

Regional Transportplan for Troms 2026-2037

Endret versjon som ble vedtatt i Troms fylkesting 18.03.2026 i sak 12/26

Innhold

1	Innledning - Troms skal knyttes tettere sammen	4
2	Viktige utviklingstrekk for Troms	5
2.1	Befolkningstall, sysselsetting og demografi	5
2.2	Næringstransporter	9
2.3	Vekst i reiselivsnæringen.....	10
3	Rammer og føringer for samferdselsområdet	12
3.1	Økonomisk handlingsrom og finansieringskilder	12
3.2	Rammer og føringer for transportpolitikk	17
3.3	Omstilling for å nå klima- og miljømål	19
3.4	Nordområdene og geopolitisk situasjon	22
3.5	Forsvarets transportbehov	22
3.6	Samfunnssikkerhet og transportberedskap	23
3.7	Trafikksikkerhet	24
4	Fylkesvegnettet	26
4.1	Fylkesvegnettet i Troms	26
4.2	Utfordringsbilde	29
5	Mobilitet og kollektivtransport	36
5.1	Status og utfordringsbilde	36
5.2	Endring i reisebehov	37
5.3	Buss.....	38
5.4	Drosjenæringen	42
5.5	Ferger	45
5.6	Hurtigbåt	47
5.7	Bypolitikk, bypakker og byvekstavtaler.....	48
6	Digitalisering, teknologi og forskning	52
7	Store fylkesvegprosjekter	56
8	Statlige ansvarsområder.....	57
8.1	Overordnet	57
8.2	Riks- og europaveier	58
8.3	Jernbane til Troms.....	59

8.4	Luftfart.....	60
8.5	Sjøtransport.....	62
9	Mål og strategiske innsatsområder.....	65
10	Handlingsprogram.....	72
10.1	Tiltak på fylkesvegnettet.....	72
10.2	Tiltak mobilitet.....	75
10.3	Tiltak for økt trafiksikkerhet.....	77
10.4	Tiltak for å styrke rammebetingelsene for samferdsel i Troms.....	78

1 Innledning - Troms skal knyttes tettere sammen

Det overordnede målet med RTP er å knytte Troms tettere sammen og legge til rette for at fylket i 2037 har et mest mulig trygt, effektivt, forutsigbart og bærekraftig transportsystem som fremmer positiv samfunnsutvikling for både innbyggere og miljø.

Siden Regional transportplan for Troms ble vedtatt i 2022 har rammebetingelser og driftsforutsetninger for fylkeskommunens samferdselsansvar endret seg betydelig. Kostnadsvekst innen kollektivtransport, vegdrift, bygging og vedlikehold gjør påvirker handlingsrommet, samtidig som økte driftsutgifter gjør det krevende å hindre forringelse av vegkapitalen. Den nye geopolitiske situasjonen aktualiserer også samferdsel sin kritiske rolle for samfunnssikkerhet og transportberedskap i økende grad.

Troms har en sentral posisjon i det geopolitiske bildet samtidig som at tilrettelegging for fremkommelighet for innbyggerne i deres hverdag fortsatt må være en prioritet. Utviklingen av transportnett i Troms det neste 10-året vil likevel i større grad enn tidligere handle om beredskap, redundante løsninger og totalforsvar. Samtidig må fylkets befolkning og næringsliv ha muligheten til bærekraftig mobilitet.

Regional transportplan (RTP) utarbeides etter plan- og bygningsloven § 8 og vedtas av fylkestinget. Planen skal gi føringer for regionale organer og være et grunnlag for kommunal og statlig planlegging i Troms. Arbeidet skjer i samarbeid med berørte offentlige myndigheter og organisasjoner.

RTP er forankret i Regional planstrategi for Troms 2025–2028. Et sentralt mål er å knytte mennesker tettere sammen i Troms gjennom utvikling av en moderne og effektiv infrastruktur. God fremkommelighet for både personer og næringstransport er avgjørende for samfunnsutvikling og bosetting, og et sikkert, trygt og fremtidsrettet transportsystem er viktig for regionens utvikling. Samtidig skal kollektivtilbudet være fleksibelt og tilpasset innbyggernes hverdag og reisemønster, slik at tilgjengelighet og mobilitet styrkes i hele fylket.

Planen gir ikke direkte føringer for arealbruk eller krav om konsekvensutredning, men skal fungere som et styringsverktøy som prioriterer ressursbruk og løfter frem viktige satsinger for samferdselssektoren i Troms.

Planprosess

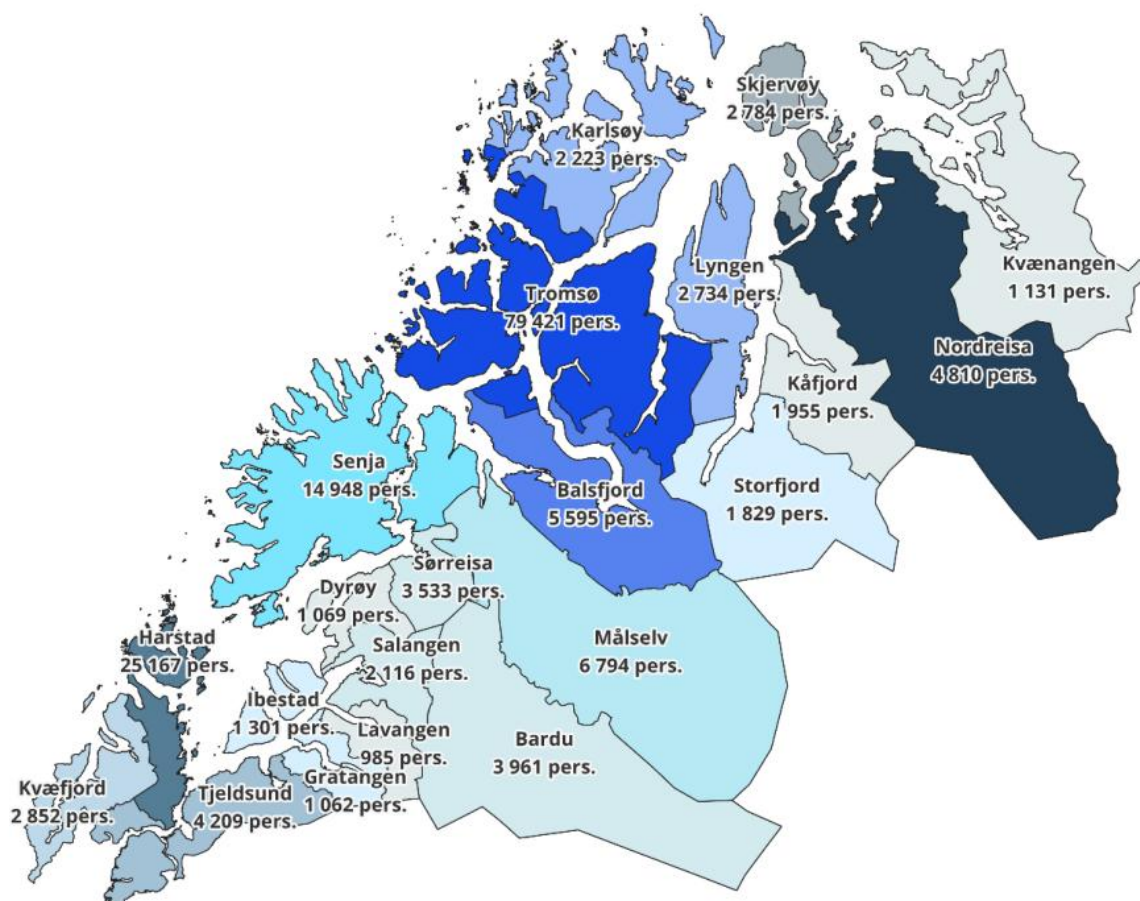
Planprosess Fylkesutvalget vedtok å sende planprogram på høring i møtet den 20.12.2024. Planprogrammet ble distribuert til mottakere samt annonsert på egne nettsider og i media. Innen høringsfristen den 14.02.2025 var det mottatt 23 innspill. Innspillene ble merknadsbehandlet, planprogram noe justert 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 2025. 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 ble lagt frem for Fylkesutvalget i møte 23. september og planen ble lagt ut på høring i 6 uker. Det ble gjennomført et åpent innspillsmøte den 2. oktober. Hovedutvalget for samferdsel utsatte 18.11.26 behandlingen av RTP til mars 2026. Det ble avholdt høring i regi av hovedutvalg for samferdsel 20.01.26. Hovedutvalget for samferdsel innstilte på ny RTP 17.02.26. Ny RTP for Troms legges frem for vedtak i Fylkestingets 19.3.26.

2 Viktige utviklingstrekk for Troms

2.1 Befolkningstall, sysselsetting og demografi

Kommuner og befolkningstall per 01.01.2025 (kilde: SSB):

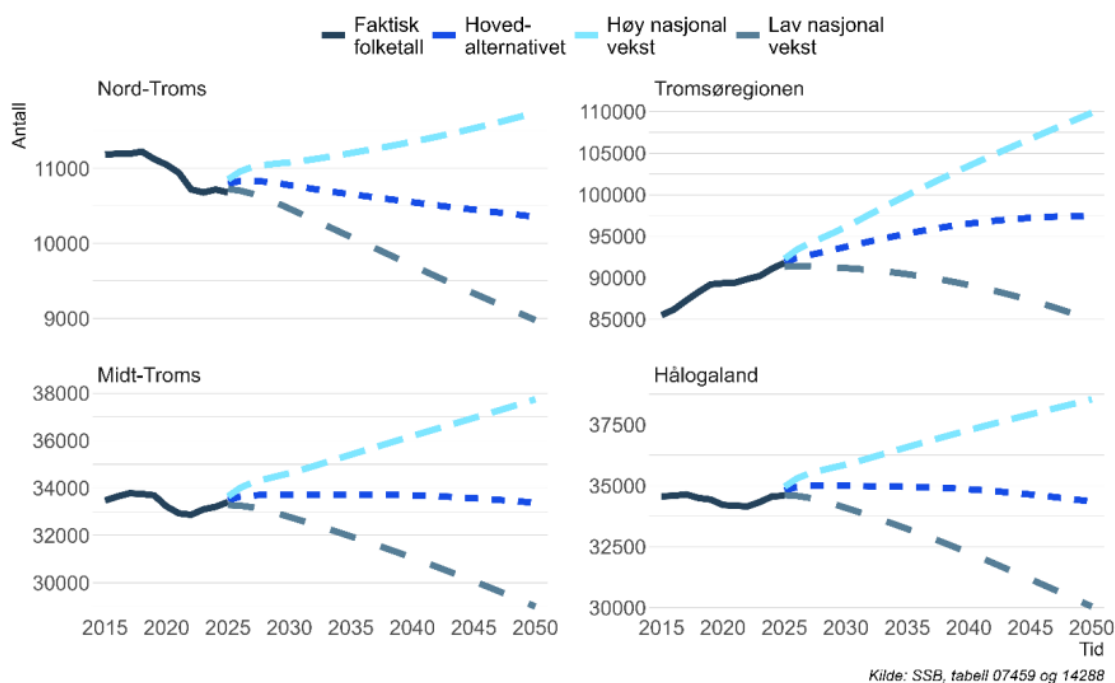


Figur: Folketall i alle Troms' kommuner. Datakilde: SSB, bearbeidet av TFK.

Troms fylke dekker 25 870 km² og består av 21 kommuner organisert i fire interkommunale politiske råd (IPR):

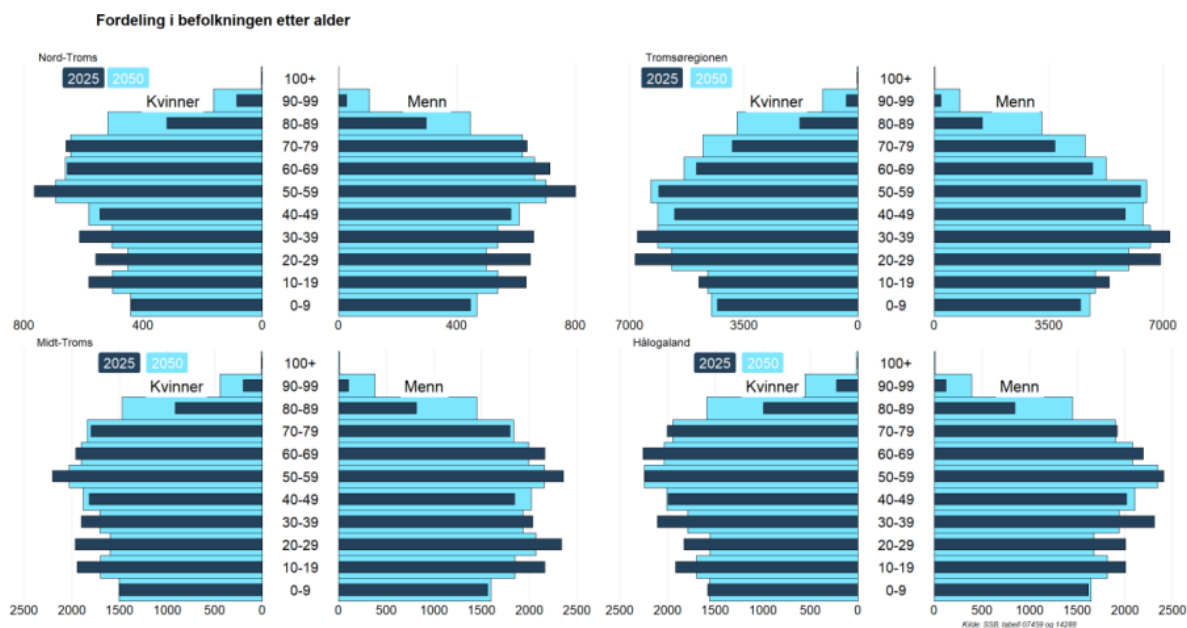
- Hålogalandsrådet: Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord og Tjeldsund (Troms) samt Narvik, Evenes og Lødingen (Nordland).
- Midt-Tromsrådet: Bardu, Dyrøy, Lavangen, Målselv, Salangen, Senja og Sørreisa.
- Tromsøregionen IPR: Tromsø, Balsfjord, Karlsøy, Lyngen og Storfjord.
- Nord-Tromsrådet: Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen.

Statistisk sentralbyrås middelalternativ for befolkningsframskriving brukes normalt som grunnlag for å anslå befolkningsutvikling. Samtidig kan større nærings- eller samferdselstiltak påvirke pendling og befolkningsvekst, mens nedleggelse av næringsaktivitet kan gi motsatt effekt. Slike endringer påvirker transportbehovet, men fanges ikke alltid opp i prognosemodellene. Ifølge middelalternativet forventes befolkningsnedgang i alle regioner unntatt Tromsøregionen fram mot 2050.



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

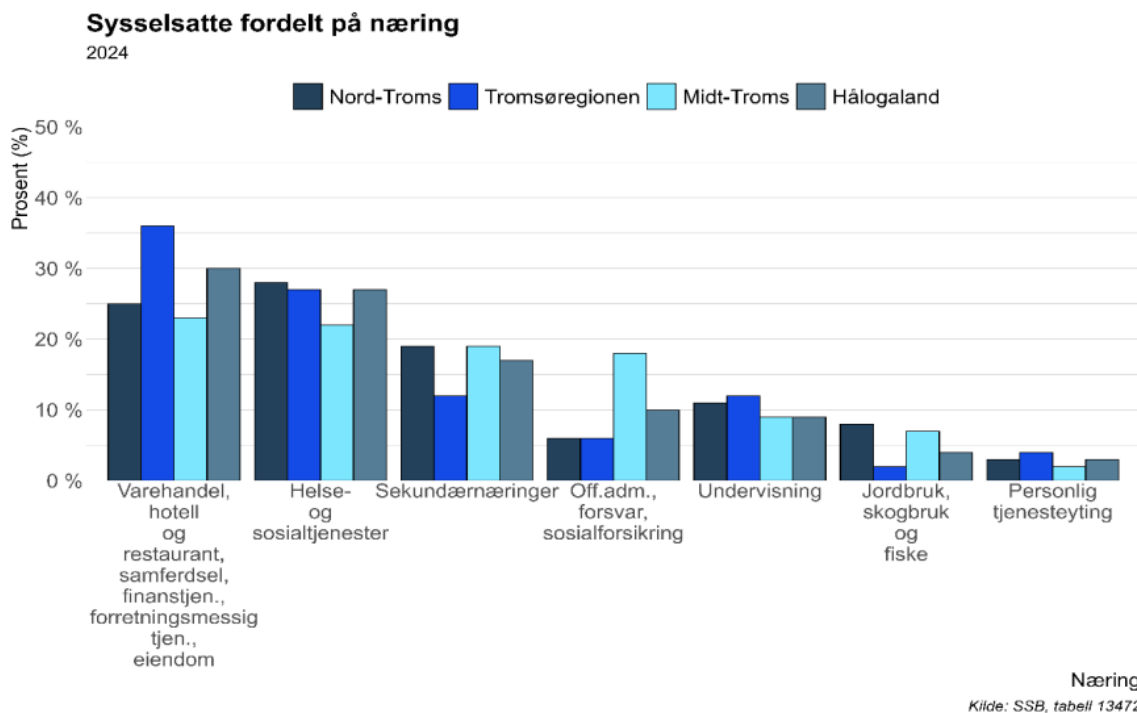
Befolkningsframskrivinger viser at andelen eldre over 79 år vil øke i alle regioner i Troms fram mot 2050, samtidig som aldersgruppen 20–39 år reduseres. Samtidig kan økt aktivitet i Forsvaret og sjømatnæringen bidra til befolkningsvekst i Midt-Troms og Hålogalandsregionen dersom ny sysselsetting fører til tilflytting.



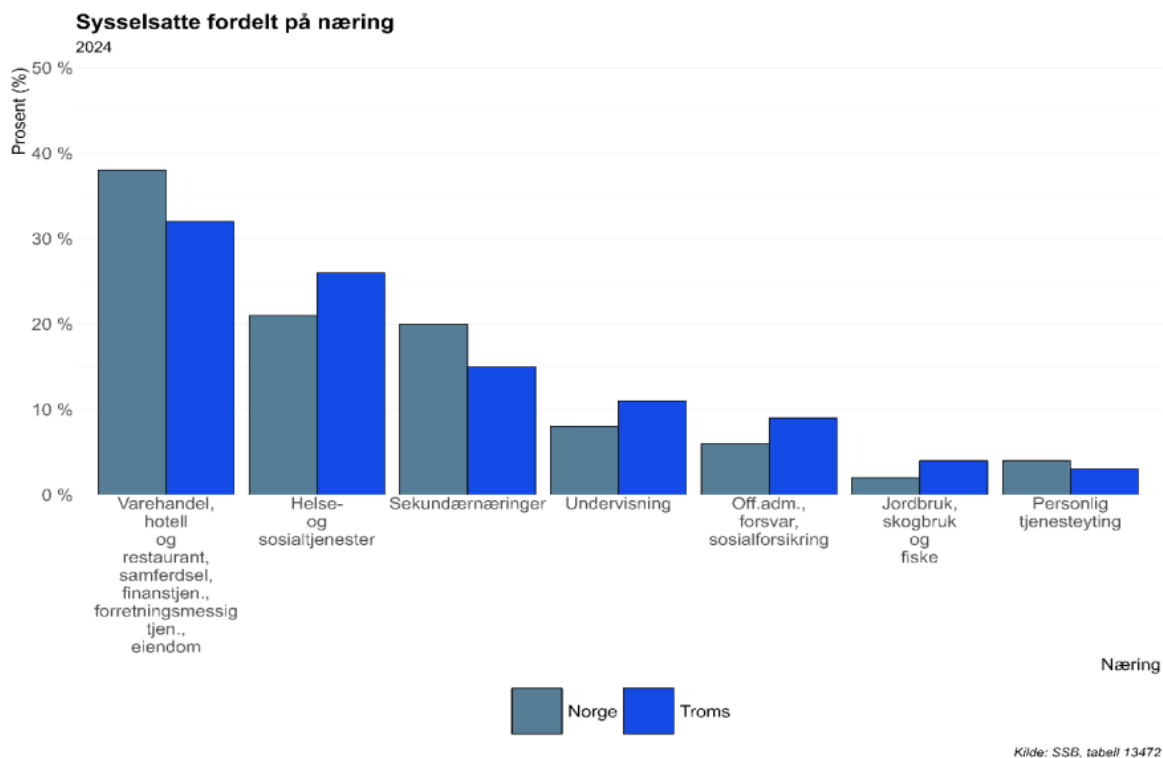
Figur: Folketall fordelt på aldersgrupper 2025 (mørk blå stolpe) og framskriving til 2050 (lys blå stolpe) i Troms' fire regioner. I denne figuren er kun Troms-kommuner med i Hålogalandsregionen. Datakilde: SSB, bearbeidet av TFK.

Syssettingsstrukturen varierer mellom regionene. Tromsøregionen domineres av handel og tjenesteytende næringer, mens Forsvaret og sekundærnæringene er viktige i Midt-Troms, og primærnæringene har større betydning i Nord- og deler av Midt-Troms. Sammenlignet med landsgjennomsnittet har Troms en annen næringsstruktur, blant annet med stor helse- og sosialsektor og en betydelig undervisningssektor knyttet til Universitetet i Tromsø.

For funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner, er det avgjørende med gode kommunikasjons- og transportløsninger.



Figur: Sysselsettingstall fordelt på hovednæringsgrupper i Troms' fire regioner. Sysselsetting 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.



Figur: Sysselsettingsstruktur. Næringsfordelt i Troms vs. landsgjennomsnittet. Datakilde: SSB, bearbeidet av TFK.

2.2 Næringstransporter

Samferdselsinfrastruktur og transporttilbud er en grunnleggende forutsetning for bosetting og næringsaktivitet i Troms. Mange næringstransporter er grensekryssende, blant annet fordi en stor del av eksporten går ut av landet og fordi varetransport fra sør til nord ofte går via Sverige og Finland. Det gjøres ikke offisielle registreringer av næringstransporter til/fra Troms på formål. Delrapport fra Interreg-prosjektet er sist publiserte fordeling mellom varegrupper av grensekryssende transporter¹ på tungbiler over 16 meter:

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

Dagligvaretransport utgjør et stort volum på grunn av lagerfunksjoner og distribusjon til Troms, Finnmark og Svalbard. Avfallstransport har også økt betydelig som følge av strengere krav til sortering og gjenvinning. Landbrukstransporter foregår over hele fylket og omfatter blant annet maskiner, fôr, innsatsfaktorer samt meieri- og dyretransporter. Tyngre og voluminøse varer som petroleumsprodukter, mineraler, byggevarer, sand og grus transporteres ofte sjøveien, mens videre distribusjon skjer på veg.

Sjømatnæringen og tungtransporter

Sjømatnæringen har det største transportbehovet i Troms og er avhengig av høy regularitet fordi transportene er tidskritiske. Verdien av transportene ble anslått til opptil 900 mill. euro i 2023.

I 2024 ble det landet 256 171 tonn fangst i Troms (Kilde: Sluttseddelregisteret, Fiskeridirektoratet), der Tromsø er landets største fiskerihavn målt i landet kvantum. Torsk og torskeartet fisk utgjorde 51,5 %, mens pelagiske arter stod for litt over 18 %. Sammenlignet med 2019² er dette en økning på 17,5 %. Reduserte kvoter fra 2025 har samtidig ført til økte råstoffpriser.

Havbruksnæringen har også vokst. I 2024 var det 125 kommersielle tillatelser i Troms, opp fra 109 i 2019. Områdene 10–11 fra Andøya i Nordland til Loppa i Finnmark³ hadde i 2024 en MTB på 131 005 tonn.

Det meste av hvitfisk og laks eksporteres fersk og transporteres med trailer, mens pelagiske arter og reker i stor grad fraktes frossen på skip. Samferdselsinfrastruktur er derfor en kritisk rammebetingelse for sjømatnæringen. De fleste transportene går fra havner, slakterier eller landanlegg som ligger ved fylkesvegnettet. Det er gjort betydelige

¹ 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](#)

² Tall fra 2020-2023 er for et sammenslått Troms og Finnmark

³ Geografisk inndeling av produksjonsområder sammenfaller ikke med fylkesgrenser

investeringer i såkalte «sjømatveger», særlig på Senja og i Nord-Troms, men flere viktige næringsveger trenger fortsatt oppgradering. Gjennom fylkesvegløftet er det gjennomført flere utbedringer, men investeringene er i stor grad lånefinansiert.

Sjømatveiene som er satset på gjennom kyst- til markedstrategien har fortsatt en sterk posisjon i Troms. Framkommelige sjømatkorridorer er en av de viktigste rammebetingelsene for sjømatnæringen, og Troms fylke vil fortsette arbeidet med å sikre fremkommelighet og utbedre kritiske flaskehals for sjømattransport på fylkesvegnettet.

Transportbehov for landbruks- og skogbruksnæring

Landbruk og skogbruk er viktige næringer i Troms og bidrar til verdiskaping, bosetting og beredskap. Produksjon av blant annet melk, kjøtt, poteter og grovfôr er en del av matforsyningen i nord, mens skogbruket gir grunnlag for transport av tømmer til markedet. Samvirkeorganisasjoner og foredlingsindustri er avhengige av gode transportløsninger for innsamling av råvarer og distribusjon av produkter.

Matproduksjon er også en viktig del av nasjonal beredskap. Norge har mål om økt selvforsyningsgrad, samtidig som en stor del av maten i Troms transporteres over lange avstander. Dette gjør regionen sårbar dersom forsyningslinjer brytes. Begrensede landbruksarealer i nord gjør det derfor særlig viktig å sikre gode rammevilkår for drift og utnyttelse av produksjonsgrunnet.

God fylkeskommunal infrastruktur er en forutsetning for landbruks- og skogbruksnæringen. Fylkesvegnettet er avgjørende for transport av råvarer, innsatsfaktorer og tømmer. Økt bæreevne, bedre framkommelighet og oppgraderte transportforbindelser kan derfor ha direkte betydning for matberedskap, selvforsyningsgrad og videre utvikling av næringene i Troms.

2.3 Vekst i reiselivsnæringen

Reiselivstrafikken i Troms har endret seg fra å være sterkt sesongpreget til i større grad å bli en helårnæring. Økt utvikling av naturbaserte opplevelser, særlig vinterturisme knyttet til nordlys, har ført til betydelig vekst i besøkstall de siste årene. Samtidig har lav kronekurs bidratt til økt internasjonal etterspørsel.

Statistikk fra SSB viser en klar økning i overnattinger og en økende andel utenlandske besøkende i Troms. Overnattingstall 2018-24, inkludert pandemiårene 2020-2022:

<i>Per år</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>
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
<i>%-vis antall</i>							
<i>utenlandske i</i>	<i>39,06 %</i>	<i>40,72 %</i>	<i>30,20 %</i>	<i>21,01 %</i>	<i>40,76 %</i>	<i>45,57 %</i>	<i>50,61 %</i>
<i>Troms</i>							

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

Veksten har særlig vært merkbar i Tromsø i vintermånedene, der ferie- og fritidsreisende utgjør rundt 70 % av gjestene. Flere direkte flyruter fra europeiske byer og høy etterspørsel i nordlyssesongen har ført til fulle hoteller og økt trafikk.

Den økte reiselivstrafikken påvirker samferdselssektoren gjennom større belastning på lufthavner, vegnett og kollektivtransport. Tromsø lufthavn hadde i 2024 en passasjerøkning på 16 % til 2,68 millioner passasjerer⁴ og en dobling av utenlandstrafikken, noe som utfordrer kapasiteten i terminal og bagasjehåndtering. Samtidig kan enkelte bussruter i Tromsø være fulle til uvanlige tider, og kollektivtilbudet er i begrenset grad tilpasset organiserte turistgrupper.

En betydelig del av turistene benytter leiebil eller organiserte turer, noe som gir økt trafikk på vegnettet, særlig vinterstid. Av hensyn til trafiksikkerhet og klima er det ønskelig at flere tilreisende benytter kollektivtransport framfor leiebil. Samtidig kan økt bruk av andre lufthavner i regionen, som Harstad/Narvik lufthavn Evenes og Bardufoss lufthavn, bidra til bedre geografisk fordeling av trafikken i Troms.

⁴ [Trafikkstatistikk - Avinor](#)

3 Rammer og føringer for samferdselsområdet

Det er fylkestinget som til enhver tid setter rammene for samferdselspolitikken i Troms hva gjelder investering i infrastruktur og dimensjonering av tilbud gjennom vedtak i budsjett og økonomiplan.

De viktigste rammene for samferdsel i fylkeskommunen fastsettes i Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP). NTP omfatter hele transportsektoren og forutsetter at stat, fylkeskommuner og kommuner bidrar med virkemidler og prioriteringer for å nå målene.



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

Nullvisjonen gjelder både trafiksikkerhet og klimagassutslipp.

Samferdsel berører mange interesser og kan gi målkonflikter. Tiltak som styrker transportforbindelser og næringsutvikling kan samtidig påvirke miljø, kulturverdier, trafiksikkerhet eller arealbruk, og kan komme i konflikt med hensyn til skoleveger, landbruk eller reiseliv. Fylkeskommunen legger derfor vekt på involvering og dialog i planleggingen for å finne balanserte løsninger.

Ivaretagelse av samisk kultur, næring og samfunnsliv er også viktig. Samarbeidsavtalen mellom Sametinget og Troms og Finnmark fylkeskommune fra 2022 understreker behovet for tidlig dialog om samferdselstiltak. Etter sameloven har tiltakshavere plikt til å konsultere berørte samiske interesser, blant annet for å sikre forutsigbare rammer for reindrift og bruk av utmarksressurser

3.1 Økonomisk handlingsrom og finansieringskilder

De økonomiske forutsetningene for Regional transportplan tar utgangspunkt i fylkeskommunens budsjettammer 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 skoleskys. 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	-2,0							
RK lån 2012	125,0			-8,3	-8,3	-8,3	-8,3	-8,4	-8,4	-8,4	-8,4	-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	-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	-8,3	-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	-9,6	-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	-51,7	-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 (bompengeprosjekter) 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 fylkesvegnettet⁵. 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)

⁵ 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.

- Prosjektmidler: Noen samferdselsprosjekter finansieres med tilskudd fra eksterne parter, slik som Enova, Troms Holding AS og Innovasjon Norge.

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 4,45 mrd. kroner
- Planlagte låneopptak 2025-2028 vil øke gjelden til 6,87 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 som dekkes over samferdselsrammen øker fra 260 mill. kr i 2025 til 341 mill. kr i 2029. 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 2026-2029, og lånefinansieringen av disse investeringene, medfører at Troms fylkeskommune ved utgangen av 2029 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. Tall fra vedtatt budsjett og økonomiplan for 2026-2029.

	<i>Troms fylkeskommune</i>	<i>Av dette utgjør samferdsel</i>
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:

	<i>2025</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>
Samferdsel	390 mill.	603 mill.	632 mill.	390 mill.
TFK øvrig	195 mill.	372 mill.	305 mill.	269 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.

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 4,75 mrd. Kroner for fylkeskommunen. Av dette finansieres 2,85 mrd. kroner med lån, som tilsvarer en lånefinansiering på ca. 63% av brutto investeringer. Av investeringsprogrammet på 4,75 mrd. Kroner utgjør samferdsel sin andel 2,76 mrd. kroner eller 58% 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 kø- problematikk 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, el-sparkesykler, 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](https://www.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 planer⁶.

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.

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.

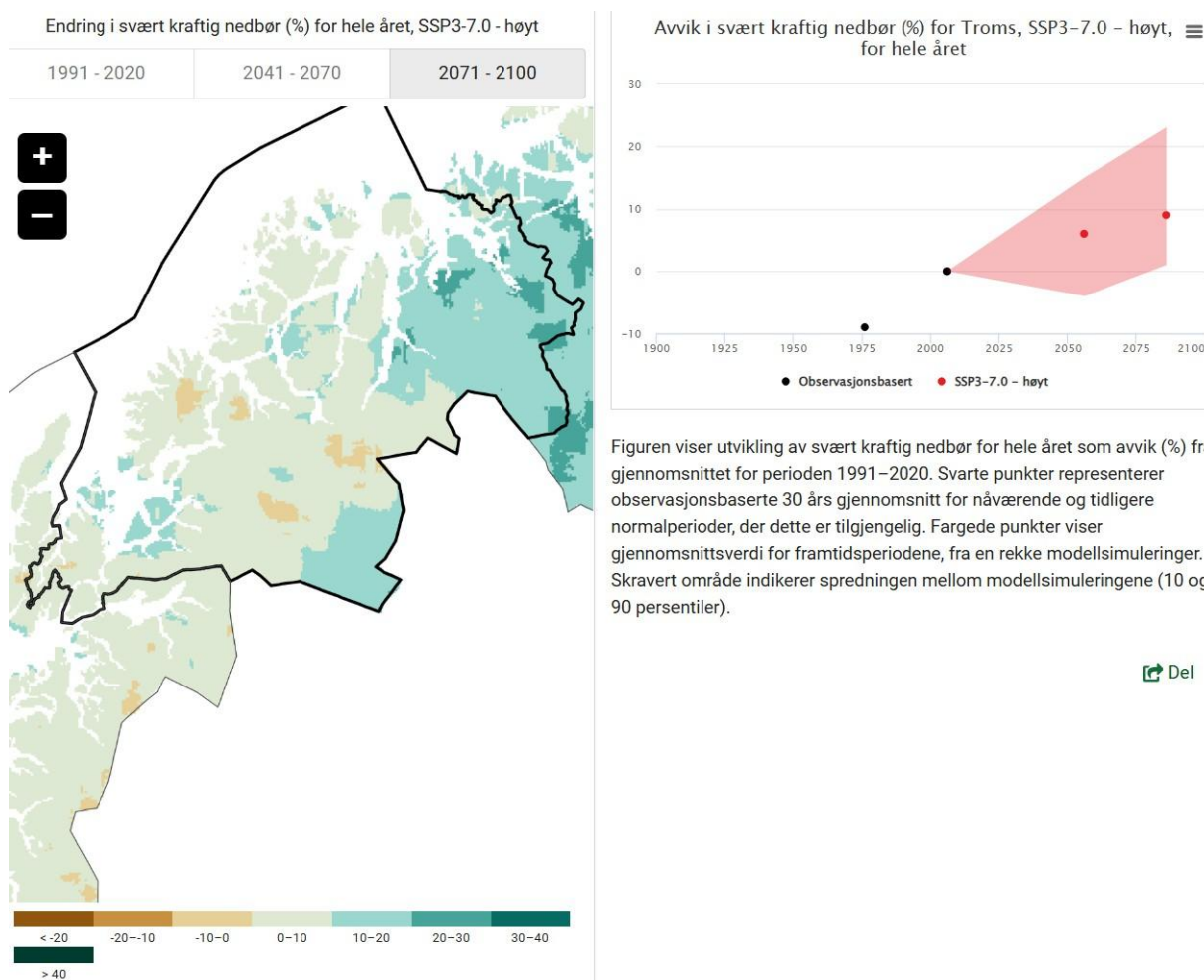
Klimaomstilling omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Klimatilpasning er tiltak som begrenser ulemper og utnytter fordeler av et endret klima. For Troms vil klimaendringene føre til behov for tilpasning til mer ekstremnedbør 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

⁶ [Forslag til nye regionale planer etter plan- og bygningsloven - Troms fylkeskommune](#)

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).

En av føringene i stortingsmeldingen om klimatilpasning⁷ i Norge er at tilpasningsarbeidet til enhver tid bygger på best tilgjengelig kunnskap om klimaendringene. I meldingen legger regjeringen til grunn at kunnskapsstatus, konsekvenser og tilpasningsbehov for Norge skal oppdateres i tilknytning til hovedrapportene fra FNs klimapanel dersom vesentlig ny kunnskap foreligger.

Norsk klimaservicesenter har fått i oppdrag av Miljødirektoratet å oppdatere rapporten Klima i Norge 2100 med ny kunnskap basert på den nye generasjonen klimamodeller. Se [Nye klimaframskrivninger for Norge - Norsk klimaservicesenter](#)



Figur: Skjermdump fra kart som kan genereres for ulike klimaindekser, se [Klimaservicesenter](#).

⁷ Meld. St. 33 (2012–2013) - regjeringen.no

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 CO₂	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 transportmateriell. 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 lavspennet 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

Den sikkerhetspolitiske situasjonen har endret seg betydelig de siste årene, med økt fokus på alliert tilstedeværelse og mobilitet i nordområdene. NATO-medlemskapene til Sverige og Finland, samt økt aktivitet i Arktis og nordområdene, gjør at Norge må sikre at infrastrukturen tåler både sivile og militære behov.

Russlands fullskala invasjon av Ukraina i 2022 er en viktig bakgrunn for arbeidet med en ny Regional transportplan i Troms. Krigen har endret sikkerhetssituasjonen i nord og påvirket samarbeidet med Russland, blant annet gjennom strengere grensekontroll og redusert bilateralt samarbeid.

Finland og Sverige ble NATO-medlemmer i henholdsvis 2023 og 2024, noe som gjør at hele Norden nå utgjør NATOs yttergrense i nord. Dette øker betydningen av transport- og forsyningslinjer, militær mobilitet og samarbeid om sikkerhet og beredskap. Flere utredninger og avtaler mellom Norge og EU understreker også behovet for styrket samarbeid om beredskap og krisehåndtering.

Nordområdene får økende strategisk betydning, blant annet på grunn av naturressurser og økt aktivitet i havområdene.

Troms fylkeskommune har derfor en viktig rolle som infrastruktureier i nasjonal beredskap. Økt samarbeid med allierte og behov for robuste transportsystemer i nord gjør transportinfrastruktur til en sentral del av totalberedskapen. Samtidig innebærer den endrede sikkerhetssituasjonen økt behov for egen beredskap og evne til å håndtere kriser og uro i årene framover.

3.5 Forsvarets transportbehov

Transport av personell, militært utstyr og forsyninger mellom sør og nord er kritisk for nasjonal beredskap. Med Sverige og Finland som NATO-medlemmer har Norge gått fra å være mottaksland til også å bli et transittland for militære styrker. Samferdsel har derfor fått økt sikkerhetspolitisk betydning, og Tromsregionen forventes å få en sentral rolle i mottak av allierte styrker.

Dette har styrket samarbeidet mellom fylkeskommunen, kommunene, Forsvaret og andre beredskapsaktører. Arbeidet omfatter blant annet risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplaner og deltakelse i militærøvelser som krever sivil infrastruktur.

Samtidig øker sårbarheten i transport- og forsyningsystemene, blant annet på grunn av avhengighet av globale forsyningskjeder, klimaendringer og behov for energi og drivstoff.

Ekstreme værhendelser og svikt i infrastruktur kan få store konsekvenser for transport og beredskap.

Et nytt rammeverk for samarbeid mellom transport- og forsvarssektoren skal sikre at militære behov inkluderes i transportplanleggingen. I 2025 gjennomførte Forsvaret en kartlegging av transportbehov, der Troms særlig har løftet fram viktige forsvarsveger og vegger med både sivile og militære funksjoner («dual use»).

3.6 Samfunnssikkerhet og transportberedskap

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap er kontinuerlig og omfatter utvikling av planverk, analyser og samarbeid med ulike beredskapsaktører. Målet er å sikre framkommelighet på fylkesvegnettet, trafikkikkerhet og evne til å håndtere uønskede hendelser i samarbeid med vegeiere, entreprenører, operatører og beredskapsmyndigheter.

Beredskapsarbeidet er forankret i driftskontrakter, beredskapsplaner og analyser, blant annet knyttet til skredfare, trafikkavvikling ved vegarbeid og kontinuitetsplaner for veg og kollektivtransport. I en mer usikker sikkerhetspolitisk situasjon er samhandling mellom eiere av kritisk infrastruktur og beredskapsaktører viktigere enn tidligere.

Fylkesberedskapsrådet er en sentral arena for samarbeid og koordinering mellom regionale aktører. Samferdselsetaten deltar også i kommunale beredskapsfora og ROS-analyser. Fylkesvegnettet er samtidig viktig for Forsvarets aktivitet og øvelser, og samarbeidet mellom fylkeskommunen og Forsvaret videreutvikles for å styrke det sivilmilitære samarbeidet 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, tilbyr 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 styrkes, 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 om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken. Fylkeskommunen har etter vegtrafikkloven § 40a ansvar for å samordne og fremme trafikksikkerhet i fylket. Arbeidet omfatter blant annet drift og vedlikehold av vegnettet, kollektivtransport, mobilitet, planlegging og utvikling.

Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er rådgivende i trafikksikkerhetsspørsmål og forvalter blant annet en tilskuddsordning for mindre trafikksikkerhetstiltak. Ordningen kan støtte fysiske tiltak, opplæring, informasjons- og holdningsarbeid, tiltak for økt bruk av kollektivtransport og pilotprosjekter. Barn og unge er en prioritert målgruppe.

Risikoen for alvorlige ulykker er ifølge Statens vegvesen nær dobbelt så høy på fylkesvegnettet som på riksvegnettet, blant annet fordi fylkesvegnettet er lengre og ofte har lavere teknisk standard.

Fylkeskommunen samarbeider med Trygg Trafikk i Troms om trafikksikkerhetstiltak og arbeider med å bli godkjent som «Trafikksikker fylkeskommune».

Myke trafikanter

Troms fylke etablerer en snarvegstrategi, som blant annet omfatter fortau, turstier, snarveier og lokale gangforbindelser, for å bygge flere trygge løsninger for gående og syklende. Målet med strategien er komme raskere i gang med flere ferdselsårer for myke trafikanter etter et “godt-nok”-prinsipp, hvor man ser bort fra vegnormalen og finner smarte og effektive løsninger som fortau, grusveger, turstier og lignende der det er mulig.

Trafikksikkerhet og turisme

Økt turisme påvirker behovet for transport- og servicetilbud. Næringen etterspør blant annet bedre skilting og informasjonssystemer, økt frekvens i kollektivtilbudet, bedre betalingsløsninger, plassbestilling på hurtigbåter og bussruter samt bedre fasiliteter ved trafikknutepunkt som fergekaier og kollektivterminaler.

Fylkeskommunen er innstilt på å ta en mer aktiv rolle i utviklingen av transporttilbud og informasjonstjenester som kan bidra til en mer bærekraftig utvikling av reiselivet. Det er allerede gjennomført tiltak som bedre språk- og informasjonsløsninger i Svipper-appen, kortbetaling ved ombordstigning og økt kapasitet på enkelte bybussruter i Tromsø samt økt brøyting av utfartsparkeringer. Muligheter for plassbestilling i kollektivtransporten vurderes videre gjennom arbeidet med bestillingstransport. Troms fylke vil derfor utvikle plassgaranti/forhåndsbooking for fastboende og yrkestransport på utvalgte ferge- og båtsamband i høysesong. For hurtigbåtene skal forhåndsbestilling gradvis utvides.

Økt bruk av leiebil blant turister, særlig vinterstid, utfordrer og vil utfordre trafikksikkerheten. Fylkeskommunen viderefører derfor samarbeid med politiet, Statens vegvesen, kommuner, reiselivsnæring og Trygg Trafikk om trafikksikkerhet i forbindelse med økt turisme. For å håndtere økt vinterturisme etableres et flerspråklig «Trygg i Arktis»-informasjonsløp (i Svipper, på leiebilkontorer og digitale flater) med vinterkjøringsråd, informasjon om parkeringsregler, fergekapasitet og trafikksikkerhet.

Fylkeskommunen må sammen med andre aktører etablere en tydelig plan for hva som må til for å håndtere turismetilstrømningen på en trafikksikker måte. Per i dag så har fylkeskommunen gjort tiltak for å bedre trafikksikkerheten med brøyting av flere utfartsparkeringer. Videre er det aktuelt å få på plass en tydeligere plan for spredning av trafikk ut av pressområder, punktutbedringer på fylkesvegnettet, økt innsats mot utfordringer som oppstår som følge av manglende kompetanse for kjøring under arktiske forhold, arbeid for etablering av egen løyvekategori for turisttransport. I tillegg må det legges bedre til rette for å bruke lufthavnene Evenes, Bardufoss og Sørkjosen som ankomstpunkt, og styrke kollektivtilbud og korrespondanser mot disse for å spre turismen ut i fylket.

For å håndtere økt turismetilstrømning er det avgjørende at man i planperioden beveger seg bort fra piloteringsløsninger og over til varige løsninger med klar ansvarsfordeling mellom aktørene.

4 Fylkesvegnettet

4.1 Fylkesvegnettet i Troms

Fylkesvegnettet i Troms omfatter 3084 km veg inkludert gang- og sykkelveg, 41 tunneler og skredoverbygg, 595 bruer og 29 fergekaier. Drift og vedlikehold skal sikre framkommelighet og trafiksikkerhet gjennom oppgaver som vinterdrift, vegmerking, renhold, dekkevedlikehold, samt vedlikehold av tunneler, bruer og tekniske installasjoner. Arbeidet gjennomføres gjennom 29 driftskontrakter og flere vedlikeholdskontrakter.

Troms fylkeskommune har de siste årene gjennomført et betydelig løft på fylkesvegnettet gjennom fylkesvegløftet og økt dekkeleggingsgrad, noe som har bidratt til bedre standard og redusert vedlikeholdsbehov på flere strekninger. Samtidig er etterslepet fortsatt stort og anslått til om lag 11 milliarder kroner.

Klimaendringer, hyppigere skred og flomhendelser samt økte kostnader til drift og vedlikehold legger press på budsjettene. Byggekostnadsindeksen for drift og vedlikehold av veg har siden 2020 økt med rundt 30 prosent, samtidig som økte renter og investeringskostnader belaster driftsrammene.

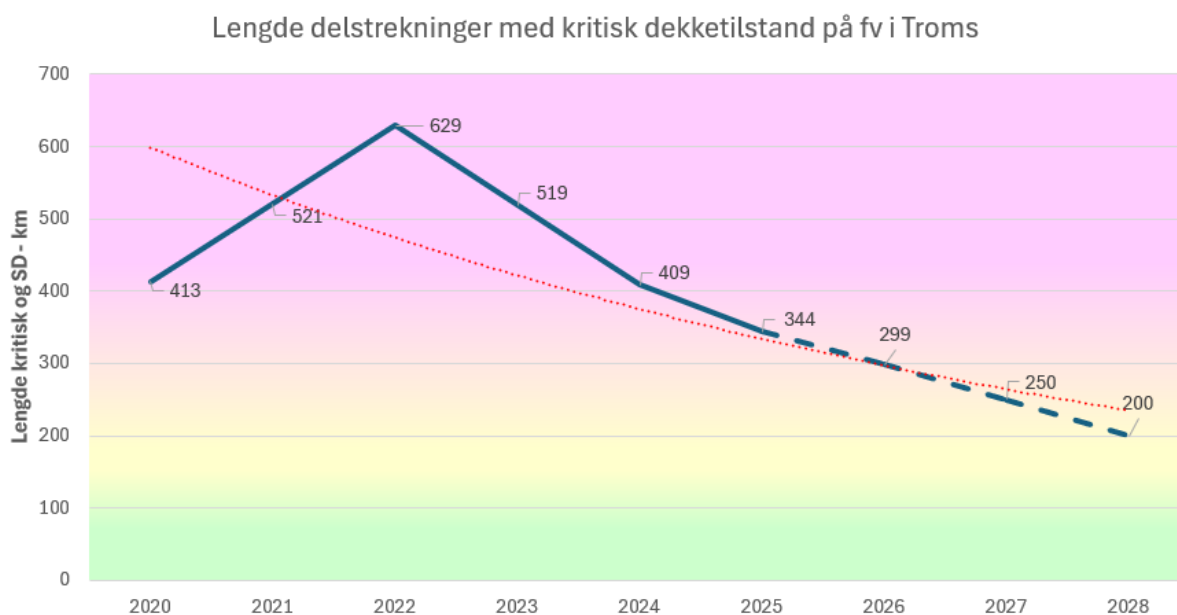
Fylkesvegløftet har vist at målrettede investeringer gir gode resultater, og erfaringene tilsier at ambisjonsnivået bør opprettholdes for å redusere etterslep, styrke samfunnssikkerheten og sikre et trygt og robust fylkesvegnett i Troms.

Fylkesvegløftet

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.



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 Troms mot at kun 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 og fylkesvegløftets investeringsportefølje bør derfor fullføres.

Skillet mellom fylkesvegløftet og forsvarsveier

Fylkesvegløftet er et reinvesteringsprogram for å heve standard og bæreevne på fylkesvegnettet som helhet. Forsvarsveiene utgjør derimot en egen investeringspott, basert på beredskap, totalforsvar og mobilitetsbehov. Prioritering av forsvarsveier skjer gjennom årlig anbefaling fra fylkeskommunedirektøren, i dialog med Forsvaret og staten. Midler og tiltak styres separat fra fylkesvegløftet, men kan samordnes der det gir gevinst for både sivile og militære behov.

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 fylkesveggløftet er erfaringene at behovet for nødreparasjoner reduseres betydelig og at den ordinære vedlikeholdsinnsetsen i større grad kan gjennomføres strekningsvis med tiltak som gir langsiktige løsninger. Dette vil igjen medføre at behovet for nødreparasjoner 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».

Rehabiliterer og påkoste

Å bygge nytt er svært kostbart. Det er derfor i større grad en tidligere være nødvendig å vurdere å rehabiliterer 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.

Kontraksstrategi

I sak 92/20 vedtok fylkestinget kontraksstrategi for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet og i sak 98/21 kontraksstrategi 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 har 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.

Lokale entreprenører er en viktig del av den regionale beredskapen. Det skal legges til rette for at små og mellomstore entreprenører kan delta i konkurranser, blant annet gjennom hensiktsmessig kontraksutforming. Det skal også arbeides for økt forutsigbarhet gjennom tydelig plan for utlysning av prosjekter og god dialog med bransjen. Kontraksstrategien 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 egendrift 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. Egendrift er ikke ønskelig i et stort omfang, men kan være et viktig korrektiv til markedet i årene som kommer.

4.2 Utfordringsbilde

Forfall på vegnettet

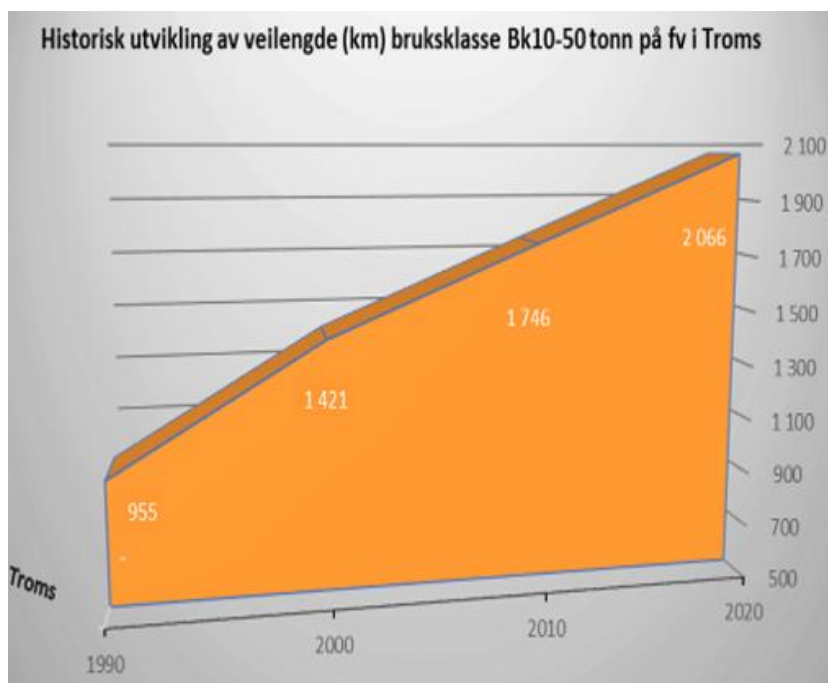
Forfall på veg oppstår når vegobjekter ikke lenger oppfyller sin funksjonelle, tekniske eller økonomiske levetid. Å fjerne forfall innebærer å bringe vegen tilbake til opprinnelig standard, men ikke nødvendigvis opp til dagens krav til bredde, kurvatur eller trafikksikkerhet. Kostnaden for å fjerne forfallet på fylkesvegene i Troms er anslått til om lag 11 mrd. kroner (2024). Klimaendringer med økt risiko for flom, skred og ekstremnedbør gjør samtidig at vegnettet må tilpasses mer krevende forhold. Forfall gir høyere driftskostnader, dårligere trafikksikkerhet og redusert framkommelighet. Reinvestering i et mer robust vegnett vil redusere behovet for nødreparasjoner og gi bedre rammer for næringsliv og bosetting.



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

Vegnettets funksjonelle, tekniske og økonomiske levetid

Vegnettet er klassifisert etter bruksklasser (Bk), som angir hvor tunge kjøretøy vegene tåler. En stor del av vegnettet er ikke tilstrekkelig forsterket for dagens transportbehov, noe som bidrar til økt slitasje og høyere vedlikeholdsbehov.

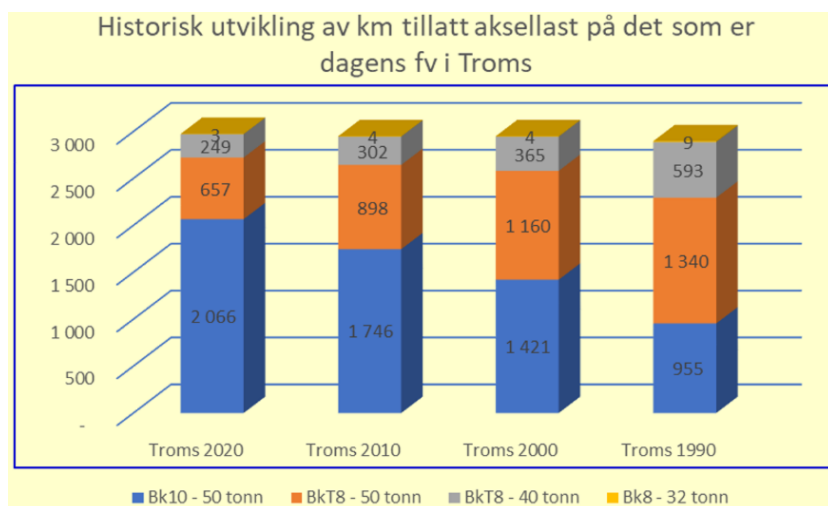


Figur øverst viser oppskrivning av vegnettet i perioden 1990-2020 for å tilrettelegge for tyngre kjøretøy.

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.

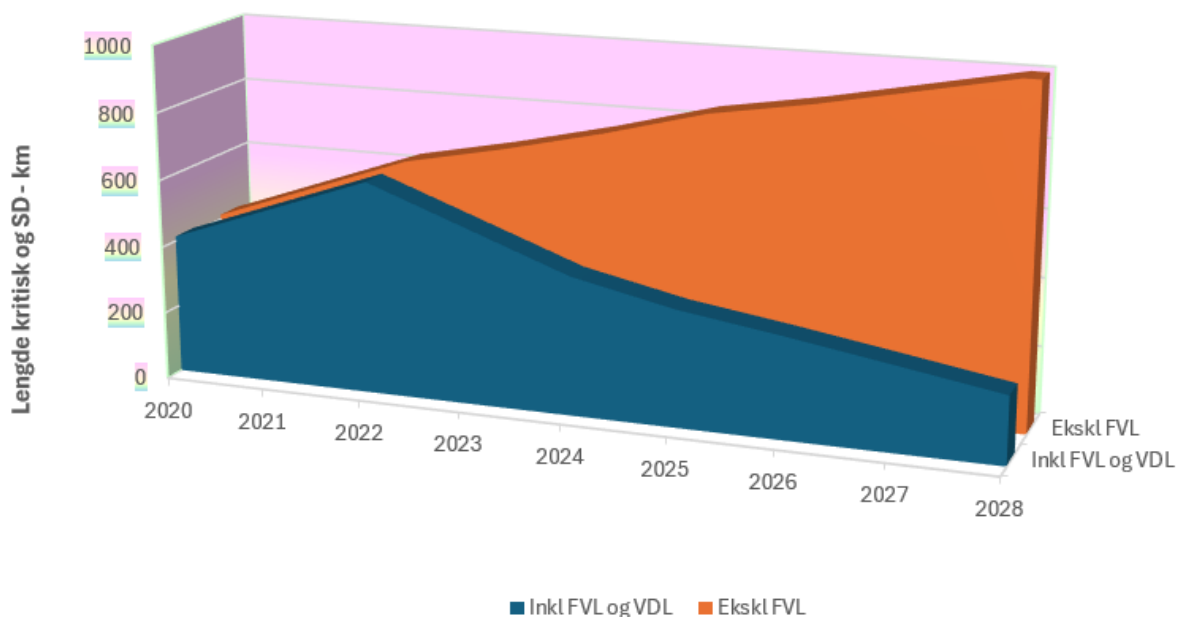
Kilde og illustrasjoner: TFK



Dekketilstand

Om lag 10 % av fylkesvegnettet har grusdekke, og enkelte strekninger har framkommelighetsproblemer, særlig ved teleløsning. Det arbeides derfor med teststrekninger og kompetansebygging for å utvikle en egen grusvegstrategi med mål om bedre standard og helårig framkommelighet.

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

De største ulykkesutfordringene er møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter. Tiltak som forsterket midtoppmerking (rumlefelt), kantoppmerking, rydding av sideterreng og bedre rekkverk kan gi betydelig effekt. Trafikksikkerhet ivaretas også gjennom planprosesser, trafikksikkerhetsrevisjoner og målrettede tiltak på utsatte strekninger.

Rekkverk (autovern)

Mange rekkverk på fylkesvegnettet er av eldre standard og har et betydelig vedlikeholdsetterlep. Kartlegging viser behov for utskifting av 109 km rekkverk til en kostnad på 221 mill. kroner. De mest trafikkfarlige strekningene prioriteres først og

kostnadene bør inkluderes i totalkostnadene ved investeringsprosjekter som fylkesvegløftet og forsvarsveier.

Tunneler

Troms har 41 fylkesveggtunneler. Tunnelsikkerhetsforskriften gjelder for tunneler over 500 meter med mer enn 300 i ÅDT. Flere tunneler er allerede oppgradert eller under utbedring, blant annet bytunnelene i Tromsø. Fristen for oppfyllelse av forskriften er utsatt til 2040, og nye større rehabiliteringsprosjekter vurderes når regelverk og finansiering er avklart.



Foto: TFK/Samferdsel

Bruer

Fylkesvegnettet i Troms omfatter 595 brukonstruksjoner. Flere av de store kystbruene fra 1960–1990-tallet rehabiliteres, blant annet ved bruk av katodisk beskyttelse for å forlenge levetiden.

For mindre bruer vurderes oppgradering og tilrettelegging for trygg passering der dette er mer hensiktsmessig enn full utskifting.

Oppgradering av bruer må prioriteres for å unngå forringelse, og i den forbindelse må kostnader ses opp mot samfunnsbehov. Det bør vurderes opprettelse av eget bru-løfteprogram.

Fergekaier

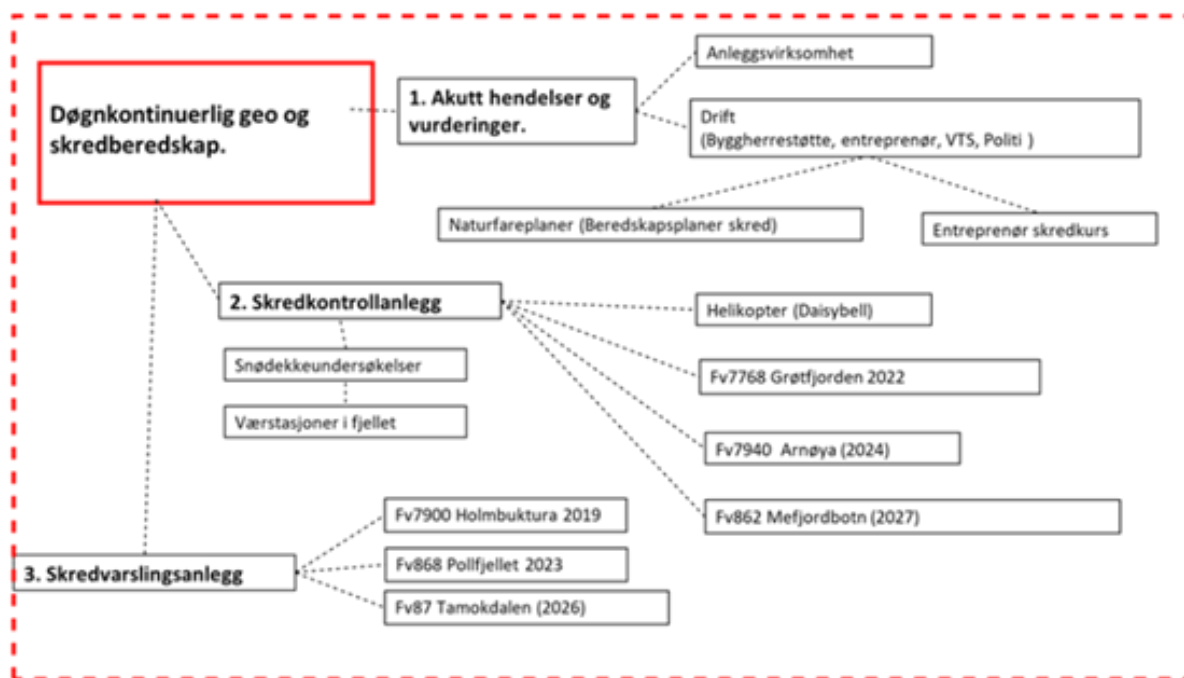
Troms har 29 fergekaier på fylkesvegnettet. Overgangen til elektriske ferger og nye krav til fartøy og kai krever betydelig oppgradering av flere kaier, blant annet med tanke på lengde,

styrke og ladeinfrastruktur. Oppgradering av fergekaier må prioriteres for å unngå forringelse, og i den forbindelse må kostnader ses opp mot samfunnsbehov. Det bør vurderes opprettelse av eget kai-løfte-program og ses på overordnet kai-struktur for Troms.

Skredsikring

Troms har noen av landets mest skredutsatte fylkesveger. Klimaendringer forventes å øke både hyppigheten og omfanget av skred. Nye løsninger som aktiv skredkontroll og varslingsystemer gir god effekt til lavere kostnad enn tradisjonelle tiltak. Fylkeskommunen overvåker rundt 200–300 skredpunkter og har døgnbemannet skredberedskap i vinterhalvåret.

TFK Skredberedskap, forebyggende skredkontroll og varsling



Figur: Oppgavene som håndteres av TFKs Skredberedskap.

Troms har tatt i bruk og har god erfaring med skredteknologi. Det er mange skredpunkt i Troms, og med det erfaringsgrunlaget som foreligger etter forrige skredsikringsprogram, vil det være naturlig å oppdatere skredsikringsprogrammet i første planperiode.



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

Viktige veger for næringslivet

Et godt, framkommelig og driftssikkert vegnett er avgjørende for næringslivet i Troms, og særlig for sjømatnæringen som er avhengig av raske, presise og forutsigbare transporter hver eneste dag.

Derfor skal sjømatkorridorer og andre viktige næringsveistrekningene i fylket identifiseres, navngis og gis prioritet i fylkesvegløftet. Fylkesvegløftet er det viktigste verktøyet for å sikre at næringslivets hovedkorridorer får høyere standard, færre flaskehals og bedre helårsregularitet. En målrettet prioritering av næringsveier er derfor nødvendig for å styrke verdiskaping, eksport og fremtidig regional utvikling.

Veier med stor betydning for sjømatnæringen skal prioriteres. Dette omfatter blant annet behov for utbedring av kritiske strekninger og etablering av døgnhvileplasser for tungtransport, særlig i områder med høy næringsaktivitet.

Viktige veger for Forsvaret

Den sikkerhetspolitiske situasjonen er preget av økt spenning og behov for et styrket totalforsvar. Norges strategiske rolle i nord er forsterket gjennom NATO-utvidelsen med Finland og Sverige. Dette øker betydningen av et velfungerende transportsystem som kan understøtte både sivil beredskap og militær mobilitet. Troms fylkeskommune skal ha et tydelig fokus på forsvarsveier og fylkesveinettet som en integrert del av samferdsels- og beredskapspolitikken. Fylkesveier med særskilt betydning for militær mobilitet og totalforsvaret skal prioriteres i Regional transportplan, i tråd med vedtakene i fylkesveiløftet.

Prioritering av punktutbedringer og utbedring av flaskehals er viktige grep for å bedre framkommelighet på forsvarsveiene i Troms. I tråd med fylkestingets vedtak forseres

utbedring av forsvarsveier ved statlig medfinansiering. For hver enkelt forsvarsvei må fastsettelse av egnede tiltak for oppgradering planlegges og igangsettes.

I tilknytning til særlig trafikkerte forsvarsveier skal Troms fylkeskommune vurdere trafiksikkerhetstiltak, herunder tiltak for myke trafikanter.

Klima og miljø

Ved utvikling og vedlikehold av fylkesvegene skal naturmangfold og kulturverdier ivaretas. Gjennom planlegging, kartlegging og miljøkrav i kontrakter arbeider fylkeskommunen for mer bærekraftige løsninger, blant annet gjennom gjenbruk av masser, redusert forurensning og mer miljøvennlige materialvalg.

5 Mobilitet og kollektivtransport

Fylkeskommunen har ansvar for det meste av kollektivtilbudet i Troms, inkludert buss, taxi, ferge og hurtigbåt. Fylkeskommunen planlegger tilbudet, inngår kontrakter med operatører og har ansvar for billett- og reiseinformasjonssystemer. Tilbudet omfatter også tilrettelagt transport som skoleskyss og TT-ordningen. Årlige utgifter til kollektivtransport er om lag 1,6 mrd. kroner, hvorav rundt 0,6 mrd. kroner dekkes av inntekter, hovedsakelig billettinntekter.

Fylkeskommunen har også en viktig rolle i bypakkearbeid som Harstadpakken og Tenk Tromsø, der målet er at transportveksten skal tas gjennom gange, sykkel og kollektivtransport.

Kollektivtransporten er også sentral i overgangen til et lavutslippssamfunn. Flere fergesamband er elektrifisert eller planlagt elektrifisert. Null- og lavutslippsteknologi for båt, buss og ferge bør skje der det er teknisk og økonomisk mulig, og tilgjengelig strømkapasitet og kostnader for buss, ferge og hurtigbåt må kartlegges før tilbud besluttet og lagt ut.

5.1 Status og utfordringsbilde

Kollektiv- og mobilitetssektoren står i flere samtidige omstillingsprosesser, samtidig som økonomien er presset av økende kontraktskostnader og generell prisvekst. Mindre marginer hos transportoperatørene bidrar til høyere anbudspriser for fylkeskommunene i årene framover. Samtidig har økt fokus på sikkerhet og beredskap styrket behovet for sivil transportberedskap, der fylkeskommunen blant annet har ansvar for oversikt over tilgjengelig transportmateriell.

Nasjonale mål legger til rette for økt bruk av kollektivtransport. Tromsø er definert som «storby» i forslag til nye statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, noe som innebærer nullvekstmålet – at veksten i persontransport skal tas gjennom kollektivtransport, sykling og gange.

Kollektivsektoren har hatt betydelig teknologisk utvikling de siste årene, særlig innen sanntidsinformasjon og mobilbillettering. Samtidig forventer reisende sømløse løsninger på tvers av fylkesgrenser. Det er også forventninger om styrket kollektivtilbud i byene, samtidig som tilbudet i distriktene opprettholdes og utvikles, samt høyere kvalitet og kapasitet på busser, båter og ferger.

Fylkeskommunens økonomiske handlingsrom gjør det imidlertid utfordrende å møte disse forventningene. Nye driftskontrakter viser kostnadsøkninger på opptil **35 prosent**, noe som gjør det krevende å opprettholde dagens tilbudsnivå.

Overgangen til lavutslippsløsninger er en viktig ambisjon, men innebærer også utfordringer knyttet til finansiering, tilgang på strøm, teknologisk modenhet – særlig for hurtigbåt – samt

behov for oppgradering av fergekaier og ladeinfrastruktur. Samtidig må transportberedskap ivaretas gjennom reserveløsninger ved bortfall av strøm. Det er også usikkerhet knyttet til teknologiutvikling og leverandørmarkedet, blant annet fordi mange elektriske busser produseres i Kina.

Anbudsprosesser

Kollektivkontrakter har vanligvis en varighet på 10 år med opsjon på 3–5 år. Kontraktene følges opp gjennom avviksregistrering og jevnlig driftsmøter, og erfaringene brukes i arbeidet med nye tilbud. Ved utforming av nye kontrakter gjennomføres dialog med markedet, kommuner, regionråd, tillitsvalgte og bransjeorganisasjoner. Rammer for nye kontrakter behandles politisk før konkurransen lyses ut.

Fylkeskommunene samarbeider gjennom Kollektivtrafikkforeningen for å harmonisere kontrakter og standarder, blant annet gjennom Bus Nordic, for å sikre et større og mer effektivt marked. Samtidig må krav til kvalitet balanseres mot kostnadsnivå.

Kollektivanskaffelser er komplekse prosesser som krever kompetanse innen blant annet innkjøp, jus, drift, økonomi og teknologi, særlig etter innføringen av lav- og nullutslippsløsninger. Markedet for transporttjenester er begrenset, spesielt innen tilrettelagt skoleskyss og båt- og fergetjenester, noe som kan påvirke pris og konkurranse. I enkelte tilfeller kan egenregi vurderes.

Innen buss, båt og ferge er antall tilbydere begrenset, og konkurransene har ofte få deltakere. Samtidig har næringen hatt en krevende økonomisk periode, og det er også mangel på sjåførere. Det er derfor viktig å lyse ut konkurranser i god tid og ha fokus på å håndtere en økonomisk krevende utvikling i kommende kontraktperioder.

For å nå sine mål har fylkeskommunen en overordnet målsetning om økt kollektivandel i hele fylket.

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%.

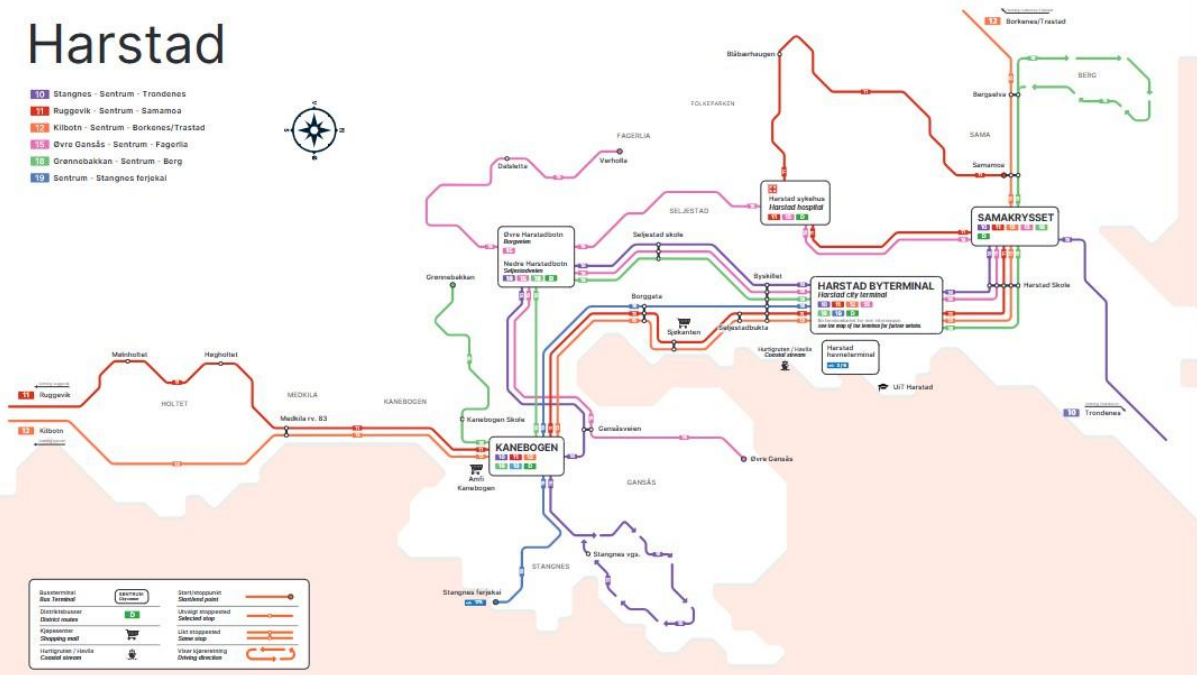
Hver skoledag fraktes nesten 10 000 skoleelever rundt omkring i fylket. En forventet nedgang i antall skoleelever vil få konsekvenser for kollektivtransporten i distriktet, ettersom mye av dette kollektivtilbud er basert på behovet for skoleskyss. En av flere løsninger kan være fleksibel bestillingstransport, 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.

Harstad

- 10 Stangnes - Sentrum - Trondenes
- 11 Rugevikk - Sentrum - Samamoa
- 12 Kibbotn - Sentrum - Borkenes/Trastad
- 13 Øvre Gansås - Sentrum - Fagerlia
- 14 Ørnnebakk - Sentrum - Borg
- 15 Sentrum - Stangnes ferjekai

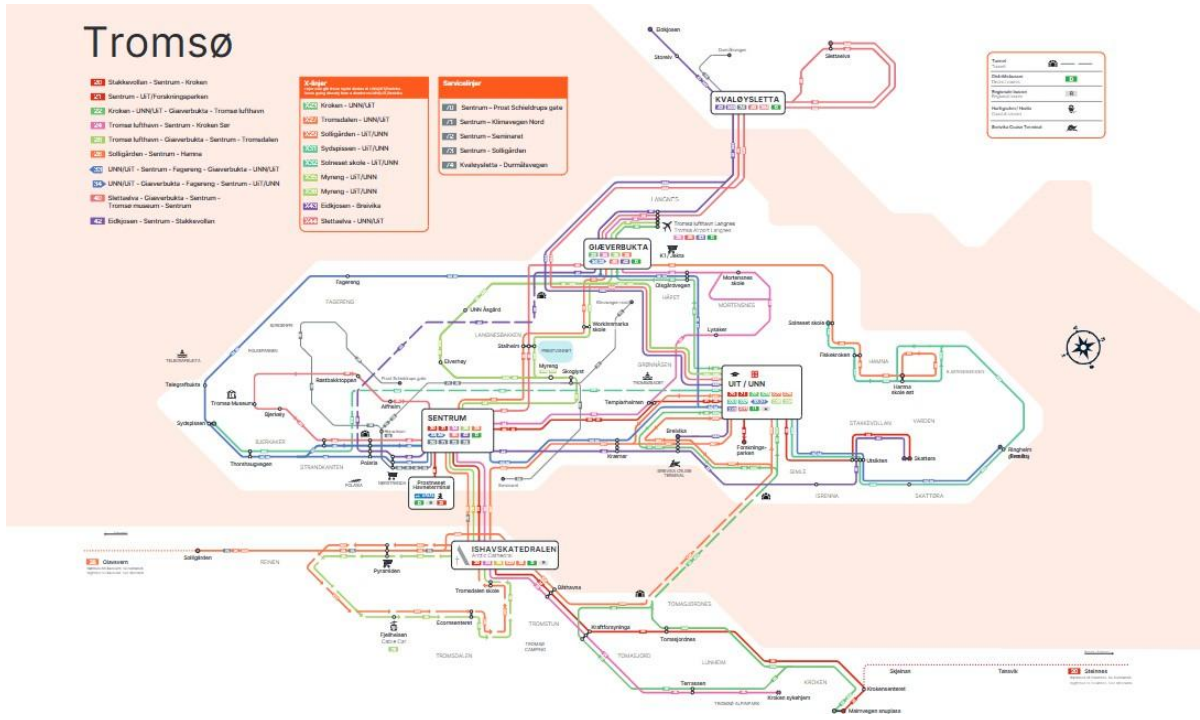


Tromsø

- 1 Stakkeli - Sentrum - Kroken
- 2 Sentrum - UT / Fiskeveiparken
- 3 Kroken - UNN/UT - Gjøaerbu - Tromsø lufthavn
- 4 Tromsø lufthavn - Sentrum - Kroken Sar
- 5 Tromsø lufthavn - Gjøaerbu - Sentrum - Tromsøskulen
- 6 Sørligåsen - Sentrum - Harna
- 7 Sørligåsen - Sentrum - Fagerberg - Gjøaerbu - UNN/UT
- 8 UNN/UT - Gjøaerbu - Fagerberg - Sentrum - UT/UNN
- 9 Skottelva - Gjøaerbu - Sentrum - Tromsø museum - Sentrum
- 10 Eidepaven - Sentrum - Stakkeli

- 11 Kroken - UNN/UT
- 12 Tromsøskulen - UNN/UT
- 13 Sørligåsen - UT/UNN
- 14 Sørligåsen - UT/UNN
- 15 Sørligåsen skule - UT/UNN
- 16 Myrnes - UT/UNN
- 17 Myrnes - UT/UNN
- 18 Eidepaven - Skottelva
- 19 Skottelva - UNN/UT

- Tromsø
- Stakkeli
- Skottelva
- Sørligåsen
- Harna
- Gjøaerbu
- UNN/UT
- UT
- Fiskeveiparken
- Tromsø lufthavn
- Tromsøskulen
- Kroken
- Stakkeli
- Eidepaven
- Skottelva
- UNN/UT



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.

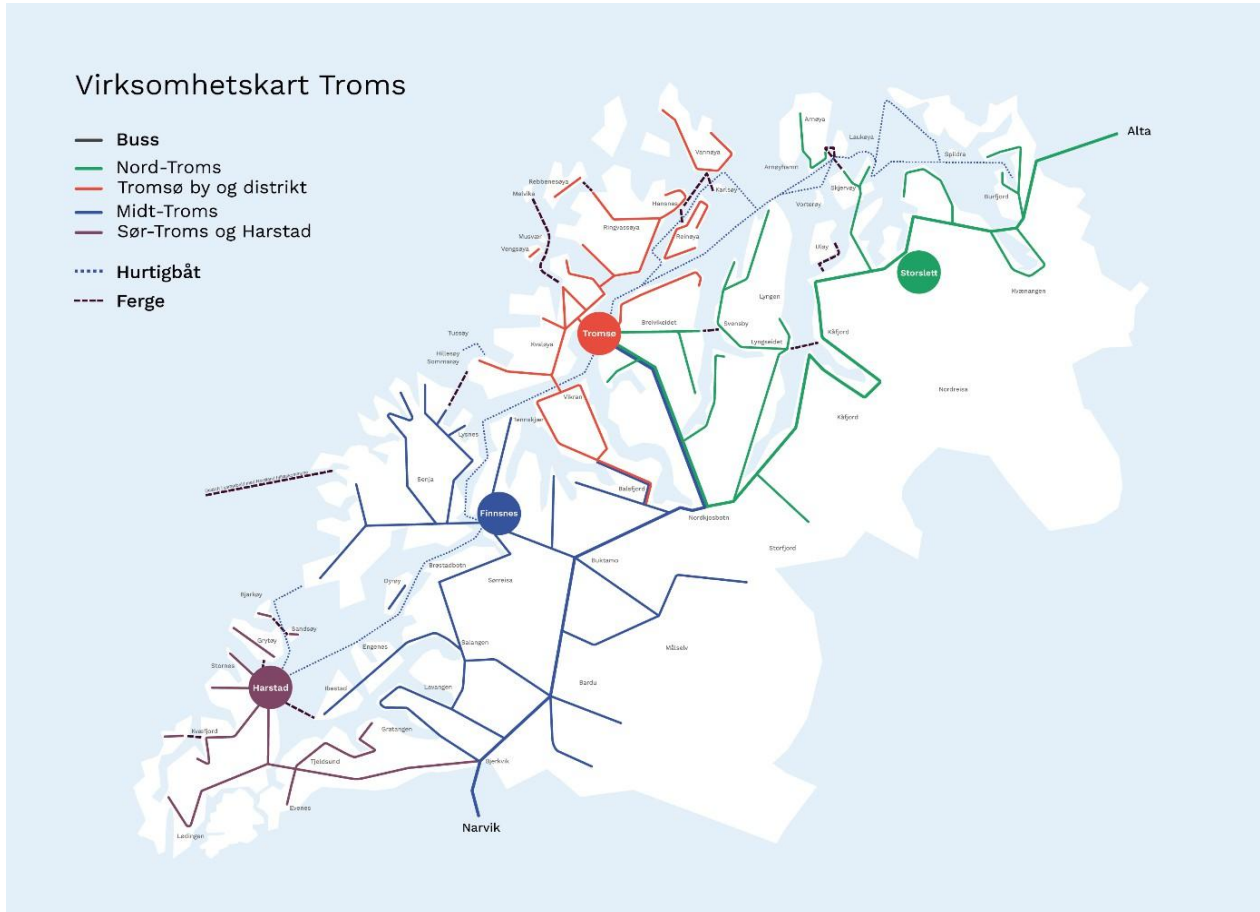
Dette rutetilbudet er en del av det offentlige rutetilbudet og er som sådan ikke lovpålagt, men en del skoleelever benytter dette til daglig skoleskyss.

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 skoleskysst på akse Kvæfjord-Sortland, som også handler om at Kvæfjord kommune kjøper skoleplasser i Nordland fylke. Dette jobber man med å løse.

Troms fylke vil i større grad utvikle buss- og mobilitetstilbudet i samarbeid med nabofylkene, særlig Nordland, for å sikre bedre sammenhengende reisekjeder på tvers

av fylkesgrensene. Mange av de viktigste reisestrekningene som Harstad–Tjeldsund–Evenes, Narvik–Bjerkvik–Troms og korrespondanser til Evenes lufthavn fungerer i praksis som felles bo- og arbeidsmarkedsregioner, og krever bedre koordinering av avgangstider, billettering og bestillingstransport enn i dag. Troms fylke vil derfor styrke dialogen med nabofylkene og relevante aktører for å utvikle et mer integrert og forutsigbart grenseoverskridende kollektivtilbud som følger faktiske reisemønstre og støtter både arbeidspendling, næringsliv og reiseliv.

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 taksilt, taksameter og sentraltilknytning, og kan derfor ikke benyttes i ordinær drosjevirkosmhet. 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.

<i>Drosjesentral</i>	<i>Forretningsadresse</i>	<i>Antall løyver i Troms</i>
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.

Drosjenæring i tråd med reisemønstre

Troms fylke skal i større grad bidra til å utvikle drosjenæringen med utgangspunkt i de viktigste transportårene for både fastboende og næringsliv, der reisemønstrene ofte krysser fylkesgrensene. I dag skaper dereguleringen av drosjemarkedet og mangelen på oversikt over hvor løyvene faktisk er i drift flere utfordringer for sammenhengende mobilitet, spesielt i områder som har naturlige knutepunkter mot Nordland, blant annet Harstad–Tjeldsund–Evenes og strekninger der pendling, pasientreiser og næringstransport på tvers av fylkene. Troms fylke vil derfor arbeide for tettere samarbeid med nabofylker, drosjesentraler og relevante transportaktører for å utvikle mer forutsigbare grenseoverskridende løsninger, sikre bedre korrespondanse og legge til rette for et drosjetilbud som faktisk følger de reelle reise- og transportbehovene i regionen.

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 anbuds konkurranser. Så langt er dette et virkemiddel Troms fylkeskommune ikke har sett som tjenlig.

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.

TT-kort er en ordning som skal gi mennesker med funksjonsnedsettelse mulighet til å reise når de ikke kan bruke vanlig kollektivtransport. Mange personer har helseutfordringer eller fysiske begrensninger som gjør det vanskelig eller umulig å bruke buss, tog eller andre offentlige transportmidler. Gjennom TT-ordningen får de økonomisk støtte til transport, ofte i form av drosjereiser eller annen tilrettelagt transport. Dette gjør det mulig for dem å komme seg til ulike aktiviteter i hverdagen.

Ordningen er viktig fordi den bidrar til at personer med nedsatt funksjonsevne kan delta mer aktivt i samfunnet. Med et TT-kort kan de besøke familie og venner, handle, delta på fritidsaktiviteter eller gjøre andre nødvendige ærender. Uten denne typen transportmulighet kan mange oppleve isolasjon og ha vanskeligere for å være en del av det sosiale livet.

Det samme gjelder også for TT-ordningen. Her fordeles den årlige budsjetttrammen (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. Nye retningslinjer for TT-kortordningen ble vedtatt i fylkestinget i Troms mars 2026. Troms fylkeskommune skal fortsette å utvikle TT-kortordningen i perioden innenfor den økonomiske rammen som staten og fylkestinget bevilger.

5.5 Fergesamband

Ved fremtidig elektrifisering av fergesamband, vil det for mange fergekaiere 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 fergekaiere uavhengig av elektrifisering.

Fergekontrakter:

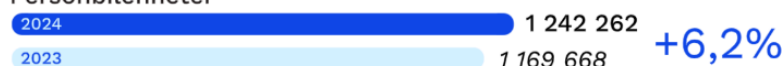
Samband/ kontrakt	Operatør	Varighet inkl. opsjon på forlengelse
Fergepakke Sør-Troms: <ul style="list-style-type: none">• Refsnes-Flesnes• Stornes-Bjørnerå• Stangnes-Sørrollnes	Torghatten Nord	31.1.2035 + 3 år
Andenes-Gryllefjord	Torghatten Nord	30.09.2026

Brensholmen-Botnhamn	Torghatten Nord	30.04.2030 + 1 år
3 korte samband:	Torghatten Nord	31.10.2035 + 3 år
<ul style="list-style-type: none"> • Belvik-Vengsøy • Mikkelvik-Bromnes • Rotsund-Havnes-Uløybukt 		
Hansnes-Reinøy	Torghatten Nord	31.12.2027
Lyngen-sambandene:	Norled	30.04.2031 + 3 år
<ul style="list-style-type: none"> • Breivikeidet-Svendsby • Lyngseidet-Olderdalen 		
Fergepakke Nord-Troms:	Boreal Sjø	30.04.2027
<ul style="list-style-type: none"> • Hansnes-Karlsøy-Vannøy • Storstein-Nikkeby-Lauksundskaret 		

Passasjerer



Personbilenheter*



Kjøretøy



Figur: Reisetatistikk, trafikk tall ferge, 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-Svendsby
198 Rotsund-Havnes-Uløybukt	

Alle fergesamband til øyer og andre steder uten omkjøringsmulighet er gratis å benytte, også for kjøretøy. 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. For betalende samband vil det være

naturlig å se på om passasjerer uten kjøretøy må betale, da kapasitet brukes, uten at det betales for bruk av denne.

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: <ul style="list-style-type: none">Tromsø-HarstadTromsø-Tennskjær-LysnesTromsø-Skjervøy	Norled	30.04.2030 + 5 år
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 ble lansert i februar 2026. Dette vil kunne utvides til flere samband og andre kollektivtilbud. Uansett er vi nødt til å samhandle på nasjonalt plan om disse løsningene.

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 «bompengelopprøret». 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 riksvegstrækningen 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 fremkommelighet 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 byvekstavgift

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.

Vedtaket 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 nullalternativet. 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. Undersjøisk tunell må være en del av vurderingsgrunnlaget. 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 billettkjøp. 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 vegtrafikkssentralen 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.

Det skal arbeides for styrket beredskap innen elektronisk kommunikasjon, herunder robuste fiber- og mobilnett, bedre varslings ved utfall og styrket lokal beredskap. Dette er en forutsetning for et velfungerende transportsystem i krise og beredskapssituasjoner.

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 Store fylkesvegprosjekter

Langsundforbindelsen

Langsundforbindelsen er et prosjekt som omfatter etablering av fast forbindelse over Langsundet mellom Ringvassøya og Reinøya, i stedet for dagens fergeforbindelse. Prosjektet vil bestå av bru eller tunnel, samt tilhørende vegtilpasninger. Formålet er å etablere en fast transportforbindelse mellom øyene og fastlandet og dermed endre dagens transportløsning basert på ferje.

Fylkeskommunen skal gå i dialog med Karlsøy kommune for å finne fram til løsning for en KS2 og kvalitetssikring av kostnadsgrunnlaget for prosjektet.

Ullsfjordforbindelsen

Ullsfjordforbindelsen omfatter erstatning av fergeforbindelsen over Ullsfjord med tunnel og bru, samt tilhørende vegomlegging og utbedringer. Regional plan for prosjektet ble vedtatt i 2019. Prosjektet vil redusere kjøreavstanden mellom Tromsø, Nord-Troms og Finnmark med om lag 106 km. Mulige finansieringskilder inkluderer statlige fergeavløsningsmidler og eventuell selvfinansiering.

Fylkeskommunen har fått utarbeidet en tilleggsutredning om næringstransport og trafikkgrunnlag, behandlet i fylkesrådssak 387/23. I fylkestingssak 108/24 ble det vedtatt å gjennomføre ekstern kvalitetssikring av regional plan samt en mulighetsstudie av kostnader og finansiering etter modell for statlige prosjekter. Rapport var ferdig høsten 2025. Det ble også opprettet et politisk utvalg som jobber videre med saken, Det er bl.a. under utarbeidelse en ringvirkningsanalyse. Arbeidet skal bidra til å kvalitetssikre kostnadsgrunnlaget og gjøre prosjektet klart for bygging.

Ny trasé Breivikeidet

Ny trasé over Breivikeidet gjelder etablering av ny vegtrasé på fv. 91 som følge av utfordringer knyttet til eksisterende bru og grunnforhold. Etter at brua over Breivikelva kollapset i 2010, har strekningen vært betjent av en midlertidig bru. Fv. 91 er en trafikkert fylkesveg med både tungtransport og persontrafikk.

Utfordringer med underjordiske vannstrømmer gjør at det planlegges ny veg på østsiden av Breivikeidet i stedet for ny bru. Reguleringsplan for ny trasé ble vedtatt i 2017, og foreløpig kostnadsestimat er om lag 470 mill. kroner (2025). Prosjektet kan ses i sammenheng med videre planlegging og framdrift for Ullsfjordforbindelsen.

8 Statlige ansvarsområder

8.1 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 konkurransevne. 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.

8.2 Riks- og europaveier

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.

Fylkeskommunen skal arbeide for at viktige transportårer på riksvegnettet prioriteres for utbedring og fullfinansiering, herunder strekninger med stor betydning for regional mobilitet, beredskap og næringstransport.

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
- E10 Hålogalandsvegen

Videre utbygging av Hålogalandsveien må fortsette og aksene Tjeldsund-Snubba fra opprinnelig KVV søkes innarbeidet i NTP.

Det pågår i tillegg flere, store og små prosjekter på riks- og europaveger som vil ferdigstilles i løpet av perioden. Det er flere prosjekter på plannivå inne i siste del av NTP-perioden, som ikke er nevnt i oversikten. 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 rapport bestilt av Troms fylkeskommune, og dokumentert som Norges mest samfunnsøkonomisk lønnsomme vegprosjekt. Østre Malangen korridor har beregnet høyere netto nytte 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.

8.3 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 jernbaneførmål. 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 kostnadmessig 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 effektive 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.

8.4 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 lykkes 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 kommer hele 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. Økt bruk av Harstad/Narvik og Bardufoss lufthavner kan bidra til større distribusjon av reiselivstrafikken til regionen.

Troms fylkeskommune skal arbeide for at staten skal bidra til nødvendig og bedre passasjerflyt ved Tromsø lufthavn. Det skal også arbeides for å utvikle Bardufoss lufthavn som avlastningslufthavn gjennom styrket rutetilbud og etablering av relevante flyruter. Bedre koordinering mellom sivil luftfart, reiselivstrafikk og Forsvarets transportbehov skal vektlegges.

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.

8.5 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.

Kystruta

Kystruten er en viktig del av transportsystemet langs kysten i Troms. Den gir et helårig tilbud for transport av både passasjerer og gods mellom kystsamfunn som ofte har få alternative

transportmuligheter. Dermed fungerer kystruten som et viktig supplement til vei-, fly- og hurtigbåttransport i regionen.

For Troms er kystruten også viktig for næringslivet, særlig for transport av varer og sjømat. Den bidrar til at lokalsamfunn langs kysten får stabile leveranser av varer og bedre tilgang til markeder. I tillegg har kystruten stor betydning for turisme, fordi mange reisende bruker den til å oppleve kysten og besøke steder som Tromsø.

Et annet viktig argument er beredskap. Kystruten kan bidra i situasjoner der andre transportformer ikke fungerer, for eksempel ved dårlig vær, stengte veier eller andre krisesituasjoner. Skipene kan da brukes til å frakte mennesker, forsyninger og nødvendig utstyr langs kysten.

Samlet sett bidrar kystruten til bedre tilgjengelighet, økonomisk aktivitet, feog et mer robust transportsystem langs kysten i Troms. For Troms er det avgjørende at staten fortsetter å kjøpe sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes. Tilbudet må ikke reduseres.

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

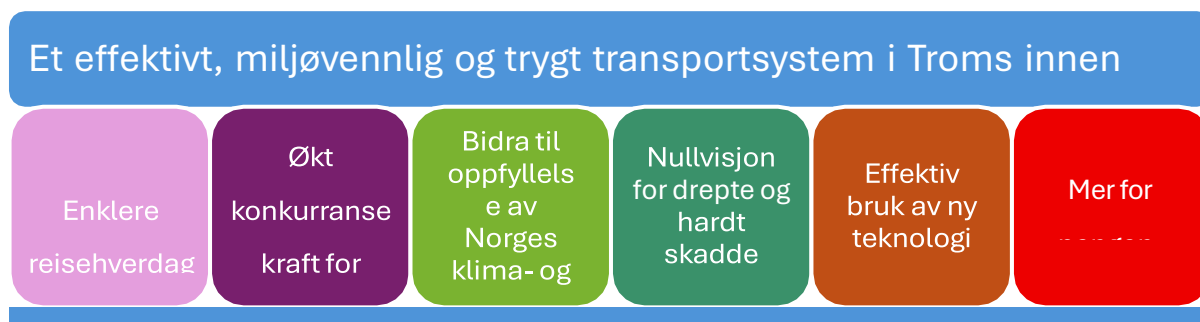
Godsvridning fra veg til sjø

Det har i mange år vært arbeidet for at spesielt ikke-tidskritiske transportere 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 trafikkikkerhets- 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.

9 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 sammenfallende⁸. 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

⁸ I gjeldende NTP er det fem delmål. Det første er «Enklere reisehverdag og økt konkurransevne 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.

langsiktige utviklingsmål slik de kommer frem i vedtatt Regional planstrategi for Troms 2025-2028⁹.

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.

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.



Kilde: Meld. St. 14 (2023–2024) utsnitt fra figur 4.3

⁹ Regional planstrategi 2025-2028: Sammen for et bærekraftig fylke - Troms fylkeskommune

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 fylkesvegløftet.

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, forsvarets 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 transport 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 syklister 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 trafiksikkerhetsutfordringen 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 trafiksikkerheten i fylket, og samarbeidet med andre aktører innenfor trafiksikkerhetsområdet 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 510 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 2026-2029, 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 4 år av RTP-perioden.

Alle tall i 1000, 2026-kroner	2025	2026	2027	2028	2029
Samferdsel/stab	22 357	6 561	26 561	26 561	26 561
Mobilitet	1 104 603	1 116 546	1 080 113	1 079 366	1 079 366
Ressurs	334 316	367 267	380 380	387 849	387 849
Infrastruktur	840 787	872 440	852 820	846 098	830 398
Sum samferdsel	2 302 063	2 362 814	2 339 874	2 339 874	2 324 174
<i>Herav renter og avdrag</i>	<i>260 003</i>	<i>277 380</i>	<i>300 591</i>	<i>325 490</i>	<i>341 184</i>

Som det framgår av tabellen over vil kapitalutgiftene fortsette å øke gjennom hele økonomiplanperioden. Med en reduksjon av investeringsrammen til samferdsel fra og med 2029 vil kapitalutgiftene nå et foreløpig toppunkt i 2032 på rett over 360 mill. kroner. I denne beregningen er det lagt til grunn et maksimalt låneopptak til samferdselsinvesteringer på 250 mill. kroner per år fra og med 2030.

Dette medfører at rammene til drift mobilitet og infrastruktur reduseres tilsvarende for å

dekke økningen i kapitalutgifter.

Investering

Investeringsnivået for samferdsel i Troms har vært høyt over tid. Ved inngangen til 2025 er lånegjelden knyttet til samferdselsprosjekter på rundt 3 mrd. kr. I perioden 2026-2029 planlegges ytterligere 1,9 mrd. kroner i låneopptak, noe som vil øke den samlede gjelden, knyttet til samferdselsprosjekt, til 4,3 mrd. kr. Kapitalutgiftene øker fra 260 mill. kr i 2025 til 341 mill. kr i 2029. 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. Byvekstavtalen 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 de første 4 årene i RTP legges det til grunn brutto investeringsramme som tilsvarer forslaget i økonomiplan 2026-2029. Fra og med 2030 legges det til grunn en brutto investeringsramme på 300 mill. kroner per år.

1000 2026- kroner	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Samferdsel	1 319 064	1 149 154	538 120	365 000	286 000	286 000

Eksterne midler i form av bompenger, byvekstavtale midler og andre prosjektmidler er

ikke medregnet i investeringsrammen, og vil eventuelt komme som tillegg i investeringsprogrammet.

10 Handlingsprogram

10.1 Tiltak på fylkesvegnettet

I fylkestingets behandling av budsjett og økonomiplan 2026-2029 ble det utover navngitte strekninger vedtatt avsetninger på 200 mill.kr. til fylkesvegløftet ut over tidligere vedtatte ramme. Disse er fordelt med 100 mill.kr. per år i 2026 og 2027. I tillegg ble tidligere vedtatte midler til forsvarsveger på 250 mill.kr. fordelt med 85 mill.kr. i 2026, 75 mill.kr. i 2027 og 90 mill.kr. i 2028.

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

Alle tall er oppgitt i 1000 2026 kr.

<i>Investerings tiltak</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2030</i>	<i>2031</i>
Bruer	64 618	170 023	64 420	30 000	95 000	95 000
Tunneler	230 791	16 000	16 000	55 000	16 000	16 000
Fergekaier	159 557	107 500	1 500	90 000	5 000	5 000
Militær mobilitet	85 000	75 000	90 000			
Fylkesvegløftet	338 793	338 880	90 000	63 000	70 000	70 000
Skredsikring	50 965	22 000	49 200	1 000	20 000	20 000
Øvrige investeringer inkl. TS	38 327	200 000	26 000	20 000	20 000	20 000
<i>Sum fylkesvegprosjekter</i>	<i>968 051</i>	<i>929 403</i>	<i>337 120</i>	<i>259 000</i>	<i>226 000</i>	<i>226 000</i>

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

<i>Bruer</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2026-29</i>
Bruer påkostninger	0	30 000	40 000	30 000	100 000
Fv 7806 Kjeiprød bru	15 450	0	0	0	15 450
Fv 862 Tromsøbrua, rehabilitering	25 505	89 860	24 420	0	139 785
Fv 866 Skattørsundet bru, rehabilitering	23 663	50 163	0	0	73 826
<i>Sum prosjekter</i>	<i>64 618</i>	<i>170 023</i>	<i>64 420</i>	<i>30 000</i>	<i>329 061</i>

Tunneler: Posten inkluderer ferdigstillelse av oppgraderingen av Tromsø tunnelene.

Ytterligere oppgradering av tunneler utsettes til etter 2031. Det er satt av midler til mindre påkostninger for å opprettholde sikkerhet og framkommelighet.

<i>Tunneler</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2026 - 2029</i>
Tunnelsystemet i Tromsø	214 791	0	0	0	214 791
Tunnel påkostninger	16 000	16 000	16 000	55 000	103 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>230 791</i>	<i>16 000</i>	<i>16 000</i>	<i>55 000</i>	<i>317 791</i>

Forsvarsveger: Troms fylkeskommune må ha en systematisk plan for oppgradering av viktige akser for forsvaret i Troms. Anbefalingene fra faggruppene ligger bak pr. mars 2026 bak gradert informasjon. Det legges frem en årlig anbefaling av strekninger som bør prioriteres i budsjett- og økonomiplan.

<i>Forsvarsveger/militær mobilitet</i>	2026	2027	2028	2029	2026-29
Fv. 854/87 Olsborg – Øverbygd	40 000	60 000			100 000
Fv .864 E8 – Grøtsund		50 000	100 000		150 000
<i>Sum</i>	<i>40 000</i>	<i>110 000</i>	<i>100 000</i>		<i>250 000</i>

Fylkestinget har satt av en egen investeringspakke for å starte oppgradering av de viktigste forsvarsveiene, sammen med statlige midler til militær mobilitet (bruer). Avsatte midler til oppgradering av forsvarsveier er å anse som en egen pott.

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

<i>Fergekaier</i>	2026	2027	2028	2029	2026-29
Karlsøy fergekai	0	12 000	0	0	12 000
Lauksundskaret fergekai	17 000	0	0	0	17 000
Nikkeby fergekai	10 000	0	0	0	10 000
Reinskard fergekai	1 000	2 500	1 500	90 000	95 000
19-1584 Brensholmen og 19-1585 Botnhan fergekai	38 530	0	0	0	38 530
Fv 301 Vannøy fergekai	36 050	0	0	0	36 050
Fv 863 Hansnes fergekai	34 977	0	0	0	34 977
Fv 58 Belvik- og Fv 7770 Vengsøy fergekai	20 000	93 000	0	0	170 000
Storstein fergekai oppgradering	2 000	0	0	0	2 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>159 557</i>	<i>107 500</i>	<i>1 500</i>	<i>90 000</i>	<i>415 557</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</i>	2026	2027	2028	2029	2026-29
Fv 52 Åslandet	28 275	0	0	0	28 275
Fv 7760 Reiervika	0	0	0	1 000	1 000
Fv 7949 Oterelvene/Singla	0	0	7 200	0	7 200
Fv 87 Tamokdalen	22 690	0	0	0	22 690
FV 862 Mefjordbotn	0	22 000	42 000	0	64 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>50 965</i>	<i>22 000</i>	<i>49 200</i>	<i>1 000</i>	<i>123 165</i>

Fylkesvegløftet inklusive forsvarsveger: Det settes av 566 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</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2026 - 29</i>
Fv 7840 Skøelv-Brøstadbotn	0	0	0	32 000	32 000
Fv 854 Rundhaug x Fv 87- Måselv bru E6	0	0	0	1 000	1 000
Fv 868 Oteren-Lyngseidet	40 000	60 000	0	0	100 000
Fv 7764 Larseng x fv 858 Brensholmen	41 993	77 000	0	0	118 993
Fv 7834 Minde - Nordfjordbotn	71 800	21 880	0	0	93 680
Fv 8570 Heia - Øverbygd	0	0	0	30 000	30 000
Fv 87 Øverbygd - Øvergård	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000
Fv 8570 Heia - Øverbygd	20 000	20 000			40 000
Fv 7968 Kvænangsbotn	20 000	10 000			30 000
Fv 7768 Tromvika	20 000	20 000			40 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>233 793</i>	<i>228 880</i>	<i>20 000</i>	<i>83 000</i>	<i>565 673</i>

Disponering av tilleggsbevilgning til FVL i fylkeskommunens budsjett 2026 og økonomiplan 2026-2029:

<i>Fylkesvegløftet, tillegg</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2026-29</i>
Fv. 87 Øverbygd – Øvergård - Lavtrafikert og behov for punktvis bæreevneutbedring, ses i sammenheng med ordinært vedlikehold og framtidig forsvarssatsing.	20 000	20 000	20 000	30 000	90 000
<u>Punktvis bæreevneutbedring</u>					
Fv. 8570 Heia – Øverbygd – Lavtrafikert og behov for punktvis bæreevneutbedring, ses i sammenheng med ordinært vedlikehold.	20 000	20 000			40 000
Fv. 7968 Kvænangsbotn – Lavtrafikert og behov for punktvis bæreevneutbedring, ses i sammenheng med ordinært vedlikehold.	20 000	10 000			30 000
Fv. 7768 Tromvika– Lavtrafikert og behov for punktvis bæreevneutbedring, ses i sammenheng med ordinært vedlikehold.	20 000	20 000			40 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>80 000</i>	<i>70 000</i>	<i>20 000</i>	<i>30 000</i>	<i>200 000</i>

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

<i>Øvrige investeringer inkl. TS</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2026-29</i>
Fv 86 etablering av ny busslomme	1 383	0	0	0	1 383
Fv 91 Breivikeidet-Hov	4 000	4 000	0	0	8 000
ITS SMART fremkommelighet	2 720	0	0	0	2 720

Nye kontorlokaler Finnsnes, inventar og utstyr.	2 000	0	0	0	2 000
Trafikksikkerhet, barn og unge skolevei	6 000	6 000	6 000	10 000	28 000
Varige driftsmidler, infrastruktur	12 000	12 000	12 000	2 000	38 000
Punktvisse TS-tiltak	3 000	3 000	3 000	8 000	17 000
505663 Fv 57 Grøt fjord	2 224	0	0	0	2 224
Reguleringsplan Ullsfjordforbindelsen Seglstein	5 000	5 000	5 000	0	15 000
		170 000			170 000
<i>Sum prosjekter</i>	<i>38 327</i>	<i>200 000</i>	<i>26 000</i>	<i>20 000</i>	<i>284 327</i>

10.2 Tiltak mobilitet

Jfr. vedtak i budsjett 2026 og økonomiplan 2026-2029:

<i>Tiltak</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2026-29</i>
Tenk Tromsø					
Bussdepot Langnes	0	3 000	10 000	0	13 000
Detaljplan innfartsparkering Storelva	6 300	0	0	0	6 300
El-bussprosjekt i Tromsø	8 000	13 360	0	0	21 360
Tromsøbrua G/S tilrettelegging	92 000	0	0	0	92 000
Bussløsning Kvaløya	7 100	13 000	10 000	0	30 100
INV Hvilebu buss Kroken (Malmvegen)	3 800	0	0	0	3 800
Innfartsparkering Skjelnan	4 500	0	0	0	4 500
Kollektivknutepunkt Kroken	5 500	13 000	20 000	0	38 500
Bedre holdeplasser; Krokelta, Myrland og Lunheim vest	10 000	0	0	0	10 000
Fv 7772 Stakkevollvegen / Skattøravegen	72 000	26 448	0	0	98 448
Harstadpakken					
Fv 7744 Kilbotn GS-veg	50 313	16 943	0	0	67 256
Andre investeringer					
Andre IKT investeringer, mobilitet	2 000	1 000	1 000	1 000	5 000
Billetteringsutstyr ifm ny kontrakt	7 500	3 000	3 000	10 000	23 500
Nytt bussdepot Harstad	0	5 000	50 000	0	55 000
Nytt inventar til venterom i Harstad og på Finnsnes	0	0	0	0	1 500
Elektrifisering av ferger	1 500	0	0	0	1 500
Elektrifisering av ferger i Nord-Troms	2 000	3 000	0	0	5 000
Elektrifisering av ferger i Sør-Troms	60 000	15 000	5 000	0	80 000
Sanntidssystem båt/ferge/regionbuss	7 500	2 000	2 000	5 000	16 500
Skattøra bussanlegg	6 000	100 000	100 000	50 000	256 000
Ladeinfrastruktur elbuss Nord Troms	5 000	5 000	0	0	10 000
<i>Sum mobilitetstiltak</i>	<i>351 013</i>	<i>219 751</i>	<i>201 000</i>	<i>66 000</i>	<i>839 264</i>

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.

10.3 Tiltak for økt trafikksikkerhet

Mindre investeringer for økt trafikksikkerhet

Samarbeid med kommuner og planlegging av mindre kostnadskrevenne 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

«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:

Fartsreducerende 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 trafiksikkerhet, 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.

Målletting av fylkeskommunens arbeid etter vegtrafikklovens §40a

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

10.4 Tiltak for å styrke rammebetingelsene for samferdsel i Troms

Formulering på arbeid med Tabell C

Troms fylkeskommune har et stort etterslep på fylkesveg, samtidig som det er det lengste vegnettet i Troms. Inntil standarden er på et akseptabelt nivå, vil det være viktig at nasjonale myndigheter gir tilstrekkelig midler til Troms for å løse utfordringene. I dag løses dette gjennom ekstraordinære bevilgninger gjennom Tabell C som et tillegg til det ordinære inntektssystemet.

Fergeavviklingsmidler C

Dagens modell med fergeavviklingsmidler må revideres og tilpasses bedre dagens utfordringer, herunder startpunkt for utbetaling og ordningen må ses i bedre sammenheng med de økte kostnadene ved fergeanbud og investeringskostnader på kaier og elektrifisering.

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. KS1 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.
- Fullføre oppgraderingen av vegnettet mellom Skibotn og Kilpis.
- E10 Hålogalandsveien: Videre utbygging av Hålogalandsveien må fortsette og aksene Tjeldsund-Snubba fra opprinnelig KVV søkes innarbeidet i NTP.

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.

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). Troms fylkeskommune vil påpeke at det er viktig å få gjennomført planlagt prosjekt i Årviksand. Troms fylkeskommune ser behovet for økte rammer i post 60-midler, slik at flere kommunale fiskerihavner blir modernisert, slik som Nord-Lenangen.

- 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 trafikksikkerheten 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 trafikksikkerhet i Troms.
- Arbeide for at Troms er blitt 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 Tromsvektavtalene

Internasjonalt samarbeid

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