 000		17 000
Storstein	2 000		2 000
Øvrige	120 000	100 000	220 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>536 000</i>	<i>100 000</i>	<i>636 000</i>

Fylkesvegløftet inklusive forsvarsveger: Det settes av 774 mill. kroner i perioden til slutføring av fylkesvegløftet. Hvilke strekninger som tas inn og i hvilken rekkefølge vil bli prioritert i kommende budsjett og økonomiplaner.

<i>Fylkesvegløftet tiltak</i>	<i>2026 - 2029</i>	<i>2030 - 2031</i>	<i>Kostnadsestimat</i>
Fv 7834 Minde - Nordfjordbotn	113 800		113 800
Fv 7764 Larseng - Brensholmen	118 993		118 993
Fv 854 Rundhaug - Målselv bru	44 000		44 000
Fv 868 Oteren - Lyngseidet	100 000		100 000
Fv 7898 Rennelv - Lakselvbukt	45 000		45 000
Fv 8570 Heia - Øverbygd	30 000	47 000	77 000
Fv 7840 Skøelv - Brøstadbotn	92 000		92 000
Fv 7892 Meistervik - Rysstraumen	-	40 000	40 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>543 793</i>	<i>87 000</i>	<i>630 793</i>

Skredsikring: Fv 87 Tamokdalen, Fv 52 Åslandet og Fv 862 Mefjordbotn del 1 er prioritert i perioden 2026-2028. Ut over dette vil tiltak bli prioritert i forbindelse med kommende budsjett og økonomiplaner.

<i>Skredsikring tiltak</i>	<i>2026 - 2029</i>	<i>2030 - 2031</i>	<i>Kostnadsestimat</i>
Tamokdalen skredsikring	22 027		22 027
Singla skredsikring	7 200		7 200
Åslandet skredsikring	27 451		27 451
Mefjordbotn skredsikring	64 000		64 000
Reiervika skredsikring	1 000	22000	23 000
Krokeldalen (Senja) skredsikring		23000	23 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>121 678</i>	<i>45 000</i>	<i>166 678</i>

Tiltak på fylkesveger som er viktig for forsvaret vil prioriteres gjennomført i tråd med nasjonale prioriteringer og bevilgninger.



Tiltak for mobilitet

Tiltak (tall i 1000 kr.)	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Investeringer	189,2	42,5	75,5	60	60	60
Sum mobilitetstiltak	189,2	42,5	75,5	60	60	60

Posten inkluderer bindinger i byvekstavtalen Tenk Tromsø. Denne bindingen utgjør anslagsvis 105 mill. kroner inkl. mva. for hele perioden 2026-2031.

- Stakkevollvegen nord/Skattøravegen
- Ladeinfrastruktur el-buss
- Bussløsning Kvaløya
- Utredning og vurdering av realisering evakueringstunnel i Tromsø

I tillegg er det bindinger og påkrevde investeringer knyttet til kommende bussanbud på 200-250 mill. kroner i perioden. Dette omfatter nytt bussdepot i Tromsø, snuplass/bussdepot Langnes, Ladeinfrastruktur/bussdepot Nord-Troms og nytt Bussdepot i Harstad.

Det må også tas høyde for påkrevde investeringer i informasjonssystemer (inkludert sanntid og avviksvarsling), booking- og billetteringsløsninger med 30-40 mill. kroner i perioden.

Buss, hurtigbåt og ferger

Bussdepot og reguleringsplasser i Tromsø og Harstad vil ha høy prioritet i første del av planperioden. Dette er avgjørende for at fylkeskommunen kan sikre gode rammevilkår for kollektivkontraktene. Det er også behov for å fortsette arbeidet med hvilebuer og oppstillingsplasser slik at sjåførene får gode arbeidsforhold.

På drift kollektiv må finansiering av kommende driftskontrakter vektlegges for alle transportformer. Det inkluderer også buss Tromsø hvor videre tilførsel av byvekstmidler må avklares mtp. å beholde det gode tilbudet.

Omstilling til ny teknologi vil ofte føre til behov for ombygging av kaier og tilhørende anlegg for energitilførsel, enten det er fylling av marin gassolje (MGO) eller lading. Noen kaier har også hatt lang funksjonstid og har behov for reparasjon eller oppgradering.

Teknologi

Det er et jevnt tilfang av nyvinninger det er ønskelig å innpasse i tjenestetilbudet. Noen løsninger kan gjøre reisehverdagen enklere og billigere. I kollektivtrafikken pekes det oftest på mer avanserte funksjoner innen billettering, eller at reiseinformasjon kan formidles enklere. I et flerkulturelt og flerspråklig samfunn forsøker vi å nå de fleste grupper som kan reise med Svipper.

Klima og miljø

System for klima- og miljøbudsjett og tilhørende regnskap skal etableres i fylkeskommunen og skal inngå som del av ordinært årsregnskap og virksomhetsrapportering.

I 2026 starter fylkeskommunen arbeidet med å legge til rette for elektrifisering av 60% av bussene i Nord-Troms kontrakten. I tillegg fortsetter arbeidet med elektrifisering av

fergesamband. Både på buss og ferge er lav- og nullutslipp ganske velkjent og utprøvd. Til tross for at flere fylker har jobbet i flere år med å utforske mulighetene for hurtigbåt, er det mer utfordrende å finne gode funksjonelle løsninger her. Dette er et stort tema blant kystfylkene, som alle ønsker å ta steget også her. Den største båtkontrakten i Troms utløper i 2030, men man har opp mot 5 års opsjonsperiode dersom man trenger lenger tid.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet har også betydning i kollektivtrafikken. Eks. forsiktig håndtering av kjøretøy, holdninger, utstyr og verktøy. Vektlegging av trafikksikkerhet i kontrakter er blitt stadig viktigere, med sikkerhetsutstyr og funksjonalitet som for eksempel sonestyring (overstyring av bussens maksimale tillatte kjørehastighet). For operatørene er det også god økonomi at sjåførene ferdes aktsomt og trygt.

Tiltak for økt trafikksikkerhet

Mindre investeringer for økt trafikksikkerhet

Samarbeid med kommuner og planlegging av mindre kostnadskreven tiltak for bedre tilrettelegging for myke trafikanter, eks. snarveger/turløyper som kan erstatte tradisjonelle gang- og sykkelstier der det er mulig/hensiktsmessig.

Samarbeids- og/eller utredningsoppgaver

Initiere opprettelse av MC-forum i Troms

Samordnet innsats i Troms mot ulykker med motorsykel, moped og ATV. Arbeidet legges til Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsutvalg (FTU)

«Trafikksikker kommune»

Videreføre samarbeidet med Trygg Trafikk i Troms som ivaretar oppgaven, jfr. samarbeidsavtale med Troms fylkeskommune.

Teknologi og innovasjon

Eksempler på prosjekter og/eller tiltak som fylkeskommunen arbeider innenfor:

- Fartsreduserende tiltak, eks. geofencing, sensorer, lysteknologi (bl.a. på skoleveger for å endre myke trafikanters adferd), fartsdumper og skilt.
- Samarbeid med andre vegeiere, leverandører og/eller forskningsmiljø for bedre utnyttelse av data på fylkesvegnettet for innretting av trafikksikkerhetstiltak.
- Vurdere effekt av ITS-teknologi, eks. i prosjektet Smart fremkommelighet.
- Søke nasjonalt samarbeid om bruk av teknologi og sanntidsdata for hendelsesdeteksjon (varsling til byggherre, leverandører, VTS og trafikant).

Bompengeprosjekt Finnsnes

Videreføre pågående utredningsarbeid for en løsning der brukerbetaling inngår i en helhetlig tiltakspakke for bedret trafikksikkerhet, økt mobilitet samt finansiering av nødvendige investeringer.



Tilrettelegging for den økte reiselivstrafikken

Kartlegging / mulighetsstudie for enkel tilrettelegging langs fylkesvegnettet på noen utvalgte steder i Troms som kan egne seg for korttidsparkering, rasteplass, utsiktspunkt, o.l. Avklare muligheter mtp. regulering, opparbeiding, drift og vedlikehold samt muligheter for samfinansiering og samarbeid med kommuner, SVV, reiselivsaktører og/eller andre.

Målretting av fylkeskommunens arbeid etter vegtrafikklovens §40a

Utarbeide en strategi og metodikk for ivaretagelse av fylkeskommunens ansvar etter vegtrafikklovens §40a og i tråd med Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsutvalgs mandat.

Tiltak for å styrke rammebetingelser for samferdsel i Troms

Fylkeskommunen arbeider aktivt for Troms' interesser gjennom deltakelse på relevante arenaer og i prosesser. Finansiering og realisering av statlige samferdselsprosjekter i Troms er viktig for nasjonen, gitt vår geografiske posisjon, og for utviklingen av bosetting og aktivitet.

Statlige ansvarsområder

Fylkeskommunen skal arbeide for at statlige prosjekter, initiativ og økonomiske prioriteringer bidrar til å binde vår region sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder. Konkret nevnes:

Vegnett

- Arbeide for realisering av ny innfart til Tromsø fra E6: Østre Malangen korridor, konsept 5+ som er (et av) landets mest samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer, jfr. KS1¹⁶ av Konseptvalgutredning innfarter til Tromsø (Statens vegvesen, 2020).
- Arbeide for at strekningen mellom Tromsø havneområde inkl. Grøtsund industrihavn og E8/E6 koples på Ten-T korridoren til Sverige og Finland
- Synliggjøre behov for tiltak i Troms og arbeide for forsterket nasjonal innsats for skredsikring på både riks- og fylkesvegnett.
- Arbeide for statlig fullfinansiering av nødvendige utbedringer / rehabilitering på forsvarsveger i Troms
- Arbeide for realisering av E6/E8 Nordkjosbotn – Hatteng og Langslettkrysset – Olderdalen
- Pådriver for at staten iverksetter skredsikring på E6 Grasnes/Falsnes i Storfjord.

Jernbane

- Pådriver for snarlig strekningsvis realisering av jernbane til Troms, med første etappe fra Narvik til Bardufoss

Lufthavner

- Arbeide for oppgradering av og rundt lufthavner tilpasset behov og utvikling, herunder igangsetting av planlegging for nødvendig kapasitetsutvidelse ved Tromsø Lufthavn Langnes med tilhørende nødvendig regulering og tilpassing for kollektivtransport.

¹⁶ [vedlegg-b4-samfunnsøkonomisk-analyse.pdf](#)

Havner og farleder

- Fiskerihavner: Arbeide for å styrke statens (Kystverket) innsats i næringsaktive fiskerihavner, herunder økning av rammen for medfinansiering til kommunale fiskerihavnetiltak. Fylkeskommunen har registrert behov for snarlig oppstart av fiskerihavnetiltak i:
 - Botnhamn på Senja
 - Torsvåg (Karlsøy kommune)

Fylkeskommunen kjenner også til at det kan være behov for havneutbyggingstiltak i Kvaløyvågen (Tromsø) og Torsken (Senja).

- Samfunnssikkerhet og beredskap: Arbeide for at staten (Kystverket) planlegger for snarlig gjennomføring av nødvendige fremkommelighets- og skjermingstiltak i havner og farvann der staten har et utbedringsansvar etter havne- og farvannslovens §6.

Økonomisk handlingsrom

Arbeide for styrkede finansieringsordninger for klimatiltak for å sikre en økonomisk bærekraftig innfasing av teknologi for lav- og nullutslippsløsninger.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Arbeide for finansiering av nødvendige klimatilpasningstiltak for å redusere/hindre skader ved stormflo, ras og ekstremvær. Gjelder både i havner, på anlegg og vegnettet.

Arbeide for at Troms har god energiforsyningssikkerhet. Med overgang til lavutslippssamfunn og fossilfri transportmidler, er tilgang på stabil og stilstrekkelig mengde energi en kritisk viktig betingelse.

Teknologi og innovasjon

Eksempler på prosjekter og/eller virkemidler som fylkeskommunen vurderer:

- Satsing på videre innovasjon- og teknologiutvikling for bedre brukeropplevelse innen mobilitet, styrke trafikk sikkerheten på fylkevegene og inngå i planleggingen av samferdselsprosjekter.
- Øke andelen innovative offentlige anskaffelser og/eller samarbeid om bruk av ny teknologi innarbeidet i kontrakter. Bruke tilskuddsordninger til å utvikle infrastruktur og kollektivtilbud for bedre framkommelighet, regularitet og trafikk sikkerhet i Troms.
- Arbeide for at Troms er blir foretrukket som partner innen datadeling, markedsutvikling, teknologibruk og forskningspartner. Arbeide for at Troms som vegmyndighet bidrar til utvidet handlingsrom for å ta i bruk ny teknologi.
- Opprettholde kompetanse på bruk av teknologi gjennom deltakelse i fagnettverk som blant annet Smart Move, EU Horizon, ITS-Norway, Leverandørutviklingsprogrammet (LUP), Sintef-prosjekter og samarbeid med utdanningsenheter.

Nasjonale og regionale samarbeidsarenaer

Være aktive på arenaer for samhandling og samordning mellom fylkeskommunen, statlige etater, kommune, næringsliv og interesseorganisasjoner. Konkret nevnes:



- Styrke samarbeidet med Forsvaret og andre totalforsvarsaktører for å håndtere hendelser/utfordringer best mulig, i tillegg til å planlegge for nødvendig samfunnssikkerhet og beredskap i vår region.
- Arktisk jernbaneforum
- Aktiv deltakelse i Nasjonal rassikringsgruppe for statlige bevilgninger til rassikring, også på fylkesvegnettet.
- Følge opp relevante punkt for samferdsel i Tromsvekstavtalene

Internasjonalt samarbeid

Delta i relevante Interreg-prosjekter og samarbeid om samferdsel på Nordkalotten