



Samferdselsplan for Finnmark 2006-2009

Samferdselsplan for Finnmark 2006-2009

Vedtatt av
fylkestinget 7. desember 2005



Finnmark fylkeskommune
Fylkeshuset
9815 Vadsø
Tlf. 78 96 20 00
www.ffk.no

Innhold

1	Innledning.....	5
1.1	Formål	5
1.2	Bakgrunn	5
1.3	Forholdet til andre planer/utredninger	5
2	Dagens situasjon og framtidens behov	6
2.1	Befolkningens og næringslivets behov er dimensjonerende	6
2.2	Generelle trekk innen samferdsel i Finnmark	7
2.3	Samferdsel i forhold til Regionalt Utviklingsprogram (RUP)	9
3	Utfordringer og økonomiske begrensninger	11
3.1	Fylkeskommunens rolle, ansvar og virkemidler 2002-2005	11
3.2	Fylkeskommunens økonomiske forutsetninger for perioden 2006-2009	12
4	Handlingsplan 2006-2009	13
4.1	Vegnettet	13
4.2	Rutegående transport/kollektivtrafikk	20
4.3	Luftfart	22
4.4	Trafikksikkerhet	23
4.5	Sjøtransport og havnestruktur	27
5	Andre utfordringer	29
	Viktige utviklingstrekk på fylkesvegnettet i perioden 2002-2005	30
6	Vedlegg:	30

1 Innledning

1.1 Formål

Formålet med Samferdselsplan for Finnmark 2006-2009 er å fastsette en overordnet planramme for fylkeskommunens samferdselssatsninger. Samferdselsplanen er fylkesplanens handlingsprogram for den delen som angår infrastruktur og kommunikasjonspolitikk. Den vil omfatte kollektivtrafikk, fylkesveger, trafikkikkerhet og havner. Planen skal være retningsgivende for det arbeidet og de investeringer som skal gjøres innen sektoren i planperioden. En slik plan vil få status som fylkesplanens handlingsplan for samferdselssektoren.

1.2 Bakgrunn

Bakgrunnen for en Samferdselsplan er å få til en mer rasjonell planstruktur innenfor samferdselssektoren. Tidligere har fylkeskommunen hatt følgende planer innenfor fagområdet:

1. Transportplan for Finnmark 2001-2005, hovedmål og 6 delmål
2. Trafikkikkerhetsplan 2002-2005, med årlige handlingsplaner
3. Fylkesvegplan 1999-2007, med Handlingsprogram 2002-2005

Disse er nå slått sammen til Samferdselsplan for Finnmark 2006-2009. Utarbeidelsen av denne planen har vært samkjørt med fylkesplanprosessen for å unngå «dobbeltarbeid» i utarbeidelsen av ulike planer.

Planen skal først og fremst være et redskap for fylkeskommunen selv, både administrativt og politisk. I tillegg skal den være veiledende for andre forvaltningsorganer, både på statlig og kommunalt nivå. Til slutt vil den også tjene som informasjonsbærer om samferdselsvirksomhet i Finnmark til befolkningen generelt.

Fylkeskommunens direkte ansvar er først og fremst knyttet til fylkesvegnettet og kollektivtrafikktilbudet, samt at man gir høringsuttalelser om bruk av investeringsmidler innen de statlige transportetaters ansvarsområder og prioriterer investeringsmidler til øvrig riksveg. De øvrige delene av transportnettverket er underlagt statlig, kommunal eller privat kontroll.

Planens oppbygning starter med en gjennomgang av dagens situasjon og et blick på framtidens behov. Den neste delen tar for seg utfordringer og økonomiske rammebetingelser. Kapittel fire inneholder en gjennomgang av transportsektorens enkelte deler som vegnettet, kollektivrutetilbudet, luftfart og trafikkikkerhet. Her angis også strategier og tiltak i planperioden. Kapittel fem er en gjennomgang av utfordringer på andre deler i sektoren.

1.3 Forholdet til andre planer/utredninger

Det pågår og har i den senere tid vært utført en rekke utredninger og mye planlegging for samferdselssektoren i Norge, noe som også har betydning for utviklingen i Finnmark. Følgende planer /utredninger har særlig stor betydning for fylket:

- Fylkesplan for Finnmark 2006-2009
- Nasjonal transportplan 2006-15 m/handlingsprogram 2006-2009
- Utredninger for utbedring av kommunikasjon mellom Nord-Norge og Nordvest-Russland
- Nordområdemeldinga (Stortingsmelding nr. 30, 2004-2005)
- RessursRIK Region Finnmark 2004-2007 (RUP)
- Finnmarksstatistikk

2 Dagens situasjon og framtidens behov

Gjennom Fylkesplan for Finnmark 2006-2009 og en rekke utredninger til Nasjonal transportplan, både for perioden 2002-2011 og den siste for perioden 2006-2015, dannes de grunnleggende rammebetingelser for Samferdselsplanen. Fylkesplanens hovedmål for infrastruktur og kommunikasjonspolitikk er:

Finmark – der næringsliv og befolkning har et transport og kommunikasjonstilbud med forutsigbarhet og sikker framkommelighet.

Innen samferdsel må langsiktige strategier for helhetlig samfunnsutvikling i Finnmark med vekt på næringsutvikling vektlegges. Samferdsel må sees opp mot de ulike næringsmiljøer som eksisterer og nyetableringer, samt befolkningens behov og utvikling.

I Nasjonal transportplan 2006-2015 er følgende fire hovedmål definert som nasjonale satsningsområder:

- færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken, og fortsatt høy sikkerhet i andre transportformer
- mer miljøvennlig bytransport – med redusert bilavhengighet og økt kollektivtrafikk
- bedre framkommelighet i og mellom regioner, for å fremme utvikling av levedyktige distrikter, vekstkriftige bo- og arbeidsmarked og dekke næringslivets transportbehov
- et mer effektivt transportsystem, hvor blant annet økt bruk av konkurranse benyttes for å få et best mulig transporttilbud for de samlede ressursene til transportformål

Samferdsel utgjør en vesentlig del av den regionale utviklingen. Regioner bindes sammen av transport og samferdsel er viktig for næringsutvikling. I Finnmark er transporttilbudet spesielt viktig på grunn av lange avstander både internt i landsdelen og til markedet i Europa. Dette medfører store transportkostnader. Nye markeder i øst åpner seg og dette må tas hensyn til i samferdselsplanleggingen.

Digital infrastruktur (bredbånd, telefoni) er også et tema som har fått sterkere fokus og det er av stor viktighet at fylket får utbygd bredbånd på lik linje som resten av landet.

2.1 Befolkningens og næringslivets behov er dimensjonerende

Befolknings- og næringsutvikling er av avgjørende betydning når det gjelder planlegging innen samferdsel. Det må være arbeidsplasser, infrastruktur, skoletilbud, fritids- og kulturtilbud med variasjon, mangfold og god kvalitet slik at folk velger regionen, kommunen eller lokalsamfunnet som sin livsarena. Vekst, nyetableringer og nye lokaliseringer innen næring gir ringvirkninger for befolkningsstruktur og



Økt næringstransport i Hammerfest sentrum (2006).

bosettingsmønster. Samferdsel skal utvikles og tilpasses befolkningen og næringslivets mønster og utvikling.

Både befolkningen og næringslivet er avhengige av en helhetlig infrastruktur og et godt utbygd transportsystem som fungerer best mulig. Det er viktig å planlegge investeringer og vedlikehold på transportsiden og veger i forhold til bosettinger og endringer i bosettingsmønster over tid. Knutepunkter mellom de ulike transportmåter må tilpasses slik at transporttiden blir kortest mulig. I planleggingen må det også tas hensyn til sikkerhet for trafikkanter og derfor er trafikk-sikkerhet en viktig oppgave i samferdsel både for befolkning og godstransport.

Finnmark er Norges største fylke i geografisk utstrekning, men har lavest innbyggertall med sine 72 937 innbyggere (pr. 01.01.2006). Fylkets mest folkerike kommune er Alta med 17 889 innbyggere, mens Nesseby er minst med 892 innbyggere. De regionale sentrene Alta, Sør-Varanger, Hammerfest og Vadsø bosetter 42 828 innbyggere, det vil si 58,7 % av befolkningen i Finnmark. Regionen med lavest folketall var de vestlige kystkommunene, Loppa, Hasvik, Kvalsund, Måsøy og Nordkapp. Disse kommunene er bosted for 8 022 personer, eller 11 prosent av befolkningen i Finnmark. Flere av kommunene har bosetting på øyer og i vegløse samfunn

Næringsstrukturen i Vest-Finnmark er forskjellig for by- og kystkommunene. Fiskerinæringen er helt sentral i kystkommunene, mens forretningsmessig- og privat tjenesteyting er de viktigste næringene i bykommunene. Snøhvit-utbyggingen har ført til en oppgang i antall sysselsatte og det må arbeides med å skape positive ringvirkninger av dette for hele regionen. Høgskolen i Finnmark gir også viktige kompetansearbeidsplasser.

I Øst-Finnmark er fiskeri hovednæringen med unntak av Sør-Varanger og Vadsø hvor den offentlige sektoren er betydelig. Offentlig sektor gir viktige kompetansearbeidsplasser og kan være sentral i etterspørselen og utviklingen av priva-



te kompetansebedrifter. Satsingen mot Nordvest-Russland på områdene servicenæringer og produksjon for det russiske markedet er en viktig faktor for regionen.

I Indre Finnmark er jordbruk og reindrift viktig og er det samiske kjerneområdet i Norge. Indre Finnmark har gått fra å være et primærnæringsdominert samfunn til å bli et tjenestedominert samfunn. Indre Finnmark har et stort potensiale knyttet til videreføring av mat og reiseliv. Sysselsettingsmessig er offentlig sektor svært viktig i regionen og har økt sin betydning de siste 15 årene.

2.2 Generelle trekk innen samferdsel i Finnmark

Ved utgangen av 2004 var 75 184 kjøretøy registrert i Finnmark. Personbiler utgjorde den største undergruppen av kjøretøy (27 508), en økning fra 1995 til 2004 på 10,2%. Antallet varebiler har også økt, mens antall busser og laste-

biler er redusert i perioden fra 1994 til 2003. Antallet registrerte motorsykler har økt med formidable 144 prosent i perioden fra 1995 til 2004. Antall registrerte snøscootere økte sterkt fra 1980 til 1990, fra 4 259 til 11 019 (159 prosent). I den angjeldende perioden har det også vært en kraftig økning i antallet traktorer. Dette skyldes trolig i hovedsak en økning i registrerte firehjuls terrengmotorsykler som enten registreres i kjøretøykategorien «traktor» eller «motorredskap» (SSB, 2004).

2.2.1 Persontransport – samferdsel for folk i Finnmark

Fremtredende trekk i persontransporten i Norge i perioden 1960-2004 er veksten i personbiltrafikken og veksten i flytrafikken. Antall kollektivreiser har vært relativt stabilt i samme periode, men andelen i forhold til utførte reiser har gått betydelig ned (SSB, 2005). Tilsvarende tall finnes ikke fylkesfordelt, men tallene under viser et estimat for Nord-Norge:

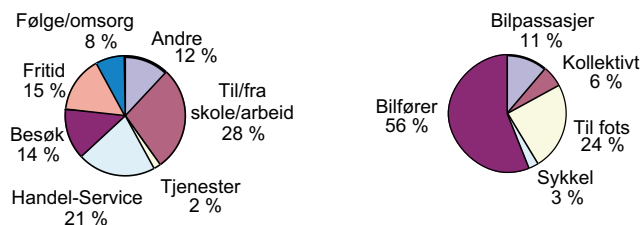


Fig. 1: Reiser pr. dag etter formål og transportmiddel. Estimat for Nord-Norge (TØI 2000).

I 2001 ble det gjort et overslag som indikerte at 56 prosent av transportarbeidet ble gjennomført med personbil, 33 prosent med flyrutene, 8 prosent med buss og taxi og under 3 prosent med båt (Transportplan for Finnmark 2001-2005).

En av de primære oppgavene fylkeskommunen har innen samferdsel, er å besørge et tilbud av rutegående persontrafikk for publikum. Gjennom samlet rammetilskudd fra staten, har fylkeskommunen totalansvaret for den lokale transportbetjeningen. Det betyr at samferdselen blir vurdert ut fra et totalperspektiv hvor alle fylkets oppgaver og kostnader inngår. Tilskudd til kortbanenettet (FOT-rutene) samt Hurtigruten er et statlig ansvar. I tillegg er enkelte fylkes- og grensekryssende bussruter samt flyruter fra stamflyplasser selvfinansierende ruter som ikke mottar tilskudd fra hverken stat eller fylkeskommune.

Samferdselen skal bidra til å knytte fylket sammen og gjøre fylket «mindre» ved at transportmidlene er koordinert slik at reisetiden blir kortest mulig. Dette er en stor utfordring i et fylke med store avstander og lavt folketall. I et slikt fylke blir inntektsandelen lav og tilskuddsandelen høy og samferdselstilbudet blir følgelig lavfrekvent (få avganger). Finnmark fylkeskommune har derfor definert en minimumsstandard for persontransporten som fylkeskommunen yter tilskudd til:

Befolkningen på alle steder med fast bosetting i fylket:

- gis muligheter for å reise tur/retur i løpet av 1 dag til nærmeste kommune/lokalsenter 2 ganger ukentlig
- bør kunne reise til og fra et hvilket som helst sted i fylket i løpet av 2 dager.
- kan tilknytte seg transportmidler med forbindelse til resten av landet i løpet av 1 dag minst 2 ganger ukentlig

2.2.2 Godstransport

Et godt transportsystem er en forutsetning for et konkurransedyktig næringsliv og en næringspolitikk som ikke har transport som sentralt element vil mislykkes.

Tall fra Statens Vegvesen viser at gods ut og inn av Finnmark er beregnet til ca 1 200 000 tonn. Transport med

båt (78%) og bil (20%) er de viktigste godstransportmåtene i fylket.

Innenfor sjøtransporten er det i all hovedsak private aktører som er befraktere. Noe godstransport sendes også med rutegående hurtigbåter som primært ivaretar persontransport. Utenom veg- og fergenettet har det offentlige ikke ansvar for transport av gods.

Næringstransporten er en avgjørende faktor for å få til verdiskaping og økonomisk utvikling i fylket. Godsterminaler og havner har en helt sentral rolle i næringslivets transportkjeder. I Finnmark ligger de største godsterminalene konsentrert til Alta, Hammerfest, Vadsø og Kirkenes. Båttransport til omlastningssteder/godsterminaler spiller en viktig rolle for mange fiskeindustribedrifter.

Internasjonalt og nasjonalt skjer det en økning i godstransportarbeidet og de etablerte utviklingstrekkene med konsentrasjon av produksjons- og lageraktiviteter forventes å fortsette, transportavstandene vil bli lengre, omløpshastigheten i varelagrene og transporterte mengder vil øke. Vegtransport er den dominerende transportformen for gods over kortere distanser, mens sjøtransport er ledende for transport over lengre avstander og av særlige godstyper.

I Nasjonal Transportplans handlingsprogram for stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet er det tatt hensyn til å etablere effektive tilførselssystemer (feeder-system) inn mot de regionale knutepunktene. I denne sammenheng legges det opp til en langsiktig strategi for å utbedre rutenettet for havbruks- og fiskerinæringens transporter med sikte på å tilpasse regularitet og framkommelighet til næringens behov.

E6 gjennom fylket er en hovedåre for næringstransporten. Fra E6 forgrener videre distribusjon seg på flere mindre transportregioner med regionale knutepunkter.

I Finnmark peker Alta seg ut som knutepunkt for godsdistribusjon på veg.

Mellomriksvegforbindelsene til utlandet har tradisjonelt hatt stor transportmessig betydning for Finnmark. Fylkes- og riksvegene inn fra kysten til stam- og mellomriksvegene er viktige for eksport av ferskfisk og annen sjømat. Godstransport på veg mellom Norge og Russland er særlig aktualisert med den siste tids sterke vekst i eksport av ferskfisk til Russland, der også virksomheter i Finnmark er aktive for å utvide sine markeder. De store fiskemarkedene i Russland ligger rundt storbyene Moskva og St. Petersburg.

Det er grunn til å anta at handelsvirksomheten og næringstransporten mellom Kirkenes/Øst-Finnmark og Murmansk-området vil fortsette å øke i tiden framover. Sør-Varanger kommune arbeider med planer for utbygging av transitthavn knyttet til eksport av russiske produkter til Europa og USA og omlasting av olje.

2.2.3 Hurtigruten

Driften av Hurtigruten ble av Samferdselsdepartementet lagt ut på anbud for perioden 2005-2012. TFDS/OVDS vant dette



Båtliv i Kjøllefjord. Illustrerer også rasproblematikken.

anbudet. Dagens seilingsmønster vil opprettholdes i anbudsperioden og dette er i samsvar med hva Finnmark fylkeskommune har ønsket.

2.2.4 Løyver i transportsektoren

Statistikken gir en oversikt over drosjeløyver, turvognløyver, løyver for transport av funksjonshemmede og godstransport, for årene 2004, 2003 og noen tidligere år.

Statistikken viser at det i 2004 totalt var 149 *drosjeløyver* i fylket, og flest var det i Alta, Hammerfest og Sør-Varanger. Tallet på *turvognløyver* i fylket var 135, og om lag halvparten av disse tilhørte Finnmark Fylkesrederi og ruteselskap i Hammerfest. Det var 3 *løyver for transport av funksjonshemmede* i fylket i 2004. Tallet på *godsløyver* var i 2004 på 538 i hele fylket. Av kommunene hadde Alta klart flest med 158, altså nesten 30 prosent av alle godsløyvene i fylket.

Antallet drosjeløyver har holdt seg stabilt omkring 150 i fylket som helhet i perioden 1999-2004. Antallet løyver for transport av funksjonshemmede har imidlertid gått tilbake fra 6 til 3 i hele fylket. Derimot har det vært økning i antallet turvognløyver fra 120 til 135 i samme periode, og denne økningen har i hovedsak kommet i Vadsø, Alta og

Kautokeino. Antallet godsløyver har også økt noe og var i 2004 det høyeste antallet som er registrert i løpet av perioden 1999-2004. Det er først og fremst i Alta og Hammerfest at antallet godsløyver har økt.

2.3 Samferdsel i forhold til Regionalt Utviklingsprogram (RUP)

Regional utviklingsprogram for Finnmark 2004-2007 beskriver satsningsområder for utviklingen i fylket. Dette gir også signaler til samferdselssatsninger. Under følger en kort gjennomgang av betydningen til de ulike satsningsområdene i RUP. De samferdselmessige utfordringene knyttet til satsningsområdene er presentert i kapittel fire.

2.3.1 Matfylket Finnmark

Finnmark er i første rekke matprodusent. 14-16 % av alle sysselsatte i fylket jobber i primærnæringene og næringsmiddelindustrien. Fiskerinæringene er dominerende, men landbruk, reindrift, meieri og slakteri er viktig i mange kommuner. Det er også bedrifter som produserer mat fra andre lokale råvarer slik som vilt, innlandsfiske, bær o.l.

Fiskerinæringa har i et historisk perspektiv vært en bærebjelke for verdiskaping, sysselsetting og bosetting i Finnmark. Næringa omfatter fangstledd, foredlingsledd og havbruk. Oppdretts-næringa i Finnmark består av etablerte næringer som oppdrett av laks og regnbueørret, samt andre oppdrettsarter under utvikling, som torsk, skjell, kråkebolle og kongekrabbe. Næringa er avhengig av gode transportmuligheter.

Innen reindrift og jordbruk ligger det et utviklingspotensial i videreføring av mat og andre produkter i småskala. Utviklingen de ti siste årene har gjort at Finnmark i stor grad er en råvareprodusent, med få arbeidsplasser tilknyttet spesialisert videreføring. Dette er en utfordring i framtida og kan føre til nyetableringer i fylket.

2.3.2 Energifylket Finnmark

Fylket har nye muligheter for økonomisk vekst og kompetanseutvikling gjennom satsing på energi. Gode forutsetninger for fornybar energi i form av vindkraft og tidevannskraft gir Finnmark konkurransefortrinn og grunnlag for energiekspor og generering av inntekter fra grønne sertifikater. En forutsetning for eksport ut av fylket vil være tilstrekkelig kapasitet på kraftlinjer.

På ikke-fornybar side gir petroleumsressursene i Barentshavet grunnlaget for næringsvirksomhet under leting, utbygging og drift, nedstrømsforedlingsanlegg for olje og gass, kraftproduksjon og avledet virksomhet fra landbaserte prosesseringsanlegg for gass.

Hammerfest har fått en viktig betydning for norsk petroleumsvirksomhet i nord. Det knyttes også store forventninger til olje- og gassfunn i områdene utenfor Øst-Finnmark, i omstridt sone og østover. Samtidig øker den internasjonale interessen for petroleumsressursene i Barentshavet, noe som har medført at delelinjeforhandlingene med Russland synes å være inne i en mer løsningsorientert fase.

Det er knyttet usikkerhet rundt framtidig industriell virksomhet og spørsmål rundt infrastruktur er også usikre. Infrastruktur sett i sammenheng har et stort utviklingspotensial i fylket. Det vil derfor i neste periode være behov for å gjennomføre analyser av transportinfrastruktur i forbindelse med rullering av Nasjonal Transportplan. Analyse av infrastruktur er viktig i forhold til en større gass- og oljeindustriutvikling i hele fylket og utbygging/oppgraderinger på både veg og havner bør utredes i perioden. Også øst – vest forbindelsen i fylket må styrkes. Blant annet bør riksvegen over Ifjordfjellet utbedres og gjøres om til en helårsveg i forhold til en forventet trafikkøkning på vegnettet.

2.3.3 Grensefylket Finnmark

Finnmarks geografiske beliggenhet med Russland og Finland som nærmeste naboer gir fylket en særstilling. Fylkets næringsliv eksporterer i hovedsak sine varer til internasjonale markeder. Finnmark er sterkt eksponert for endringer i markeder og er følsom overfor utenrikspolitiske

hendelser. Globaliseringen påvirker i dag alle nivå i samfunnet og samarbeid mellom regioner på tvers av landegrensene er viktige elementer i distrikts- og regionalpolitikken.

Grensefylket Finnmark har fokus på tre innsatsområder hvor næringslivet i Finnmark bør kunne utvide sitt engasjement mot Nordvest-Russland. Det gjelder fiskeri og havbruk, petroleumsrelatert virksomhet og produksjon og tjenesteyting. Et fjerde overordnet innsatsområde for myndigheter og næringsliv er å arbeide for bedre infrastruktur og rammevilkår. Samarbeidet med Finland har særlig potensial innen reiselivssatsinger.

2.3.4 Opplevelsesfylket Finnmark

Reiselivsnæringa i Finnmark består av en lang rekke bedrifter med svært varierende størrelse, og fylkesorganisasjonen for reiseliv - Finnmark Reiseliv AS - markedsfører om lag 220 bedrifter i fylket. Næringa er arbeidsintensiv og sysselsetter om lag 2.000 mennesker, og omsetter i overkant av 2 milliarder årlig i følge beregninger gjort i 2002.

På overnattingsiden er Rica-kjeden størst blant hotellene med 9 hoteller og Choice-kjeden kommer på andre plass med 3 lokalt eide hoteller. Flere av campingplassene i Finnmark har etter hvert fått en gjennomgående høyere standard, og noen har også aktivitetstilbud. På transportsiden er FFR, Braathens, Widerøe og Hurtigruten store aktører og i tillegg finnes det flere mindre operatører.

Aktivitetsbedriftene i fylket har hatt en positiv utvikling de siste årene. Naturbasert turisme er i vekst og Finnmark har gode muligheter for økt leveranse av jakt, fiske og andre naturbaserte opplevelser. Finnmark kan i dag tilby sommer- og vinteropplevelser av høy kvalitet over hele fylket. Videreføring av vinterbrøyting til Nordkapp for perioden bør gjennomføres og ellers bør brøyting minst bli opprettholdt på dagens nivå slik at vinteropplevelsene som er etablerte i fylket ivaretas.

3 Utfordringer og økonomiske begrensninger

Nasjonal transportplan 2006-15 definerer Statens satsninger i planperioden. Fylkeskommunen har en viktig rolle gjennom innspill og høringsuttalelse til Nasjonal transportplan. I tillegg gir fylkeskommunen føringer til Statens vegvesens årlige budsjetter for riksveger.

Gjennom fylkesplanen og samferdselsplanen defineres Finnmark fylkeskommunens prioriteringer innen eget ansvarsområde. Fylkesplanen har definert følgende delmål for infrastruktur og kommunikasjonspolitikken:

- å redusere avstandsulempene i distriktene ved et godt kollektivtilbud og gode veier.
- å sikre et godt flyrutetilbud og gode rammevilkår for luftfarten i Finnmark.
- å bedre fremkommelighet og trafikkisikkerhet på vegnettet hele året.
- å ha havner med en standard som tilfredsstillers dagens og framtidens behov.
- å få bredbåndskapasitet i hele Finnmark med samme kvalitet og pris som sentrale områder i landet.

3.1 Fylkeskommunens rolle, ansvar og virkemidler 2002-2005

Å besørge et tilbud av rutegående persontrafikk innen fylket er blant de primære oppgavene fylkeskommunen har innen samferdsel. Dette gjelder også fylkesvegene hvor fylkeskommunen har ansvar for drift, investeringer og vedlikehold. Innen trafikkisikkerhetsarbeidet har fylkeskommunen ansvar for å samordne arbeidet innen fylket. Fylkeskommunen har også ansvar for skoleskyss samt transportordningen for funksjonshemmede.

Siden 2002 har omfanget av rutegående transport vært på et stabilt nivå. Dette henger sammen med de fem-årige effektiviseringsavtalene som fylkeskommunen har inngått med FFR AS. Det aller meste av rutegående trafikk i fylket utføres av FFR AS gjennom effektiviseringsavtaler og gjennom anbudsavtaler. Salget av FFR AS i 2003 medførte at fylkeskommunen ikke lenger har samme rollekonflikt som tidligere da fylkeskommunen både var eier, største kunde og tilskudds- og løyvemyndighet.

På fylkesvegene har investeringene i 2003 og 2004 hovedsakelig vært knyttet til rassikring av fylkesveg 173 Honningsvåg - Nordvågen. I tillegg har flere fylkesvegstrækninger vært rustet opp etter at 30 mill kr etter salget av FFR AS ble satt av til investeringer på fylkesvegene. I 2005 startet opprustingen av fylkesveg 28 Rafsbotn – Russeluft, et arbeid som sluttføres i 06.



Rasområde FV264 mot Dyffjord.

Tabell 1: Oversikt over FFKs finansieringsansvar innenfor samferdselssektoren i Finnmark

REGNSKAP (mill. kr.)	2005 (budsjett)	2004	2003	2002
Kjøp av rutetjenester	166.13	163.71	160.21	148.57
Skoleskyss	15.50	14.27	15.88	14.74
Transportordningen for funksjonshemmede	3.00	3.71	3.91	3.48
Fylkesvegvedlikehold/drift*	28.26	18.50	21.00	18.64
Trafikkisikkerhet	3.00	2.85	3.40	3.42
Veginvesteringer**	17.00	19.00	19.00	3.00
Kaifond	0.00	0.00	0.25	0.25

*I årene 2002-2004 ble det bevilget midler over statsbudsjettet, kompensasjon for økt arb.giver avg.

**I For 2004-2005 ble det i tillegg bevilget 30 mill kr til fv-opprusting etter salget av FFR AS.



Anleggsarbeid RV888 Nordkyn.

3.2 Fylkeskommunens økonomiske forutsetninger for perioden 2006-2009

I fylkesplan for Finnmark 2002-2005 er hovedmålsettingen at «Næringslivet og befolkningen i Finnmark skal ha et transport- og kommunikasjonstilbud med forutsigbarhet og sikker fremkommelighet». Dette ligger til grunn for arbeid med infrastrukturspørsmål innen samferdselssektoren og utfordringa innen samferdsel er å være i forkant og følge med i utviklinga slik at veier og transport på sjø, vei og i luft ikke blir et hinder for utvikling.

Likevel setter den fylkeskommunale økonomien klare begrensninger for å oppnå den standard som er ønskelig. Utbedring av vegnettet vil ta tid og behovene er mange. Sett i relasjon til manglende infrastrukturtilbud enkelte steder bør næringene, virkemiddelaktører og kommuner sammen nøye vurdere om infrastrukturen kan være en begrensende faktor for næringsetableringer. Manglende infrastruktur vil føre til økte kostnader for bedriften, og med mindre det ligger klare løsninger som kan dempe kostnadene, kan dette være ødeleggende for bedriften. Innen rutegående transport er det mange reisende som ønsker flere avganger og næringslivet etterspør bedre muligheter for uttransport av varer.

Investeringsbudsjettet er betydelig lavere enn for planperi-

oden 2002-2005 der investeringene utgjorde totalt 88 mill. kr. Av disse ble 30 mill. bevilget av FFR-midlene, mens 58 mill. er bevilget gjennom fylkeskommunens ordinære investeringsbudsjett.

I handlingsprogrammet 2006-2015 for øvrige riksveger, post 31 rassikringstiltak, er det planlagt å avsette 5-10 mill kr til rassikringstiltak på fylkesvegene. Dette er midler som tildeles over statsbudsjettet, men som også kan anvendes på fylkesveger.

Tabell 2: Økonomiplanen 2006-2009 setter følgende rammer for drift og investeringer (tall i mill. kr).

REGNSKAP (mill. kr.)	2006 (budsjett)	2007	2008	2009
Kjøp av rutetjenester	172.603	175.985	160.215	160.215
Skoleskyss	15.50	15.50	15.50	15.50
Transportordningen for funksjonshemmede	3.40	3.40	3.40	3.40
Fylkesvegvedlikehold/drift	30.00	30.00	38.00	38.00
Trafikksikkerhet	3.00	3.00	3.00	3.00
Veginvesteringer	11.00	10.00	8.00	8.00
Kaifond	0.00	0.00	0.00	0.00

4 Handlingsplan 2006-2009

Handlingsplanen er en overordnet planramme for fylkeskommunens samferdselsstrategier. I det følgende gjennomgås de ulike delsektorene hvor fylkeskommunens ansvar eller oppgaver er forankret; vegnettet, kollektivtrafikk, luftfart, trafikksikkerhet, havner og andre utfordringer. Tiltak og strategier som er vedtatt i Nasjonal Transportplan 2006-2015 er også tatt med for å gi en helhetlig informasjon om samferdselssektoren i fylket.

4.1 Vegnettet

Fra fylkesplanen er følgende målsetting og strategi vedtatt:

Delmål 6.3: Å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på vegnettet hele året¹

Regionale utviklingsstrategier, ved at:

- Finnmark fylkeskommune vil arbeide for at planlagte rassikringstiltak blir gjennomført raskere enn det dagens økonomiske rammer gir rom for
- Vi i Finnmark vil i arbeidet med en samferdselsplan for Finnmark dokumentere behovet for opprettholdelse av vegkapitalen og arbeide for at det settes av tilstrekkelige midler til vinter- og sommervedlikehold av både fylkesveger, stamveger og øvrige riksveger
- Arbeide for daglige fergeforbindelser der en i dag ikke har dette

Det er begrensede midler til rådighet i planperioden, spesielt på fylkesveginvesteringer. Det er derfor svært viktig at investeringene som prioriteres er de som er viktigst og gir mest igjen.

Et transportsystem tilpasset næringslivets behov er ofte sammenfallende med befolkningens behov, spesielt med tanke på framkommelighet langs veg.

Tabell 3: Vårt vegsystem er delt i fire grupper:

Type veg	Vegeier	Lengde i fylket
Stamveger	Statens vegvesen (SVV)	1112,9 km
Riksveger	Statens vegvesen (SVV)	1030,9 km
Fylkesveger	Fylkeskommune	626,0 km
Kommunale veger	Kommunene	1464,8 km

4.1.1 Stamveger

Stamvegene prioriteres i Nasjonal transportplan og følges opp med bevilgninger gjennom statsbudsjettene. Fylkeskommunen har ingen avgjørende innflytelse på prioriteringene, men gir innspill og uttalelser til forslag til NTP og til



E6 øst for Alta.

handlingsprogrammet. Statens vegvesen er ansvarlig for drift og investeringer på dette vegnettet.

Stamvegnettet er ryggraden i det overordnede nasjonale transportsystemet. Det binder landet sammen og er av særlig betydning for transporter mellom landsdeler og til og fra utlandet. Samtidig har stamvegene viktige regionale og lokale funksjoner. Flere tegn tyder på at det overordnede vegnettet får en stadig viktigere funksjon som transportåre mellom landsdeler og regioner.

Stamvegtrute 5 i Finnmark omfatter E6 fra fylkesgrense Troms til Kirkenes, samt de tre mellomriksvegene E75 over Tanaelva til Utsjoki, rv 92 fra Karasjok til Karigasniemi og rv 93 fra Alta til Kivilompolo. Som tilknytninger til ruten inngår E69 Olderfjord-Nordkapp, E75 Varangerbotn-Vardø og E105 Kirkenes-Riksgrensen/Russland.

Enkelte strekninger på stamvegnettet har framkommelighetsproblemer om vinteren, først og fremst knyttet til E6 på høyfjellsovergangene Sennalandet og Hatter. Alta/Bossekopp er registrert som en ulykkesstrekning og E6 vest for Alta har svært dårlig standard. Langs E6 for øvrig er det behov for å utbedre flere strekninger med smal veg, dårlig bæreevne samt utbedring av bruer og kurver. I planperioden 2006-2015 prioriteres tiltak på E6 for å bedre regularitet og framkommelighet samt mindre investeringstiltak som utbedring av bruer, kurver, tunneler og trafikksikkerhetstiltak i byer med høy trafikkbelastning

Statens vegvesen legger, ut fra behov og økonomiske rammer, til grunn en langsiktig strategi for å utvikle stamvegnettet opp mot brukbar standard i løpet av 30 år. Innenfor en brukbar standard skal en kunne ivareta de viktigste forholdene av betydning for næringslivets transporter, eksempelvis vegbredde og bæreevne, og utbedring av flaskehals og standardbrudd.

I perioden 2006-2009 planlegges ferdigstillelse av parsellene Langnesbukta-Jansnes og Jansnes-Halselv. Arbeidene starter opp i 2006. Stamvegnettet E6 Alta – Storsandnes gis høyeste prioritet.

¹ Trafikksikkerhet er omhandlet i kap. 4.4.



Kartoversikt riks- og europaveger.



Rasområde RV93 sør om Alta.

4.1.2 Riksveger

Øvrige riksveger er alle andre riksveger enn de som inngår i stamvegnettet. Også her er det Statens vegvesen som er ansvarlig for drift, men på investeringssiden skal fylkeskommunens prioriteringer tillegges *avgjørende vekt*. Slik får fylkeskommunen en mer direkte innflytelse på investeringsprogrammet på dette vegnettet.

For øvrige riksveger legges det opp til en strategi for å ruste opp det eksisterende vegnettet til en definert minste-standard. En styrking av vedlikeholdet prioriteres til veger som er viktige for næringstransporten. Dette er viktig for at næringslivet i distriktene skal kunne utvikle seg og bosettingen opprettholdes i de mindre kystkommunene.

I handlingsprogrammet for øvrige riksveger i Finnmark er det i tiltakene lagt vekt på å fjerne flaskehals og utbedre vegstrekninger som er viktige for næringstransporten.



Ny asfalt FV19 Lerresfjord.

økonomiske årsaker er ikke disse strekningene prioritert i Nasjonal transportplan for kommende periode, men kan være aktuelle vegprosjekter i Finnmark for senere perioder.

Det er en målsetting utbedringer av Riksveg 94 Skaidi - Hammerfest prioriteres og forseres med sikte på oppstart i planperioden 2006-2009.

4.1.3 Fylkesveger – investeringer og vedlikehold

Fylkeskommunen har det politiske og økonomiske ansvaret for fylkeskommunale veger. Dette innebærer at fylkeskommunen setter mål, prioriterer og bevilger penger til drift, vedlikehold og utbygging av fylkesvegnettet.

Fylkeskommunen har delegert ansvaret for de praktiske oppgavene og forvaltning av fylkesvegnettet til Statens vegvesen. Drift, vedlikehold og utbygging av fylkesvegnettet skal utføres innenfor de prioriteringer og økonomiske rammer som fylkeskommunen vedtar gjennom planer eller i de årlige budsjettene. I fylkesvegsaker er Statens vegvesen underlagt fylkeskommunens styring. Statens vegvesen har ansvar for den konkrete planleggingen av prosjekter på fylkesvegene i henhold til plan- og bygningsloven. Kommunene er vedtaksmyndighet på kommunedel- og reguleringsplannivå.

For mange av småstedene i Finnmark er fylkesvegen enes- te transportåre og ofte lokalsamfunnets livslinje ut til omverdenen. Ivaretagelse av fylkesvegene er viktig for bosetting og næringsliv i disse samfunnene. Drift og vedlikehold av vegnettet skal ivareta vegkapitalen slik at denne ikke forringes og skaper problemer for framkommelighet og sikkerhet (vegfundament, dreneringssystem, vegdekke, bruer og ferjeleier). Det innbefatter alt av løpende tiltak som er nødvendig for å holde vegnettet åpent, tilgjengelig og sikkert for brukerne hele året og under ulike værforhold.

Standard på fylkesvegnettet og funksjonskontrakter

Deler av fylkesvegnettet inngår i godstransportruter sammen med riksvegene, og for transportørene utgjør dette ett vegnett. Statens vegvesen tilstreber å gjennomføre drift og vedlikehold etter de samme standardkravene i alle tre fylkene i Nord-Norge. Ved innføring av funksjonskontrakter i drift og vedlikehold av vegnettet ble standardkravene i Statens vegvesens håndbok 111 lagt til grunn.

Etter 2003 er driftsstandarden for fylkesvegene i Finnmark noe hevet sammenliknet med tidligere driftsstandard siden kontraktene også inneholder tiltak for sommerdrift. Dette har ført til en mindre økning i driftskostnadene av fylkesvegnet-

tet i Finnmark. I funksjonskontraktene er nivået på vinterstandarden i hovedsak videreført fra 2003 og tilnærmet lik for fylkes- og riksveger med samme trafikkmengde og funksjon, men med redusert standard på den lavtrafikkerte delen av vegnettet. I funksjonskontraktene binder standardbeskrivelsen omfang og kostnader for hele kontraktperioden (4 år) og innebærer dermed en sterk budsjettmessig binding.

For planperioden 2006-2009 er de årlige kostnadene ved funksjonskontraktene for drift og enklere vedlikehold av fylkesvegnettet stipulert til rundt 30 mill kr. I løpet perioden vil flere av funksjonskontraktene bli lyst ut på anbud for andre gang.

Viktige utviklingstrekk på fylkesvegnettet i perioden 2002-2005

Ved inngangen til en ny planperiode mener Statens Vegvesen at det er to forhold som preger situasjonen for *drift og vedlikehold* av fylkesvegnettet :

- Innenfor bevilgningsrammene er det ikke mulig å opprettholde standarden på fylkesvegnettet med den følge at det skjer en gradvis nedbryting av vegkapitalen, spesielt gjelder dette drenering, vegdekker og bruer.
- Det er ikke mulig å holde en tilfredsstillende standard på de elementene som påvirker trafikksikkerheten, spesielt gjelder dette siktforhold/vegetasjon, rekkverk, skilt og oppmerking.

Kostnadene knyttet til funksjonskontraktene er høyere i Finnmark enn i Troms og Nordland. Sammenliknet med de to øvrige fylkene i region nord bruker Finnmark vesentlig mindre ressurser på ivaretagelse av fylkesvegnettet. Som følge av lave bevilgninger til drift og vedlikehold, har sommerdrift og vedlikehold blitt nedprioritert og flere oppgaver står uløste. Samlet har dette som konsekvens at det vedlikeholdsmessige etterslepet på fylkesvegene har økt i perioden og beregnes nå til å være 268 mill. kr.

Lave bevilgninger har også medført at nødvendig fornying av vegdekkene er blitt utsatt og gjennomsnittsalderen har økt. Dekkestandarder er derved blitt redusert. De to seneste årene er det imidlertid bevilget midler til å fornye 10-15 % av fylkesvegnettet. Det er 99,9 % av fylkesvegnettet som har fast dekke. 92% av fylkesvegene har tillatt helårs aksellast på 10 tonn. Trafikkgrunnlaget på fylkesvegnettet har ikke endret seg vesentlig.

Det er behov for en rekke investeringer på fylkesvegnettet. Noe er strekningsvise opprustninger, mens andre er knyttet til utbedringer av tunneler og fergekaier. Investeringsbehovene er presentert under strategier og tiltak i tabell 4.

Det er tatt høyde for at den fylkeskommunale økonomien ikke tillater store rassikringsprosjekter i planperioden. Ved behandlingen av Statens vegvesens handlingsprogram 2006-2015 for øvrige riksveger, vedtok fylkestinget å prioritere 5-10 millioner kroner til mindre rassikringstiltak på fylkesve-



Typiske kantproblemer FV183 ved Brenna.

gene i perioden 2006-2009 (finansiert over post 31 i Statsbudsjettet - se tabell 6).

Veger som ikke lenger oppfyller kriteriene for å opprettholde status som fylkesveg bør omklassifiseres til kommunale veger. Det er krav om at vegstrekninger skal være i tilfredsstillende stand før omklassifisering finner sted. Derfor må vegens tilstand tas med i vurderingen før en fremmer forslag om omklassifisering. Øvrige forslag til omklassifiseringer bør avvente til endelig avklaring av forslaget til todeling av vegnettet.

En nærmere status for fylkesvegene framgår av vedlegg.

4.1.4 Strategier og tiltak - 2006-2009

Tiltakene viser behov for investeringer på fylkesvegnettet og er basert på Statens vegvesens vurderinger samt innspill fra kommuner. Det understrekes at gjennomføring av tiltak vil være avhengig av fylkeskommunens budsjett til veginvesteringer. Det er et betydelig gap mellom behov og midler. Etterslepet på fylkesveger er beregnet til å være 268 mill. kroner og i fylkeskommunens økonomiplan er 37 mill. kroner ført opp til veginvesteringer i perioden.

Strategier:

- Arbeide for at riksveg 94 fra Skaidi til Hammerfest blir en del av stamvegnettet.
- Arbeide for å erstatte gammelt fergemateriell på fylkesvegfergesambandene med nyere ferger.
- Arbeide for å bevare vegkapitalen på fylkesvegene
- Videreføre arbeidet med fornying/utbedringer av fylkesveger som er viktige for næringstransporten og utvikling av det lokale næringslivet.
- Arbeide for vinterbrøyting på RV 98 (Ifjordfjellet) for å bedre forbindelsen mellom Øst- og Vest-Finnmark. En vinteråpen RV 98 er av stor betydning for næringsliv og befolkning på Nordkyn og må holdes åpen om vinteren så fram det er mulig.

Tiltak:

- Gjennomføre investeringsprosjekter på fylkesvegene i samsvar med prioritert liste (se tabell 4).
- Gjennomføre mindre rassikringstiltak med midler over post 31 Rassikring i Statsbudsjettet i samsvar med prioritert liste (se tabell 6).
- Omklassifisere flere fylkesveger til kommunale veger (se tabell 7).
- Fullføre samarbeidsprosjektet om vegen mellom Storskog og Murmansk.
- RV 98 (Ifjordfjellet) holdes åpen om vinteren så fremt det er mulig.

Marginalvurderinger

Tiltakene i tabell 5 (side 19) er tiltak som er påkrevde, men som det ikke er funnet plass til innen de økonomiske rammer. Dersom det settes av økte midler i planperioden, legges følgende liste til grunn.

Rassikringstiltak:

Rassikring av fylkesveg 9 Nyvoll – Lille Lerresfjord har vært prioritert i tidligere fylkesvegplan. Imidlertid er midlene til iverksetting av større rassikringstiltak for lave til at det er hensiktsmessig å starte opp et større arbeide på denne vegstrekningen. Prosjektet bør derfor utsettes til neste planperiode. Tabell 6 (side 19) viser rasutsatte vegstrekninger som forutsettes finansiert over statsbudsjettet post 31 i planperioden.

Tabell 4: Prioritering av investeringsprosjekter for 2006-2009:

Pri. Strekning		
1	Fv 19 Nyvoll – Lille Lerresfjord Påkrevd sikringsbehov etter steinras høsten 2005	Stip. kostnad: 3 mill kr
2	Fv 28 Rafsbotn-Russeluft Slutføring av opprustningsarbeid startet i 2006	Stip. kostnad: 1,1 mill kr
3	Fv 132 Kvalsund bru – Saraby Strekningen er tidligere prioritert for fornying/utbedring i KNS-vedtak av 3/04. Tiltak : Dekkelegging på deler av strekningen samt punktvis utbedring av bæreevnen. Rassikringstiltak i Porsa-området må utredes. Ikke med i stip. kostnad. Oppstart 2006, sluttføres 2007.	Stip. kostnad: 8 mill kr
4	Fv 102 Breivikbotn- Sørvær Tiltak: Utbedring av Falkberg tunnelen 2006 til 4,3m høyde samt frostsikring.	Stip. kostnad: 1,4 mill kr
5	Fv 271 Berlevåg nord – Berlevåg flyplass Tiltak : Dekkelegging av hele strekningen.	Stip. kostnad: 1 mill kr
6	Fv 156 Skipsfjordhøgda- Gjesvær Strekningen er tidligere prioritert for fornying/utbedring i KNS-vedtak av 3/04 Tiltak : Strekningsvis utbedring av bæreevne/drenering og dekkelegging.	Stip. kostnad: 8 mill kr
7	Fv 102 Breivikbotn – Sørvær Tiltak: Strekningsvis utbedring av bærelag, stikkrenner og fornying av vegdekke. Tiltak mot utvasking fra sjøen må utredes. Rassikringstiltak foreslås finansiert over post 31 i Statsbudsjettet i perioden 2006-2009, se tabell 6 – rassikringstiltak.	Stip. kostnad: 6,5 mill kr
8	Fv 344 Vardøvågen XE75 – Vardø nord Fylkesvegen er 0,9 km lang med en ÅDT på 3000. Vegen betjener sentrumsområdet i Vardø – hovedsaklig intern trafikk. Vegen foreslås vurdert for omklassifisering til kommunal veg i løpet av planperioden, og vil derfor være aktuell for opprusting/utbedring.	Stip. kostnad: 0,5 mill kr
9	Fv 341 Svartnes XE75 – Hamningberg Tiltak : Bygging av møteplasser på utvalgte deler av strekningen. Det foreslås at finansieringen deles mellom Statens vegvesen ved Nasjonale turistveger, fylkeskommunen og de to berørte kommunene, Vardø og Båtsfjord.	Stip. kostnad: 1 mill kr
10	Fv 355 Brannsetta – Bugøynes Tiltak : Dekkefornyning og utbedring av bæreevne.	Stip. kostnad: 8 mill kr
	Mindre investeringer i 2006: Fv 102 Breivikbotn – Sørvær, montering av vegbom Fv 391 Hammerfest – Forsøl, montering av el. ferist	Stip kostnad 0,045 mill kr. Stip. kostnad 0,050 mill kr.

Omklassifisering av fylkesveger:

Fylkesveger som ikke lenger tilfredstiller kriteriene for status som fylkesveg, bør omklassifiseres. Det forutsettes at ingen fylkesveger vedtas omklassifisert til kommunale veger før veien oppfyller alle tekniske krav iht. veglovens § 7. For planperioden viser tabell 7 følgende strekninger som er aktuelle for omklassifisering:



Start FV 326 Vegsletta Vadsø.

Tabell 5: Marginalvurderinger i perioden 2006-2009 (hvis det avsettes flere midler)

Strekning	
Fylkesveger i Loppa (bør ses under ett)	Stip. kostn.: 11-12 mill kr
Fv 71 Leirvika-Bergsfjord Forslag til tiltak: Dekkefornyning/drenering og reparasjon kai.	
Fv 72 Sør-Tverrfjord-Sandland Forslag til tiltak: Dekkefornyning/drenering og reparasjon av kai. Sikring mot sjøutvasking må utredes.(Kommer som tillegg i pris).	
Fv 77 Tverrfjord-Myrnes Forslag til tiltak: Dekkefornyning/drenering. Rassikringstiltak (Tverrfjord) og tiltak mot sjøutvasking må utredes.(Kommer som tillegg i pris).	
Fv 13 Alta bru – Granshagen Forslag til tiltak: Utbedring av rundkjøring.	Stip. kostnad: 1,5 mill kr
Fv 15 Kronstad xE6 – Øvre Alta Forslag til tiltak: Utbedring av kryss, evt. med rundkjøring.	Stip. kostnad: 4,0 mill kr
Fv 77 Tverrfjord fergeleie Forlengelse av fergeleie i Tverrfjord.	Stip. kostn.: 2,5–3 mill kr
FV 282 Julaelv bru – x Rv 890 Utbedring av vei inklusiv fornyelse av Julaelv bru. Kun strekningsvis utbedring med bæreevne/drenering og dekkelegging	Stip. kostnad: 7 mill kr Stip.kostnad: 2,5 mill kr
FV 2 Kautokeino sør – Avzi Punktvis opprusting av veg.	Stip. kostn.: 1,6 mill kr

Tabell 6: Prioritering av mindre rassikringstiltak for 2006-2009:

Strekning	
Fv 102 Breivikbotn-Sørvær. Hasvik kommune. Rassikringstiltak bør planlegges sammen med andre foreslåtte fornyings/utbedringstiltak på vegen. Forslag til tiltak : Bygging av bred grøft og snøskjermer.	Stip. kostnad: 5 mill kr
Fv 172 Skipsfjord-Kamøyvær. Nordkapp kommune Forslag til tiltak : Bygging av bred grøft med snøskjermer.	Stip. kostnad: 2,5 mill kr
Fv 241 Kifjord-Dyffjord. Lebesby kommune Forslag til tiltak : Bygging av bred grøft og snøskjermer.	Stip. kostnad: 3 mill kr

Tabell 7: Veger som bør vurderes omklassifisert 2006-2009:

Fv nr.	Fra/til	Km	ÅDT	Kommune	Funksjon
Fv 344	Vardøvågen xE75 – Vardø nord		0,9	Vardø	Byintern
Fv 326	Vegsletta xE75 – Ytrebyen		4,1	Vadsø	Byintern
Fv 12	Bukta xE6 - Amtmannsnes	3,0	1500-930	Alta	Byintern
Fv 13	Alta bru – Granshagen	5,1	3200-4000	Alta	Byintern
Fv 14	Skoddevarre x93 - Elvestrand	3,0	500	Alta	Byintern
Fv 28	Rafsbotn xE6 - Russeluft	7,9	600-20	Alta	Bolig

4.2 Rutegående transport/kollektivtrafikk

Delmål 6.1: Å redusere avstandsulempene i distriktene ved et godt kollektivtilbud og gode veier

Regionale utviklingsstrategier:

- Finnmark fylkeskommune vil, i samarbeid med transportutøvere og brukere, tilrettelegge for et rasjonelt og effektivt transportsystem
- Finnmark fylkeskommune vil i utarbeidelsen av en samferdselsplan ta stilling til rutestruktur og kontraktsformer for kjøp av kollektive rutetilbud
- Vi i Finnmark vil arbeide for et godt kollektivtilbud i tettstedene for å fremme trivsel og redusere privat bilbruk, parkeringsproblemer, støy- og luftforurensing

4.2.1 Kollektive ruter – rutebildrift og hurtigbåt

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

Til grunn for ruteoppsettet er det definert en minstestandard som sikrer steder med fast bosetting et kollektivtilbud. Skoleskyss utføres ofte i kombinasjon med ordinær ruteskyss og er ved siden av helgetrafikk dimensjonerende for materiell som benyttes i kollektivtrafikken. Statistikk for perioden 2002-2004 viser følgende tall:

Tabell 8: Kollektivtrafikk 2002-2004:

Ruteproduksjon		Antall	Passasjerer
Buss	2004	4.542.000 km	2.421.000
	2003	4.553.000 km	2.408.000
	2002	4.568.000 km	2.412.000
Fylkesvegferjer	2004	52.393 km	90.675
	2003	51.876 km	88.863
	2002	52.207 km	91.042
Hurtigbåtruter	2004	376.233 km	97.702
	2003	371.433 km	94.506
	2002	335.456 km	74.807

Innenfor bussdriften er 75 % av tilskuddsberettigede ruter knyttet til effektiviseringsavtaler med FFR AS som løper til 31.12.2007. Resterende 25 % er anbudsruiter i to områder; Nordkapp (til 31.12.2006) og Midt-Finnmark (til 31.12.2009). På sjøsiden er det meste av fylkesvegfergedrift og hurtigbåtdrift knyttet til effektiviseringsavtaler som gjelder ut 2007. Effektiviseringsavtalene har som målsetting at ruteproduksjon skal holdes på 2002-nivå.



Hurtigbåten «Renøy» ved kai i Hammerfest.

Kostnadsnivået innen rutebildriften i Finnmark er fortsatt høyt i forhold til landsgjennomsnittet, men bruk av anbud har redusert kostnadene betydelig i de områder som er omfattet.

FFR AS med enkelte undertransportører, utfører passasjertrafikken til sjøs. Vest-Finnmark, med mange øyer og vegløse samfunn, er spesielt avhengig av et godt rutetilbud med hurtiggående passasjerfartøy. Flere av anløpsstedene betjenes av private kaieiere/ekspeditører, og flere av disse har hatt en nedgang i anløp av båter utenom den regulære rutetrafikken. Dette har ført til redusert inntjening. For at rutegående båter skal kunne anløpe stedene er det viktig at kaieierne har en inntjening som sikrer at de kan holde kaiene i forskriftsmessig stand.

Fylkeskommunen har ikke ansvar for godstransport, men «M/S Sørøy», som er en kombinert gods- og passasjerbåt, trafikkerer kysten og har stor lastekapasitet og kan ta tyngre løft utover det som hurtigbåtene kan ta. Hurtigbåtene er viktig for ferskvaretransport til og for ferskfisktransport fra øyer og vegløse samfunn. Skjerpede sikkerhetskrav til utrustning samt økning i oljepris, har medført betydelig kostnadsøkning for drift av sjøverts lokalruter.

Etter nedgang i passasjerstatistikken i slutten av 90 årene, har det vært en økning i passasjertallene fra 2002 og fremover. Årsaken ligger først og fremst i opprettelsen av «Snøhvitekspressen» mellom Alta og Hammerfest som i 2005 fraktet ca 35 % av reisende på sjøsiden. Holdes denne ruten utenfor har tilskuddsnivået holdt seg jevnt på ca 88 % de siste årene.

4.2.2 Fergetrafikken

I fylket er det et riksvegfergesamband (Øksfjord – Hasvik) som Statens vegvesen er løyvemyndighet for og fem fylkesfergesamband hvor Finnmark fylkeskommune er løyvemyndighet. FFR AS trafikkerer fire av fylkesfergesambandene, mens det femte trafikkeres av Altafjord Oppdrett AS.

To av ferjene som betjener fylkesvegfergesambandene i dag er rundt 30 år gamle. Skjerpede sikkerhetskrav til ferjene har ført til redusert kapasitet på flere av dem. En økning

av antall avganger har vært nødvendig på enkelte samband for å dekke bl.a. fiskerinæringens transportbehov.

4.2.3 Skoleskyss

Nedleggelse av grendeskoler og endringer i skolestrukturen fører til økt behov for skoleskyss. Opplæringsloven slår fast at fylkeskommunen skal organisere skoleskyssen i samarbeid med kommunene. For fylkeskommunens del betyr dette at man på et så tidlig tidspunkt som mulig må bli informert om planlagte endringer i skolestrukturen slik at skoleskyssen blir med i vurderingen når skoler vurderes nedlagt.

4.2.4 Tilgjengelighet for alle

Tilgjengelighet til transport og transportmidler er en viktig forutsetning for menneskers deltakelse i samfunnslivet. Tilgjengelighet for alle er et omfattende begrep som innebærer hensyntagen til alle gruppers forutsetninger når for eksempel infrastruktur skal utformes. Finnmark fylkeskommune stilte slike krav ved siste anbudsutlysning og alle langdistansebusser i Midt-Finnmark er i dag utformet slik at rullestolbrukere kan benytte tilbudet.

Regjeringen vil gjennomføre et nytt tilgjengelighetsprogram for å forbedre tilgjengelighet for alle i transportsektoren. Programmet skal omfatte både infrastruktur, rullende materiell og transportlogistikk.

4.2.5 Transportordningen for funksjonshemmede

Transportordningen for funksjonshemmede er et etablert tilbud i alle kommuner for reisende som av helsemessige årsaker ikke kan benytte kollektivrutetilbudet. Ved inngangen til 2005 var det registrert 2293 brukere av ordningen, dvs. 3,1% av befolkningen. Dette er betydelig høyere en landsgjennomsnittet og reglementet er nå revidert med sikte på at antall brukere skal reduseres og at ordningen skal målrettes mot den brukergruppen som trenger det mest.

Et aktuelt tiltak er å innføre betalingskort som erstatning for dagens kuponger. Kombinert med programvare vil dette



Bybuss i Dallavaraveien i Vadsø.

kunne gi oss langt bedre oversikt over brukernes anvendelse av tjenestene og dermed vil fylkeskommunen kunne tilpasse tilbudet bedre til brukerne.

4.2.6 Miljøutfordringer

Ved offentlig kjøp av transporttjenester bør det stilles krav til miljøvennlig teknologi og drivstoffformer så langt dette kan forsvares ut fra en helhetsvurdering. Prosjekt om gassdrevne busser, ferger og hurtigbåter bør vurderes i perioden.

4.2.7 Transportberedskap

Finnmark fylkeskommune har i følge forskrift for sivil transportberedskap, fastsatt av Samferdselsdepartementet 14. juni 2005, ansvaret for å sikre og legge til rette for at det i Finnmark er en nødvendig og regionalt tilpasset transportberedskap. For å sikre en best mulig samordnet sivil transportberedskap, skal fylkeskommunen samarbeide med fylkesmann, politiet, transportnæringene og Statens vegvesen.

4.2.8 Strategier og tiltak 2006-2009:

Med bakgrunn i innspill/uttalelser fra kommuner og andre høringsinstanser, dagens situasjon i transportsektoren i Finnmark og øvrige rammebetingelser, er følgende utfordringer aktuelle i perioden 2006-2009:

Strategier:

- Arbeide for *bedre fremkommelighet i og mellom regioner*, for å fremme utvikling av levedyktige distrikter, vekstkraftige bo- og arbeidsmarked og dekke næringslivets transportbehov
- Arbeide for *et mer effektivt transportsystem*, hvor blant annet økt bruk av konkurranse benyttes for å få et best mulig transporttilbud for de samlede ressursene til transportformål
- Samordne persontrafikk og godstrafikk i trafikksvake områder gjennom bruk av transportmidler med muligheter for både person- og godstransport.
- Involvere kommunene og brukerne på et tidlig tidspunkt i forbindelse med nye/endrede ruter og ved anskaffelse av nytt transportmateriell.
- Arbeide for bedre tilrettelegging for funksjonshemmedes bruk av ordinær kollektivtransport.
- Innføre bruk av elektroniske betalingskort i transporttjenesten for funksjonshemmede.
- Påse at transportbehovet blir minimalisert i kommunal og fylkeskommunal arealplanlegging.

Tiltak:

- Bruke konkurranse ifm. kontraktsinngåelse for kollektivtrafikken. I planperioden vil dette gjelde bussanbud Nordkapp (fra 1.1.2007) og nytlysning av rutetrafikken (buss/hurtigbåt/ferge) som ligger i fem-årige effektiviseringsavtaler (fra 1.1.2008).



DHC-8 inn for landing i Honningsvåg.

- Nedsette et båtuteutvalg for å se på framtidig rutestruktur og minimumsstandard for sjøverts lokalruter samt behov for båtute- og fergemateriell.
- Vurdere bussrutestrukturen og minimumsstandard.

4.3 Luftfart

Delmål 6.2: Å sikre et godt flyrutetilbud og gode rammevilkår for luftfarten i Finnmark

Regionale utviklingsstrategier, ved at:

- Finnmark fylkeskommune vil arbeide for et bedre flyrutetilbud og lavere flybillettpriser og vil være en aktiv og kreativ part når staten fastsetter rammevilkår for luftfarten i Finnmark og landet for øvrig
- Vi i Finnmark vil arbeide for økt charterflytrafikk til Finnmark. I dette arbeidet bør kommunene samarbeide med reiselivsaktører og flyselskaper
- Vi i Finnmark vil arbeide for flyforbindelser internt i Barentsregionen

4.3.1 Mange flyplasser

Finnmark har 3 stamflyplasser og 8 kortbaneflyplasser. Lufthavnene eies og drives av Avinor AS. Den kommersielle flyrutetransporten i Finnmark blir utført av SAS-Braathens, Norwegian og Widerøe Flyveselskap AS. Widerøe flyveselskap AS betjener de to anbudsområdene på kortbanenettet (FOT-rutene)², men områdene vil bli anbudsutsatt på nytt i løpet av planperioden. Det regionale flyrutenettet har sammen med strekningen Tromsø-Lakselv v.v vært lagt ut på anbud flere ganger, senest i 2003 med tre års kontraktsperio-

der. Anbudsperioden i de to områdene varierer tidsmessig, og det vanskeliggjør endringer i strukturen innad i fylket. Opprettholdelse av et godt flyrutetilbud i fylket er et statlig ansvar og FOT-rutene finansieres av Samferdselsdepartementet.

4.3.2 Høye billettpriser

Takstene på flybillettene har i gjennomsnitt gått ned med 28% på stamrutene etter 2002. På kortbanenettet har imidlertid prisene steget med 4% i samme periode. Dette har sammenheng med konkurransen på stamrutene, mens takstene på kortbanenettet reguleres etter konsumprisindeksen (Solvoll, G., 2005).

4.3.3 Trafikkutvikling

I Finnmark, med punktbosetting og lange avstander, er fly i mange tilfeller eneste reelle reisemåte og er derfor av stor betydning for befolkning og næringsliv. Trafikkutviklingen på både de regionale flyplassene og stamruteflyplassene er i hovedsak positiv, men med betydelige variasjoner.

Tabell 9: Antall reisende 2000-2004

Flytransport	2000	2001	2002	2003	2004
Antall reisende	669.501	636.710	630.367	650.950	739.862

I 2005 var det til sammen 769 250 inn og utreiser fra flyplassene i Finnmark. De fleste inn og utreisene (555 053 eller 72 prosent) skjedde ved en av Finnmarks tre stamflyplasser - Alta, Lakselv og Kirkenes. De resterende (214 197 eller 28 prosent) reiste til eller fra en av de åtte regionale flyplassene i fylket - Hasvik, Hammerfest, Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vadsø og Vardø.

I perioden fra 1996 til 2005 økte persontrafikken med fly med 24 prosent i Finnmark. Bak dette tallet skjuler det seg en

² FOT-rute = Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting.

sterk vekst i persontrafikken over stamflyplassene på 42,8 prosent og en nedgang over de regionale flyplassene med 7,6 prosent. Over stamflyplassene økte trafikken i perioden mest ved flyplassene i Alta og Kirkenes, henholdsvis med 70,2 og 38,1 prosent. Persontrafikken over flyplassen i Lakselv gikk i samme periode ned med 32,9 prosent. Veksten ved de regionale flyplassene i perioden fra 1996 – 2005, kom ene og alene av vekst i flytrafikken over Hammerfest lufthavn med 22,7 prosent. Ved de øvrige regionale flyplassene i Finnmark har passasjertrafikken gått ned i perioden.

Fra 2004 til 2005 økte persontrafikken med fly til og fra Finnmark med 3,6 prosent. Trafikken økte både ved stamflyplassene (9 prosent) og ved de regionale flyplassene (8,3 prosent). Trafikken økte ved flyplassene i Alta og Kirkenes, med henholdsvis 15,6 og 3,2 prosent. Veksten i trafikken i Alta kan trolig i hovedsak tilskrives to forhold – økt konkurranse ved at Norwegian også flyr Oslo-Alta t/r, noe som gir lavere flybillettpriser samt økt trafikk knyttet til Snøhvitutbyggingen. Ved de regionale flyplassene var det bare flyplassen i Vadsø som ikke hadde nedgang fra 2004 til 2005.

Ved lufthavnene i Kirkenes og Alta har veksten resultert i behov for større terminalbygninger. Ny terminalbygning vil åpnes i Kirkenes i mai 2006, mens det i følge Nasjonal transportplan og Avinor AS sitt investeringsprogram, planlegges for bygging av ny terminalbygning i Alta etter at Kirkenes er ferdigstilt.

4.3.4 Behov for flyforbindelse til Russland og flyfraktforbindelser

I tillegg til det etablerte grensekryssende samarbeidet vil en utvikling av russisk olje- og gassvirksomhet i Barentshavet øke behovet for flyforbindelse mellom Kirkenes og Murmansk. Widerøe og Artic Air har tidligere, på kommersiell basis, gitt forbindelse mellom Kirkenes og Murmansk to ganger i uka. Dette tilbudet er nå avvirket. I den videre utviklingen av Barentsregionen er det viktig å få reetablert flyrutetilbudet mellom Finnmark og Nordvest-Russland, samt vurdere muligheter for øvrige flyruter i Barentsregionen. Barentssekretariatet, Sør-Varanger kommune og Finnmark fylkeskommune har satt i gang et utredningsarbeide med sikte på å få reetablert denne ruten.



DHC-8 på Honningsvåg lufthavn.

Flyfrakt av fersk fisk har et potensiale mot markeder som etterspør fersk fisk som kvalitetsvare. I Porsanger arbeides det for å få etablert en infrastruktur som muliggjør en slik satsning over Banak lufthavn. Flyplassen har også charterflytrafikk sommerstid.

4.3.5 Strategier og tiltak 2006-2009

Strategier:

- Arbeide for at fylkeskommunen i større grad får ta del i utarbeidelsen av anbudskriterier ved statlige kjøp av regionale flyruter og bli en sentral part i å forbedre interne flyforbindelser.
- Arbeide for lavere flybillettpriser på kortbanenettet (FOT-rutene).
- Arbeide for å bedre regulariteten på kortbanenettet.
- Arbeide for ny terminalbygning i Alta.
- Arbeide for sammenfallende anbudsperioder på FOT-rutenettet i fylket.
- Arbeide for reetablering av flyforbindelse mellom Kirkenes og Murmansk.
- Arbeide for etablering av flyforbindelse mellom Lakselv og Finland.
- Arbeide for å tilrettelegge for flyfrakt og chartertrafikk til og fra Banak flyplass.
- Intensivere arbeidet med en utredning av ny flyplass i Hammerfest-regionen.
- Arbeide for etablering av direkte flyforbindelse mellom Lakselv – Oslo under turistsesongen.

Tiltak:

- Nedsette fylkesvis strukturvalg som vurderer framtidig lufthavnstruktur.
- Utrede mulighet for reetablering av flyrute mellom Kirkenes og Murmansk.

4.4 Trafikksikkerhet

Delmål 6.3: Å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på vegnettet hele året.

- Finnmark fylkeskommune vil at trafikksikkerhetsarbeidet skal rettes mot barn, ungdom og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Holdningsskapende arbeid skal vektlegges, men også fysiske tiltak skal øke trafikksikkerheten i Finnmark

Etter vegtrafikklovens § 40 a har Finnmark fylkeskommune (FFK) et ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. FFK har den koordinerende rollen og skal se til at tiltak blir gjennomført i fylket. For å gjennomføre tiltak er ulike aktører avhengige av et bredt samarbeid mot en felles målsetting. Ett av målene er å skape engasjement og aktivitet i trafikksikkerhetsarbeidet på det lokale plan.



Trafikkbilde i Hammerfest sentrum (2006).

Trafikksikkerhetsplanen består av to dokumenter, en strategiplan og en handlingsplan. Gjennom Samferdselsplanen for Finnmark 2006-2009 vedtas de strategiske målsettinger for trafikksikkerhet³. Strategiplanen gjelder for fire år og inneholder blant annet målsettinger og satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark.

Handlingsplanen gjelder for ett år, og ny utarbeides årlig. Den inneholder konkrete tiltak som aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennomføre.

4.4.1 Trafikksikkerhetsplanen 2006-2009 (utdrag)

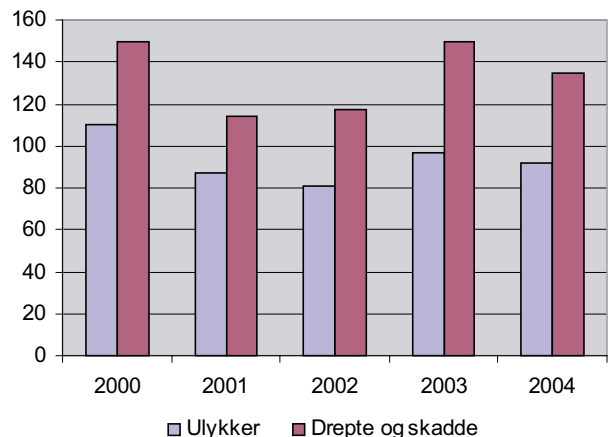
Bakgrunnen for trafikksikkerhetsplanen er særlig to forhold; å følge opp vegtrafikklovens § 40 a og å innfri målsettingen om å få ned trafikkulykestallene i Finnmark. Videre er intensjonen at trafikksikkerhetsplanen for Finnmark skal være til hjelp i det totale trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Hovedmålsettingen med Trafikksikkerhetsplanen er å få ned tallet på skadde og drepte i trafikken i Finnmark. Dette skal sikres gjennom prioriterte satsingsområder og samarbeid mellom aktørene.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark er i stor grad rettet mot barn og unge. Dette fokuset vil bli opprettholdt også for 2006-2009 ved at to av satsingsområdene, Barn 0-14 år og Ungdom 15-25 år videreføres gjennom ulike prosjekter.

557 personer ble skadd eller drept i Finnmarkstrafikken i årene 2001 – 2004.

Tabell 9: Antall ulykker og antall skadde / drepte i Finnmark, 2000⁴-2004



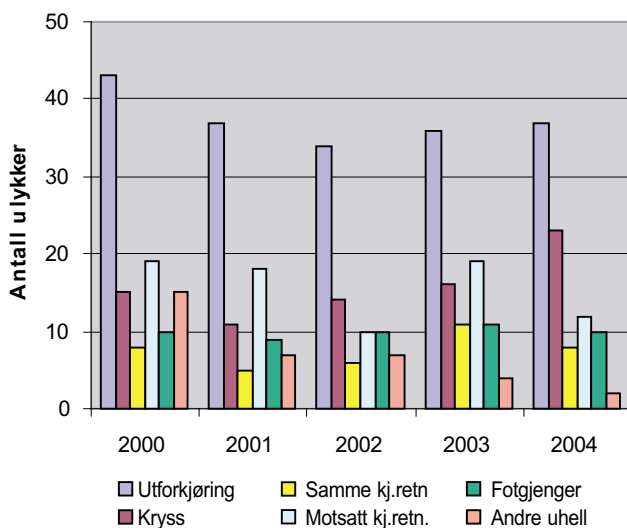
³ Strategiplanen utarbeides også som et eget dokument..



Opplæring i trafikksikkerhet prioriteres tidlig i barnehagene. Barn fra Ruija barnehage i Vadsø.

Ulykkestyper

Tabell 10: Ulykkestyper i Finnmark, 2000 - 2004



Samarbeid

Innenfor trafikksikkerhetsarbeidet er det viktig med et faglig nettverk som fungerer både i formell og uformell sammenheng. Det er viktig at personene i de ulike fagområdene innen trafikksikkerhet i Finnmark samarbeider for at arbeidet blir mest mulig helhetlig.

I Finnmark er det Kultur, nærings- og samferdselutvalget som er det politiske organ for trafikksikkerhetsaker. Konsultativt trafikksikkerhetsforum, som består av representanter fra Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Finnmark fylkeskommune, Fylkesmannen i Finnmark og politiet, er rådgivende overfor politikerne i trafikksikkerhetsaker. Statens vegvesen har leder- og sekretariatsansvar for forumet. Samarbeidet mellom disse etatene er svært viktig.

Trafikksikkerhetsplanen er knyttet opp mot Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet 2006-2015, men er samtidig tilpasset lokale/regionale behov.

Økonomiske forutsetninger

I kommunene er det viktig at de kommunale trafikksikkerhetsplanene er på plass, og at de blir oppdatert/rullert. Spesielt gjelder dette handlingsplanen hvor årlige tiltak skal være hjemlet. Disse planene er viktige dokumenter når det søkes om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Det vil

kun unntaksvis blir prioritert søknader fra kommuner uten plan.

Fysiske tiltak

Statens vegvesen er vegholder for riksvegene og bygging av fysiske tiltak, for eksempel busslommer, veglys etc. langs riksveg er Statens vegvesens ansvar. Det samme gjelder for bygging av gang- og sykkelveger langs riksveg. Gang- og sykkelveger langs fylkesveg er et kommunalt ansvar. Tiltak som gjennomføres av Statens vegvesen blir først og fremst prioritert ut fra ulykkesbelastning og trafikkmengde.

Kommunene har ansvar for de kommunale vegene og prioriterer selv tiltak på disse. For tiltak langs fylkes- og riksveg der kommunene har fått ansvar for gjennomføring av tiltak, skal Statens vegvesen godkjenne planene. For fylkesveger og kommunale veger er det mulig å søke om tilskudd til gjennomføring av tiltak gjennom de fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene.

Pedagogiske tiltak

De fleste trafikkulykkene skyldes menneskelig svikt. Det er derfor viktig å jobbe med trafikantenes holdninger. Det kan for eksempel gjøres gjennom pedagogiske tiltak som informasjon, opplæring, kampanjer etc. Trafikantertede tiltak har vært et prioritert område i trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark de siste årene, og er i samsvar med Nasjonal Transportplan 2006-2015. Gjennom de fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene er det mulig å søke om finansiering til slike tiltak.

Fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler

Hvert år deles det ut fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Kommuner, politi og andre kan søke på disse midlene dersom de ønsker å gjøre noe for å bedre trafikksikkerheten. Søkere som får tilskudd, må ha gjennomført tiltaket innen utgangen av det året som tildelingen gjelder for. Dersom ikke fristen blir holdt, blir midlene trukket tilbake og omfordelt til andre søkere.

4.4.2 Satsningsområder 2006-2009

Visjon:

«Det skal være trygt å ferdes i finnmarkstrafikken og ingen skal bli drept eller varig skadd».

Hovedmål :

«Antall drepte og alvorlig skadde skal reduseres med 25 prosent pr. år i planperioden».

Mål:

Barn og trafikk (0 – 14)

- Barn i Finnmark skal oppleve trygghet i trafikken enten de går, sykler eller er passasjer.
- Antall alvorlig skadde og drepte barn skal reduseres med 50% sammenlignet med perioden 2001-2004.
- Det skal arbeides aktivt med holdningsskapende arbeid rettet mot barn.
- Det skal stimuleres til tema- og prosjektarbeid rettet mot barn og trafikk i skolen.

Ungdom (15-25)

- Antall alvorlige skadde og drepte i ungdomsgruppa skal i perioden reduseres med 50 personer i forhold til perioden 2001-2004.
- Trafikksikkerhetsprosjekter rettet mot ungdom skal styrkes.
- Tiltak hvor ungdom påvirker ungdom til trafikksikkerhet vil prioriteres.
- Finne arenaer hvor myndigheter og ungdom kan skape gode relasjoner.

Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Mål

- Det skal stimuleres til større kommunalt engasjement og lokal satsning.
- Kommunene skal stimuleres til å arbeide aktivt med lokale aktører for å få til et målrettet trafikksikkerhetsarbeid.
- Stimulere til økt samarbeid med ideelle organisasjoner og ildsjeler.
- Oppdatere kommunale trafikksikkerhetsplaner.
- Det tverrfaglige samarbeidet innenfor kommunalt TS-arbeid med fokus på det pedagogiske, må styrkes.
- Informere bedre om de fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene og muligheten til å kunne søke på disse.
- Intensivere arbeidet med tilrettelegging av områder/arealer for gang- og sykkelveger langs riks- og fylkesveger.

Evaluering

For å sikre at tiltak blir gjennomført og se resultatene av disse, er det viktig med en årlig evaluering. Målene evalueres ved kvantitativ evaluering på ulykkesdata og kvalitativ evaluering av trafikksikkerhetsarbeidet.



Havneanlegg i Kirkenes (2006).

www.kirkenesopplevelser.no

4.5 Sjøtransport og havnestruktur

Delmål 6.4: Å ha havner med en standard som tilfredsstiller dagens og framtidens behov.

Regionale utviklingsstrategier:

- Finnmark fylkeskommune, i samarbeid med Fiskeridirektoratet region Finnmark, Kystverket og kommunene utarbeider en plan for tiltak i havnene i forbindelse med samferdselsplan for Finnmark

Finnmark fylke er svært avhengig av en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport da vi mangler jernbaneforbindelse. Dette er av stor betydning for at næringslivet skal ha stabile rammevilkår for sin virksomhet innen transport av ferskt råstoff fra fiskerihavner og oppdrettsanlegg/slakterier. Gode og effektive havner er også viktig for å sikre utvikling av fiskeriene i Finnmark.

Presset og fokuset på havnene vil øke betraktelig i takt med økt fokus og aktivitet knyttet til oljevirksomheten i Barentshavet. I tillegg er Honningsvåg, men også Hammerfest, viktige anløpssteder for cruiseskip.

Flåtestrukturen har endret seg de siste årene. Den havgående fiskeflåten er blitt større og krever større dybde enn tidligere. I de havnene som både er trafikk- og fiskerihavner vil tiltak som iverksettes for å bedre forholdene for en av havnefunksjonene ha positiv effekt også for havnens andre funksjoner. I de senere år har uvær forårsaket store skader på moloanlegg i fylket. Utbedring av slike skader fører til at planlagte utbygginger av moloer og mudringer utsettes.

4.5.1 Kystverkets handlingsprogram 2006-2015 i nasjonal transportplan

I Kystverkets handlingsprogram for 2006-2015 er innsatsen rettet mot fiskerihavner prioritert blant Kystverkets ansvarsområder.

Tabell 11: For planperioden 2006-2015 prioriterte fylkestinget følgende tiltak for vedlikehold/drift:

Prosjekt	Prosjekttype	Gjennomføringsperiode
Berlevåg	Vedlikehold molo	2006
Havøysund	Fiskerihavn, mudring	2006-2008
Vadsø	Vedlikehold molo	2008
Båtsfjord	Fiskerihavn, molo/mudring	2009
Berlevåg	Fiskerihavn, mudring indre havn	2011
Loppa	Fiskerihavn, molo Øksfjord	2012-2015
Smørfjord	Fiskerihavn, molo	2012-2015
Tana	Farled, innseiling Austertana	2010-2015

Fylkestinget uttalte videre at fiskerihavner ikke bør overføres til kommunene, men fortsatt forbli i statens eie. Fylkestinget mente videre at Statens bevilgning til havneformål burde økes.

Det er kommunene og næringslivet som i hovedsak eier og har ansvaret for infrastrukturen i havnene. Fylkeskommunen kan gi anbefalinger til sentrale myndigheter i forbindelse med finansiering av utbygginger. I tillegg disponerer fylkeskommunen midler som kan nyttes til utbygging av kommu-

nal infrastruktur i havner, for eksempel næringsareal og kaier.

For fiskerihavnene vil det viktigste være at dybdeforhold og skjerming er av en slik standard som tilfredsstillers dagens og framtidens behov. Havnene må ikke være en begrensende faktor i forhold til å betjene fiskerinæringa. Dette gjelder både for fiskeriflåten og for fiskeindustrien. Viktige og nye store havnesatsinger i Finnmark har for eksempel vært mudring i Vadsø. Nye store satsninger i planperioden vil blant annet være Havøysund og Båtsfjord.

I vurderingen av tiltak i fiskerihavner, vil det stilles krav om avklaringer i forhold til den kommunale og fylkeskommunale planleggingsprosessen. Nyten av tiltakene skal dokumenteres og ses i sammenheng med øvrig nærings- og infrastrukturutvikling.

Prosjekter av stor betydning for den nasjonale verdiskapingen innen fiskerinæring er prioritert.

Statlige fiskerihavnens betydning

Alle havnene hvor staten ved Kystverket har gjort havneinvesteringer defineres som statlige fiskerihavner. Kystverket har ansvar for planlegging, utbygging og vedlikehold av disse havnene. Statlige fiskerihavner med liten eller ingen fiskerimessig betydning skal søkes avhendet til kommuner eller andre brukerinteresser.

Det er i Finnmark registrert 75 statlige fiskerihavner med fiskeriaktivitet og 53 havner som ikke er aktive. Havnene uten aktivitet er gamle fiskevær som nå er fraflyttet og hvor staten på et tidlig tidspunkt har bidratt til havneinvesteringer.

Tabell 12: fordelingen på kommunenivå og omfanget av det statlige engasjement, også i historisk perspektiv:

Kommune	Ant. Statlige fiskerihavner med aktivitet	Ant. Statlige fiskerihavner uten aktivitet
Loppa	7	7
Alta	2	5
Hasvik	6	1
Hammerfest	8	7
Kvalsund	5	
Måsøy	8	3
Nordkapp	6	5
Porsanger	4	
Lebesby	4	5
Gamvik	2	4
Berlevåg	2	3
Tana		4
Nesseby	4	
Båtsfjord	2	3
Vardø	4	3
Vadsø	10	2
Sør-Varanger	1	1

Årlige tilskudd til kommunale fiskerihavner

Kystverket forvalter, i tillegg til de statlige fiskerihavnene, tilskudd til kommunale fiskerihavner (statsbudsjettet kap. 1062 post 60). Tilskuddsordningen er forutsatt som en støtte til fiskerinæringa for å realisere prosjekter som ellers vanskelig lar seg finansiere gjennom avgifter og vederlag. Ordningen omfatter offentlige tiltak innen fiskerisektoren som inngår i en helhetlig havneplanlegging. Foreslått ramme for tilskudd til kommunale fiskerihavner er for perioden 2006-2015 satt til 23 millioner kroner årlig.

Fristen for å søke tilskudd i kommende budsjettår er 1.mai året før budsjettåret, men fristen kan bli fremskyndet.

Havnene har også en viktig funksjon i oljeberedskapen i forbindelse med mottak og lagring av beredskapsmateriell.

4.5.2 Strategier og tiltak 2006-2009

Strategi:

- Arbeide for å utvikle/utbygge havnene i Finnmark for å tilfredsstillere de behov som dagens og framtidens trafikk- og fiskeriflåte krever.
- Arbeide for økte statlige bevilgninger til havneformål.

Tiltak:

- Finnmark fylkeskommune skal årlig foreslå prioritering av havnerelaterte tiltak som skal støttes med tilskudd fra statsbudsjettet kap. 1062 post 60.

5 Andre utfordringer

Det finnes andre utfordringer på samferdselsområdet i Finnmark. I dette kapittelet vil samferdselsplanen omtale temaer som omfattes av «Infrastruktur og kommunikasjonspolitikk» i forhold til fylkesplanen. Det er ikke utarbeidet nye tiltak eller strategier for alle temaene, men samferdselsplanen vil videreføre fylkesplanens satsningsområder for å gi en samlet oversikt.

5.1.1 Bredbånd, post og telesektoren:

Fylkesplanen har følgende vedtatte delmål 6.5:

Å få bredbåndskapasitet i hele Finnmark med samme kvalitet og pris som sentrale områder i landet.

De regionale utviklingsstrategier er vedtatt som følger:

- Vi i Finnmark vil gjennom bredbåndsselskapet i Finnmark arbeide for at bredbåndsutbyggingen realiseres.
- Vi i Finnmark vil benytte Interreg - programmer og Naboskapsprogrammer til å søke samarbeid med leverandører i Finland, Sverige og Russland for å framskynde tverrkoblinger over riksgrensene.
- Vi i Finnmark vil arbeide for fullgod mobildekning i fylket.

Fylkestingets vedtak 15. juni 2004 sier at transportselskapet «Bredbånd Finnmark AS» skal etableres, og at fylkesutvalget skal få på plass grunnlaget for etablering av selskapet. Kommersielle aktører inviteres til å delta i selskapet, og det ble i 2004 bevilget 1,035 mill. som arbeidskapital og kr 100.000 som egenkapital for selskapet. Transportselskapet skal dekke Finnmarks behov for transport av elektroniske data, telefoni og andre elektroniske transporttjenester. Selskapet skal være et kvalitets transportnett internt i fylket med forbindelser til samtlige av fylkets 19 kommuner og større tettsteder.

Fylket står fremdeles overfor store utfordringer knyttet til utbygging av bredbånd i Finnmark. Teknologien er en forutsetning for etablering og næringsutvikling i fylket og det bør jobbes offensivt for å gjøre denne tilgjengelig for alle.

Øst-Vest forbindelsen beskrevet i «Bredbånd i Finnmark - hva nå?» vil være et konkret prosjekt som det må ses videre på. Prosjektet «Grenseløst Nord», et prosjekt i regi av finske og norske myndigheter som tar for seg muligheten for å knytte sammen norsk og finsk infrastruktur, er også vurdert. Det er satt i gang et fellesprosjekt.

Postfremføringen har vært gjennom betydelige omlegginger de senere årene og det er ikke lenger egne sorterings-terminaler i fylket. Dette har ført til at fremføringshastigheten har sunket på flere steder.

Strategi:

- Arbeide for sikre stabil og effektiv postgang.
- Sikre bredbåndsdekning til Finnmark.

Mobilnettet er under utvikling og dekningsområdene for GSM-nettet har blitt forbedret. Ved årsskiftet 2004-05 ble imidlertid NMT-450 nettet lagt ned og dette svekket mobildekningen på indre strøk og på kysten. Avbøtende tiltak er iverksatt, men det er viktig å følge utviklingen. Den manglende mobildekningen svekker også den sivile katastrofe/redningsberedskapen i fylket.

5.1.2 Jernbane

Våren 2003 ble det utarbeidet en forstudie som tok for seg muligheten for jernbaneforbindelse til Russland. Dette vil kreve utbygging av ca 40 km jernbane og dette vil kunne være viktig i den videre utviklingen av nordområdene. Ved behandlingen av Stortingsmelding nr 30 (2004-2005) ba Stortinget Regjeringen om en nærmere vurdering av jernbaneforbindelse Nikel – Kirkenes og på en egnet måte komme tilbake til Stortinget i dette spørsmålet.

Det er også fremmet forslag om andre jernbanetraseer, bl.a. muligheten for å forlenge jernbanen fra Gällivare til Kirkenes og Nikel. Dette er en interessant tanke som kan følges opp i planperioden.

Strategi:

- Følge opp Regjeringens arbeide med utredning av jernbaneforbindelse Nikel – Kirkenes.

6 Vedlegg:

Viktige utviklingstrekk på fylkesvegnettet i perioden 2002-2005

Ved inngangen til en ny planperiode mener Statens Vegvesen at er det to forhold som preger situasjonen for *drift og vedlikehold* av fylkesvegnettet :

- Innenfor bevilgningsrammene er det ikke mulig å opprettholde standarden på fylkesvegnettet med den følge at det skjer en gradvis nedbryting av vegkapitalen, spesielt gjelder dette drenering, vegdekker og bruer.
- Det er ikke mulig å holde en tilfredsstillende standard på de elementene som påvirker trafikksikkerheten, spesielt gjelder dette siktforhold/vegetasjon, rekkverk, skilt og oppmerking.

Funksjonskontrakter. Kostnadene knyttet til funksjonskontraktene er høyere i Finnmark enn i Troms og Nordland. Sammenliknet med de to øvrige fylkene i region nord bruker Finnmark vesentlig mindre ressurser på ivaretagelse av fylkesvegnettet. Som følge av lave bevilgninger til drift og vedlikehold, har sommerdrift og vedlikehold blitt nedprioritert og flere oppgaver står uløste. Lave bevilgninger har også medført at nødvendig fornying av vegdekkene er blitt utsatt. Dekkestandarden er derved blitt redusert. Det årlige vedlikeholdet av bruer og ferjekaier har også vært skadelidende med et lavt bevilgningsnivå. Samlet har dette som konsekvens at



Bru på FV341 ved Vesterelva mot Hamningberg.

det vedlikeholdsmessige etterslepet på fylkesvegene har økt i perioden og beregnes nå til å være 268 mill. kr.

Nedbrytingen av veger og bruer skjer raskt når skadene har passert en viss grense. Konsekvensene blir da at det kreves omfattende ombygginger og reparasjoner med betydelig høyere samfunnskostnader enn om vedlikeholdet skjer innen skadene får utvikle seg for langt.

Trafikkgrunnlaget på fylkesvegnettet har ikke endret seg vesentlig. Ressursinnsatsen til vinterdriften har vært prioritert og holder en akseptabel standard i forhold til trafikkmengden.

Bevilgningsnivået til drift- og vedlikehold i forrige planperiode har vært tilstrekkelig til å dekke opp de kontraktsbundne kostnadene, men innebar et minimalt handlingsrom til å utføre annet nødvendig vedlikehold.

Trafikkgrunnlaget vil ha betydning for dimensjoneringen av vegnettet. Størrelsen på trafikken blir uttrykt ved årsgjennomsnittlig trafikk (ÅDT), dvs det totale antall kjøretøy som passerer et punkt av en veg i løpet av et år dividert på 365 dager.

Trafikkmengden på fylkesvegene i Finnmark er gjennomgående lav og har holdt seg stabil de siste årene. Hele 86% av fylkesvegnettet er trafikkert av mindre enn 300 kjøretøy i døgnet og karakteriseres som lavtrafikkerte veier. Disse avviker 34% av det totale trafikkarbeidet på fylkesvegene. Kun 2% av fylkesvegene har en årsgjennomsnittlig trafikk som overstiger 1500 kjøretøy, moderat trafikkmengde, men dette vegnettet avviker 27% av trafikkarbeidet og ligger innenfor byområdene. Viktigere enn antall kjøretøy er at transportene fra kysten ofte har høy verdi (eksport av ferskfisk) som setter høye krav til bæreevne og regularitet. Det er ikke gjort egne registreringer av tunge kjøretøy, men tungtransporten utgjør erfaringsmessig 10-15% av årsgjennomsnittlig trafikk på fylkesvegene.

Veglengder, vegbredder og kurvatur. Lengden på fylkesvegnettet i fylket er 626 km. Over 50% av fylkesvegnettet har en bredde på mellom 5,0-6,4 m. Gjennomsnittlig kjørebanebredde på fylkesvegene er 4,75 m. Generelt betraktes dette som tilfredsstillende vegbredde sett i forhold til den lave trafikkmengden. Store deler av fylkesvegnettet oppfyller ikke vegnormalens krav til horisontal- og vertikalkurvatur.

Vegdekker. Andelen av fylkesvegnettet med fast dekke er 99,9%. Kun 0,8 km har grusdekke. Den lave trafikkmengden på fylkesvegnettet gir liten slitasje med hensyn til spordybde. Når det gjelder jevnhet, større ujevnheter pga. setninger og telehiv, viser målinger at det har vært en forverring av til-



Rassikringstunnel, Nordvågen tunnel, Nordkapp kommune.

standen. Dette er mer utbredt på vegnettet i Finnmark sammenliknet med de øvrige fylkene i Nord-Norge.

Lave bevilgninger til vedlikehold av fylkesvegene har ført til at alderen på vegdekkene fortsetter å øke. Midlere dekkealder på vegdekkene er i dag 14,6 år hvilket betyr at 50% av vegdekkene er eldre enn 15 år. I 1990 var midlere dekkealder 6,5 år. Midlere dekkealder har doblet seg over femten år. Mange av vegdekkene ble lagt innenfor samme tidsperiode hvor krav til grunn- og dekkekvalitet har vært variabel. De to seneste årene er det imidlertid bevilget midler til å fornye 10-15% av fylkesvegnettet.

Aksellast. 92% av fylkesvegene har tillatt helårs aksellast på 10 tonn. Tilstanden på enkelte av fylkesvegene har utviklet seg så langt i negativ retning, at Statens vegvesen i planperioden vil måtte overveie om det skal innføres periodisk nedsatt aksellast for å unngå omfattende skader på disse vegene. Følgende fylkesveger vurderes som aktuelle for nedsatt aksellast i planperioden:

Fv	Kommune	Km	Problem	Funksjon
Fv 102 Brevikbotn-Sørvær	Hasvik	20,1	Bæreevne/dekke	Lokalt næringsliv
Fv 156 Skipsfjord-høgda-Gjesvær	Nordkapp	22,8	Bæreevne/dekke	Lokalt næringsliv

Det vil være behov for å iverksette punktvisse forsterknings tiltak samt legging av nye dekker.

Vegene er viktige for lokalt næringsliv, særlig fisketransport, og bør derfor gis høy prioritet.

Bruer og tunneler. Det er i alt 83 bruer på fylkesvegnettet. Disse utgjør en vegkapitalverdi på rundt 120 mill. kr. Samtlige bruer på fylkesvegnettet har 10 tonn tillatt aksellast. Enkelte av bruene er svært smale og kan være problematiske å passere for tungtransporten.

Forsømt vedlikehold over flere år har ført til at flere bruer har mindre skader og slitasje som etter hvert kan sette begrensninger på bruens bæreevne. Bruens bæreevne er kritisk for næringstransporten da det sjelden vil finnes alternative omkjøringsveger.

På fylkesvegnettet er det to tunneler. Falkbergstunnelen, som ligger på fv 102 til Sørvær i Hasvik kommune er 108 m lang og skiltet med høyde 4,0 m. Nordvågentunnelen, åpnet i 2005, som ligger på fv 173 til Nordvågen i Nordkapp kommune er 455 m lang og skiltet med høyde 4,2 m. Med sin lave høyde utgjør Falkbergstunnelen en mulig flaskehals for næringstransporten. Det anbefales derfor å gjøre tiltak for å heve høyden i tunnelen til 4,2 m.

Ferjekaier. Fylket har 5 fylkesvegferjesamband og 11 ferjekaiar. Ferjekaiene utgjør en verdi på rundt 80 mill. kr. Ferjekaiene har i dag en tilfredsstillende standard med de ferjene som benyttes i sambandene i dag. Tilstanden på ferjekaiene karakteriseres som god og det er ikke registrert mangler eller skader som vil kunne føre til bruksrestriksjoner i perioden. For å opprettholde dagens standard på ferjekaiene bør det legges det til grunn en årlig vedlikeholdsressurs på 1,5 % av dagens verdi på ferjekaiene, dvs 1,2 mill. kr.

Gang- og sykkelveger. Ved inngangen til planperioden er det 9,1 km gang- og sykkelveger langs fylkesvegene. Behovet for bygging av gang- og sykkelveger langs fylkesvegene framkommer gjennom kommunenes trafiksikkerhetsplaner og søknader om fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler. Drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger langs fylkesvegene er et kommunalt ansvar.

Fylkesvegglengde 2006

Veg	Fra sted	Til sted	Lengde	Arm	Total	Kommune
FV 1	ØVRE MAZE X93	BAJAROAIUVVI X93	4,499	1,531	6,030	Kautokeino
FV 2	KAUTOKEINO SØR X93	AVZI	10,815		10,815	Kautokeino
FV 4	KAUTOKEINO SENTR.X93	AKSUMUOTKI	13,025		13,025	Kautokeino
FV 5	KAUTOKEINO SENTR.X93	BREDBUKTNES X93	5,546		5,546	Kautokeino
FV 6	KAUTOKEINO SENTR.X93	CUONOVOUPPI *KV	10,188		10,188	Kautokeino
FV 12	BUKTA XE6	AMTMANNSNES	3,000		3,000	Alta
FV 13	ALTA BRU XF13	ALTA BRU XE6	5,163	0,070	5,233	Alta
FV 14	SKODDEVARRE X93	ELVESTRAND XF13	3,075		3,075	Alta
FV 15	KRONSTAD XE6	ØVRE ALTA X93	8,758		8,758	Alta
FV 16	BJØRNENGEN XF26	BJØRNSTAD BRU	2,420		2,420	Alta
FV 17	SØNVISMOEN XF26	ROMSDAL	1,780		1,780	Alta
FV 18	KVENIKMOEN XE6	SIMANES NORD	2,520	0,340	2,860	Alta
FV 19	NYVOLL X883	LILLE LERRESFJORD	25,115		25,115	Alta
FV 25	STOREKORSNES X883	STOREKORSNES	0,475		0,475	Alta
FV 26	SAGA XE6	BJØRNSTAD BRU XF16	8,090		8,090	Alta
FV 27	GAKORI X93	KVILEKRYSSSET XE6	3,519		3,519	Alta
FV 28	RAFSBOTN XE6	RUSSELUFT	7,890		7,890	Alta
FV 30	TANGEN BRU X93	GARGIA	16,056		16,056	Alta
FV 31	HAKKSTABEN	ALTNESET	9,080		9,080	Alta
FV 71	LØPPA/LEIRVIKA	BERGSFJORD FK	3,600	0,741	4,341	Loppa
FV 72	SØR-TVERRFJORD FK	SANDLAND DS-KAI	13,100	1,654	14,754	Loppa
FV 73	ØKSFJORD *882	YSTNES SNUPLASS	2,155		2,155	Loppa
FV 77	TVERRFJORD FK	MYRNES	23,606		23,606	Loppa
FV 101	HASVIK SKOLE X882	HASVIK LUFTHAVN	0,260		0,260	Hasvik
FV 102	BREIVIKBOTN *882	SØRVÆR	20,129		20,129	Hasvik
FV 112	BISMERVIK	FINNELV	6,000		6,000	Hammerfest
FV 114	AKKARFJORD X94	KLOKKERØY	21,870	0,420	22,290	Hammerfest
FV 132	KVALSUND BRU S X94	SARABY	25,683		25,683	Kvalsund
FV 133	KVALSUND BRU N X94	IKARNES	4,710	0,363	5,073	Kvalsund
FV 134	LYNGSLETT X94	KLUBBUKTA KAI	14,520		14,520	Kvalsund
FV 151	TUFJORD NORDSIDE	KALVEN	11,650		11,650	Måsøy
FV 155	HAVØYSUND KAI *889	HALLVIKA	0,880		0,880	Måsøy
FV 156	SKIPSFJORDHØ XE69	GJESVÆR X156	20,868	2,005	22,873	Måsøy
FV 158	HAVØYSUND X889	GUNNARNES XF151	0,993		0,993	Måsøy
FV 161	ØSTERVÅGEN	ØSTERVÅGEN	1,650	0,765	2,415	Måsøy
FV 162	SNEFJORD X889	SNEFJORD MOLO	1,750		1,750	Måsøy
FV 171	RUNDEVANN XE69	SKARSVÅG	3,200		3,200	Nordkapp
FV 172	SKIPSFJORD XE69	KAMØYVÆR	2,820		2,820	Nordkapp
FV 173	HONNINGSVÅG XE69	NORDVÅGEN	5,580		5,580	Nordkapp
FV 174	NORMANSET XE69	HONNINGSVÅG FLYPL	0,805		0,805	Nordkapp
FV 175	VEDBOTN XE69	REPVÅG	3,085		3,085	Nordkapp
FV 181	BRENNELV X98	HAMNBUKT	5,480		5,480	Porsanger
FV 182	KOKELV X889	MASTERELV	3,840		3,840	Kvalsund
FV 183	BØRSELV XR98	SANDBAKKEN	76,097	2,610	78,707	Porsanger/ Lebesby
FV 184	SMØRSTAD XE6	HOLMEN	3,600		3,600	Porsanger
FV 185	KOLVIK XE6	KOLVIK	2,597		2,597	Porsanger
FV 194	BØRSELV VEST XF183	ØVRE BØRSELV X98	2,915		2,915	Porsanger
FV 223	MARKANNJARGA X92	GALBIIDEARBMMI *KV	10,454		10,454	Karasjok
FV 241	STORVANN VK X894	DYFJORD	11,988		11,988	Lebesby
FV 263	MEHAMN SKOLE *888 A	GAMVIK KAI	20,280		20,280	Gamvik
FV 264	HOPSEIDET X888	SKJÅNES KAI	24,573	0,093	24,666	Gamvik
FV 265	SØRFJORD X888	MEHAMN FLYPLASS	0,320		0,320	Gamvik
FV 271	BERLEVÅG NORD *890	BERLEVÅG FLYPLASS	2,480		2,480	Berlevåg
FV 281	RUSTEFJELBMA X98	LANGNES	8,600		8,600	Tana
FV 282	JULELV BRU XRV890	GERRISGOPPE	3,550		3,550	Tana
FV 285	SIRMA SKOLE XE6	SIRMA XE6	0,485		0,485	Tana
FV 311	KARLEBOTNHØGDA XE6	SIRDAGOHPE XE6	2,792		2,792	Nesseby
FV 321	VÆRET XE75	STORE EKKERØY	1,778		1,778	Vadsø
FV 322	SKALLELV BRU XE75	SKALLELV NORD XE75	0,935		0,935	Vadsø
FV 323	V.JAKOBSELV XE75	JAKOBSELV NORD	1,700		1,700	Vadsø
FV 325	KIBY XE75	VADSØ FLYPLASS	0,350		0,350	Vadsø
FV 326	VEGSLETTA XE75	YTREBYEN XE75	4,140		4,140	Vadsø
FV 331	BÅTSFJORDDAL X891	BÅTSFJORD FLYPLASS	2,147		2,147	Båtsfjord
FV 341	SVARTNES XE75	HAMNINGBERG	39,950		39,950	Vardø/ Båtsfjord
FV 342	SVARTNES X98	WARDØ LUFTHAVN	0,480		0,480	Vardø
FV 344	WARDØVÅGEN V XE75	WARDØ NORD	0,890		0,890	Vardø
FV 345	KIBERG XE75	KIBERG NORD XE75	1,380		1,380	Vardø
FV 352	NEIDEN XE6	NEIDEN	2,000		2,000	Sør-Varanger
FV 354	ELVENES XE105	ØSTMO *KV	7,200		7,200	Sør-Varanger
FV 355	BRANDSLETTA XE6	EVANGERNES	19,705	0,630	20,335	Sør-Varanger
FV 357	SANDNES X885	LANGFJORD	1,215		1,215	Sør-Varanger
FV 361	SKOLTEVANN X885	STENBAKK X885	10,535		10,535	Sør-Varanger
FV 362	NYRUD *885	NYRUD GÅRD	0,805		0,805	Sør-Varanger
FV 366	PRESTEBUKTA N XE6	KIRKENES SYKEHUS	0,330		0,330	Sør-Varanger
FV 367	WESSELBORGEN XE6	HAGANES XE6	1,286		1,286	Sør-Varanger
FV 391	HAMMERFEST LH X94	FORSØL	8,027		8,027	Hammerfest
		Total	614,198	11,222	626,054	



Finnmark fylkeskommune
Finnmárkku fylkkagielda

Fylkeshuset - 9815 Vadsø
Telefon 78 96 20 00 – Telefaks 78 96 23 70
postmottak@ffk.no

www.ffi.no