



## Møteinnkalling

---

**Utvalg:** Nordreisa næringsutvalg  
**Møtested:** Formannskapssalen, Rådhuset  
**Dato:** 01.02.2018  
**Tidspunkt:** 10:00

---

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 77 58 80 15, eller til [postmottak@nordreisa.kommune.no](mailto:postmottak@nordreisa.kommune.no)  
– ved forfallsmelding på e-post er vil dere motta en bekreftelse på at den er registrert, dersom dere ikke mottar en slik bekreftelse MÅ dere ta kontakt pr. telefon.

Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

## Saksliste

Utv.saksnr	Sakstittel	U.Off	Arkivsaksnr
PS 1/18	Referatsaker		
RS 1/18	Bærekraftig besøksforvaltning		2018/50
RS 2/18	Innspill på utfordringsnotat fra Nordreisa kommune		2018/99
RS 3/18	Svar på søknad om støtte fra Kommunalt næringsfond		2017/1470
RS 4/18	Svar på søknad om støtte fra Kommunalt næringsfond		2017/1465
RS 5/18	Svar på søknad om støtte fra Kommunalt næringsfond - utstyr til båt		2017/1455
RS 6/18	Svar på søknad om støtte fra Kommunalt næringsfond.		2017/1369
RS 7/18	Svar på søknad om støtte til yrkes- og utdanningsmesse 2018		2017/1363
RS 8/18	Svar på søknad om tilskudd til gjennomføring av regional strategi, infrastruktur.		2016/481
RS 9/18	Særutskrift Møteplan 2018 Nordreisa kommune		2015/2529
RS 10/18	Tildeling av næringsprisen 2017-til RUST		2016/1153
RS 11/18	Tilsagn om tilskudd over Staskog SF - Midler til porsjektet "Forprosjekt Hjellnes Kai og Industriområde"		2017/142
PS 2/18	Høring -handlingsplan for fylkesveger 2018-21		2017/226

**PS 1/18 Referatsaker**



Alle kommunene i Troms  
(25 postmottak)

Vår ref.:  
17/11804-2  
Løpenr.:  
499/18

Saksbehandler:  
Elise-Margrete Hansen Modell  
Tlf. dir.innvalg:  
77 78 80 00

Arkiv:  
243 SAKSARKIV  
Deres ref.:

Dato:  
05.01.2018

## Bærekraftig Besøksforvaltning

### Bakgrunn

Næringsetaten i Troms fylkeskommune lyser ut 2 mill. kroner til en ordning kalt «Bærekraftig besøksforvaltning».

Troms har utfordringer knyttet til besøksforvaltning. Det er skissert behov både fra reiselivsnæringen og fra berørte kommuner om parkeringsmuligheter, stibygging, stimerking, informasjonstavler, toaletter med mer. Samtidig finnes det eksempler fra lokalsamfunn som berøres negativt av større turiststrømmer til steder det ikke er tilrettelagt for dette; forsøpling, ekskrementer i naturen, parkering langs trange veier og så videre.

Flere tiltak har tidligere vært realisert. I kjølvannet av slike prosjekter dukker det gjerne opp problemer rundt vedlikehold og drift. Det kan også være vanskelig å se sammenhengen mellom ulike gjennomførte prosjekter. I noen tilfeller har tiltakene også utilsiktede konsekvenser. Eksempelvis kan toaletter måtte stenges vinterstid på grunn av rasfare, eller det tilrettelegges for en opplevelse uten tanke på parkeringsmuligheter i området.

Reiselivsnæringen i Troms er i vekst – og det er bra! For at det skal kunne tilrettelegges for fortsatt økning i reiselivet er det behov for å svare på noen utfordringer: Hva er behovene og hvor finnes de? Hvordan løses behovene på en skånsom og rasjonell måte slik at tiltak blir varige og til nytte for både befolkning, reiselivsnæringen og annet reiseliv? Næringsetaten ønsker at kommunene og reiselivsnæringa, sammen med befolkninga og andre relevante parter, setter i gang pilotprosjekter som kan vise vei for andre som ønsker å gjøre det samme. Utlysningen retter seg mot kommuner i Troms, gjerne flere kommuner i samarbeid, som ønsker å finne gode lokasjoner hvor det kan satses på bærekraftige infrastrukturtiltak i forbindelse med reiselivet. ***Hva må til for å lykkes med bærekraftig besøksforvaltning?***

**Utlysningen legges ut i løpet av uke 2 på [regionalforvaltning.no](http://regionalforvaltning.no), med søknadsfrist 28. mars.**

Med vennlig hilsen

---

**Besøksadresse**  
Strandveien 13  
**Postadresse**  
Postboks 6600, 9296 TROMSØ

**Telefon**  
77 78 80 00  
**Epost mottak**  
[postmottak@tromsfylke.no](mailto:postmottak@tromsfylke.no)

**Bankgiro**  
4700 04 00064  
**Internettadresse**  
[www.tromsfylke.no](http://www.tromsfylke.no)  
**Org.nr.**  
864870732



Kristine Østrem Nordal  
kst. avdelingsleder

Elise-Margrete Hansen Modell  
Rådgiver

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.*

Kopi:



# Nordreisa kommune

## Ordfører

«MOTTAKERNAVN»  
«ADRESSE»  
«POSTNR» «POSTSTED»  
  
«KONTAKT»

<b>Deres ref:</b> «REF»	<b>Vår ref (bes oppgitt ved svar):</b> 2018/99-2	<b>Løpenr.</b> 976/2018	<b>Arkivkode</b> Q10	<b>Dato</b> 23.01.2018
----------------------------	---	----------------------------	-------------------------	---------------------------

### Innspill på utfordringsnotat fra Nordreisa kommune

Det er et svært viktig og etterspurt arbeid som nå starter. Og det er derfor meget viktig at utgangspunktet er det aller beste.

I forhold til geografisk avgrensning er det kanskje vanskelig å se for seg at Nordreisa/Skjervøy er i samme bo og arbeidsmarkedsregion som Tromsø. Ser en derimot for seg at ullsfjordforbindelsen kommer, og en fergefri eller hurtigfrekventerende kryssing av Lyngenfjorden en gang blir realisert er det ikke helt utenkelig. Utfordringsnotatet viser jo at det allerede i dag er minst like stor pendling fra Skjervøy/Nordreisa som fra andre kommuner som ligger geografisk betydelig nærmere Tromsø.

Det vil likevel være av stor betydning i forhold til de andre nevnte temaer i utfordringsnotatet som næringsvirksomhet og godstransport at samferdselskorridoren til Tromsø fra regionsenteret i Nord-Troms er av god standard. Vi opplever at reiseliv vil kunne få en enorm betydning i vår region, og der Tromsø vil være hub for disse menneskene. Utfordringsnotatet klargjør også at en skal se på betydningen av transport i korridoren Narvik – Tromsø – Alta. I lys av den nå vedtatte sammenslåingen av Troms og Finnmark er også dette av meget stor betydning, og der veien nordøstover vil bli en svært viktig strekning.

Nordreisa kommune mener derfor at Lyngen/Ullsfjord ruta må forlenges og strekkes helt til Langslett. Strekningen Olderdalen - Langslett ligger i dag inne i NTP. På denne strekningen er det mange utfordringer med smal vegbane, kurvatur, gamle bruer, bebyggelse helt inntil vegen og dermed nedsatt hastighet i flere mil. En omlegging og oppgradering av denne strekningen vil kunne gi store innsparinger i kjøretid. Denne vegstrekningen er også svært viktig for næringstransporten både inn og ut av Nord-Troms, der bare havbruksaktørene på Skjervøy i dag står for over halvparten av sjømateksperten fra vårt fylke.



Postadresse:  
Postboks 174, N- 9156 Storslett  
E-post:  
postmottak@nordreisa.kommune.no

Besøksadresse:  
Sentrum 17  
Internett:  
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: + 47 77 58 00 00  
Telefaks: + 47 77 77 07 01

Bankkonto: 4740.05.03954  
Org.nr: 943 350 833

Strekningen Langslett – Olderdalen er som nevnt inne i vedtatte NTP i siste periode. Da planlegging av denne strekningen kan være nært forestående er det viktig at en ikke forsinkes denne, men samtidig ivaretar helheten inn i arbeidet med denne KVVU'en.

Med vennlig hilsen

Øyvind Evanger  
Ordfører

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

Likelydende brev sendt til:  
Statens Vegvesen region Nord postboks 1403  
Sven-Arne Moen

BODØ

Interne kopi mottakere:  
Dag Funderud    Sektor for drift og utvikling  
Ida Wigdel      Utvikling



Frans Lennart Pedersen  
9151 Storslett

**Delegert vedtak**  
**Nordreisa næringsutvalg - nr.**

*Vedtaket er gjort i henhold til delegasjonsreglement gitt av Nordreisa kommunestyre i sak 57/16*

Deres ref:	Vår ref (bes oppgitt ved svar):	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2017/1470-2	947/2018	223	22.01.2018

### Svar på søknad om støtte fra Kommunalt næringsfond

Viser til deres søknad om tilskudd til konsulentbistand i forbindelse med etablering av ny virksomhet. Nordreisa kommune har vedtatt å støtte tiltaket med inntil kr 20 000 fra Kommunalt næringsfond. Tilsagnsbrev er vedlagt.

#### Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til Nordreisa kommune. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

*Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.*

Med vennlig hilsen

Ida Wigdel  
Næringsutvikler  
T: +47 77 58 80 53  
E-post: ida.wigdel@nordreisa.kommune.no

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

Vedlegg  
1 Tilsagnsbrev

  
Postadresse:  
Postboks 174, N- 9156 Storslett  
E-post:  
postmottak@nordreisa.kommune.no

Besøksadresse:  
Sentrum 17  
Internett:  
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: + 47 77 58 00 00  
Telefaks: + 47 77 77 07 01

Bankkonto: 4740.05.03954  
Org.nr: 943 350 833



IHANA! AS  
Hovedvegen 2  
9151 STORSLETT

**Delegert vedtak**  
**Delegert utvalg næringsutvalg - nr. 5/18**

*Vedtaket er gjort i henhold til delegasjonsreglement gitt av Nordreisa kommunestyre i sak 57/16*

Deres ref:	Vår ref (bes oppgitt ved svar):	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2017/1465-2	946/2018	223	22.01.2018

### Svar på søknad om støtte fra Kommunalt næringsfond

Viser til deres søknad om tilskudd til forprosjekt i forbindelse med etablering av et profesjonelt kvensk teater med nasjonal status lokalisert i tilknytning til Halti, Nordreisa. Nordreisa kommune har vedtatt å bevilge inntil kr 20 000 fra Kommunalt næringsfond til prosjektet. Tilsagnsbrev er vedlagt.

#### Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til Nordreisa kommune. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

*Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.*

Med vennlig hilsen  
Ida Wigdel  
Næringsutvikler  
T: +47 77 58 80 53

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

Vedlegg  
1 Tilsagnsbrev



TORE SÆTRE

9151 STORSLETT

**Delegert vedtak**  
**Nordreisa næringsutvalg - nr.**

*Vedtaket er gjort i henhold til delegasjonsreglement gitt av Nordreisa kommunestyre i sak 57/16*

Deres ref:	Vår ref (bes oppgitt ved svar):	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2017/1455-3	940/2018	223	22.01.2018

**Svar på søknad om støtte fra Kommunalt næringsfond - utstyr til båt**

Viser til deres søknad om tilskudd til investering i forbindelse med etablering av ny virksomhet. Nordreisa kommune har vedtatt å støtte etableringen med inntil kr 90 000 fra Kommunalt fiskerifond. Tilsagnsbrev er vedlagt.

**Klageadgang**

*Vedtaket kan påklages til Nordreisa kommune. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

*Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.*

Med vennlig hilsen

Ida Wigdel  
Næringsutvikler  
77 58 80 53

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

Vedlegg



Postadresse:  
Postboks 174, N- 9156 Storslett  
E-post:  
postmottak@nordreisa.kommune.no

Besøksadresse:  
Sentrum 17  
Internett:  
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: + 47 77 58 00 00  
Telefaks: + 47 77 77 07 01

Bankkonto: 4740.05.03954  
Org.nr: 943 350 833



KULTNETT AS  
Hovedvegen 2  
9151 STORSLETT

**Delegert vedtak**  
**Nordreisa næringsutvalg - nr.**

*Vedtaket er gjort i henhold til delegasjonsreglement gitt av Nordreisa kommunestyre i sak 57/16*

Deres ref:	Vår ref (bes oppgitt ved svar):	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2017/1369-2	938/2018	223	22.01.2018

### Svar på søknad om støtte fra Kommunalt næringsfond.

Viser til deres søknad om tilskudd fra Kommunalt næringsfond til internasjonal nettverksbygging. Nordreisa kommune har vedtatt å støtte tiltaket med inntil kr 20 000. Tilsagnsbrev er vedlagt.

#### Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til Nordreisa kommune. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

*Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.*

Med vennlig hilsen

Ida Wigdel  
Næringsutvikler  
T: +47 77 58 80 53  
E:ida.wigdel@nordreisa.kommune.no

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

Vedlegg  
1 Tilsagnsbrev



# Nordreisa kommune

## Utvikling

HALTI NÆRINGSHAGE AS  
Hovedvegen 2  
9151 STORSLETT

Att. Trude Indrebø

### Delegert vedtak Nordreisa næringsutvalg - nr.

[Vedtaket er gjort i henhold til delegasjonsreglement gitt av Nordreisa kommunestyre i sak 57/16](#)

Deres ref:	Vår ref (bes oppgitt ved svar):	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2017/1363-2	926/2018	223	22.01.2018

## Svar på søknad om støtte til yrkes- og utdanningsmesse 2018

Viser til deres søknad om tilskudd til gjennomføring av yrkes- og utdanningsmesse i Nord-Troms. Nordreisa kommune har vedtatt å støtte prosjektet med inntil kr 40 000 fra Regionalt næringsfond. Tilsagnsbrev er vedlagt.

### Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til Nordreisa kommune. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

*Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.*

Med vennlig hilsen

Ida Wigdel  
Næringsutvikler  
T: +47 77 58 80 53  
E: ida.wigdel@nordreisa.kommune.no

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

Vedlegg

Postadresse:  
Postboks 174, N- 9156 Storslett  
E-post:  
postmottak@nordreisa.kommune.no

Besøksadresse:  
Sentrum 17  
Internett:  
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: + 47 77 58 00 00  
Telefaks: + 47 77 77 07 01

Bankkonto: 4740.05.03954  
Org.nr: 943 350 833



## 1 Tilsagnsbrev

## Tilsagnsbrev

**Søknadsår** 2017 **Gyldig til dato** 08.01.2019  
**Støtteordning** Kommunalt næringsfond  
**Tittel** Yrkes- og utdanningsmessa 2018  
**Søker** Halti Næringshage AS

**Arkivsak** **Tilsagnsnr** KU04817

**Saksbehandler** Ida Wigdel  
**E-post** ida.wigdel@nordreisa.kommune.no  
**Mobil** 99593632

### Vurdering

Det søkes om tilskudd til gjennomføring av en Yrkes- og utdanningsmessa i Nord-Troms. Tiltaket er et samarbeidsprosjekt mellom flere aktører i Nord-Troms, og Halti Næringshage har prosjektledelsen. Målgruppen til Yrkes- og utdanningsmessa er 10.klasse, VG1, VG2 og VG3 elever i Nord-Troms. Målet med messa er å bekjentgjøre ungdom med næringslivet i regionen, i tillegg til å informere om muligheter og valg angående utdanning. Messa har vært arrangert årlig mellom 2008-2014, og det er nå et behov for å presentere utdannings- og karrieremuligheter i regionen, samt vise bredden i arbeidslivet. Tanken er at messa skal stimulere til relevant rekruttering iht. regionens behov for arbeidskraft.

Nordreisa kommune er positive til tiltaket, som faller innenfor de næringspolitiske satsingsområdene i hht. Kommuneplanens samfunnsdel "Mot et åpent kunnskapssamfunn" 2012-2025 og Næringspolitisk strategi 2014-2024.

### Forslag til vedtak

Nordreisa kommune bevilger kr 40 000 fra Regionalt næringsfond til Halti Næringshage AS. Midlene skal benyttes til gjennomføring av Yrkes- og utdanningsmessa i Nord-Troms. Utbetaling av tilskuddet forutsetter at de øvrige 5 kommunene i Nord-Troms bevilger likelydende støtte til tiltaket.

- Tilsagnet er gyldig t.o.m: 09.01.2019
- Som søker må du selv sende inn anmodning om utbetaling på innvilget søknad (tilsagn). Utbetalingsanmodning sendes inn via [www.regionalforvaltning.no](http://www.regionalforvaltning.no)
- Inntil 50% av tilskuddet kan delutbetales.
- Sluttutbetaling skal inneholde skriftlig rapport og regnskap som registreres i RF. Utbetaling beregnes på bakgrunn av finansieringsandel (%) og medgåtte prosjektkostnader.
- Brukerstøtte til regionalforvaltning: <http://support.regionalforvaltning.no/support/home>

### Endelig vedtak

Nordreisa kommune bevilger kr 40 000 fra Regionalt næringsfond til Halti Næringshage AS. Midlene skal benyttes til gjennomføring av Yrkes- og utdanningsmessa i Nord-Troms. Utbetaling av tilskuddet forutsetter at minimum 2 av de øvrige 5 kommunen i regionen bevilger likelydende støtte til tiltaket.

# RF13.50

www.regionalforvaltning.no

Vår dato: 22.01.2018 Gyldig til: 08.01.2019  
Søknadsnr.: 2017-0054 Arkivsak:  
Prosjekteier: Halti Næringshage AS

- Tilsagnet er gyldig t.o.m: 09.01.2019
- Som søker må du selv sende inn anmodning om utbetaling på innvilget søknad (tilsagn). Utbetalingsanmodning sendes inn via [www.regionalforvaltning.no](http://www.regionalforvaltning.no)
- Inntil 50% av tilskuddet kan delutbetales.
- Sluttutbetaling skal inneholde skriftlig rapport og regnskap som registreres i RF. Utbetaling beregnes på bakgrunn av finansieringsandel (%) og medgåtte prosjektkostnader.
- Brukerstøtte til regionalforvaltning: <http://support.regionalforvaltning.no/support/home>

## Finansieringskilder

Innvilgetbeløp 40 000 Søknadsbeløp 40 000

Finansieringskilde	År	Ramme/budsjettomr.	Beløp	Tilskudd	Tilbakeført
	2018	KUF RU18	40 000	40 000	0
<b>Sum finansieringskilder</b>			<b>40 000</b>	<b>40 000</b>	<b>0</b>

## Midlene er gitt som

Rammetildeling Nei **Kjøp av tjeneste** Nei **Bagatellmessig støtte** Ja  
Gruppeunntak Nei **Type gruppeunntak** -

## Prosjektbeskrivelse

Målgruppen til Yrkes- og utdanningsmessa er 10.klasse, VG1, VG2 og VG3 elever i Nord-Troms. Målet med messa er å bekjentgjøre ungdom med næringslivet i regionen, i tillegg til å informere om muligheter og valg angående utdanning. Messa har vært arrangert årlig mellom 2008-2014, og det er nå et behov for å presentere utdannings- og karrieremuligheter i regionen, samt vise bredden i arbeidslivet. Tanken er at messa skal stimulere til relevant rekruttering iht. regionens behov for arbeidskraft.

# RF13.50

www.regionalforvaltning.no

Vår dato: 22.01.2018 Gyldig til: 08.01.2019  
Søknadsnr.: 2017-0054 Arkivsak:  
Prosjekteier: Halti Næringshage AS

## Kontaktopplysninger

Funksjon	Navn	Adresse/poststed	Mobil
Søker / Prosjekteier	Halti Næringshage AS Org.nr:983839517	Hovedveien 2 9151 STORSLETT	99592583
Kontakt- person	-	-	-
Prosjekt- leder	-	-	-

## Spesifikasjon

### Prosjekt mål

### Aktiviteter

### Resultat

## Tids- og kostnadsplan

Mottatt offentlig støtte tidligere: Nei

### Tidsplan

#### Godkjent kostnadsplan

Tittel	2017	2018	2019	2020	2021	SUM
01. Leie av idrettshall	10 000					10 000
02. Tapt arbeidsfortjeneste unge nyutdannede	10 000					10 000
03. Reise og opphold, Vitensenteret	10 000					10 000
04. Prosjektledelse	90 000					90 000
05. Bistand VGS-elever (ungdomsbedrifter)	10 000					10 000
06. Transport av elever til og fra messa	70 000					70 000
<b>Sum kostnad</b>	<b>200 000</b>					<b>200 000</b>

# RF13.50

www.regionalforvaltning.no

Vår dato: 22.01.2018 Gyldig til: 08.01.2019  
Søknadsnr.: 2017-0054 Arkivsak:  
Prosjekteier: Halti Næringshage AS

## Godkjent finansieringsplan

Tittel	2017	2018	2019	2020	2021	SUM
01.Tilskudd fra næringsfondet	40 000					40 000
02.Tilskudd fra næringsfond, Skjervøy	40 000					40 000
03.Tilskudd fra næringsfond, Kåfjord	40 000					40 000
04.Tilskudd fra næringsfond, Kvæningen	40 000					40 000
05.Næringslivet i Nord-Troms	40 000					40 000
<b>Sum finansiering</b>	<b>200 000</b>					<b>200 000</b>

## Geografi

1938-Lyngen, 1939-Storfjord, 1940-Gaivuotna - Kåfjord, 1941-Skjervøy, 1943-Kvæningen, 1942-Nordreisa

## Vedleggsliste

Dokumentnavn	Filstørrelse	Dato



NORD-TROMS REGIONRÅD DA  
Hovedvegen 2  
9151 STORSLETT

**Delegert vedtak**  
**Delegert utvalg næringsutvalg - nr. 7/18**

*Vedtaket er gjort i henhold til delegasjonsreglement gitt av Nordreisa kommunestyre i sak 57/16*

Deres ref:	Vår ref (bes oppgitt ved svar):	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2016/481-6	948/2018	223	22.01.2018

**Svar på søknad om tilskudd til gjennomføring av regional strategi, infrastruktur.**

Viser til deres søknad om tilskudd til utarbeidelse av en regional strategi for infrastruktur i Nord-Troms. Nordreisa kommune har vedtatt å støtte prosjektet med inntil kr 50 000 fra Regionalt næringsfond. Tilsagnsbrev er vedlagt.

**Klageadgang**

*Vedtaket kan påklages til Nordreisa kommune. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

*Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.*

Med vennlig hilsen

Ida Wigdel  
Næringsutvikler  
T: +47 77 58 80 53  
E: ida.wigdel@nordreisa.kommune.no

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

**Vedlegg**

1 Tilsagnsbrev

  
Postadresse:  
Postboks 174, N- 9156 Storslett  
E-post:  
postmottak@nordreisa.kommune.no

Besøksadresse:  
Sentrum 17  
Internett:  
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: + 47 77 58 00 00  
Telefaks: + 47 77 77 07 01

Bankkonto: 4740.05.03954  
Org.nr: 943 350 833

## Tilsagnsbrev

**Søknadsår** 2017 **Gyldig til dato** 09.01.2020  
**Støtteordning** Kommunalt næringsfond  
**Tittel** Søknad om tilskudd til gjennomføring av regional strategi for infrastruktur i Nord-Troms  
**Søker** Nord-Troms Regionråd DA

**Arkivsak** **Tilsagnsnr** KU00318

**Saksbehandler** Ida Wigdel  
**E-post** ida.wigdel@nordreisa.kommune.no  
**Mobil** 99593632

### Vurdering

Det søkes om tilskudd til utarbeidelse av en plan som skal danne grunnlag for framtidig omforent arbeid for økt innsats i Nord-Troms knyttet til arbeidet med infrastruktur.

Nordreisa kommune er positive til tiltaket, som vi mener faller innenfor de næringspolitiske satsingsområdene i hht. Kommuneplanens samfunnsdel "Mot et åpent kunnskapsamfunn" 2012-2025 og Næringspolitisk strategi 2014-2024.

### Endelig vedtak

Nordreisa kommune bevilger kr 50 000 til Nord-Troms Regionråd. Midlene skal benyttes til utarbeidelse av regional strategi for infrastruktur i Nord-Troms. Midlene bevilges fra regionalt næringsfond. Utbetaling av tilskuddet forutsetter likelydende tilsagn fra de øvrige 5 kommunene i regionen.

- Tilsagnet er gyldig t.o.m: 09.01.2020
- Som søker må du selv sende inn anmodning om utbetaling på innvilget søknad (tilsagn). Utbetalingsanmodning sendes inn via [www.regionalforvaltning.no](http://www.regionalforvaltning.no)
- Inntil 50% av tilskuddet kan delutbetales.
- Sluttutbetaling skal inneholde skriftlig rapport og regnskap som registreres i RF. Utbetaling beregnes på bakgrunn av finansieringsandel (%) og medgåtte prosjektkostnader.
- Brukerstøtte til regionalforvaltning: <http://support.regionalforvaltning.no/support/home>

### Finansieringskilder

**Innvilgetbeløp** 50 000 **Søknadsbeløp** 50 000

Finansieringskilde	År	Ramme/budsjettomr.	Beløp	Tilskudd	Tilbakeført
	2018	KUF RU18	50 000	50 000	0
<b>Sum finansieringskilder</b>			<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>0</b>

# RF13.50

www.regionalforvaltning.no

Vår dato: 22.01.2018 Gyldig til: 09.01.2020  
Søknadsnr.: 2017-0058 Arkivsak:  
Prosjekteier: Nord-Troms Regionråd DA

## Midlene er gitt som

**Rammetildeling** Nei **Kjøp av tjeneste** Nei **Bagatellmessig støtte** Ja  
**Gruppeunntak** Nei **Type gruppeunntak** -

## Prosjektbeskrivelse

Prosjekt mål:

Utarbeide en plan som grunnlag for framtidig omforent arbeid for økt innsats i Nord-Troms knyttet til arbeidet med infrastruktur.

Delmål:

- Kartlegge dagens situasjon innenfor samferdsel og kommunikasjon
- Analysere dagens godstransport, herunder det store volumet fra sjømatnæringen spesielt, sett i forhold til kapasitetene i dagens infrastruktur
- Mulighetsstudier for en tettere integrert region
- Analysere muligheter innenfor samfunns- og næringsutvikling mm.

## Kontaktopplysninger

Funksjon	Navn	Adresse/poststed	Mobil
Søker / Prosjekteier	Nord-Troms Regionråd DA Org.nr:979470452	Hovedveien 2 9151 STORSLETT	975 67 366
Kontakt- person	-	-	-
Prosjekt- leder	-	-	-

## Spesifikasjon

Prosjekt mål

Aktiviteter

Resultat

## Tids- og kostnadsplan

Mottatt offentlig støtte tidligere: Ja

Troms Fylkeskommune har gitt tilsagn om tilskudd, jfr. finansieringsplanen



# RF13.50

www.regionalforvaltning.no

Vår dato: 22.01.2018 Gyldig til: 09.01.2020  
Søknadsnr.: 2017-0058 Arkivsak:  
Prosjekteier: Nord-Troms Regionråd DA

## Tidsplan

### Godkjent kostnadsplan

Tittel	2017	2018	2019	2020	2021	SUM
01.Prosjektledelse/koordinering	320 000					320 000
02.Kjøp av tjenester	750 000					750 000
03.Regnskap/revisjon	30 000					30 000
04.Reiseutgifter	100 000					100 000
<b>Sum kostnad</b>	<b>1 200 000</b>					<b>1 200 000</b>

### Godkjent finansieringsplan

Tittel	2017	2018	2019	2020	2021	SUM
01.Tilskudd fra næringsfondet	50 000					50 000
02.Regionrådets egeninnsats	320 000					320 000
03.Tilskudd fra øvrige Nord-Troms kommuner	250 000					250 000
04.Troms Fylkeskommune	300 000					300 000
05.Ytterligere finansierings-/nedskaleringsbehov	280 000					280 000
<b>Sum finansiering</b>	<b>1 200 000</b>					<b>1 200 000</b>

## Geografi

1938-Lyngen, 1939-Storfjord, 1940-Gaivuotna - Kåfjord, 1941-Skjervøy, 1942-Nordreisa, 1943-Kvænangen

## Vedleggsliste

Dokumentnavn	Filstørrelse	Dato
Melding om vedtak i Nord-Troms Regionråd DA - strategi infrastruktur Nord-Troms 28.11.17.docx	73 833	15.12.2017



## Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
79/17	Nordreisa kommunestyre	18.12.2017

### Møteplan 2018 Nordreisa kommune

Henvising til lovverk:

[Reglement for folkevalgtes arbeidsvilkår i Nordreisa kommune](#)

Linker:

[Skolerute](#)

[Møtekalender troms fylkeskommune](#)

### Saksprotokoll i Nordreisa kommunestyre - 18.12.2017

#### Behandling:

Innstillingen enstemmig vedtatt.

#### Vedtak:

Møteplan for 2018 vedtas

	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des
Kommunestyret Leder: Ordfører 5 møter + 1 temadag Torsdager		8		26		21			Temadag Uke 38	25		20
Formannskapet Administrasjons-utvalget 10 møter Leder: Ordfører Torsdager	25 + Adm	22	22	12	31 + adm	14		14 + adm	20	18	8 + adm	6
Næringsutvalget 4 møter i året Leder: Ordfører		1		10		7			13	26	22	
Miljø-, plan og utviklingsutvalget 8 møter Leder: Hilde Nyvoll	26		8	19		5		30	27	11	29	
Oppvekst- og kulturutvalget 6 møter Leder: Siv Elin Hansen	31	5 og 6 <i>Veiledning</i>	20	17		6		28	18	23	20	
Helse- og omsorgsutvalget 6 møter Leder: Olaug Bergset	23		20		30			21	25	30	27	
Eldrerådet	15		12		14			14	17	22	19	
Rådet for funksjonshemmede	26				29				26.		28.	
N-T regionråd	4.-5 30.		21.	24.	29.	19.		28.	25.	30.	26.- 27.	

Fylkestinget			12.-16.3.			11.-15. juni				15.-19. oktober		10.-14. desember
Fylkestinget – komitebefaringer				24.-25.april							13.-14. november	
Helligdager som faller på ukedager				2.	1.10.17.21.							25.26.
<a href="#">Skolerute</a>	4. første skoledag	Vinterferie 26.2-2.3	Vinterferie 1.-2.3 Påskeferie 26.mars til 2.4	Første dag etter påske 3.4	11. mai fredag for elever 18. mai fredag for elever/eksamen for noen	22. juni siste skoledag		20. august første skoledag		Hostferie 4. og 5. oktober	Planleggingsdag vgs 19. og 20.	Siste skoledag for jul 20. des

## Rådmannens innstilling

### Møteplan for 2018 vedtas

	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des
Kommunestyret Leder: Ordfører 5 møter + 1 temadag Torsdager		8		26		21			Temadag Uke 38	25		20
Formannskapet Administrasjons-utvalget 10 møter Leder: Ordfører Torsdager	25 + Adm	22	22	12	31 + adm	14		14 + adm	20	18	8 + adm	6
Næringsutvalget 4 møter i året Leder: Ordfører		1		10		7			13	26	22	
Miljø-, plan og utviklingsutvalget 8 møter Leder: Hilde Nyvoll	26		8	19		5		30	27	11	29	
Oppvekst- og kulturutvalget 6 møter Leder: Siv Elin Hansen	31		20	17		6		28	18	23	20	
Helse- og omsorgsutvalget 6 møter Leder: Olaug Bergset	23		20		30			21	25	30	27	
Eldrerådet	15		12		14			14	17	22	19	
Rådet for funksjonshemmede	26				29				26.		28.	
N-T regionråd	4.-5.30.		21.	24.	29.	19.		28.	25.	30.	26.-27.	
Fylkestinget			12.-16.3.			11.-15. juni				15.-19. oktober		10.-14. desember
Fylkestinget – komitebefaringer				24.-25.april							13.-14. november	
Helligdager som faller på ukedager				2.	1.10.17.21.							25.26.
<a href="#">Skolerute</a>	4. første skoledag	Vinterferie 26.2-2.3	Vinterferie 1.-2.3 Påskeferie 26.mars til 2.4	Første dag etter påske 3.4	11. mai fredag for elever 18. mai fredag for elever/eksamen	22. juni siste skoledag		20. august første skoledag		Hostferie 4. og 5. oktober	Planleggingsdag vgs 19. og 20.	Siste skoledag for jul 20. des

## Saksopplysninger

### 7.1 Møteplan

Det utarbeides helårig møteplan som skal samordnes for møter i folkevalgte organer. Møtene avholdes fortrinnsvis på dagtid. Møteplan vedtas i kommunestyrets desember møte etter behandling i alle hovedutvalg. Møter i kommunestyret, formannskapet og hovedutvalg skal angis med dag og dato. Perioden 01.07 - 15.08 skal så vidt mulig være møte fri.

Som hovedregel avholdes møtene slik:

- ✓ Kommunestyret 6 ganger i året hvorav en av møtedagene er temadag
- ✓ Formannskapet avholder møter torsdag i hver måned
- ✓ Administrasjonsutvalget og næringsutvalget 4 ganger i året
- ✓ Miljø-, plan og utviklingsutvalget avholder møter hver 6. uke
- ✓ Helse- og omsorgsutvalget og oppvekst- og kulturutvalget 6 ganger i året

Møtesekretær i andre nemnder, styrer og råd utarbeider møteplan i samarbeid med leder av disse etter behov og innenfor gitte budsjettamme. Rådet for funksjonshemmede og elderrådet har satt datoer for 2018, og disse er derfor tatt med i denne møteplanen.

Miljø-, plan og utviklingsutvalg behandlet møteplan i møte 30.11.2017.

De ønsket møte 25. januar, men denne dato kommer i konflikt med møte i formannskap- og adm. utvalgsmøtet, og er derfor flyttet til 26.januar. De ønsket også møte 7. juni, men denne kommer i konflikt med møtet i næringsutvalget, og er derfor flyttet til 5. juni.

Næringsutvalget behandlet møteplan i møte 21.11.17. De ønsket i tillegg møte 10. april og lansbymøte med foreløpig dato 30.10.18. Møtet 30. oktober kolliderer med ordførers møte i Nord-Troms regionråd, og er derfor flyttet til 26.10.

Formannskapet behandlet møteplanen i møte 1.12.17, og har flyttet møte i formannskapet og administrasjonsutvalget fra 16. august til 14. august.

Oppvekst- og kulturutvalget behandlet møteplanen i møte 7.12.17, og har fått inn sine ønsker på møte 31.1 – 20.3 – 17.4 og 6.6

Det er tatt hensyn til møtedatoer til Fylkestinget, Nord-Troms regionråd og skoleruten.

### Vurdering

Det må være minst 14 dager mellom møtene i formannskap og kommunestyrets møte i desember.

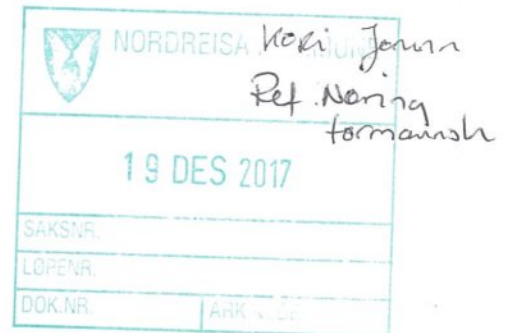
Man bør i størst mulig grad unngå å ha møter i hovedutvalgene på samme møtedag da det er representanter på tvers av utvalgene der faste medlemmer i et utvalg kan også være varamedlemmer i et annet.

Det er lagt inn ekstra møte i sektorutvalgene i slutten av september for å få jobbet med budsjettene.



Nordreisa kommune  
Postboks 174

9156 STORSLETT



**Vår ref.:**  
17/5596-3  
**Løpenr.:**  
77919/17

**Saksbehandler:**  
Karoline Robertsen  
**Tlf. dir.innvalg:**  
77 78 83 88

**Arkiv:**  
243 SAKSARKIV  
**Deres ref.:**

**Dato:**  
18.12.2017

## TILDELING AV NÆRINGSPRISEN 2017 - TIL RUST

Vi viser til tromskonferansen 2017 der RUST ble tildelt årets næringspris. Vi gratulerer og overfører prismidlene på totalt 300.000 kr til Nordreisas kommunes bankkonto 4740 05 03954. Kontonummer er bekreftet av Dag Funderud.

### Vilkår

1. Prismidlene må benyttes og forvaltes etter samme vilkår som følger av tildelingen for kommunale næringsfond. Se tildelingsbrev og vedlegg for kommunale næringsfond i 2017.
2. Bruken av midlene rapporteres sammen med øvrig kommunalt næringsfond via portalen regionalforvaltning.no. Benytt følgende navn på budsjettområde ved rapportering: Næringspris 2017

Ved spørsmål, kontakt Karoline Robertsen på epost: karoline.robertsen@tromsfylke.no eller på telefon 777 88 388.

Med vennlig hilsen

Tore Østgård  
avdelingsleder

Karoline Robertsen  
rådgiver

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.*

Kopi: Nord-Troms regionsråd DA, Nord-Troms ungdomsråd

**Besøksadresse**  
Strandveien 13  
**Postadresse**  
Postboks 6600, 9296 TROMSØ

**Telefon**  
77 78 80 00  
**Epost mottak**  
postmottak@tromsfylke.no

**Bankgiro**  
4700 04 00064  
**Internettadresse**  
www.tromsfylke.no

**Org.nr.**  
864870732



Nordreisa kommune  
Postboks 174

9156 STORSLETT

**Vår ref.:**  
17/11889-5  
**Løpenr.:**  
1333/18

**Saksbehandler:**  
Kristian Figenschau  
**Tlf. dir.innvalg:**  
77 78 82 38

**Arkiv:**  
243 SAKSARKIV  
**Deres ref.:**

**Dato:**  
11.01.2018

**TILSAGN OM TILSKUDD OVER STATSKOG SF - MIDLER TIL PROSJEKTET  
"FORPROSJEKT HJELLNES KAI OG INDUSTRIOMRÅDE" V/NORDREISA  
KOMMUNE**

<b>Tilsagnsnummer</b>	<i>TFK2018-005</i>	<b>KMDs hovedkategori</b>	<i>3210- Planlegging- /fysisk oppgradering av sentrumsområder, parker og grøntareal</i>
<b>Tilskuddsbeløp</b>	<i>150 000,-</i>	<b>Geografisk nedslagsfelt</b>	<i>Nordreisa</i>
<b>Kontaktperson</b>	<i>Ida Wigdel</i>	<b>Programområde fylkesplan</b>	
<b>Prosjektperiode</b>	<i>19.05.2017 - 20.12.2017</i>	<b>Tilsagnet er gyldig til</b>	<i>15.05.2018</i>

**Vedtak:**

Vi viser til Deres søknad innsendt 19.05.2017. Fylkesråd for kultur og næring har vedtatt å støtte Nordreisa kommune's prosjekt «Forprosjekt Hjellnes kai og industriområde» med inntil kr 150 000,- over Statskog/Troms fylkeskommune, Statskog 2017. Fylkesråden har på fullmakt fattet følgende vedtak den 21.12.2017:

- 1. Fylkesråd for kultur og næring har på fullmakt behandlet søknad fra Nordreisa kommune, datert 19.05.17, om støtte til prosjekt «Forsprosjekt Hjellnes kai og industriområde».*
- 2. Fylkesråd for kultur og næring innvilger søknaden med et støttebeløp på inntil kr. 150.000. Bevilgningen skjer over rammen «Statskog midler SF-midler» og budsjettområdet «Statskog 2017». Tilskuddet utgjør en finansieringsandel på 50% av godkjente kostnader.*

## Prosjekt mål:

Forprosjektet skal levere en utredning av økonomiske rammer rundt en mulig utbygging av Hjellnes industri og dypvannskaiområde, samt kartlegge og opprette dialog med potensielle samarbeidspartnere.

Rapporten skal sikre Nordreisa kommune et grundig beslutningsgrunnlag før vedtak og oppstart av områderegulering. Gjennomføringen av forprosjektet er et ledd i en helhetlig strategi for utvikling av næringsareal til industriformål i Nordreisa kommune.

## Aktiviteter:

Hovedaktiviteter:

- HA1 Utrede sannsynlig volum av grus, tømmer, skifer og evt. annet.
- HA2 Utrede inntektsmuligheter for havnedrift ut fra disse volumene.
- HA3 Utrede kostnadsramme og finansiering av en utbygging.
- HA4 Utrede annen nødvendig infrastruktur for en utbygging.
- HA5 Kartlegge interesse hos potensielle samarbeidspartnere.

## Tidsplan:

Prosjektperiode: 19.05.2017 - 20.12.2017

MP1: Søknad om finansiering innsendt (mai 2017)

MP2: Konkurransgrunnlag er utarbeidet og utlyst (juni 2017)

MP3: Konsulent er engasjert gjennom åpen anbudskonkurranse (juni 2017)

MP4: Gjennomføringsfase (juli-november 2017)

MP5: Forprosjektet avsluttet (desember 2017)

MP6: Prosjekt rapport legges fram for kommunestyret (desember 2017).

## Budsjett

Kostnader	2017	SUM
Eget arbeid	150 000	150 000
Konsulentbistand	150 000	150 000

**Sum 300 000**

Finansieringskilde	2017	SUM
Egeninnsats	150 000	150 000
Statskog-midler, TFK	150 000	150 000

**Sum 300 000**

**Fylkeskommunens støtteandel 50,0 %**

## VILKÅR FOR TILSAGN GITT OVER STATSKOG SF -MIDLER

1. Tilskuddsmottaker må innen 3 uker bekrefte, på vedlagt akseptskjema, at vilkår er forstått og akseptert. Dersom akseptskjema ikke mottas innen fristen faller tilbud om finansiering bort.
2. Prosjektet må gjennomføres i tråd med tilskuddsbrevet.
3. Det skal føres eget regnskap for projektet, som er satt opp slik at det kan sammenlignes med budsjettpostene i tilskuddsbrevet. Godkjent egeninnsats skal dokumenteres med timelister.
4. Tilskuddsmottaker må søke dersom det gjøres prosjektendringer i forhold til tilskuddsbrevet. **Endringer skal ikke iverksettes før Troms fylkeskommune har samtykket skriftlig.** Dersom arbeidet ikke blir utført i forutsatt omfang, eller til oppgitt kostnad, vil tilskuddet bli tilsvarende redusert.
5. **Profilering:** Ved omtale av projektet skal det opplyses om at Troms fylkeskommune har støttet projektet. Fylkeskommunens logo skal synliggjøres i projektets presentasjonsmaterieell mv. Grafisk datafil med logo finnes på tromsfylke.no - logoer.
6. **Dersom anmodning om sluttutbetaling ikke er mottatt innen 15.05.2018, vil tilskuddet bli trukket tilbake.** Troms fylkeskommune kan etter søknad forlenge tilsagnets gyldighet med inntil 1 år.
7. Det tas forbehold om adgang for Troms fylkeskommune, Riksrevisjonen og Kommunal- og moderniseringsdepartementet til å iverksette kontroll med at midlene nyttes etter forutsetningen, jfr. forskrift for distrikts og regionalpolitiske virkemidler (FSDRV) § 14 og Stortingets bevilgningsreglement § 10.

### Utbetaling og rapportering:

8. Tilskuddet forvaltes gjennom regionalforvaltning.no (RF).
9. **Delutbetaling** skal inneholde skriftlig rapport og regnskap som registreres i RF. Utbetaling beregnes på bakgrunn av finansieringsandel (%) og medgåtte projektkostnader. Inntil 75 % av tilskuddet kan delutbetales. Forskuddsbetaling av fremtidige kostnader må omsøkes særskilt.
10. **Sluttutbetaling** skal inneholde skriftlig rapport og regnskap som registreres i RF. Utbetaling beregnes på bakgrunn av finansieringsandel (%) og medgåtte projektkostnader. Revidert og revisorbekreftet prosjektrengskap kreves for tilskudd over 100.000 kr, unntatt fra dette er:
  - a. Ikke revisjonspliktige tilskuddsmottakere, kan få regnskapet bekreftet av autorisert regnskapsfører.
  - b. Institusjoner underlagt Riksrevisjon er unntatt revisjonsplikt.

*Regnskapsattestasjon skal inneholde følgende kontrollhandlinger:*

- a. *Kontroll av at det er ført timer for egeninnsats i projektet, og at oppgitte kostnader tilhører projektet.*
- b. *Kontroll av at kostnader er påløpt innenfor prosjektperioden angitt i tilsagnet, totalbeløp oppgis.*
- c. *Eventuelle avvik fra budsjetterte hovedposter godkjent av Troms fylkeskommune skal kommenteres.*

### Reduksjon av tilskudd og krav om tilbakebetaling av midler:

11. Tilskuddet kan bli redusert eller krevd tilbakebetalt, helt eller delvis, ved brudd på tilskuddsvilkår pkt. 1 – 10 eller om tilskuddsmottaker ikke rapporterer i henhold til andre særvilkår som fremgår av tilskuddsbrevet.

Jfr. FSDRV § 16, kan følgende forhold også medføre reduksjon av tilskudd eller krav om tilbakebetaling:

- a. Dersom projektkostnader som tilskuddet er ment å dekke er påbegynt før tilsagnet er innvilget.
- b. Dersom projektet har endret seg slik at forutsetning for innvilgelse ikke lenger er til stede, eller at tilskuddet helt eller delvis ikke er brukt etter forutsetningene.
- c. Dersom tildelingen bygger på uriktige opplysninger fra søker eller om tilskuddsmottaker ikke leverer pliktig rapportering
- d. Dersom departementet, fylkeskommunen eller andre tilskuddsforvaltere finner at tilskuddet er i strid med EØS-avtalen.

Tilskuddsmottaker har kontrollansvar i forhold til utbetalt beløp og plikter å betale tilbake tilsagnsbeløpet helt eller delvis dersom det er utbetalt for mye eller på feil grunnlag. Mislighold av tilbakebetalingskrav medfører innfordring ved inkasso.

### Klageadgang

12. Søker har i henhold til Forvaltningslovens § 28 anledning til å påklage vedtak om tildeling av tilskudd innen 3 uker fra søker er gjort kjent med vedtaket (§ 29). Nærmere informasjon om klageadgang og rutiner kan fås ved henvendelse til saksbehandler.

Henvendelser angående tilskuddet rettes til seniorrådgiver Kristian Figenschau i næringssetaten.



Telefon: 77 78 82 38  
E-post: Kristian.Figenschau@tromsfylke.no

Med vennlig hilsen

Kristine Østrem Nordal  
Kst. avdelingsleder

Kristian Figenschau  
seniorrådgiver

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur*

./ Vedlegg:

1. "Bekreftelse på aksept av vilkår", som skal returneres underskrevet til næringssetaten innen 3 uker.

Vedlegg 1



BEKREFTELSE PÅ AKSEPT AV VILKÅR FOR TILSAGN

**Tilsagn:** TFK2018-005  
**Prosjekt:** Forprosjekt Hjellnes kai og industriområde  
**Prosjekteier:** Nordreisa kommune  
**Organisasjonsnummer:** 943350833  
**Beløp:** Inntil 150 000,-  
**Arkivsak:** 17/11889

Finansieringskilde	2017	SUM
Egeninnsats	150 000	150 000
Statskog-midler, TFK	150 000	150 000

**Fylkeskommunens støtteandel 50,0 %**

Jeg bekrefter på vegne av Nordreisa kommune at det fortsatt er aktuelt å gjennomføre prosjektet, og at tilskuddet mottas på de vilkår som er satt.

-----  
 Sted og dato  
 Signatur

Signert akseptskjema returneres til Troms fylkeskommune via epost til [postmottak@tromsfylke.no](mailto:postmottak@tromsfylke.no) eller per post til postboks 6600, 9296 Tromsø



## Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
2/18	Nordreisa næringsutvalg	01.02.2018

### Høring -handlingsplan for fylkesveger 2018-21

Henvi­sing til lovverk:

Vedlegg

1. HANDLINGSPLAN FOR FYLKESVEG 2018-21
2. 3. SVV RAPPORT FYLKESVEGTUNNELER, MAI 2017
3. 4. MØTEPROTOKOLL, ØKONOMIPLAN TFK 2018-2021

### Rådmannens innstilling

Nordreisa kommune viser til Handlingsplan for fylkesveger i Troms 2018-21 og har følgende innspill:

- Nordreisa kommune mener at den overordnede strategien med drift og vedlikehold fremfor nybygg er rett.
- Det må utarbeides en ny strategi som omfatter større del av næringslivet i distriktene enn den som blir omfattet av strategien «Kyst til markedsstrategi» for å ivareta det resterende næringslivet i fylket.
- Det må jobbes for å rassikre FV360 Mettevoll og bebyggelse i forbindelse med utbygging av E6 Kvænangsfjellet.
- Nordreisa kommune mener at det i utgangspunktet er veieier som skal eie og drifte veilys. Det er et klart krav fra kommunen at dette gjelder der det er krav til lys etter veinormalen. Veinormalens krav til lys er etter vår forståelse begrunnet i sikkerhet for trafikanter. Det er urimelig at en offentlig veieier skal overføre ansvar til annen offentlig organisasjon for deler av krav gjeldende for egen vei etter veinormalen. Trafikkbildet endrer seg over tid, og dermed endres også hvilke krav til lys som gjelder i hht veinormalen. Veilys er vesentlig trafikksikkerhet for myke trafikanter, særlig barn og gamle.
- Det må gjennomføres konkrete trafikkmengdemålinger på hver fylkesvei i løpet av 2018. Disse målingene må sammen med sammensetning av trafikantergrupper, danne grunnlag for avklaring om det i henhold til veinormalen er krav til belysning eller ikke.
- De fylkesveistrekningene der Troms Fylkeskommune har bygget eller finansiert veilys, anser Nordreisa kommune det som urimelig at kommunen påføres et driftsansvar. I Nordreisa gjelder dette for deler av Fv 865, deler av Fv 352 og Fv 351.

- De fylkesveiene som i dag etter veinormalen har krav til belysning eller som er bygget/finansiert av Troms Fylkeskommune, skal overføres Troms Fylkeskommune. Om fylkeskommunen ikke overtar eierskap og driftsansvar for disse, vil resultatet være at Nordreisa kommune slukker lysene.  
De øvrige fylkesveiene må fordeling av driftsansvar gjøres på bakgrunn av konkrete trafikkmengdemålinger og sammensetning av trafikantgrupper.
- Sørkjosen lufthavn. Dette er fylkets eneste kortbaneflyplass og en meget viktig transportåre for folk i Nord-Troms. I forhold til det uttalte samfunnsutvikler ansvaret vil det være særdeles viktig og videreutvikle denne i årene som kommer. Særlig med tanke på et voksende næringsliv og reiseliv må en få et bedre rutetilbud og regularitet. En tilpasning av rutetilbudet vil føre til at langt flere kunne benytte fly.

### **Saksopplysninger**

Troms fylkeskommune har sendt handlingsplan for fylkesveger 2018-21 ut på høring. Det bygger på vedtatt Regional Transportplan for Troms 2018-2029. Høringsdokument er nå utarbeidet fra Samferdsels- og miljøetaten og sendt til kommunene i Troms til uttalelse. Høringsforslaget er derfor administrasjonens forslag for prioriteringer i perioden 2018-2021.

Fylkestinget har gjennom vedtatt Regional Transportplan for Troms (2018-2029) vedtatt strategier som prioriterer drift og vedlikehold av vegnettet foran investeringer og store prosjekter.

Forslag til handlingsplan er utarbeidet med bakgrunn i Fylkesrådets forslag til økonomiplan for 2018-2021. Fylkestingets vedtak for økonomiplanen er vedlagt.

Med de knappe økonomiske rammene som er tilgjengelige til fylkesvegformål i årene som kommer, og usikkerheten knyttet til størrelsen på og eventuell videreføring av den særskilte tildelingen til fornying av fylkesvegene, er det ikke mulig å øke låneopptaket for investering i fylkesvegprosjekt ut over de lånene som tas opp i 2018 og 2019 for å ferdigstille igangsatte prosjekter.

Det anbefales at det ikke blir igangsatt nye store fylkesvegprosjekter som medfører låneopptak i planperioden. De ressurser som er tilgjengelige i perioden prioriteres til arbeidet med sikkerhetsoppgradering av tunneler og bruer, samt tiltak på eksisterende vegnett for å hente inn vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegen. Investeringstiltakene som anbefales må finansieres innenfor rammen av tilgjengelige fornyingsmidler.

Høringsfrist er 2. februar 2018.

Handlingsplanen skal til behandling hos Fylkesrådet 20. februar 2018 etter innstilling fra Fylkesråden (etter høringsfristen). Fylkestinget vil behandle endelig forslag til handlingsplan mellom 13.—15. mars 2018.

Nordreisa kommune behandlet Regional transportplan i Formannskapet 17.08.2017 og Næringsutvalget 28.08.2017. Det ble gjort følgende vedtak:

### **Saksprotokoll i Nordreisa formannskap 17.08.2017**

Fellesuttalelser fra Nordreisa formannskap til Troms fylkeskommune:

Høring regional transportplan for Troms 2018-2023. Viser til høringsdokument. Fylkesvegene i Nordreisa er gjennomgående dårlige eller svært dårlige. Spesielt fv 865 Reisadalen, og fv 355 til Storvik er i svært dårlig forfatning. Vegen i Reisadalen er tungt belastet pga utbygging i regi av Statnett, og er nærmest uframkommelig. Dette er en viktig veg for næringsliv og turister. Tiltak for varig utbedring må innarbeides i regional transportplan med høy prioritet

### **Saksprotokoll i Nordreisa næringsutvalg - 28.08.2017**

Vedtak:

Nordreisa kommune viser til forslag til regional transportplan for Troms 2018-2029 og har følgende innspill:

1. Storslett som regionsenter i Nord Troms må tas inn i byutfordringer med beskrivelse av Stedsutviklingsprosjekt og omlegging av kryss E6 og Fv 865.
2. Troms fylkeskommune må som vegeier ta ansvar for veglysene langs sine veger og ferdigstille arbeidet med overtagelse for de vegene som i dag driftes av kommunene i Troms.
3. Mettevollia og Gjøvarden må tas inn i faktagrunnlaget for vegstrekninger med skredfare.
4. Sørkjosen lufthavn som eneste småflyplass i Troms må sikres med god regularitet og et tilbud som er tilpasset både næringsliv og private i regionen.
5. For å redusere etterslepet av vedlikehold av fylkesvegene må bevilgningen NTP 20182029 økes.
6. Nordreisa kommune viser til det store etterslepet på drift og vedlikehold av fylkesvegene i Troms, ikke minst i Nordreisa. På den bakgrunn anser Nordreisa kommune det som ikke riktig å satse på nye store vegprosjekter nå, men prioritere drift, vedlikehold og opprustning for å ivareta bosetning og næringslivets transportbehov. Det må lages en strategi for opprusting av fylkesveger i innlandet i Troms på samme måte som strategien «fra kyst til marked- strategi» Det er flere næringer på innlandet som også trenger å få sine varer ut til markedet, feks stein-, grus-, skog-, jordbruksressurser og den økte turistnæringen.

I høringsdokumentet er det satt opp alternative hovedstrategier og prioriteringer som fylkeskommunen ønsker høringspartenes syn på.

1. Valg av strategi:
  - Redusere låneopptak til et minimum
  - Prioritere tunnellsikkerhet og bruvedlikehold
  - Prioritere vedlikehold og stans i forfallet
2. anbefalte prioriteringer
3. Oppdatere kunnskap på bo og arbeidsmarkedsregioner, aktuelle og relevante næringsetableringer, arealplaner osv
4. tanker, ideer og forslag til ITS løsninger på fylkesveg.

### **Lokale forhold**

Nordreisa kommune er regionsenter i Nord-Troms og største kommunen i areal. Kommunen har 110 km med fylkesveg, og i denne handlingsplanen er det ikke nevnt en meter av dem. Med vår kjennskap til den standarden og den trafikken som er på disse fylkesveiene, så gir planen lite håp om bedring.

## Planer

Nordreisa kommune jobber med nye reguleringsplaner for både Storslett og Sørkjosen. Disse vil bli ferdigstilt i 2018.

Reguleringsplan for Storslett foreslår omlegging av kryss E6/FV 865. Samtidig er kommunen i slutfasen med et sentrumsutviklingsprosjekt hvor det blir utarbeidet nytt forslag til torg i Storslett sentrum.

RTP legger størst vekt på vedlikehold og strategien «kyst til marked». Den strategien mener vi er for snever. Det må utarbeides en bredere strategi som også tar med seg en større del av næringslivet og andre forhold i fylket.

Et eksempel er FV866 (20km) til Skjervøy. Det fokuseres her kun på tunellene, Skattørsundet bru og langbakken som helt klart er flaskehals, men det legges også stor vekt på trafiksikkerhet i RTP. I Nordreisa kommune går FV866 midt gjennom to bygder med nedsatt hastighet. Veien er smal, uten hvit-stripe og vegskulder, og uten tilrettelegging for myke trafikanter. I tillegg til bredde er dekket svært dårlig. 2016 tall viser at det daglig gikk 43 vogntog bare med fisk på denne veien. Det er også en snøskredutsatt strekning ved Gjøvarden.

FV360 Mettevoll (5km) er uten fast dekke og rasutsatt. Denne veien går nedenfor E6 og er stengt når E6 over Kvænangsfjellet stenges på grunn av ras eller rasfare. Da isoleres ei bygd med nesten 50 innbyggere. Nordreisa kommune har tidligere spilt inn til TFK at når SVV nå gjør tiltak på E6 forbi dette stedet, må en se om det kan gjøres avbøtende tiltak også på FV360. Dette er ikke nevnt med en setning i planen.

FV865 i Reisadalen (43km) er også svært dårlig og den har nå med stor trafikk. Det er anleggstrafikk fra Statnett, Avfallservice, NVE og flere større landbrukseiendommer. I tillegg er det økende trafikk i forhold til reiseliv. Mange nye aktører. Her ble det helt overaskende asfaltert noe i fjor høst, men det gjenstår både dekke og ikke minst bruer på denne vegen.

FV355 Storvik (20km) Generelt svært dårlig veg, 1 km ble asfaltert for fem år siden. Den er hullete, trenger utskifting av stikkrenner og asfaltering. Videre mangler det autovern på tre kortere strekninger. Næringsmessig er det skiferbrudd i tillegg til landbruk.

FV 352 Kildal (8km), Smale underdimensjonerte bruer. Næringsmessig drives det landbruk.

FV 359 Storeng (7km), smal grusvei opp til bebyggelse med alt det innebærer.

FV 357 Havnes (7km). Smal asfaltvei ut til bebyggelse og hytteområder.

FV 351 Sørkjosen lufthavn (400m)

## Veilys

Nordreisa kommune mener at det i utgangspunktet er veieier som skal eie og drifte veilys. Det er et klart krav fra kommunen at dette gjelder der det er krav til lys etter veinormalen.

Veinormalens krav til lys er etter vår forståelse begrunnet i sikkerhet for trafikanter. Det er urimelig at en offentlig veieier skal overføre ansvar til annen offentlig organisasjon for deler av krav gjeldende for egen vei etter veinormalen. Trafikkbildet endrer seg over tid, og dermed endres også hvilke krav til lys som gjelder i hht veinormalen. Veilys er vesentlig trafiksikkerhet for myke trafikanter, særlig barn og gamle.

Det må gjennomføres konkrete trafikkmengdemålinger på hver fylkesvei i løpet av 2018. Disse målingene må sammen med sammensetning av trafikantgrupper, danne grunnlag for avklaring om det i henhold til veinormalen er krav til belysning eller ikke.

De fylkesveistrekningene der Troms Fylkeskommune har bygget eller finansiert veilys, anser Nordreisa kommune det som urimelig at kommunen påføres et driftsansvar. I Nordreisa gjelder dette for deler av Fv 865, deler av Fv 352 og Fv 351.

Sørkjosen lufthavn. Dette er fylkets eneste kortbaneflyplass og en meget viktig transportåre for folk i Nord-Troms. I forhold til det uttalte samfunnsutvikler ansvaret vil det være særdeles viktig og videreutvikle denne i årene som kommer. Særlig med tanke på et voksende næringsliv og reiseliv må en få et bedre rutetilbud og regularitet. En tilpasning av rutetilbudet vil føre til at langt flere kunne benytte fly.

Nordreisa kommunestyre har i desember 2017 vedtatt regulering av et nytt areal tilrettelagt for næring på Hjellneset. Dette vil ligge i tilknytning til sjø, og vil dermed kunne tilrettelegges også for havn. En utbygning her vil påvirke transportsystemet i regionen.

### **Vurdering**

Nordreisa kommune mener at den overordnede strategien med drift og vedlikehold fremfor nybygg er rett. Videre at en prioriterer de tyngste næringsvegene i forhold til strategien «fra kyst til marked», men at planen også må prioritere drift og vedlikehold langs andre fylkesveier som brukes av andre næringer.

Forfallet må stanses og det må jobbes for å høyne standarden på det etablerte fylkesveinettet.

Når det gjelder veglys langs de fylkeskommunale vegene er kommunen ikke enig i formuleringene i planen. Kommunen mener at hovedregelen må være at veieier skal eie og drifte veilysene.

De fylkesveiene som i dag etter veinormalen har krav til belysning eller som er bygget/finansiert av Troms Fylkeskommune, skal overføres Troms Fylkeskommune. Om fylkeskommunen ikke overtar eierskap og driftsansvar for disse, vil resultatet være at Nordreisa kommune slukker lysene.

De øvrige fylkesveiene må fordeling av driftsansvar gjøres på bakgrunn av konkrete trafikkmengdemålinger og sammensetning av trafikantgrupper.

Det gjøres mye spennende arbeid innen tema ITS (intelligente transportsystemer). Det er naturlig at fylkeskommunen deltar innen dette og skaffer seg kunnskap, men ut i fra dagens situasjon hvor mange fylkesveier har grusdekke eller dårlig asfalt, vil det være viktigere å prioritere det.



# TROMS fylkeskommune ROMSSA fylkkasuohkan

## Handlingsplan for fylkesveger i Troms 2018-21 – Høringsdokument

Administrativt forslag med høringsfrist 2. februar 2018





## Innhold

1. Innledning.....	2
2. Mål og strategier i Regional transportplan 2018-29.....	2
3. Økonomiske rammer og handlingsrom .....	6
4. Drift og vedlikehold .....	12
5. Skredsikring.....	13
6. Fylkesvegtunneler .....	20
7. Fylkesvegbroer.....	22
8. Større fylkesvegprosjekt.....	23
9. Fornyingsmidler.....	26
10. Fergekaier .....	28
11. Trafikksikkerhet, gange og sykkel .....	29
12. Planlegging og grunnerverv.....	32
13. Bypakker.....	33
14. Intelligente transportsystemer .....	35

## 1. Innledning

Troms Fylkeskommune har gjennom regional planstrategi vedtatt å utarbeide Regional transportplan for Troms 2018-2029. Planprogrammet ble vedtatt av fylkesrådet i mars 2017. Regional transportplan ble endelig vedtatt av Fylkestinget i oktober 2017.

Handlingsplanen for fylkesveg (dette dokumentet) er gjennomføringsplanen for fylkesveg i Regional transportplan. Handlingsplan for kollektivtransport vil bli utarbeidet i løpet av 2018 og mål, strategi og tiltak for kollektivtransporten i Troms er derfor ikke direkte omtalt i dette dokumentet.

Handlingsprogrammet viser en prioritert rekkefølge på prosjekter med kostnader. Dette skal vurderes rullert hvert år. Økonomiplanen vedtas hvert år, og setter en finansieringsramme for de prioriterte prosjektene fordelt på 4-års perioden.

Stortinget har besluttet en regionreform som vil gjelde fra 2020. Reformen innebærer reduksjon fra 19 til 11 fylker. Troms og Finnmark fylkeskommuner vil legges ned og ett nytt fylke vil dannes under nytt navn.

Ny fylkesinndeling er ment å legge til rette for en styrket samfunnsutviklerrolle for fylkeskommunene for bedre å bli i stand til å fremme innbyggernes og næringslivets interesser overfor nasjonale myndigheter. Dette innebærer at vår regionale transportplan for 2018-29 vil måtte rulleres og samordnes med Finnmark sine transportplaner i 2019. Det vil bli opp til en fellesnemnd å ta beslutningene om videre planprosess.

Ny fylkeskommunal oppgaveportefølje; som ansvar for statlige fiskerihavner, evt. regionale flyruter med mer, vil måtte inngå i slik plansamordning og rullering.

Statens vegvesens regionale (sams) vegadministrasjon med ansvar for planlegging og drift av fylkesveger skal også overføres til regionalt folkevalgt nivå. Utredning om økonomiske, administrative og oppgavemessige konsekvenser mv. av vedtaket pågår og det er p.t usikkert hvordan dette vil innvirke på de regionale transportplanprosessene.

## 2. Mål og strategier i Regional transportplan 2018-29

Troms fylkeskommune har vedtatt følgende mål og hovedstrategier for Regional transportplan:

### **Mål – Fylkesveg**

1. Fylkesvegnettet skal være trafiksikkert og ha god fremkommelighet for alle trafikanter. Rammen til drift- og vedlikehold på fylkesvegene må ha et nivå som gjør det mulig å stanse veksten i forfallet.
2. Høytrafikkerte fylkesveger og viktige strekninger for næringstransport skal ha god framkommelighet og tilstrekkelig helårsdrift. Skredsikring og fjerning av flaskehalsar må prioriteres for å bedre framkommelighet og næringslivets konkurransekraft.

3. Sikre et tilgjengelig fylkesvegnett og unngå vegbrudd og stenging, gjennom å prioritere opprusting av bruer og tunneler, samt sikring av utsatte punkt og redusere flaskehalsler.
4. På fylkesvegnettet i Troms skal det ikke forekomme trafikkulykker med drepte og hardt skadde.

Troms fylkeskommune legger til grunn en investeringsstrategi som prioriterer vedlikehold og utbedring av fylkesvegnettet fremfor investering i nye veglenker (Vedlikehold- og utbedringsstrategi). Dette gir mulighet for å stanse etterslep, prioritere tunnelsikkerhet og bruvedlikehold.

Mål	Strategier - fylkesveg
1	Prioritere vedlikehold av dagens vegnett, fremfor investering i nye større prosjekt. Høytrafikkerte fylkesveger og fylkesveger innenfor « <b>Kyst til markedsstrategien</b> » prioriteres. Vedlikehold av og reinvestering i eksisterende vegnett skal prioriteres slik at vegkapitalen ikke forringes. Nye store veginvesteringer skal vurderes opp mot effekten og nytten en tilsvarende innsats vil ha på strekningsvise utbedringer.
1	Arbeide for øke rammene for drift og vedlikehold av fylkesveg, samt etablering av nasjonal satsing for å ta igjen forfall på fylkesvegnettet
1	Behovet for investeringer i nye store prosjekter må vurderes ut fra de kapitalkostnader det enkelte prosjekt vil belaste driftsrammen med.
2	Prioritere oppgradering av fylkesveg tunnelene i henhold til krav om tunnelsikkerhet med sikte på frist i 2025. Plan for utbedring av tunneler skal oppdateres, med kostnadsbilde og fremdrift.
1	Tydelig vegeier som sikrer god kontrakt- og økonomistyring, med et oversiktlig kontraktsregime.
2	Investeringer på veg skal snus mot tiltak som må utføres i forhold til standardkrav og regelverk, punktutbedring, tilrettelegging for trafikksikkerhet, kollektivtransport, gang og sykkel
3	Prioritere punktutbedring og redusere flaskehalsler for å styrke næringstransportens fremkommelighet på viktige strekninger, i tråd med politisk strategi «Fra kyst til marked». Videreføre strekningsmessige forfalls- og utbedringsprosjekt.
4	Styrke innsatsen på trafikksikkerhet i Troms fylkes trafikksikkerhetsutvalg og å evaluere virkninger av trafikksikkerhetstiltak
2	Fokus på uttesting og ta i bruk ny teknologi og intelligent trafikkstyring (ITS) der det kan gi god effekt.
3	For å møte nåværende og kommende klima- og miljøutfordringer må man prioritere utbedring og sikring av vegkropp. Dette innebærer en prioritering av tiltak på drenering og grøfter
3	Prioritere skredsikringstiltak ut fra oppdaterte risikovurderinger fra Statens vegvesen samt sikring av viktige «kyst til marked» korridorer.
3	Ha et økt fokus på å vurdere alternative (aktive) skredsikringstiltak på egnede strekninger /skredpunkt.
2	Det er behov for å gjennomføre en strategisk og overordnet mulighetsstudie, eller en konseptvalgutredning (KVU) for å se på muligheter for regionforstørring og innkorting av avstander på det overordna vegnettet i Troms.

### **Mål– Aktiv transport:**

1. Hovedmål i nasjonal gåstrategi: Det skal være attraktivt å gå for alle. Målet innebærer at alle grupper i befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå, og at det er lagt til rette for at de kan gå mer i hverdagen. Flere skal gå mer.
2. Sykkelstrategiens hovedmål: Flere skal sykle oftere. Sykling skal bli en mer trafikksikker transportform gjennom infrastrukturtiltak. Mål for sykkelandel i byene: Mellom 10-20 % innen 2030 fra dagens 4-5%. Mål for sykkelandel i distriktene: Gjennomsnittlig sykkelandel på 6 % innen 2030.
3. Bedre trafikksikkerhet og trygghet for gående og syklende langs skoleveg på fylkesvegnettet.

<b>Strategier:</b>
Forholdene for gående og syklende langs skolevegene på fylkesvegene kartlegges.
Arbeidet med tilrettelegging og for å være pådrivere for aktiv transport styrkes. Forhold for gående og syklende må ivaretas i all planlegging.
Vinterdriften skal ha et fokus på god fremkommelighet for gående og syklende

### **Strategi – Godsterminaler og maritim transport**

Troms fylkeskommune skal legge til rette for at fylket har effektive godsterminaler og maritim transport som gir regionale logistikkmessige konkurransefortrinn og bidrar til å virkeliggjøre «det grønne skiftet»

<b>Strategi:</b>
Legge til rette for mer effektive godsterminaler og gode helhetlige koplinger mellom veg, bane og sjøtransporten
Støtte transportløsninger som bidrar til å overføre fylkets økende godsmengder fra veg til sjø

### **Mål og strategi – Transport og utslipp i Troms**

Troms fylkeskommune skal legge til rette for bruk av lav- og nullutslippstrafikk i fylket.

Det skal være lav og nullutslippskollektivtransport i Troms innen 2030.

Gradvis innføring av null og lavutslipp. Innfasing må sees opp mot tilgjengelige økonomiske rammer og nasjonale krav.

<b>Strategi:</b>
Krav om at miljøvennlige alternativ skal vurderes ved kjøp av kollektivtransport tjenester.
Krav om lav – nullutslippstransport og miljøregnskap skal vurderes ved kjøp av varer og tjenester
Legge til rette for at andre kan benytte lav – nullutslipps drivstoff-påfyllingsstasjoner som fylket har initiert.

## **Strategi – ITS-løsninger i Troms**

Troms fylkeskommune skal legge til rette for å avdekke og implementere praktiske ITS-løsninger og ny smart-teknologi i fylket

<b>Strategi:</b>
Legge til rette for økt kunnskap om ITS-løsninger i fylket gjennom samarbeid, utredning og informasjonsspredning
Legge til rette for at andre kan benytte ITS-løsninger som fylkeskommunen har initiert eller bidratt til realiseringen av

## **Strategi– Statlig transportnett:**

Aktiv påvirkning av statlige aktører og relevante nasjonale samferdselsrelaterte prosesser.

<b>Strategier:</b>
Styrke påvirkningsarbeidet opp mot nasjonale og statlige premissleverandører for å forbedre våre rammebetingelser
Legge til grunn vår «fra kyst til marked»-strategi i vår påvirkerrolle og samordne oss med nordnorske fylkeskommuner når relevant
Prioritere prosjekter som binder regioner sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder
Aktiv deltakelse i KVVU vegtilknytning Troms
Arbeide for en realisering av jernbanetilknytning til Troms som kan møte ytterligere økte behov for miljøvennlig og effektiv næringstransport
Arbeide for å forsterke flytilbudet i Troms, beholde våre lufthavner og dimensjonere flyplassinfrastrukturen ut fra behov i befolkningen og næringslivet
Arbeide for at det offentlige vegnettet skal være sikret mot skred innen 2030.
Bidra til at staten styrker rammen for drift- og vedlikehold på dagens statlige infrastruktur bør prioriteres foran nyinvesteringer.
Arbeide for at nye statlige investeringer i planperioden 2018-29 rettes mot å fjerne kritiske flaskehalsar.

### 3. Økonomiske rammer og handlingsrom

**Fylkestinget har gjennom vedtatt Regional Transportplan for Troms (2018-2029) vedtatt strategier som prioriterer drift og vedlikehold av vegnettet foran investeringer og store prosjekter.**

**Med de knappe økonomiske rammene som er tilgjengelige til fylkesvegformål i årene som kommer, og usikkerheten knyttet til størrelsen på og eventuell videreføring av den særskilte tildelingen til fornying av fylkesvegene, er det ikke mulig å øke låneopptaket for investering i fylkesvegprosjekt ut over de lånene som tas opp i 2018 og 2019 for å ferdigstille igangsatte prosjekter.**

**Det anbefales at det ikke blir igangsatt nye store fylkesvegprosjekter som medfører låneopptak i planperioden. De ressurser som er tilgjengelige i perioden prioriteres til arbeidet med sikkerhetsoppgradering av tunneler og bruer, samt tiltak på eksisterende vegnett for å hente inn vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegen. Investerings tiltakene som anbefales må finansieres innenfor rammen av tilgjengelige fornyingsmidler.**

Som det framgår av økonomiplan 2018-2021 er de økonomiske rammene for fylkesvegområdet svært knappe og under stort press i årene som kommer. Stadig økende kapitalutgifter, økende avdragsbelastning knyttet til rentekompensasjonslån og økende lånegjeld knyttet til fylkesvegene, medfører at rammen til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet krymper raskt.

Kostnadene knyttet til de faste driftskontraktene er i 2018 budsjettert med 308 mill kr, og det er budsjettert med 194 mill kr til vedlikehold av tekniske installasjoner som bruer, fergekaier og tunneler, dekkelegging og innhenting av vedlikeholdsmessig etterslep. Total ca 572 mill kr (eks mva).

Denne rammen inkluderer de særskilte fordelingene som fastsettes i Statsbudsjettet fra år til år til innhenting av etterslep og oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften. Dette er midler som man ikke nødvendigvis kan påregne at man vil få i årene som kommer, eller at eventuelle bevilgninger vil ligge på dagens nivå. Eksempelvis er midlene til oppfylling av tunnelsikkerhetsforskriften ikke foreslått videreført etter 2019.

Ettersom kapitalkostnader knyttet til lån til fylkesveginvesteringer dekkes innenfor fylkesvegrammen, vil det å fortsette med nye store låneopptak i løpet av kort tid ha redusert driftsrammen til kun å inneholde de faste driftskontraktene.

I vurderingen som er gjort av de økonomiske rammene til fylkesvegen i Troms i perioden 2018-2023 er det ikke tatt stilling til hvilke prosjekter som eventuelt kommer på hvilke tidspunkter. Vurderingene er gjort i forhold til hvilken økning i lånebelastning fylkeskommunen og fylkesvegrammen kan tåle.

Skredsikringsmidler påvirker ikke fylkeskommunens langsiktige handlingsrom direkte. Budsjett/forbruk det enkelte år skal i utgangspunktet ikke overstige tildeling. Dersom prosjekter blir dyrere enn budsjettert kan fylkeskommunen risikere å måtte dekke merkostnaden, jfr retningslinjene for bruk av midlene. Det kan bli aktuelt med låneopptak av fremdriftshensyn.

Det er også tatt som et utgangspunkt at kostnadene knyttet til de faste driftskontraktene må videreføres minimum på samme nivå som i 2018. Det er derfor lagt til grunn en kostnad til disse kontraktene (i 2018-kroner) på 308 mill kr (ekskl mva) per år i planperioden.

I budsjettet for 2018 er rammen til øvrige vedlikehold på 40 mill kr (ekskl mva) per år, inkludert en ramme på 0,8 mill kr til trafikksikkerhetstiltak.

For å ivareta trafikksikkerheten, særlig på de høyest trafikkerte vegene, er det nødvendig å ha en viss minimumsramme til dekkelegging hvert år. Slitasje på vegdekket vil over tid medføre økt spordybde og økende sannsynlighet for at trafikkuhell kan inntreffe som følge av tilstanden til vegdekket. I budsjettet for 2018 er rammen til dekkelegging i utgangspunktet på 44 mill kr (ekskl mva), men økes til 65 mill kr (ekskl mva) ved å overføre fra midlene som tildeles til fornying/innhenting av etterslep. I gjeldende periode har dekkeleggingsrammen blitt redusert fra 107 mill kr. i 2015 til 77 mill kr i 2017 (eks mva). Redusert ramme til dekkelegging gir raskt dårligere vegstandard og økt forfall.

I tillegg dekkes kapitalkostnader knyttet til lån tatt opp til investeringer i fylkesveg innenfor rammen til drift og vedlikehold.

Tekst	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Avdrag	30 807 800	45 361 400	56 448 200	61 342 300	70 049 800	78 335 000
Renter	28 081 400	35 401 000	40 600 500	41 854 400	40 075 900	37 839 100
Sum utgifter	58 889 200	80 762 400	97 048 700	103 196 700	110 125 700	116 174 100
Rentekompensasjon	-8 904 000	-8 567 000	-8 210 000	-7 780 000	-7 255 000	-6 658 000
Tilskudd Harstad kommune	-9 973 400	-10 222 700	-10 478 300	-10 740 200	-11 008 700	-11 283 900
Fergeavløsningstilskudd		-14 744 000	-15 112 000	-15 490 000	-15 877 000	-16 274 000
Netto utgift	40 011 800	47 228 700	63 248 400	69 186 500	75 985 000	81 958 200

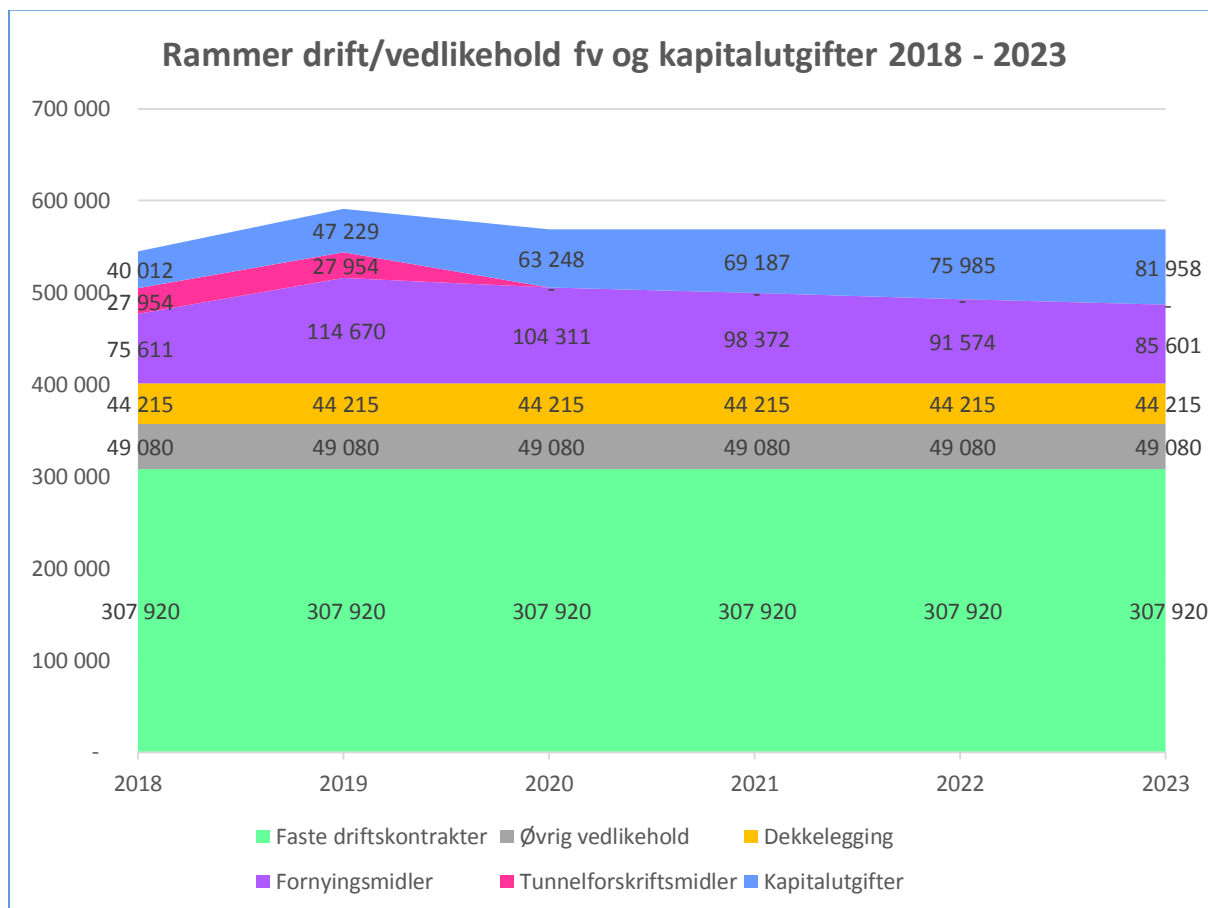
Det er tatt utgangspunkt i de kapitalkostnadene som framgår av fylkesrådets forslag til økonomiplan 2018-2021. Her inngår ikke byggekostnader for Langsundforbindelsen eller andre prosjekter, ut over det som ferdigstilles i 2018. (Bjarkøyforbindelsen ligger inne med sluttfinansiering i 2019).

Det anbefales å legge til grunn følgende minimumsrammer:

Drift, faste kontrakter	308 mill kr (2018)
Vedlikehold	49 mill kr (2018)
Dekkelegging	44 mill kr (2018)

Dette gir en binding på drifts- og vedlikeholdsrammen på 401 mill kr per år. I tillegg kommer bindingen i form av renter og avdrag på lån som er tatt opp. Bindingene i form av renter og avdrag øker i perioden 2018-2021, først og fremst på grunn av at avdrag på rentekompensasjonslåne påløper med stadig større beløp. I 2018 utgjør avdragene på rentekompensasjonslån til sammen 20 mill kr, men øker til 49 mill kr i 2021, og når toppunktet fra 2023 med 62 mill kr i avdrag per år.

For fylkesvegplanperioden 2018-2023 gir dette følgende fordeling av rammen til drift og vedlikehold:



Det som kan framstå som en økning i rammen fra 2018 til 2019 skyldes at fornyingsmidler som i 2018 er foreslått overført til investeringsbudsjettet, fra og med 2019 er tilbakeført til drifts- og vedlikeholdsrammen. Videre er det gjort en forutsetning om at bevilgningen til å innfri tunnelsikkerhetsforskriften forsvinner fra og med 2020.

Når man skal vurdere hvilket økonomisk handlingsrom fylkeskommunen har i planperioden 2018-2021, vil det ikke være tilstrekkelig å se på den økonomiske rammen i denne 4-års perioden isolert sett. De prosjekter som igangsettes og de lån som tas opp i denne planperioden, vil ha konsekvenser for det økonomiske handlingsrommet i veldig mange år framover.

Lån til investeringer i fylkesvegprosjekter tas opp med en nedbetalingstid på 40 år. Prosjekter som delfinansieres med fergeavløsningsmidler vil også ha en 40-års tidshorisont, forutsatt at fergeavløsningsmidlene blir utbetalt over en så lang periode. Selv med en utbetalingsperiode på 15 år for fergeavløsningsmidler, vil slike prosjekter ha økonomiske konsekvenser som strekker seg langt ut over denne planperioden.

### Kapitalkostnader

I 2017 dekker Samferdsels- og miljøetaten kapitalkostnader (renter og avdrag) på lån tatt opp til fylkesveginvesteringer på ca 40 mill kr. Med prosjekter som ferdigstilles i løpet av 2018, inkludert Bjarkøyforbindelsene, øker kapitalkostnaden til ca 82 mill kr i 2023. Fram mot 2030 vil kapitalkostnadene fortsette å øke på grunn av lån som allerede er tatt opp.



Ved utgangen av 2021<sup>1</sup> vil Troms fylkeskommune ha en samlet lånegjeld knyttet til fylkesvegprosjekt på til sammen ca 1,7 mrd kr. Dette betyr at fylkeskommunen er svært sårbar for endringer i rentenivået. Med denne lånegjelden vil en renteøkning på 0,25%-poeng, medføre at rentekostnader som skal dekkes innenfor rammen til fylkesveg, øker med litt over 4 mill kr per år.

### Rentekompensasjonslån

Ordningen ble innført fra 2010. I perioden 2010-2014 har Troms fylkeskommune fullt ut benyttet en låneramme innenfor denne ordningen på 100 mill. kr per år. Totalt låneopptak på 500 mill. kr. Lånene har en avdragsfri periode på 5 år, og betales deretter ned over 15 år. Dette betyr at rentekompensasjonslånene som er tatt opp i perioden 2010 -2014 medfører 6,67 mill. kr i årlig avdrag for hvert lån.

Fra 2015 ble rammen for lån innenfor rentekompensasjonsordningen økt til 143,9 mill. kr per år, og det er tatt opp 412 mill kr i lån innenfor ordningen i perioden 2015-2017. Også disse lånene nedbetales over 15 år, etter en avdragsfri periode på 5 år, og medfører en økning i kapitalutgiftene på 9,59 mill. kr per år for hvert av lånene.

I sum har Troms fylkeskommune tatt opp lån på til sammen 912 mill. kr innenfor ordningen i perioden 2010 – 2017. Mindreforbruk og merinntekter innenfor samferdselssektoren de siste årene har medført at man har kunnet betale ned en del av disse lånene raskere enn forutsatt. Ved utgangen av 2017 vil det, etter ekstraordinære nedbetalinger, gjenstå ca 780 mill kr av rentekompensasjonslånene.

### Avdrag:

Utviklingen i avdrag for rentekompensasjonslån er som følger:

Lån (mill kr)	Avdrag (mill kr)																								
	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	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67									
RK lån 2011	100		6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67									
RK lån 2012	100			6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67								
RK lån 2013	100				6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67							
RK lån 2014	100					6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67						
		6,67	13,3	20	26,7	33,4	33,4	33,4	33,4	33,4	33,4	33,4	33,4	33,4	33,4	33,4	26,7	20	13,3	6,67	0	0	0		
RK lån 2015	143,9					9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59					
RK lån 2016	143,9						9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59				
RK lån 2017	143,9							9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59	9,59			
		0	0	0	0	9,59	19,2	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	19,2	9,59			
		6,67	13,3	20	26,7	33,4	42,9	52,5	62,1	62,1	62,1	62,1	62,1	62,1	62,1	62,1	62,1	62,1	55,5	48,8	42,1	35,4	28,8	19,2	9,59

Den høyeste belastningen av avdrag blir i perioden 2023-2030, da det skal betales 62,1 mill. kr i avdrag hvert år.

### Rentekostnader:

Fra og med 2018 kan det ikke tas opp nye lån innenfor rentekompensasjonsordningen da ordningen opphører. Kompensasjonen for deler av rentekostnaden på allerede opptatte lån videreføres. I 2018, iht. Statsbudsjettet, kompenseres fylkeskommunen for en rentekostnad på

<sup>1</sup> Basert på økonomiplan 2018-2021. Her er det ikke lagt inn nye, store fylkesvegprosjekt etter 2018.

1% på den samlede lånegjelden som gjenstår innenfor ordningen. Faktisk rentekostnad på denne låneporteføljen ligger på ca. 2,3%.

Ved utgangen av 2017 vil Troms fylkeskommune ha igjen å betale ned ca 780 mill. kr av rentekompensasjonslånene.

Av rentekostnadene knyttet til disse lånene, forventes rentekompensasjonen også framover å dekke mindre enn halvparten av den faktiske rentekostnaden.

### Fergeavløsningsmidler

Nye retningslinjer for ordningen med fergeavløsningsmidler framgår av Kommuneproposisjonen for 2018. I retningslinjene for ordningen framgår det bl.a. at det maksimale beløpet som kan utbetales i fergeavløsningsmidler er prosjektets byggekostnad ekskl mva, bompenger og andre finansieringsbidrag. Fergeavløsningsmidler kan ikke benyttes til å betale renter på lån tatt opp for å finansiere byggingen av prosjektet. Videre blir fergeavløsningsmidlene beregnet basert på hva fylkeskommunen taper i overføringer i inntektssystemet når et fergesamband legges ned og/eller kortes inn, korrigert for den meroverføringen i inntektssystemet som følger av økte drifts og vedlikeholdskostnader til ny veg.

Inntektssystemets beregningsmodell for rammetilskudd til fergedriften endres fra 2018, slik at tilskuddet per samband blir mer i tråd med den faktiske netto kostnaden ved å drifte sambandet. I 2016 og 2017 har overføringene knyttet til fergedriften vært basert på et fastsatt beløp per fylkesvegsamband.

Fergeavløsningsmidlene skal beregnes for en periode på 40 år, som også er den utbetalingsperioden for fergeavløsningsmidlene som legges til grunn. Kommunal og moderniseringsdepartementet fastsetter lengden på utbetalingsperioden i behandlingen av den enkelte søknad.

### Kapitalkostnader - Bjarkøyforbindelsene

Prosjektet hadde byggestart høsten 2014 og forventes ferdigstilt i 2018. Jfr. brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (25.4.2017) kan Bjarkøyforbindelsene motta inntil 923 mill kr i fergeavløsningsmidler<sup>2</sup>.

Dersom utbetalingen av fergeavløsningsmidler til dette prosjektet skjer over en periode på 40 år, vil det påløpe en rentekostnad på ca. 608 mill. kr som må dekkes av fylkeskommunen. Basert på at lån til bygging av Bjarkøyforbindelsene nedbetales som et serielån, vil det i de første 15 årene fergeavløsningsmidler utbetales være et misforhold mellom størrelsen på det årlige avdraget (21,2 mill. kr) og fergeavløsningsmidlene (14,7 mill i 2019 som øker til 20,8 mill. i 2033). Differansen mellom avdragets størrelse og faktisk mottatte fergeavløsningsmidler må dekkes av fylkeskommunen.

---

<sup>2</sup> Det må bemerkes at det i KMD sin beregning av maksimalt beløp for fergeavløsningsmidler ikke er gjort fradrag for Departementets bidrag på 24,3 mill kr i 2014 og Harstad kommune sitt bidrag på 135 mill kr, slik at reelt maksimalt beløp fra fergeavløsningsmidler er 848,7 mill kr.

(mill kr)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Avdrag	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2
-Fergeavløsningsmidler	-14,7	-15,1	-15,5	-15,9	-16,3	-16,7	-17,1	-17,5	-17,9	-18,4	-18,9	-19,3	-19,8	-20,3	-20,8
+Renter	21,1	20,5	24,0	23,4	22,8	22,1	21,5	24,3	23,6	22,8	22,1	21,4	23,6	22,7	21,9
= kostnad for TFK	27,6	26,6	29,7	28,7	27,7	26,6	25,6	28,0	26,9	25,6	24,4	23,3	25,0	23,6	22,3

\*Renteberegningen er basert på 2,5% rente 2019-2020, 3% rente 2021-2025, 3,5% rente 2026-2030, 4,0% rente 2031- .

### *Nye fergeavløsningsprosjekter*

På samme måte som for Bjarkøyforbindelsene vil alle nye fergeavløsningsprosjekter medføre store kapitalkostnader som må dekkes av fylkeskommunen. Først og fremst er det rentekostnadene som må dekkes, men også for de øvrige fergeavløsningsprosjektene vil det i starten av den perioden fergeavløsningsmidlene utbetales være et misforhold mellom avdragenes størrelse og det man mottar i fergeavløsningsmidler hvert år.

Den nye beregningsmåten for fergeavløsningsmidler som innføres fra og med 2018 betyr at prosjekter som Langsundforbindelsen, Ullsfjordforbindelsen og Arnøyforbindelsen vil få svært andre finansieringskalkyler enn det som tidligere har vært lagt til grunn. Samtidig viser det seg at den anslåtte økningen i drifts og vedlikeholdskostnader av slike prosjekter, har vært dramatisk underestimert. For Bjarkøyforbindelsen ble det f.eks. lagt til grunn at tunnel, bruer og ny veg ville medføre økte drifts- og vedlikeholdskostnader på 2,5 mill kr (2014-kroner). Av brevet fra KMD (25.4.17) framgår det at beregnet drifts- og vedlikeholdsbehov for tunnel, bruer og ny veg (iht MOTIV) er på 7,432 mill kr (2017-kroner).

Økningen i kompensasjon for økte drifts- og vedlikeholdskostnader medfører at det blir et mindre beløp igjen til fergeavløsningsmidler. Samtidig legges beregningen av fergetilskudd for det enkelte samband til grunn ved beregning av fergeavløsningsmidler fra og med 2018. Dette vil bety at det beløpet man tar utgangspunkt i ved beregningen vil være mer i tråd med den faktiske netto kostnaden ved å drifte sambandet.

Denne omleggingen av beregningsmodellene medfører at det, i de fleste tilfeller, blir mindre i fergeavløsningsmidler per prosjekt, og at fylkeskommunens kostnader knyttet til slike prosjekt blir større enn det som tidligere er lagt til grunn. Det er derfor ikke rom for å dekke ytterligere låneopptak til disse prosjektene innenfor rammen til samferdsel.

## 4. Drift og vedlikehold

**Fylkestinget har gjennom vedtatt Regional Transportplan for Troms (2018-2029) som et mål at; Fylkesvegnettet skal være trafikksikkert og ha god fremkommelighet for alle trafikanter. Rammen til drift og vedlikehold på fylkesvegene må ha et nivå som gjør det mulig å stanse veksten i forfallet.**

**Dette betyr at den økonomiske rammen til drift og vedlikehold av fylkesvegene minimum må opprettholdes på det nivå som er foreslått for 2018. Midler som tilføres til fornying av fylkesvegnettet anbefales i sin helhet prioriteres til dekkelegging/dekkefornyning, opprusting av eksisterende veger og tiltak for å sikre framkommelighet og trafikksikkerhet.**

Ser man bort fra midler til fornying av fylkesvegnettet og midler til å oppfylle tunnelsikkerhetsforskriften, har Troms fylkeskommune en ramme til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet (inkludert kapitalkostnader) på 441 mill kr (ekskl mva) i 2018. Kapitalkostnadene utgjør 40 mill kr av dette, slik at den reelle rammen til drift og vedlikehold er på 401 mill kr (ekskl mva).

I tabell E-fk i «Grønt hefte 2018» framgår det at beregnet behov til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet i Troms er 489 mill kr (ekskl mva) (611 mill kr inkl mva) per år.

Av reduksjonen i samferdselsrammen med 37 mill kr fra 2017 til 2020, som følge av nytt inntektssystem, skal fylkesvegrammen reduseres med 18 mill kr. I tillegg øker kapitalkostnadene som dekkes innenfor fylkesvegrammen med 42 mill kr fra 2018 til 2023. I sum en reduksjon i fylkesvegrammen med 60 mill kr i forhold til rammen i 2018.

Dette medfører at tilgjengelig ramme til drift og vedlikehold<sup>3</sup> av fylkesvegene i Troms reduseres fra 401 mill kr i 2018 til 341 mill kr i 2023. Dette vil medføre at forfallet på fylkesvegnettet i Troms vil øke i årene som kommer.

Budsjettet for 2018 legger opp til å bruke ca 20 mill kr av tildelingen på 143 mill kr til fornying av fylkesvegene, til dekkelegging. I tillegg overføres ca 90 mill kr til ulike investeringsprosjekter, 24 mill kr brukes til sikkerhetsoppgradering av tunneler og resterende 9 mill kr fordeles mellom vedlikehold og andre mindre fornyingstiltak.

### Liste over driftskontraktene

- 1909 Hinnøy (2015-2020): 197 km fylkesveg og ca 13 km fylkes g-/s-veg.
- 1808 Narvik (2012-2018): 268,5 km fylkesveg og ca 2,7 km fylkes g-/s-veg.
- 1813 Evenes (2013-2018): 114 km fylkesveg.
- 1810-02 Vesterålen Øst (2015-2021): 24,5 km fylkesveg. Byggherrestyrt kontrakt.
- 1908 Indre Troms: 668 km fylkesveg og 27 km g/s-veg.
- 1905 Tromsø: 552 km fylkesveg og 20 km g/s-veg.
- 1906 Lyngen: 287 km fylkesveg og 5,2 km g/s-veg.
- 1907 Nord-Troms: 293 km fylkesveg og 2,5 km g/s veg.
- 1903 Senja: 515 km fylkesveg og 17 km g/s-veg.

---

<sup>3</sup> Eksklusiv midler til fornying og tunnelsikkerhet

## Veglys

Eierskap for veglysanlegg langs fylkesvegene er kartlagt. En del veglys driftes av kommunene. Anleggene er bygget av kommunen eller private på strekninger der det etter vegnormalen ikke er krav til veglys, eller der vegnormalens krav er oppfylt men vegeier ikke har prioritert bygging. Det foreligger for det meste avtaler der kommunene har mottatt tilskudd for bygging av veglys, mot at kommunene drifter veglysene. (Behovet er ofte et resultat av kommunens utbyggingsmønster, eller at trafikken på fylkesveien har endret seg). Anleggene er ofte i dårlig stand og tilfredsstillende ikke dagens krav med hensyn på lysnivå, type stolper m.v.

Mange kommuner ber om at anleggene overtas av Troms fylkeskommune. Fylkeskommunen kan imidlertid ikke overta anlegg som ikke oppfyller gjeldende krav til utforming og funksjon, og det vil være svært kostbart å oppgradere veglysene med sikte på overtakelse. Troms fylkeskommune foreslår derfor at anleggene forblir kommunale.

Dersom Troms fylkeskommune foretar utbedringer langs vegnett det det er krav om veglys, bør oppgradering av veglys være en del av prosjektet så de kan overtas. Mange anlegg som fylkeskommunen selv eier er også av en slik standard at det er behov for oppgradering. Utgangspunktet bør derfor blant annet være at ulykkessituasjonen er grunnlag for prioritering av hvilke anlegg (både kommunale/fylkeskommunale) som bør oppgraderes.

Dersom fylkeskommunen overtar ansvaret der det ikke er et krav etter vegnormalen, vil konsekvensene være at lysene slukkes. Dette vil også bli resultatet om kommunen slutter å drifte der de har ansvaret i dag.

## 5. Skredsikring

Samferdselsdepartementet har fastsatt fylkesvis fordeling av planleggingsrammen til tilskuddsprogrammet for skredsikring på fylkesvegnettet i perioden 2018 – 23. I brev fra Statens vegvesen stadfestes det at Troms fylkeskommune får fordelt 466 millioner kroner i 6-årsperioden. Inkl. mva utgjør dette ca. 550 millioner kroner.

Fylkeskommunen bes utarbeide et forslag til prioritering av skredsikringstiltak på fylkesvegnettet innenfor planleggingsrammen, i prioritert rekkefølge og med marginalprosjekter innenfor +/- 20 pst. For hvert tiltak skal det gis en nærmere beskrivelse av tiltaket, med opplysninger om blant annet planstatus, aktuelt tidspunkt for anleggsstart/ gjennomføring og kostnadsoverslag. I tillegg skal det gis en begrunnelse for prioriteringene. Fylkeskommunens frist for å utarbeide forslag er 20.12.17.

Troms fylke er skredutsatt og sliter med store utfordringer for å sikre personer og transporter langs vegene våre fra å bli rammet. I desember 2015 fremla Statens vegvesen rapporten «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveg. Nordland – Troms – Finnmark». Rapporten viser med tydelighet i hvilket stort omfang vi er utsatt for skredfare langs vegene – spesielt på fylkesvegene.

Rapporten viser i detalj alle skredpunkter hvor det er foreslått sikringstiltak. Prosjektene/skredpunktene har en kostnadsusikkerhet på 40 % og i tillegg ekstra usikkerhet for prosjekt hvor man ikke har gjort grunnundersøkelser.

Det er benyttet en skredfaktormodell som tar for seg 6 faktorer:

- Trafikkmengdefaktor                      veking: 20%
- Skredfarefaktor                            veking: 20%
- Omkjøringsfaktor                         veking: 15%
- Stengningsfaktor                         veking: 15%
- Skredfarestengningsfaktor            veking: 10%
- Naboskredfaktor                         veking: 10%

Ut fra forholdet til det aktuelle skredpunkt/strekning gis hver faktor verdi mellom 0 og 10 og vektet deretter med angitt vektall. Skredfaktor fremkommer med å summere faktorer. Basert på skredfaktoren deles prosjektene inn i kategoriene lav (0-2,49), middels (2,5 – 3,49) og høy (3,5-9).

*Skredsikringsbehovet - Prosjektportefølje Troms*

	Fv Troms		Rv Troms	
	Antall	Kostnad	Antall	Kostnad
<b>Høy</b>	12	1 606	3	447
<b>Middels</b>	55	3 815	8	555 <sup>4</sup>
<b>SUM</b>	67	5 421	11	1 002

Tabell 1: Skredpunkt og kostnader (2015-kroner) i Troms

Prosjektporteføljen i Troms viser at vi på middels og høy skredfaktor har 11 riksvegprosjekter og hele 67 fylkesvegprosjekter som trenger skredsikring. Til sammen er kostnaden på langt over 6,4 milliarder kroner. I tillegg er kostnadsbildet svært usikkert og betydelig. Å påregne 40 prosents tillegg er fornuftig. Det tilsvarer et totalbilde på rundt 9 milliarder. Av dette ca. 7, 5 milliarder på fylkesveger i Troms.

Fylkestinget har i sitt innspill til NTP-forslag (sak 16/1512-33) krevd at det offentlige vegnettet skal være sikret mot skred innen 2030. Dette ble tydeliggjort i Fylkestingets vedtak i sak om «Skredsikringsbehov i Troms» (Utvalgssak 95/16) hvor Fylkestinget i utgangspunktet la til grunn risikovurderingen fra Statens vegvesen i rapport fra 2015 i sin skredsikringsprioritering. I tillegg ønsket Fylkestinget å hensynta sikring av viktige «kyst til marked» korridorer og muligheter for alternative skredsikringstiltak. Fylkestinget har varslet at det ville ta stilling en endelig prioriteringsplan for skredsikring i Troms etter at skredsikringsrammen er klar i 2017.

Følgende prinsipper er lagt til grunn for prioriteringsarbeidet:

<sup>4</sup> For flere skredpunkt med middels skredfaktor på riksveg Troms er ikke kostnad oppgitt og dermed ikke med i totalsum

Fylkeskommunene er ansvarlige for finansiering av prioriterte prosjekter, inkludert dekning av eventuelle kostnadsøkninger. Det tilskuddet som Statens vegvesen forvalter gis eksklusiv merverdiavgift. Dette innebærer at den merverdiavgiftkompensasjon som fylkeskommunen får knyttet til slike prosjekter nyttes til finansiering av skredsikringstiltak. Det kan prioriteres midler til å dekke fylkeskommunale bevilgninger til skredsikrings -prosjekter som allerede er startet opp/gjennomført. Fylkeskommunene har anledning til å foreta omprioriteringer innenfor tildelte statlige rammer, forutsatt at midlene benyttes til skredsikringstiltak.

### **Skjevfordeling av skredsikringsmidler nasjonalt**

Statens vegvesen har laget anbefaling til Samferdselsdepartementet om å bruke skredfaktor som hovedprinsipp for fordeling av tilskudd til skredsikring på fylkesveg. Dette prinsippet er lagt til grunn for fordelingen, som de mener dette gir en mest mulig objektiv fordeling mellom fylkene. De foreslår at fordelingen skjer med utgangspunkt i høy og middels skredfaktor.

Fordeling etter høy og middels skredfaktor, mener vegvesenet, gir en noe bedre geografisk fordeling enn fordeling etter kun høy skredfaktor. De viser til at fordeling etter høy skredfaktor kan føre til at enkelte fylkeskommuner gjennomfører prosjekter med middels skredfaktorslik at de ved neste rullering av NTP/handlingsprogram sitter med samme grunnlag for fordelingen.

Utfordringen for fylkeskommuner som Troms og Sogn og Fjordane er at vi kommer svært dårlig fra denne fordelingsnøkkelen på grunn av at kostnadene per skredpunkt på høy og middels skredfaktor i snitt er svært mye høyere enn i resten av landet. Dette gjør at de fylkene med størst utfordringer får for lite midler til å løse sine utfordringer.

Troms fylkeskommune har nasjonalt rundt 11 prosent av skredpunktene med høy og middels skredfaktor, men disse 11 % utgjør 20,27 prosent av de nasjonale kostnadene. Vi er foreslått tildelt 466 millioner av 4559 millioner nasjonalt (eks. mva). Det tilsvarer 10,22 % av midlene.

Fordelingen gir med andre ord ingen objektiv fordeling, men en skjevfordeling av midlene nasjonalt. Regioner med svært kostbare enkeltprosjekter på høy og middels ramme forfordes og gis et begrenset handlingsrom fra staten. Troms fylkeskommune gis for eksempel ingen mulighet for å fullføre utbygging av de mest kostbare skredsikringstiltak gitt programmets årlige bevilgningsrammer. Utfordringen forsterkes gitt usikkerheten i kostnadsvurderinger fra flere år tilbake. En igangsetting av de mest kostbare skredsikringstiltakene vil også fortrenge andre skredsikringsprosjekt gjennom hele NTP-perioden.

### **Operasjonalisering av strategier – Regional transportplan**

I ny regional transportplan for 2018-29, vedtatt av Fylkestinget i oktober i år, er prioriteringen eksplisitt under strategier – fylkesveg: «Prioritere skredsikringstiltak ut fra oppdaterte risikovurderinger fra Statens vegvesen, samt sikring av viktige «kyst til marked» korridorer. I tillegg: «Ha et økt fokus på å vurdere alternative (aktive) skredsikringstiltak på egnede strekninger/ skredpunkt.

Fylkestinget ønsker å prioritere prosjekter som binder regioner sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder.

Hovedkorridorene i strategien («fra kyst til marked») er E6, E8 samt «Hålogalandsvegen»; Rv 85/E 10/Rv 83. Av øvrige viktige strekninger i denne sammenhengen kan nevnes deler av Fv. 825 Gratangen og Fv. 848/Fv84/Fv851 Ibestad/Salangen. Våre mest sentrale fylkesveg-strekninger til de viktigste sjømatbedriftene på Senja Fv 861/Fv 862/fv277 og Skjervøy Fv. 866 inngår i strategien.

### **Strategiene og økonomisk handlingsrom**

Jfr. brev fra Statens vegvesen 26.10.2017 er det lagt til grunn en ramme til skredsikring på fylkesveger i Troms på 466 mill. kroner for perioden 2018-2023.

Tilskuddet til skredsikring på fylkesveg gis ekskl. mva. og det er lagt inn som en forutsetning at fylkene benytter mva-kompensasjon knyttet til prosjektene som en del av finansieringen. Mva utgjør erfaringsmessig ca. 18% på investeringsprosjekter, med bakgrunn i at deler av kostnadene (grunnerverv, planlegging o.a.) er fritatt for mva.

Inklusive mva utgjør rammen for perioden 2018-2023 ca. 550 mill. kroner.

En gjennomgang av rapportene om skredsikringsbehovet for fylkesveger i alle 5 vegregionen viser at det på landsbasis er snakk om totalt 605 skredpunkter med høy og middels skredfaktor. Kostnadsoverslagene viser et samlet behov på 26 750 mill. kroner i 2015.

I forslaget til fordeling av den nasjonale rammen for perioden 2018-2023 er det tatt utgangspunkt i en pro rata fordeling mellom fylkene basert på antallet skredpunkter med høy og middels skredfaktor. Dette skulle tilsi at Troms skal ha en andel av den totale rammen 11,07%, eller 505 mill. kroner (eks mva).

Ser man derimot på kostnadsoverslagene for hvert fylke, og hva den relative andelen av anslått kostnad for utbedring utgjør, burde Troms hatt en andel på 20,27% av den samlede rammen (5421/26750). Dette tilsvarer at Troms for perioden 2018-2023 ville fått en ramme til skredsikring av fylkesvegene på 924 mill. kroner (ekskl. mva).

Av rapporten «Skredsikringsbehov for riks og fylkesveg i Nordland, Troms og Finnmark», framgår det et samlet investeringsbehov for skredsikring av fylkesveger i Troms (skredpunkter med høy og middels skredfaktor) på 5 421 mill. kroner (2015-kroner).

Den foreslåtte rammen til Troms i 6-års perioden utgjør rett i overkant av 10% av behovet for å utbedre de skredpunktene som hadde kostnadsanslag i rapporten fra 2015.

Flere av de prosjektene som har et kostnadsanslag i rapporten fra 2015, vil ha en kostnad som langt overstiger den rammen som nå er foreslått for de neste 6 årene. Eksempelvis Fv. 347 Singla I-IV med et anslag på 740 mill. kroner, Fv. 87 Røstvollan – Rødbergan med et anslag på 620 mill. kroner og Fv. 277 Husa med et anslag på 670 mill. kroner.

I tillegg tar vi med oss bindinger inn i neste periode i form av skredsikringen av Fv. 243 Røyrnesbukta som vil ha oppstart i 2017. Dette prosjektet har et kostnadsanslag på 120 mill. kr, hvorav 114,8 mill. kroner skal bevilges i 2018 og 2019.

Med bakgrunn i Regional Transportplan for Troms 2018-2029 som ble vedtatt i Fylkestinget i oktober 2017, prioriteres skredsikringsprosjekter i henhold til de vedtatte strategier der man



skal prioritere viktige «kyst-til-marked» korridorer og punktutbedringer for å redusere flaskehals for næringstransport.

### Prioritering – skredsikring

Strategier og økonomisk handlingsrom gir oss følgende fordeling av skredsikringsmidler på fylkesvegnettet i 6-årsperioden 2018-23:

Beløp inkl mva										
Prioritering	Prosjekt (vegnavn og vegnavn)	Restbehov/ Totalkost.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018- 2023	Restbe hov etter 2023
1.	Fv 243 Røyresbukt	95/102	47,0	30,0	18,0				95,0	
2.	Fv 293 Holmbuktura (varslingsanlegg)	4,7/5,7	3,7	1,0					4,7	
3.	Fv 868 Pollfjelltunnelen sør (skredoverbygg)	140/140			40,0	100,0			140,0	
4.	Fv 2 Aunfjellet	10/10	10,0						10,0	
5.	Fv 848 Segelstein	25/25					25,0		25,0	
6.	Fjellskjæringer		10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	60,0	
7.	Aktiv skredkontroll egnede veger		2,0	8,0	5,0	5,0	5,0	5,0	30,0	
8.	Fv 347 Arnøya	35/35			35,0				35,0	
9.	Fv 348/349 Aktiv skredkontroll	10/10		10,0					10,0	
10.	Fv 83 Målneset	4/4	4,0						4,0	
11.	Fv 825 Strætelia	20/20		20,0					20,0	
12.	Fv 53 Åsland	20/20			20,0				20,0	
13.	Fv 232 Bløtkakesvingen	10/10					10,0		10,0	
14.	Fv 862 Bratthestunnelen, øst	15/15						15,0	15,0	
15.	Fv 862 Ersfjord-Steinfjord (Tungeneset)	6/6	6,0						6,0	
16.	Fv 862 Svarthollatunnelen, vest	20/20						20,0	20,0	
17.	Reserve/uforutsett/kostna dsøkninger		8,0	8,0	9,0	12,0	9,0	5,0	51,0	
18.	Fv 57 Grøtfjorden	300/300(700 /700)						100,0	100,0	200/60 0
19.	Fv 829 Nødsfjellet	20/20			20,0				20,0	
<b>SUM EKSKL MARGINALLISTE</b>			<b>90,7</b>	<b>87,0</b>	<b>137,0</b>	<b>127,0</b>	<b>59,0</b>	<b>55,0</b>	<b>555,7</b>	
<b>SUM INKL MARGINALLISTE</b>			<b>90,7</b>	<b>87,0</b>	<b>157,0</b>	<b>127,0</b>	<b>59,0</b>	<b>155,0</b>	<b>675,7</b>	

Innenfor den foreslåtte rammen for perioden er fylkene også bedt om å komme med forslag til en marginalliste +/- 20%, merket gult i tabellen.

### Kort omtale av de enkelte prosjekter

- **Fv. 243 Røyresbukt:** Tiltaket inngår i Torskenpakken og består av bygging av fjordkryssing i Sifjordbotn for å unngå snøskredfarlige områder. Reguleringsplan er vedtatt og prosjektet fikk oppstartsbevilgning i 2017. Kostnadsanslaget er 120 mill. kroner og planlagt ferdigstillelse er i 2020.
- **Fv. 93 Holmbuktura, varslingsanlegg:** I 2016 startet et testprosjekt med radarvarsling for skred i Holmbuktura. Andre og siste testsesong blir vinteren 2017/2018. I løpet av våren 2017 har man konkludert med at rekkevidden er god og at radaren sannsynligvis egner seg godt som lavkostnadssikring i Holmbuktura.
- **Fv. 858 Pollfjelltunnelen sør, skredoverbygg:** Prosjektet omfatter ca. 250 meter skredoverbygg utenfor eksisterende tunnel.
- **Fv 2 Aunfjellet, fjellskjæring:** Ulike tiltak – ny geologkartlegging legges til grunn
- **Fv. 848 Segelstein, sikring av eksisterende skjæring:** Dette prosjektet må før oppstart ses i sammenheng med løsning for utbedringstiltak/ny vegtrase på strekningen Fv 848 Sørvika – Sæter på Andørja (strekning på ca. 3,5 km). Mulige løsninger vil bli vurdert i forbindelse med rullering av handlingsplan for fylkesveg 2018-21 som behandles i mars 2018 av Fylkestinget. Kostnader er grovt estimert.
- **Fjellskjæringer – alle veger:** Langs fylkesvegene finnes det mange utfordrende fjellskjæringer som er lokalisert svært nært inntil kjørebanelen. Disse representerer fare i forhold til påkjøringer, hindrer tilfredsstillende sikt gjennom kurver å påfører vegeier betydelige kostnader til årlig drift- og vedlikehold. Statens vegvesen har kartlagt fjellskjæringer i fylket som er sikthindrende og som medfører årlige/regelmessige drifts- og vedlikeholdsmessige utfordringer. Kartleggingen synliggjør et stort årlig behov (inntil 5 mill.) for investeringer for å utbedre og sikre utfordrende fjellskjæringer langs fylkesvegene.
- **Aktiv skredkontroll – egnede veger:** Fylkestinget har bedt Statens vegvesen utarbeide en oversikt over skredsikringsstrekninger og skredpunkter som er egnet for aktiv snøskredkontroll i fylket, innen 1. oktober 2018. Dette for at sak kan nå legges fram for Fylkestinget senest til neste års desembersamling. Vurderingen bør inneholde investeringsmessig kostnadsgevinst ved valg av alternative løsninger, drifts- og vedlikeholdskostnader samt restrisiko. Statens vegvesens arbeid med nedspregning av snøskred tas over vedlikeholdsrammen til fylkeskommunen. Dette arbeidet fortsetter og intensiveres fra 2018.

- **Fv 347 Arnøya – Singla:** Kostnadene ved skredsikring av Singla i form av tunnel er så store at dette ikke vil la seg gjennomføre innenfor den rammen til skredsikring som er skissert for perioden 2018-2023. Prosjektet er på såkalt utredningsnivå med stor kostnadsusikkerhet. Størrelsen på skredsikringsprosjektet, som omtalt i Statens vegvesens rapport fra 2015, vil sannsynligvis utløse krav om konseptvalgsutredning (KVVU) og etterfølgende kvalitetssikring - KS 1 og 2. Det er derfor aktuelt å se på alternative løsninger for å opprettholde framkommelighet på Fv. 347 i de periodene vegen stenges på grunn av ras eller rasfare ved Singla. Fylkeskommunen vil se på et bredt spekter av løsningsalternativer. Dette inkluderer aktiv snøskredkontroll og varsling mv., alternativ fergerute og kailøsning samt mulighet for å se på alternative traseløsninger utenom det skredfarlige området i Skardalen. Skjervøy kommune har signalisert at de er positive til å se på alternative trasevalg.
- **Fv. 83 Målneset:** Sikring av eksisterende skjæring
- **Fv. 825 Strætelia:** Sikring av eksisterende skjæring. Utsatt for stein- og isnedfall fra høye skjæringer. Vegen har tidligere blitt helt eller delvis stengt på grunn av steinsprang eller isnedfall. Vegen en viktig omkjøringsveg for E6 mellom Gratangsbøtn og Bjerkvik ved stengning over Gratangseidet.
- **Fv 862 Ersfjord – Steinfjord (Tungeneset):** Det har vært nedfall av stein på parkeringsplassen ved nasjonal turistveg, Tungeneset. I fjellsiden ovenfor parkeringsplassen/rasteplassen er det avdekket flere løse steiner og blokker som antas å ha dårlig stabilitet og kan komme ned innen kort tid. Noen av disse er så store at om de løsner, vil de kunne få så høy hastighet at de med stor sannsynlighet vil treffe rasteplassen. Plikt til å sikre ihht. plan- og bygningsloven. Sikring med voll og/eller fanggjerde.
- **Fv. 53 Åslandet:** Bred grøft, voll, kulvert og utflytting av veg.
- **Fv. 232 Bløtkakesvingen:** Støtteforebygninger
- **Fv. 862 Bratthest-tunnelen, øst:** Fangvoll og fanggrøft
- **Fv. 348/349 Arnøya:** Skredvarsling/overvåking
- **Fv 862 Svarthollatunnelen, vest:** Fangmur og forlengelse av eksisterende portal

#### **Marginallisten (ca. 20% av ramme) uprioritert rekkefølge**

**Fv. 57 Grøtffjord:** Prosjektet innebærer kryssing av Grøtffjorden med bru. Forprosjekt ble utarbeidet i 2015 og inkluderer både skredsikring (300 mill. er anslag for skredsikring alene) og utbedring av vegen over fjellet (ca. 400 mill). Kombinert har dette et anslag på 700 millioner kroner, forutsatt høy samtidighetsgrad under utbygging. Forprosjekt utarbeidet. Forprosjektet konkluderer med at sikringen kan gjennomføres ved å bygge fjordkryssing. Det mest effektive

er at dette gjennomføres samtidig som stigning, bredde (møteplasser) og svinger utbedres over fjellet på grunn av behovet for masser til fjordkryssingen.

**Fv 829 Nødsfjellet:** Sikring av eksisterende skjæring. Viktig omkjøringsveg for E 10.

## 6. Fylkesvegtunneler

Strategi fra Regional transportplan 2018-29: «Prioritere oppgradering av fylkesvegtunnelene i henhold til krav om tunnelsikkerhet med sikte på frist innen 1.1. 2025. Plan for utbedring av tunneler skal oppdateres, med kostnadsbilde og fremdrift».

I juni 2017 fikk Fylkestinget til orientering rapport om tilstand og utfordringer på våre fylkesvegstunneler fra Statens vegvesen, mai 2017. Se vedlegg. Denne slår fast at målet om tunnelvedlikehold for godkjenning etter ny sikkerhetsforskrift innen utløpet av 2024, ikke vil nås uten en ekstraordinær satsing. **Årlig behov vil utgjøre mange hundre millioner kroner – tilsvarende nesten 0,5 milliarder hvert år fra 2018-25.**

Slik satsing er ikke Troms fylkeskommune, eller andre fylkeskommuner med mange fylkesvegtunneler satt i økonomisk stand til å håndtere fra Staten.

Vegdirektoratet er kontaktet angående dette der vår situasjonen ble redegjort for. Vegdirektoratet har også mottatt brev fra Sør-Trøndelag fylkeskommune der samme problemstilling er gjeldende, samt brev fra Samferdselsdepartementet som ber om en vurdering. Saken har vært oppe til diskusjon, men det er foreløpig ikke utgått noe svar Vegdirektoratet. Ut fra gitte signaler kan det likevel antas at det vil foreligge en redegjørelse fra Vegdirektoratet over ulike løsningsalternativer som må tas stilling til av Samferdselsdepartementet/Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Resultatet i denne saken ventes ha stor betydning for Troms. Vegdirektoratet er orientert om at Handlingsprogrammet for fylkesveger i Troms vedtas i mars 2018.

Det er økonomiske bindinger i perioden 2018 – 2021 for allerede igangsatte renoverings-og oppgraderingsprosjekt. Gjelder følgende prosjekt:

- **Fv 211 Bjørgatunnelen**
- **Fv 232 Sifjordura og Fv 243 Sifjordskaret**  
I disse tunnelene er arbeidene med oppgradering startet.
- **Fv 253 Skalandtunnelen**  
Skalandtunnelen er klargjort for oppgradering, både i forhold til konkurransegrunnlag og fysisk i tunnelen. Arbeidene måtte utsettes fordi kostnadene for de foranliggende tunnelen ble høyere enn først antatt. Den er dermed klar for å ta imot bevilgning.

Tunnelsikkerhetsforskriften setter i utgangspunktet krav om at tiltak i samsvar med forskriftene skal gjennomføres innen 2019. Troms fylkeskommune søkte om utsatt frist for gjennomføring av tiltak iht. Tunnelsikkerhetsforskriften. Til grunn for søknaden lå en framdriftsplan fordelt på år, som viste utbyggingsrekkefølge og framdrift. Denne planen er kalt en «Masterplan» for tunneler. «Masterplanen» er en anbefalt og godkjent rekkefølge for tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften. Planen er besluttet av Troms fylkeskommune som tiltaksrekkefølge, og er samtidig grunnlaget for godkjent søknad om forlenget frist til 1.1. 2025 med renovering av samtlige fylkesvegtunneler der Tunnelsikkerhetsforskriften legges til grunn (500 meter/ÅDT>300).

Tiltaksrekkefølgen i planen viser at neste to tunnel-renoveringsprosjekt er 1) Maursund (2126 m) og 2) Ibestad (3418 m). Begge er undersjøiske og med store investeringsbehov. Hver for seg vil renovering av de to tunnelene kunne «sprengte» årlige investeringsrammer i forhold til økonomiplanen for perioden. Låneopptak eller ekstraordinære bidrag vil være nødvendig for å realisere renovering av nevnte og resterende tunnel-infrastruktur innen 2025.

**1) Prosjekt Maursund** har gjennomgått en byggeplanprosess med flere alternative løsninger og tilhørende kostnadsvurderinger etter anslagsmetoden. Kostnadene for de ulike alternativene ligger mellom 380 og 510 mill kroner.

**1b) Alternativ: Ny Maursundtunnel.** Det er gjort et grovt estimat over kostnader for ny tunnel (jfr rapport Fylkesveggtunneler i Troms mai 2017). En evt ny Maursund tunnel vil kunne erstatte både Maursund og Kågen tunneler. En ny tunnel må i forhold til någjeldende krav planlegges/bygges med langt slakere stigning og blir følgelig lengre enn dagens Maursund tunnel. De to tunnelenes nærhet til hverandre (490 meter) innebærer at den ekstra lengden av ny Maursund tunnel på Skjervøysida vil kunne erstatte også dagens Kågen-tunnel.

Dette er svært overordna betraktninger. Statens vegvesen vil derfor gjennomføre en prosess for å komme fram til en anbefaling av alternativ.

## **2) Prosjekt Ibestad**

- Utbedring i henhold til sikkerhetsforskriften ca. kr 350 mill.

Det er beregnet at tunnelen kan stenges helt en periode ved at det etableres en midlertidig fergeforbindelse mellom Breivoll og Sørvik. Eksisterende fergeleie på Breivoll kan benyttes og det etableres et tilsvarende midlertidig fergeleie på Sørvik. Dersom en ikke kan benytte en midlertidig fergeforbindelse må det påregnes at byggetid og kostnader må økes betydelig. Tiltaksplaner er foreløpig ikke godkjent, og det forutsettes at valgte løsninger kan gjennomføres.

**3)** Tunneler som i tillegg til forannevnte tunneler må oppgraderes ift. Tunnelsikkerhetsforskriften: Fv 862 Breivika-/Hansjordnes-tunnelen, Fv 862 Sentrumstangenten, Fv 862 Langnestunnelen, Fv 232 Kaperskar, Fv 863 Kvalsund, Fv 868 Pollfjell, Fv 862 Breitind, Fv 862 Geitskard, Fv 862 Steinfjord, Fv 866 Kågen, Fv 58 Sørskaret.

Ifølge «masterplanen» kommer følgende viktige tunneler etter Maursund og Ibestad:

- Fv 862 Breivikatunnelen (inkl. Hansjordnesbukta), Fv 862 Sentrumstangenten og Fv 862 Langnestunnelen

Her er prosjektering av ulike renoveringsalternativ i gang, og ventes ferdig i løpet av 2018. Statens vegvesen er bekymret for tilstanden på de elektrotekniske anleggene i bytunnelene i Tromsø. Dersom systemene i tunnelene kollapser, vil føre til en akutt stengning av bytunnelene. Det vil deretter være nødvendig med en omprioritering av utbedringene som er planlagt for andre tunneller.

**4)** Tunneler som p.t. bør oppgraderes (oppdaterte trafikk tall avgjør bl.a)

- Fv 277 Fjellsenden, Fv 277 Riven, Fv 15 Toppen, Fv 275 Ørnfjord, Fv 275 Fjordgård, Fv 862 Otervik, Fv 294 Isberg, Fv 232 Grunnfarnes, Fv 347 Langfjorden.

## 7. Fylkesvegbroer

Det er stort forfall på mindre bruer. Disse bruene ble bygget i ei tid da trafikken var en brøkdel av dagens trafikk. Kjøretøyene var også mindre og lettere og det var ikke tatt høyde for den typen trafikk og belastning vi i dag har på fylkesvegene.

	Anslag /Budsjett	Bevilget t.o.m. 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2021	2018-2023	Restbehov	
<b>Investeringsprosjekt finansiert med fornyingsmidler</b>												
Fv 155 Skårvikelv bru	11 500		11 500							11 500	11 500	-
-mva komp			-1 940									
-overført fra drift(fornyingsmidler)			-9 560									
Fv 861 Elverland bru	13 000	1 000	12 000							12 000	12 000	-
-mva komp			-2 220									
-overført fra drift(fornyingsmidler)			-9 780									
Fv 862 Seterelv bru	15 000		1 000	14 000						15 000	15 000	-
-mva komp				-2 590								
-overført fra drift(fornyingsmidler)			-1 000	-11 410								
Fv 286 Bentsjord	15 000			1 000	14 000					15 000	15 000	-
-mva komp					-2 136							
-overført fra drift(fornyingsmidler)				-1 000	-11 864							
Fv 302 Rebbenesbotn bru	10 000			1 000	9 000					10 000	10 000	-
-mva komp					-1 373							
-overført fra drift(fornyingsmidler)				-1 000	-7 627							
Fv 862 Sandelv bru, Kattfjord	10 000			1 000	9 000					10 000	10 000	-
-mva komp					-1 373							
-overført fra drift(fornyingsmidler)				-1 000	-7 627							
Inspeksjoner alle bruer	100 000			20 000	20 000	20 000	20 000	20 000		80 000	100 000	-
-mva komp				-3 051	-3 051	-3 051	-3 051	-3 051				
-overført fra drift(fornyingsmidler)				-16 949	-16 949	-16 949	-16 949	-16 949				
Tyngre bruvedlikehold	300 000						50 000	50 000		50 000	100 000	200 000
-mva komp							-7 627	-7 627				
-overført fra drift(fornyingsmidler)							-42 373	-42 373				

Valgte fylkesvegbroer er prioritert etter skadegrad etter gjennomførte bruinspeksjoner. Det er også sett på sammenhengen om hvilken næring som er i nærheten, eks. industri og sjømatindustri hvor det generer tungbiltrafikk, noe som gir ekstra belastning på bruene.

Skadeomfanget på valgte bruer ligger på en skala fra 12B- 16B. 16B er den alvorligste skadegraden. Dette er skader med stor konsekvens for bæreevnen, spesielt korrigerende stålrørsbruer av eldre årgang. Utvasking og erosjonsskader under bruens landkar er også en gjenganger. Det er funnet rom for å prioritert kun 6 bruer for i handlingsplanperioden med den bakgrunn som er beskrevet ovenfor, men vi har i tillegg flere ti-talls bruer innen samme skadeomfang:

- **Fv 155 Skårvikelv bru, Salangen:** Stor utvasking/ erosjonsskade under bruas landkar.
- **Fv 861 Elverland bru:** Elverland bru er i en slik forfatning at det ikke lenger er mulig eller lønnsomt å reparere skader. Det er bevilga penger til prosjektering i 2017 og prosjekteringen er starta.
- **Fv 862 Seterelv (Hvelv/Betong i fylling Kvaløya):** Vinger er sterkt forvitret, noe som fører til at fyllingen bak er ustabil. Betong og stål i selve brua er forvitret. Det anbefales at brua skiftes ut.
- **Fv 286 Bentsjord (Platebru/Betong Malangen):** Bom/ avskalling og synlig til dels sterkt korrodert armering på nedstrøms side uk plate, ca. 3m<sup>2</sup>. Det anbefales at brua skiftes ut.
- **Fv 302 Rebbenesbotn – (Bru i fylling/stålrør Rebbenesøy):** Korrodert sammenhengende hull i store deler av røret. Det anbefales at brua skiftes ut.

- **Fv 862 Sandelv (Platebru Kattfjord)** - Brua er sårbar for flom som følge av skader på vinger og bru. Det anbefales at brua skiftes ut.
- **Tiltak etter inspeksjoner:** Nødvendig tiltak etter utført bruinspeksjon og tilstandsrapport.

### **Tyngre bruvedlikehold**

Det er stort forfall på de store bruene. Særlig gjelder dette korrosjons- og forvitringsskader på betong og stål. Det skal gjennomføres spesialinspeksjoner. Disse inspeksjonene vil avdekke konkrete behov og vil kunne ha betydning for prioriteringsrekkefølge og behov for midler.

Aktuelle bruer:

- **Fv 862 Tromsøbrua**
- **Fv 866 Skattørsundet bru**
- **Fv 848 Mjøsundbrua**
- **Fv 86 Gisundbrua**

## **8. Større fylkesvegprosjekt**

**Regional transportplan 2018-29 legger til grunn en investeringsstrategi som prioriterer vedlikehold og utbedring av fylkesvegnettet fremfor investering i nye veglenker (Vedlikehold- og utbedringsstrategi). Dette øker muligheten for å stanse etterslepet, prioritere tunnelsikkerhet og bruvedlikehold.**

Vedlikehold- og utbedringsstrategien vil prioritere følgende:

- Stanse forfall på vegnettet
- Tunnel- og bru, høytrafikkerte fylkesveger, vedlikehold og opprettholdelse av standard
- «Fra kyst til markedstrategi» med punktutbedring og vedlikehold på viktige strekninger for næringstransport.
- Etter at påbegynte og kontraktfestete prosjekter er ferdigstilt, begrenses investeringstiltak til å oppfylle standardkrav, lov - og forskriftfestete behov, bompengepakke (avtaler), trafiksikkerhet og akutte tiltak for å hindre vegbrudd, samt skredsikring.

I det følgende vises det til 4 større fylkesvegprosjekter:

Investeringsprosjekter fylkesveg 2018-2023											
	Anslag /Budsjett	Bevilget t.o.m. 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2021	2018-2023	Restbehov
<b>Store vegprosjekt</b>											
Bjarkøyforbindelsene	1 200 000	775 000	300 000	125 000					425 000	425 000	-
-mva komp			-60 125	-18 500							
-lån			-239 075	-106 500							
-refusjoner			-800								
Langsundforbindelsen	1 000 000	34 355	5 000						5 000	5 000	960 645
-mva komp			-500								
-lån			-4 500								
-bompenger											
Langbakken	118 577	111 577	7 000						7 000	7 000	-
-mva komp			-1 295								
-lån			-5 705								
Fv 91 Breivikeidet bru - Hov	350 000	5 000							-	-	345 000
-mva komp											
lån											
-refusjon fra Staten											
	<b>2 668 577</b>	<b>925 932</b>	<b>312 000</b>	<b>125 000</b>	-	-	-	-	<b>437 000</b>	<b>437 000</b>	
MVA komp			-61 920	-18 500	-	-	-	-	-80 420	-80 420	
Lån			-249 280	-106 500	-	-	-	-	-355 780	-355 780	
Bompenger			-	-	-	-	-	-	-	-	
Refusjoner			-800	-	-	-	-	-	-800	-800	
Overført fra drift (TS)											
Overført fra drift (formyngsmidler)											

## Bjarkøyforbindelsene

Prosjektet innebærer etablering av tunnel mellom Grytøy og Bjarkøy, og sjøfylling/bruer mellom Grytøy og Sandsøy. Prosjektet hadde byggestart høsten 2014 med forventet ferdigstillelse november/desember 2018.

Prosjektet ligger litt etter fremdriftsplanen, men det er forutsatt at dette vil bli tatt igjen slik at det ikke vil bli noen forsinkelser i forhold til ferdigstillelsen. Hele prosjektet vurderes å kunne bli tatt i bruk samlet innen årsskiftet 2018/2019.

Kostnadsoverslaget er revidert i 2016 på bakgrunn av vanskelige grunnforhold med innlekkasje av vann i tunnelen, forsinkelser og krav til regularitet i fergeforbindelsen. Nytt kostnadsoverslag er på 1,167 mill. 2016-kroner med en innlagt usikkerhet på 7 prosent av styringsrammen. Ut fra dette budsjetteres det med 1,2 mrd. kroner til prosjektet, inkludert noe prisvekst i perioden. Dette er en økning av kostnadsanslaget på 238 mill. kroner i forhold til kostnadsramme godkjent i Fylkestingets sak 11/14.

## Finansieringsoversikt

Budsjettår	Bevilgning	Mva-komp	Ref. SVV	Stats-tilskudd	Lån/felles-finansiering
Budsjett 2014 (planlegging 2010-2013)	9 854				9 854
Budsjett 2014	53 943	7 143		22 800	24 000
Budsjett 2015	300 740	57 025	715		243 000
Budsjett 2016	267 823	49 423	800		217 600
Budsjett 2017	142 640	26 505	800		116 135
Budsjett 2018	300 000	60 125	800		239 075
Budsjett 2019	125 000	18 500			106 500
Sum	1 200 000	218 721	3 115	22 800	956 164



## **Langbakken**

Fv 866 Langbakken er en omlegging av veien fra Skattørsundet bru mot Skjervøy for å slake ut den bratteste delen av strekningen, og er særlig viktig for næringstransporten til og fra Skjervøy. Prosjektet omfatter bygging av 2900 meter med ny fylkesveg samt ny gang- og sykkelveg som skal tilpasses eksisterende fylkesveg i begge ender av planområdet. I tillegg skal det bygges parkeringsplass, stopplomme for ventende trafikk for kryssing av Skattørsundet bru samt stopplomme/utsiktspunkt inntil nyeveien.

Prosjektet er igangsatt og var opprinnelig forventet fullført høsten 2017. På grunn av at entreprenør gikk konkurs ble det en stopp i arbeidet vinteren/våren 2017 og anbud for det resterende arbeidet måtte lyses ut. Ferdigstillelsen er derfor utsatt til sommeren 2018, men veien vil likevel bli tatt i bruk vinteren 2017/2018 – da uten asfaltdekke.

I tillegg har det vært en tvistesak angående deponering av masser. Denne er løst gjennom forlik og fylkesrådet godkjente i sak 167/17 ny kostnadsramme for byggingen med 116 mill. kroner, dvs. en økning på 13 mill. kroner. I tillegg kommer vel 2,5 mill. kroner til forutgående planlegging av prosjektet.

Fylkestinget godkjente tilleggsbevilgning til prosjektet på 6 mill. kroner i sak 83/17 og restbevilgning legges inn i budsjett 2018 med 7 mill. kroner.

## **Langsundforbindelsen**

Prosjektet innebærer etablering av tunnel mellom Ringvassøya og Reinøya, utbedring og ny veg på Ringvassøya og Reinøya, samt nytt fergeleie i Sætervika nord på Reinøya. Fergeleiet i Sætervika skal betjene innkortet fergesamband Reinøy – Vannøy – Karlsøy.

Finansieringen av prosjektet vil bestå av flere elementer; bompenger, fergeavløsningsmidler, tilskudd fra Karlsøy kommune og fylkeskommunale investeringsmidler.

Prosjektet hadde en forventet oppstart våren 2016 med forventet ferdigstillelse i 2018, men i januar 2016 ble reguleringsplanen kjent ugyldig i Nord-Troms Tingrett. Rettstvist med reindriftsnæringen ble avklart i Høyesterett i november 2017, der Troms fylkeskommune fikk medhold.

Det vil bli lagt frem sak med nytt kostnadsoverslag og ny finansieringsplan, samt ekstern kvalitetssikring. Det er derfor foreslått 5 mill. kroner for 2018 til ekstern kvalitetssikring og planlegging.

## **Fv 91 Breivikeidet bru – Hov**

I 2009 var det igangsatt bygging av ny Breivikeidet bru. Prosjektet ble finansiert av staten fordi dette var en del av riksvegnettet på dette tidspunktet. Arbeidene ble stoppet i 2010 fordi det oppsto problemer med ustabile grunnforhold under byggingen. Det ble som følge av dette besluttet at det ikke var aktuelt å fullføre prosjektet. Det ble etablert ei midlertidig bru på stedet som fortsatt er i bruk. Det er nå vedtatt reguleringsplan for ny veg på sørsida av Breivikelva. Når denne bygges kan den midlertidige brua fjernes. Dette er et prosjekt som må vurderes i perioden fordi den midlertidige brua bør fjernes. Det kan også være fare for utglidninger og akutte tiltak på strekningen. Det er i dag en midlertidig løsning for brua og det er behov for omlegging av strekningen også ut fra beredskapshensyn.

Siden dette er et prosjekt som tidligere var riksveg og at skaden skjedde i riksveperioden, har det vært gitt signaler fra staten om at det kan være aktuelt å bidra med finansiering. Troms fylkeskommune vil starte en dialog med staten angående finansiering.

## 9. Fornyingsmidler

For perioden 2018-2021 er det i fylkesvegplanen lagt til grunn en samlet bevilgning av fornyingsmidler på 717,5 mill (2018-kroner). Dette tilsvarer en videreføring av bevilgningen for 2018 i hele 4-års perioden. I Nasjonal Transportplan 2018-2029 er det lagt til grunn en samlet bevilgning av fornyingsmidler og tunnelsikkerhetsmidler på i gjennomsnitt 1 300 mill kr per år. Dette er 306 mill kr mindre per år enn bevilgningen i 2017. Det må derfor forventes at rammen som fordeles mellom fylkene til fornying av fylkesvegene, vil bli redusert i årene som kommer.

En stor del av midlene, 319 mill kr, til fornying av fylkesvegene er foreslått overført til investeringsrammen. Utbedring av Fv 848, med totalt 207 mill til 3 ulike prosjekter. 61 mill er foreslått til utbedring av 6 bruere og større vedlikeholdstiltak på de største bruene. 17 mill til opprusting av deler av Fv 53 til 10-tonns aksellast og 34 mill til diverse tiltak i tunneler.

Investeringsprosjekter finansiert over fornyingsrammen:

	Anslag /Budsjett	Bevilget t.o.m. 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2021	2018-2023	Restbehov
<b>Investeringsprosjekt finansiert med fornyingsmidler</b>											
Fv 848 parsell 3 (Ura)	92 500	10 200	82 300						82 300	82 300	-
-mva komp			-12 848								
-overført fra drift(fornyingsmidler)			-69 452								
Fv 848 parsell 4(Ytre Forså)	62 000	-		2 000	60 000				62 000	62 000	-
-mva komp				-200	-9 153						
-overført fra drift(fornyingsmidler)				-1 800	-50 847						
Fv 848 Segelstein	270 000	-				100 000	90 000	80 000	100 000	270 000	-
-mva komp						-15 254	-13 729	-12 203			
-overført fra drift(fornyingsmidler)						-84 746	-76 271	-67 797			
Fv 155 Skårvikelv bru	11 500		11 500						11 500	11 500	-
-mva komp			-1 940								
-overført fra drift(fornyingsmidler)			-9 560								
Fv 861 Elverland bru	13 000	1 000	12 000						12 000	12 000	-
-mva komp			-2 220								
-overført fra drift(fornyingsmidler)			-9 780								
Fv 862 Seterelv bru	15 000		1 000	14 000					15 000	15 000	-
-mva komp				-2 590							
-overført fra drift(fornyingsmidler)			-1 000	-11 864							
Fv 302 Rebbebotn bru	10 000			1 000	9 000				10 000	10 000	-
-mva komp					-1 373						
-overført fra drift(fornyingsmidler)				-1 000	-7 627						
Fv 862 Sandelv bru, Kattfjord	10 000			1 000	9 000				10 000	10 000	-
-mva komp					-1 373						
-overført fra drift(fornyingsmidler)				-1 000	-7 627						
Fv 53, opprusting til 10-tonn	20 000			20 000					20 000	20 000	-
-mva komp				-3 051							
-overført fra drift(fornyingsmidler)				-16 949							
Bruer, tiltak etter inspeksjoner	80 000				20 000	20 000	20 000	20 000	60 000	80 000	-
-mva komp					-3 051	-3 051	-3 051	-3 051			
-overført fra drift(fornyingsmidler)					-16 949	-16 949	-16 949	-16 949			
Tyngre bruvedlikehold	300 000						50 000	50 000	50 000	100 000	200 000
-mva komp							-7 627	-7 627			
-overført fra drift(fornyingsmidler)							-42 373	-42 373			
	<b>879 000</b>	<b>11 200</b>	<b>106 800</b>	<b>39 000</b>	<b>112 000</b>	<b>120 000</b>	<b>160 000</b>	<b>150 000</b>	<b>377 800</b>	<b>687 800</b>	
MVA komp			-17 008	-5 841	-17 085	-18 305	-24 407	-22 881	-58 239	-105 527	
Lån											
Bompenger											
Refusjoner											
Overført fra drift (TS)											
Overført fra drift (fornyingsmidler)			-89 792	-33 159	-94 915	-101 695	-135 593	-127 119	-319 561	-582 273	

Nærmere omtale av prosjektene:

#### Fv 848 Godvika – Hamran, Ura (Parsell 3)

Prosjektet ble stoppet i 2017 på grunn av mangler ved opprinnelig prosjektering (avdekket i 3. partskontroll). Ny prosjektering er under utarbeidelse og forventet utlysning av konkurransegrunnlag er desember 2017 med oppstart og ferdigstilling i 2018. Totalkostnad er ikke endret pr dags dato siden byggherreoverslag på ny løsning ikke er utarbeidet enda. Den skal foreligge i løpet av oktober 2017.

#### Fv 848 Godvika – Hamran, Ytre Forså (Parsell 4)

Strekningen Hamran - Ausa er på ca 1,6 km og utbedringen som planlegges er breddeutvidelse av vegen, ny bru over Storelva, utbedring av fjellskjæringer samt rørgate under vegen ved Storelv kraftstasjon.

#### Fv 848 Godvika – Hamran, Sørrollnes (Parsell 5)

Det planlegges breddeutvidelse av en strekning på ca 0,9 km. Prosjektet er foreløpig ikke tatt med i fylkesvegplanen.

#### Fv 848 Segelstein:

Arbeidet med reguleringsplan pågår og er planlagt ferdigstilt i 2018. Det er videre lagt til grunn at byggeplan utarbeides og man kan starte med grunnverv i 2019/2020. Byggestart kan da bli i 2021.

På grunn av problematiske grunnforhold og stort behov for fjellsikring er det valgt alternativ med lang tunnel. Kostnadsdifferansen med dette alternativet er ubetydelig. Kostnadsanslag er fra tidlig stadium og er estimert til 253 mill Kr. Dersom grunnundersøkelsene tilsier at det må bygges lengere tunnel vil kostnadene øke.

#### Utbedring/utskifting bruer

Det er et stort vedlikeholdsmessig etterslep på flere av de mindre fylkesvegbruene. Med bruk av fornyingsmidler planlegges det oppgradering/utskifting av flere av disse bruene. Bruene er underdimensjonerte i forhold til den trafikkmengden og størrelse på kjøretøy som vi har i dag. Følgende bruer planlegges skiftet ut i planperioden (se nærmere omtale under kapittel om fylkesvegbruer i dette dokument):

- Fv 155 Skårvikelv
- Fv 861 Elverland
- Fv 862 Seterelv
- Fv 286 Bentsjord
- Fv 302 Rebbenesbotn
- Fv 862 Sandelv

I tillegg settes det av midler i perioden 2020-2021 for å kunne utføre diverse tiltak etter inspeksjon av bruene.

#### Fv 53 Opprusting til 10-tonns aksellast – Skjelnan til kryss til Tønsnes havn

Fv 53 er en viktig tilførselsvei til og fra den nye havneterminalen på Tønsnes, utenfor Tromsø. Strekningen på fv 53 fra Skjelnan til kryss Tønsnes havn er ikke bygget for den trafikkmengde eller antall tyngre kjøretøy som vil ha behov for å benytte veien. Det legges derfor inn nødvendige midler til tiltak for bæreevneoppgraderinger slik at veien kan åpnes for 10 tonn aksellast.

## 10. Fergekaier

For å opprettholde en hensiktsmessig ferge drift i perioden vil det være nødvendig å oppgradere enkelte fergekaier.

	Anslag /Budsjett	Bevilget t.o.m. 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2021	2018-2023	Restbehov
<b>Fergekaier</b>											
Storstein fergekai	30 000	2 000			28 000				28 000	28 000	-
-mva komp					-4 271						
-lån					-23 729						
Belvik fergekai	45 000										
-mva komp											
-lån											
Vengsøy fergekai	45 000	-							-	-	45 000
-mva komp											
-lån											
Fergekaier, oppstillingsplass m.v.	20 000	-							-	-	20 000
-mva komp											
-lån											
	<b>50 000</b>	<b>2 000</b>	-	-	<b>28 000</b>	-	-	-	<b>28 000</b>	<b>28 000</b>	
MVA komp			-	-	-4 271	-	-	-	-4 271	-4 271	
Lån			-	-	-23 729	-	-	-	-23 729	-23 729	
Bompenger											
Refusjoner											
Overført fra drift (TS)											
Overført fra drift (fornyingsmidler)											

Nærmere omtale:

### Fv 869 Storstein fergekai

Fylkestinget vedtok i sak 96/16, rammebetingelser og funksjonskrav anbud fergeruter, at det skal legges til rette for at sambandet Storstein – Lauksundskaret – Nikkeby skal kunne betjenes med en 50 PBE ferge i neste kontraktperiode. Dagens fergekai er ikke tilpasset en ferge i en slik størrelse og det vil derfor bli nødvendig med enten en ombygging av dagens fergekai eller bygging av en ny fergekai. Arbeidet med å utrede hvilke løsninger som er mulige og hensiktsmessige ble påbegynt i 2017. Utredningsarbeidet skal være ferdig i 2018 og nødvendige ombygginger eller nybygging er planlagt gjennomført i 2020 slik at fergekaieren vil være klar for en større ferge ved oppstart av ny driftskontrakt for sambandet i 2021.

### Fv 58 Bellvik fergekai

Fergekaieren er bygd i 1986 og har en kort kjørebri på bare 15 meter. Kaien har også flere skader som i sum gjør det nødvendig å planlegge en utskifting av kaien. I det foreløpige kostnadsanslaget på 45 mill kr er det ikke tatt med tiltak for å utbedre/løse problemstillingene knyttet til oppstillingsplass/parkering/venteareal på landsiden.

### Fv 86 Brensholmen og Botnhamn fergekaier

Det foreligger ingen planer om å foreta ombygging eller oppgradering av disse fergekaiene. Fylkestinget fattet i sak 96/16 vedtak om helårsdrift i sambandet Brensholmen – Botnhamn *dersom* sambandet tas inn i beregningsgrunnlaget for rammetilskudd til fylkeskommunen i inntektssystemet. Per dags dato foreligger ingen avklaring på dette spørsmålet. Fylkesrådet forutsetter at spørsmålet om eventuell helårsdrift må være endelig avklart før fylkeskommunen kan vurdere å investere penger i disse to fergekaiene.

#### Øvrige fylkesvegfergekaier

Når Bjarkøyforbindelsene åpner i slutten av 2018, skal fergekaiene på Fenes, Austnes og Altevik dekommisjoneres og fjernes. Dette er en av forutsetningen i finansieringsgrunnlaget for Bjarkøyforbindelsene.

Etter endringen av fergeregulativet i Troms, der personbilletteringen er opphevet, har det oppstått noen utfordringer med tilgjengelig parkeringsareal på noen fergekaier. Dette gjelder bla Bjørnerå og Sørrollnes fergekaier. Det legges opp til at man i planperioden får gjort en vurdering av behovet for å utvide parkeringsarealet ved fergekaiene.

Ved Svensby fergekai er det i sommersesongen flere tilfeller av farlige trafikksituasjoner som følge av at fergekøen ofte står langs med fv 91, fordi oppstillingsplassen er fylt opp. Det vil bli foretatt en vurdering av behovet og muligheten for å utvide oppstillingsplassen på Svensby slik at man kan unngå at fergekøen står langs Fv 91.

## 11. Trafikksikkerhet, gange og sykkel

Finansiering av tiltak for gående og syklende på fylkesveg er gjennom årlig overføring fra drift- og vedlikeholdsrammen til investering, på 7,5 mill kr pr. år. Dette videreføres frem til 2021 (i økonomiplan). Det er ikke tatt stilling til videreføring etter 2021.

Fylkeskommunens ansvarsområder knyttet til fylkesveg omfatter også:

- Trafikksikkerhet: Både sikker skolevei og sikrere vei for alle i lokalområdene
- Skoleskyss: Færre elever trenger kostbar tilrettelagt skoleskyss grunnet uakseptable forhold på skoleveien.
- Miljøvennlig transport: Flere kan la bilen stå og benytte heller sikre og tilrettelagte sykkelveier og/eller g/s veier. Bedre bymiljø når flere benytter sykkel og gange.
- Folkehelse: Bedre helse for den enkelte, store beløp samfunnsmessig spart ved forbedret helse generelt sett.
- Infrastruktur: Ved tilrettelegging for flere som går og sykler, kan større kostbare veiprojekter unngås, spesielt i byene. Investeringer i infrastruktur for gående og syklende vil i det lange beløp være besparende for samfunnsøkonomien.

Regjeringen har i sin nye handlingsplan for G/S perioden 2018 – 2023 bevilget en pott på ca. 100 mill. pr år, der kommuner og fylkeskommunene kan søke om tilskudd. Det er krav om en egenandel på minimum 50 %. Skal de nasjonale myndighetene oppnå sine mål med økt tilrettelegging for syklende og gående, må imidlertid tilgjengelige midler til tilretteleggende tiltak for gang og sykkel økes, og helst gjennom overføringene til kommuner og fylkeskommuner.

Aktuelle gang-sykkelvegprosjekter til gjennomføring i perioden er:

	Anslag /Budsjett	Bevilget t.o.m. 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2021	2018-2023	Restbehov
<b>Trafikksikkerhet, Miljø og Kollektiv</b>											
Miljø- og servicetiltak	6 000	-	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	4 000	6 000	-
-mva komp			-153	-153	-153	-153	-153	-153			
-lån			-847	-847	-847	-847	-847	-847			
Kollektivinfrastruktur	12 000	-	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	8 000	12 000	-
-mva komp			-305	-305	-305	-305	-305	-305			
-lån			-1 695	-1 695	-1 695	-1 695	-1 695	-1 695			
Fv 86 Tømmervik - grunnreis (2)	22 000	9 200	12 800						12 800	12 800	-
-mva komp			-1 953								
-lån			-3 169								
-overført fra drift (TS)			-7 678								
Fv 86 Silsand - Islandsbotn	60 000	2 000							-	-	58 000
-mva komp											
-lån											
Fv 115 Evenskjer - Skånland skole	7 500	-		7 500					7 500	7 500	-
-mva komp											
-overført fra drift (TS)				-7 500							
Fv 858 Meistervik	14 500			178	7 500	6 822			14 500	14 500	-
-mva komp											
-overført fra drift (TS)				-178	-7 500	-6 822					
	<b>122 000</b>	<b>11 200</b>	<b>15 800</b>	<b>10 678</b>	<b>10 500</b>	<b>9 822</b>	<b>3 000</b>	<b>3 000</b>	<b>46 800</b>	<b>52 800</b>	
MVA komp			-2 410	-458	-458	-458	-458	-458	-3 783	-4 698	
Lån			-5 712	-2 542	-2 542	-2 542	-2 542	-2 542	-13 339	-18 424	
Bompenger											
Refusjoner											
Overført fra drift (TS)			-7 678	-7 678	-7 500	-6 822	-	-	-29 678	-29 678	
Overført fra drift (fornyingsmidler)											

**Fv 858 Meistervik gang- sykkelveg:** Balsfjord kommune har bygget gang-sykkelveg i Meistervik. SVV har oppfattet det slik at det er inngått avtale med Troms fylkeskommune om refusjon. Vi har med dette som utgangspunkt foreslått denne refusjonen i handlingsprogramperioden.

**Fv 86 Tømmervik – Grunnreis:** Denne strekningen er en forlengelse av den nylig bygde strekningen fra Tømmervik til Grunnreis. Det er gitt bevilgning til planlegging og prosjektering i 2017 og Statens vegvesen arbeider med reguleringsplan. Det tas sikte på byggestart i 2018. Kostnadene vil bli høyere enn normalt for tilsvarende strekning på grunn av terrengutformingen og eventuelt behov for støttemur. Prosjektet er etter ny kalkyle fra Statens vegvesen (nov. 2017) oppført med en kostnadsramme på 22 mill. kr totalt, hvorav 9,2 mill. kroner ble bevilget i 2017.

**Fv 86 Silsand-Islandsbotn:** Fv 86 Silsand-Islandsbotn i Lenvik kommune er under reguleringsplanlegging og planen ble lagt ut til offentlig ettersyn i november 2017. Siste kostnadsanslag er i underkant av 60 mill. Det vises til vedtak i økonomiplan for 2018-2021.

#### Tilbakebetaling kommunale forskutteringer G/S-veier

Det er inngått forskutteringsavtale på 7,5 mill. kroner med Skånland kommune vedrørende bygging av G/S-vei Evenskjer – Skånland skole. Prosjektet ble fullført i 2015 og tilbakebetaling av forskutteringsbeløpet til kommunen skal etter avtale skje i 2019.

I tillegg er inngått avtale med Balsfjord kommune om G/S-tilrettelegging langs Fv 858 i Meistervik. Strekningen er fra boligfeltet i Meistervik til krysset ved Malangseidet (Fv 858/286). Tiltaket omfatter 1,55 km gang- og sykkelvei, ny bussholdeplass og trafikksikkerhetstiltak. Det var opprinnelig planlagt gjennomført i 2014 i Fylkestingets sak 73/10 Handlingsprogram for Gang- og sykkeltilrettelegging, men ble senere skjøvet ut av Handlingsplan for fylkesveger i perioden 2014 – 2017 på grunn av kostnadsøkninger for andre G/S-prosjekter som var prioritert foran dette.

Byggingen er gjennomført av Balsfjord kommune og kommunen står inntil videre som vegeier. Kostnaden er beregnet til 14,5 mill. kroner ekskl. mva. For begge prosjektene er det forutsatt kommunale egenandeler på 20 prosent i samsvar med Fylkestingets vedtak i sak 73/10, senere videreført i gjeldende handlingsplan for fylkesveger.

Tilbakebetaling til kommunene dekkes innenfor rammene til G/S-tiltak i driftsbudsjettet. Det betyr at tilbakebetalingen til Balsfjord kommune må skje over flere år.

### **Belønningsordningen**

Belønningsordningen er en statlig finansieringsordning for tiltak som har til hensikt å øke bruken av kollektivtransport og redusere personbilbruken i byområdene. Troms fylkeskommune har sammen med Tromsø kommune inngått en avtale med Samferdselsdepartementet for perioden 2015-2018. Målet for avtaleperioden er at det ved utløpet av avtaleperioden skal være 20% flere kollektivreiser og nullvekst i personbilbruk sammenlignet med 2014. Det skal også legges til rette for fortsatt vekst i sykkel og gange.

Tromsø er tildelt ca 285 mill kroner for hele avtaleperioden. Midlene disponeres slik at ca. to tredjedeler går til kollektivtiltak, en tredjedel legges i tiltak som skal legge til rette for bedre miljø, mer sykling og mer gåing.

Blant de viktige prosjektene som skal gjennomføres/ferdigstilles i siste avtaleår 2018 nevnes:

- Ny holdeplass med innfartsparkering på Storelva
- Sanntidssystem med visning av faktisk avgangstid for busser via tavler på holdeplass, apper, mm
- Prioritering av buss i lysregulerte kryss
- Billettautomater på utvalgte steder for å redusere ombordsalg av billetter
- Kollektivfelt fra Langnesvegen til rundkjøring Workinn
- Kollektivfelt i søndre del av Storgata mot sentrumstangenten
- Kollektivfelt fra nord inn mot og gjennom rundkjøring i Hansjordnesbukta
- Stenging av Fr. Langesgate for biltrafikk mellom Vestregata og Grønnegata
- Prøveprosjekt med envegskjøring nordlig retning i Skippergata
- Andre mindre fremkommelighetstiltak for buss i sentrum
- Oppgradering av ca 25 holdeplasser på kommunal veg.
- Veglys ved Eidkjosen
- Bedre sikkerhet for gående og bedre fremkommelighet for busser i Nisevegen
- Varmekabler i gangsoner i sentrum
- Sykkeltrasé øst-vest på Tromsøya
- Bedre gangtilgjengelighet til holdeplasser og knutepunkter for kollektiv

I tillegg benyttes belønningsmidler til drift av kollektiv. Dette gjelder både rutetilbud, frekvens og tiltak for å holde prisene nede. Fra 2019 forventes belønningsordningen å bli en del av en samlet byvekstavtale for Tromsø.

### **Miljø- og servicetiltak**

Det foreligger et lovpålagt krav om å gjøre utbedringer av vandringshindere for fisk (Vanndirektivet) innen 2019. De fleste punktene, men noen gjenstår fortsatt. Det er også aktuelt å disponere midler til andre miljømessige krav som bekjempelse av uønska arter.

## 12. Planlegging og grunnverv

Planlegging er en sentral del av det kontinuerlige arbeidet med fylkesvegene. Mange av våre fylkesvegprosjekter må ha reguleringsplan. Arbeidet med reguleringsplaner sørger for at ulike interesser blir hørt, og at ulike hensyn blir veid og vurdert mot hverandre. Målet er å finne den beste planløsningen som er gjennomførbar og som gir minst mulig ulempe. Forundersøkelser av ulike temaer som for eksempel geologi, kulturminne og miljø er med på å danne grunnlaget for planforslaget. Vedtatte reguleringsplaner gir rett til å foreta utbygging og nødvendig grunnverv.

Etter at reguleringsplanen er vedtatt, må prosjektet detaljprosjekteres slik at det kan sendes ut på anbud. Det lages et konkurransegrunnlag med byggeplan. Dette er også et arbeid som kan ta tid, avhengig av prosjektets størrelse og kompleksitet.

For skredsikringstiltak, så inngår ikke planlegging som del av de statlige overføringene til skredsikring. Det er derfor satt av egen ramme for dette.

Tabellen viser planleggingsomfanget i perioden 2018-21:

	Anslag /Budsjett	Bevilget t.o.m. 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2021	2018-2023	Restbehov
<b>Planlegging</b>											
Planlegging Ullsfjordforbindelsen	12 000	10 000	2 000						2 000	2 000	-
-mva komp			-200								
-lån			-1 800								
Planlegging	12 200	-	2 200	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	8 200	12 200	-
-mva komp			-110	-100	-100	-100	-100	-100			
-lån			-2 090	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900			
Planlegging m.v., skredsikringstiltak	12 200	-		2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	6 000	10 000	2 200
-mva komp				-100	-100	-100	-100	-100			
-lån				-1 900	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900			
	<b>24 200</b>	<b>10 000</b>	<b>4 200</b>	<b>4 000</b>	<b>4 000</b>	<b>4 000</b>	<b>4 000</b>	<b>4 000</b>	<b>16 200</b>	<b>24 200</b>	
MVA komp			-310	-200	-200	-200	-200	-200	-910	-1 310	
Lån			-3 890	-3 800	-3 800	-3 800	-3 800	-3 800	-15 290	-22 890	
Bompenger											
Refusjoner											
Overført fra drift (TS)											
Overført fra drift (fornyingsmidler)											

### Fv 91 Ullsfjordforbindelsen

Det pågår et planleggingsarbeid for «Ullsfjordforbindelsen». Troms fylkeskommune ønsker at det skal utredes en fergefri forbindelse over Ullsfjord til Lyngen. Målsetting for prosjektet er utarbeidelse av regional plan med anbefaling om vegtrase for ny fergefri fylkesveg 91 Ullsfjordforbindelsen. Fylkeskommunen vil legge utredningen fram for behandling i fylkestinget ved årsskiftet 2018/2019.

### Konseptvalgsutredning (KVU) for vegsystemet i Tromsø-regionen

Samferdselsdepartementet har i brev datert 27. juni 2017 gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre KVU for vegsystemet i Tromsø-regionen. Departementet ber om at det i første omgang utarbeides et utfordringsnotat som blant annet redegjør for dagens transportsystem og



utfordringer, geografisk og tematisk avgrensning, forslag til samfunnsmål og en skisse for videre fremdrift og organisering av utredningsarbeidet.

Departementet vil på grunnlag av utfordringsnotatet fastsette mandat og samfunnsmål for KVUen. Departementet forutsetter at KVUen ferdigstilles i god tid før fremleggelsen av neste nasjonale transportplan, og senest innen tidspunktet for transportetatens grunnlagsdokument til meldingen.

Troms fylkeskommune vil samarbeide med Statens vegvesen framover og har signalisert at fylket ønsker å bidra i arbeidet med KVU som er ventet ferdigstilt høsten 2019.

### 13. Bypakker

Troms fylkeskommune har i dag 2 bypakker som omfatter deler av fylkesvegsystemet og omfatter kollektivansvaret vi ivaretar. Bypakkene gjelder for Harstad og Tromsø og vil omtales nærmere nedenfor.

Økonomisk oversikt over bypakkene:

	Anslag /Budsjett	Bevilget t.o.m. 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2021	2018-2023	Restbehov
<b>Bypakker</b>											
Harstadpakken FK midler	24 000	19 300	14 175	4 500					18 675	18 675	-13 975
-mva komp			-2 475	-224							
-lån			-11 700	-4 275							
Harstadpakken bompenger	172 000	58 800	63 725	25 000	24 475				113 200	113 200	-
-mva komp			-11 125	-4 339	-4 248						
-bompenger			-52 600	-20 661	-20 227						
Bypakke Tromsø (FK midler)	400 000								-	-	400 000
-mva komp											
-lån											
Bypakke Tromsø, bompenger	2 800 000			100 000	200 000	300 000	500 000	500 000	1 600 000	1 600 000	1 200 000
-mva komp				-17 355	-34 711	-52 066	-86 777	-86 777			
-bompenger				-82 645	-165 289	-247 934	-413 223	-413 223			
	<b>3 396 000</b>	<b>78 100</b>	<b>77 900</b>	<b>129 500</b>	<b>224 475</b>	<b>300 000</b>	<b>500 000</b>	<b>500 000</b>	<b>731 875</b>	<b>1 731 875</b>	
MVA komp			-13 600	-21 918	-38 958	-52 066	-86 777	-86 777	-126 543	-300 097	
Lån			-11 700	-4 275	-	-	-	-	-15 975	-15 975	
Bompenger			-52 600	-103 306	-185 517	-247 934	-413 223	-413 223	-589 356	-1 415 802	

#### Harstadpakken:

Kostnadene for tiltakspakken i Harstadpakken er beregnet til 1620 millioner kroner (2016) og inkluderer et omfattende gang- og sykkelveisystem, en rekke nye rundkjøringer, en avlastningstunnel utenom sentrum og økt satsing på kollektivtrafikken.

Økte kostnader og lavere inntekter fra bompenger enn forventet har skapt et behov for tilleggsfinansiering i Harstadpakken på ca. 1 mrd. kroner. Sak om tilleggsfinansiering ble lagt frem for fylkestinget, mars 2017. Fylkestinget fattet vedtak om tilleggsfinansiering på 40 mill kr (fylkestinget mars 2017).

Dette ble vedtatt under forutsetning om statlig, og kommunal medfinansiering med følgende vedtak; *Det forutsettes at Harstad kommune gir tilsvarende økonomisk bidrag, mva-kompensasjon og økt garantiansvar. Det forutsettes også at staten bidrar med 180 mill. kr., slik opplegget for tilleggsfinansieringen legger opp til.* Siden statlig andel ikke er oppfylt i handlingsplan for riksveg 2018-23, er det behov for en ny sak om tilleggsfinansiering av Harstadpakken i 2018, for å avklare fylkeskommunens andel av behov for tilleggsfinansiering.

Pågående fylkesvegprosjektene i Harstadpakken omfatter:

- Fv 6 Hagebyveien: Del 1 er under bygging, del 2 (Trondenesvegen) er under planlegging, reguleringsplan.
- Fv 12 Mercurveien: Reguleringsplan er ferdig, deretter settes byggeplanlegging i gang.

Økt driftstilskudd for bybuss Harstad dekkes over rammen til kollektivtransport.

### Tromsø:

Følgende foreslåtte tiltak på fylkesveg i byområdet omfatter følgende:

- Ferdigstille tiltak for trafikkisikkerhet, gang og sykkel på Fv 53 Kroken-Skjelnan. Her er det tidligere bevilget 79 mill kr. 1 mill kr foreslås settes av for å avslutte prosjektet.
- Tiltak for støy, gange og sykkel, samt trafikkisikkerhet på Fv 59 Gimle-Nordøyvegen. Det er et behov for 25 mill kr i perioden. Tiltaket er under planlegging og ligger inne i gjeldende handlingsplan. Finansiering av tiltakene her må sees i sammenheng med byvekstavtale for Tromsø.

### Tenk Tromsø – byvekstavtale for Tromsø:

Planlegging og forberedelse for bompengepakke for Tromsø by er samlet under prosjektet «Tenk Tromsø». Vedtak om bompenger ble fattet av kommunestyret i Tromsø 22. november 2017, og behandlet i fylkestinget 14. desember 2018. Vedtakene og foreslått portefølje med tiltak danner grunnlaget for forhandling om byvekstavtale for Tromsø. Det legges opp til forhandlinger med staten høsten 2018. Parallelt jobbes det med bompengesak og forberedelse til å utarbeide bompengeproposisjon til Stortinget.

Porteføljen inneholder tiltak for trafikkisikkerhet, tilrettelegging for gange og sykkel, kollektivtransport samt vegprosjekt; ny tunnel fra Breivika til Langnes og ny forbindelse til Kvaløya.

Det er utarbeidet en foreløpig portefølje med tiltak som danner grunnlaget for forhandlinger om byvekstavtale. Følgende fylkesvegprosjekt er foreslått inn:

Type	Område	Veg-myndighet	Total-kostnad (mill kr.)
Kollektiv	Fv 862 Kvaløysletta - kollektivfelt	TFK	58
Kollektiv	Fv 53 Skjelnan/Kroken – Innfartsparkering/bussterminal	TFK	122
Kollektiv	Fv862 Slettaelva/Kvaløysletta – Innfartsparkering og holdeplass	TFK	20
Sykkel, gange, miljø og sikkerhet	Fv 53 1. del ekspressveg sykkel Kroken – Skjelnan, Sykkelveg med fortau	TFK	56
Veg og kombinert	Fv 59 Stakkevollvegen Nord-xGimlevegen-xNordøyvegen. Omlegging av fylkesveg.	TFK	64
Veg og kombinert	Fv 862 Ny Kvaløyaforbindelse – bru. jf vedtatt kommunedelplan	TFK	1600
Sykkel, gange, miljø og sikkerhet	Fv 862 Tromsdalen + kommunal veg. Tilrettelegging sykkel og gange.	TFK/TK	41
Veg og kombinert	Fv 59 Stakkevollvegen + kommunal veg. TS/støv og støy/GS	TFK/TK	112

I tillegg ligger det flere tiltak relatert til forbedret kollektivtilbud/bybuss. Dette omfatter økt tilskudd for drift av bybussene og fysiske tiltak for å bedre fremkommelighet for buss, samt bedre tilgjengelighet for gående til holdeplass eller terminal.

Type tiltak	Estimat, (mill.kr)
Punktvis/strekningsvis utbedring for bedre bussfremkommelighet	108
Utbedring av holdeplasser (ikke busstasjoner)	70
Ekstra driftstilskudd for bybuss Tromsø	200

Finansiering av fylkeskommunal andel omfatter foreløpig mva.-refusjon fra fylkesvegprosjektene i Tenk Tromsø.

## 14. Intelligente transportsystemer

ITS er fellesbetegnelsen for teknologi og datasystemer i transportsektoren og kan koples tett opp til det grønne skiftet som skjer innenfor en rekke sektorer og som vi må rette oss inn mot. Kommunikasjonen i et ITS-system kan gå fra bil til bil, fra bilen til veibanen eller fra veibanen til bilen. NTP beskriver hva transportetatene gjør i dag, hva de viktigste teknologitrendene vil bety for fremtidens mobilitet og at det legges opp til finansiering av utviklingen gjennom en avsatt «teknologimilliard».

ITS representerer en utvikling som fylkeskommunen må forholde seg til. Det gjennomføres blant annet et prosjekt i Troms der det er montert sensorer på to av Lerøy Auroras «laksebiler» mellom Skjervøy og Helsinki. Sensorene kommuniserer med bakkesystemer, som formidler informasjon til trafikanter ute på veien. Ved hjelp av slik teknologi identifiserer og videreformidler kjøretøyet om veien er tørr, våt eller isete, og beregner hvor mye friksjon det er mellom dekkene og veibanen. Friksjonsmålingen fra Skjervøy til Helsinki er en del av Vegvesenets pilotprosjekt på E8 Troms, for å teste og utvikle ITS-teknologi. Troms fylkeskommune samarbeider også i prosjekt med våre nabo-regioner i blant annet Norge, Sverige, Finland for å avdekke muligheter og konkretisere tiltak vi kan tilrettelegge for slik at markedet velger framtidsrettede løsninger og teknologiske fortrinn som kan redusere våre avstandsulemper til markedene internt og eksternt. Dette passer svært godt inn i en «fra kyst-til marked»-strategi for våre fylkesveger.

Fylkeskommunen ønsker å legge til rette for økt kunnskap om ITS-løsninger i fylket gjennom samarbeid, utredning og informasjonsspredning. Målet er å ta en tydeligere regional rolle i det teknologiske skifte og grønn transport gjennom ITS-samarbeid. Fokus rettes mot utvikling av gode framtidsrettede ITS løsninger i samarbeid med fagetater, brukere og myndigheter.

Herunder;

- Styrke trafikksikkerheten på eksisterende infrastruktur ved hjelp av teknologiske løsninger som bidrar til bedre samtidinformasjon rettet mot forhold som påvirker sikkerhet og regularitet (vær, vegstandard, dyr, skred, møtende trafikk).

- Styrke innarbeidelsen av ITS registrering/varsling i ny infrastruktur (bru, tunell, vegstrekninger)
- Samarbeide med fagmiljøene rettet mot utvikling av test infrastruktur i regionen (strekning, punkt etc)
- legge til rette for at andre kan benytte ITS-løsninger som fylkeskommunen har initiert eller bidratt til realiseringen av
- gjennomføre nye test piloter sammen med brukere, fagetater og myndigheter, ITS miljøer rettet mot tiltak som særpreger regionen
- utvikle ITS løsninger som bidrar til å støtte opp om «Kyst til marked»- strategien med fokus på næringstransportene i fylket.



# Fylkesveggtunneler i Troms

Tilstand og utfordringer



Fv 862 Hansjordnestunnelen. Foto: Statens vegvesen

## Innhold

1. Oppsummering.....	2
2. Innledning .....	3
3. Oversikt over tunneler .....	4
4. Gjeldende ansvar og krav .....	4
5. Ord og begrep .....	6
6. Strategier for tunnelrenovering.....	6
7. Gjennomføring av tunnelrenovering .....	8
8. Akutte behov .....	8
9. Nærmere om tilstand og utfordringer.....	10
9.1 Høytrafikkerte by-tunneler på Tromsøya.....	10
9.2 Undersjøiske tunneler.....	11
9.3 Kommentar til noen øvrige tunneler .....	14
10. Kostnader for tunnelrenovering .....	16
11. Kostnader for drift av tunneler .....	16
12. Utfordringer for trafikantgrupper .....	17
13. Sluttord og anbefalinger .....	19
Vedlegg .....	20

## 1. Oppsummering

Ny tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveger trådte i kraft i januar 2015. Forskriften beskriver et minstenivå for sikkerhet i eksisterende og nye tunneler på fylkesveg med lengde over 500 m og mer enn 300 kjøretøy/døgn (ÅDT). Det er også iverksatt mer omfattende krav til installasjoner for hjelp i nødsituasjoner.

Ny forskrift utløser krav til omfattende planlegging og kostbare oppgraderinger for å oppnå sikkerhetsgodkjenning av den enkelte tunnel. Grunnleggende forutsetninger for å gjøre tiltak etter ny forskrift er permanent bergsikring (bolting/sprøytebetong), vann- og frostsikring, tilstrekkelig tverrsnitt (høyde/bredde) og akseptabel horisontal/vertikal profil i forhold til et definert fremtidig tunnel-brukerbehov.

Tilstanden for fylkesvegtunneler i Troms er krevende, og det er stort sprik mellom gjeldende nasjonale krav og tunnelenes tilstand. Mange års vedlikeholdsetterslep og forfall kjennetegner situasjonen. utfordringene kan beskrives slik:

- 1) Forfall og vedlikehold: Stort forfall og manglende vedlikehold vil over tid innebære risiko for nedfall av stein og fastmontert utstyr som kabelbruer, ventilatorer mv. Nedfall kan påføre skade på mennesker og kjøretøy. Ibestad, Pollfjell, Maursund og Hansjordnes/Breivika er eksempler på tunneler som er i en slik tilstand at det er risiko for nedfall. Sikkerhetsrevisjoner og geologiske tilsynsrapporter gir løpende informasjon om tilstandsutviklingen. Disse kan gi grunnlag for at det må gjennomføres straktiltak, alternativt må tunnelen stenges
- 2) Sikkerhet og krav: Grunnleggende for personsikkerhet i tunnel er prinsippet om selvredning i akutte situasjoner. Myndighetenes krav og forpliktelser handler primært om fysiske tunnel-sikkerhetstiltak og utstyr for aktiv og passiv sikkerhet (nødstasjoner, nødlis, kommunikasjon, styring, overvåking, belysning, ventilasjon, drenering, skilting mv). Mange fylkesvegtunneler tilfredsstiller bare delvis gjeldende regelverk for tunnel under trafikk. Et paradoks er at krav til å bygge inn utstyr for sikkerhet i gamle tunneler kan resultere i både smalere og lavere tunnel-profil. Sikkerhetstiltak kan derfor gi dårligere fremkommelighet for store kjøretøy, som på grunn av enda trangere forhold påfører skader på faste installasjoner. Utvidet tunnelprofil eller helt nye tunnelløp må i slike tilfelle vurderes.
- 3) Økonomi: Tildelinger til renovering og sikringstiltak på dagens nivå innebærer at det ikke vil være mulig å innhente etterslep, forfall og krav til sikkerhetsoppgradering innen gitt tidsfrist. Et stort økonomisk løft med en ambisiøs tiltaksplan er nødvendig for å møte vedlikeholds- og sikkerhetsutfordringene. Bevilgnings situasjonen slik den er nå kan i verste fall innebære fare for trafikantenes sikkerhet. Konsekvenser ved brudd i trafikkavvikling av ikke varslede, akutte tunnelstengninger er store både for Tromsø by-tunneler og for mange andre tunneler.



## 2. Innledning

Fylkeskommunens 40 tunneler har viktig funksjon i transportsystemet. Tunnelene bidrar til forutsigbarhet og transportruter for næringslivet, og til enklere liv for fylkets innbyggere. Tunnelene gjør det mulig å bo også i ytterkantene av fylket, drive med næring og høste av fiskeressursene langs kysten. Sammen med 13 fergestrekninger og som en del av mer enn 2900 km fylkesveg bidrar et nett av viktige tunneler til å knytte fylket og kommunene sammen og korte inn avstanden til byer, flyplasser og til et gjennomgående riksvegnett.

Et flertall av tunnelene ble planlagt og bygget på 70-, 80- og 90-tallet etter de da gjeldende krav. Inntil tidlig på 2000-tallet var det få nasjonale krav til sikkerhetsutrustning og installasjoner. Kostnadene var i hovedsak knyttet til tunneldriving og fjellsikring, og krav til geometri (kurver, stigning, høyder og bredder) var langt mindre strenge enn de er nå.

I dag utgjør installasjoner, sikkerhetsutrustning og skjerpede geometriske krav store kostnader. Både for nybygging og vedlikehold/oppgradering av gamle tunneler slår disse kravene inn. Når det tas hensyn til kostnad ved å tilrettelegge for omkjøring og trafikkavvikling i byggeperioder, bør ny tunnel/trase i noen tilfelle vurderes opp mot oppgraderings-kostnader for gammel tunnel.

Det er ulike krav til standard og til utrustning i fylkestunnelene, fra høytrafikkerte by-tunneler med over 15000 kjøretøy til smale ett-felttunneler med 100 kjøretøy pr døgn. Sammenheng mellom tunnelklasser, -profiler, fartsgrenser og trafikk tall/ÅDT fremgår av vedlegg I.

Høytrafikkerte by-tunneler i Tromsø er helt avgjørende for trafikkavvikling internt i og til/fra byen, og hendelser og stengninger i tunnelene på Tromsøya får erfaringsmessig store trafikale konsekvenser.

Lavtrafikkerte tunneler i ytre strøk av fylket er også viktig infrastruktur, og i mange tilfeller eneste vegforbindelse. Lavtrafikkerte tunneler er kritisk viktig både for fiskeindustri, øvrig næringsliv og dagliglivets transportbehov.

Fem undersjøiske tunneler (inkl. nye Kvernsund/Bjarkøy) innebærer særlige vedlikeholds-utfordringer på grunn av saltholdig undersjøisk miljø. De undersjøiske tunnelene er bygget med maksimal stigning og minimale profil for å bli billigst og kortest mulig. Smale tunnelprofil og bratte opp/nedkjøringer i de undersjøiske tunnelene innebærer



**FARLIG:** Manglende isolasjon fører til at Flordgårdtunnelen- og Ømfjord-tunnelen er lekk. På vinterstid fører det til store problemer med is.

Foto: Tekst og foto: Folkebladet



trafiksikkerhetsmessige utfordringer, særlig for tungtransporten. Investeringsbehovet er veldig stort på de undersjøiske tunnelene Maursund, Ibestad og Kvalsund.

### 3. Oversikt over tunneler

Troms fylkeskommune eier 40 tunneler med samlet lengde nær 52 km. Snittlengde per tunnel er ca. 1300 m. Lengste tunnel er Toppen-tunnelen på Grytøya med 3989 meter og korteste er Hamn i Senja med 35 meter. Tunnelene er i gjennomsnitt 26 år gamle. Nedenfor vises på kart og i tabell (vedlegg 2) eksisterende tunneler som Troms fylkeskommune har eieransvar for.



Kart: Tunneloversikt fylkesveg-tunneler

### 4. Gjeldende ansvar og krav

Tunnel-eierskap innebærer ansvar overfor brukere og myndigheter, og utgjør dessuten et stort økonomisk ansvar for fylkeskommunen. Følgende regelverk ligger til grunn:

- Tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg
- Elektroforskriften
- Brann- og eksplosjonsvernloven
- Arbeidsmiljøloven

### Tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg (gjelder fra 1/1 2015)

- Definerer lavest mulige/tillatte sikkerhetsnivå (§ 1).
- Gjelder tunnel over 500 m og ÅDT >300. Tunnel med særlige risikosærtrekk og ÅDT < 300 kan også omfattes av forskriften (§2).
- Definerer og konkretiserer krav til konstruksjon og utrustning (vedlegg I til forskriften).
- Konkretiserer fylkeskommunens ansvar som forvaltningsmyndighet med ansvar for alle sider ved tunnelsikkerheten.
- Definerer inntil videre Statens vegvesen som tunnelforvalter for fylkesveg tunneler (rapporteringsplikt, analyser, beredskapsplaner).
- Krever at tunnel-eier oppnevner sikkerhetskontrollør som er uavhengig i alle spørsmål om sikkerhet (§6).
- Påpeker tunnel-eiers ansvar for nødvendige og periodiske inspeksjoner og undersøkelser (§7 og §9).
- Gir eier ansvar for å gjennomføre tiltak for å styrke tunnelsikkerheten (§8).
- Krever at hver tunnel har gjennomført risikoanalyse etter anerkjent metode som inngår i tunnelens sikkerhetsdokumentasjon (§10).
- Tidsplan og frist for tilpassing av gamle tunneler til dagens krav (§12).
- Alle fv.-tunneler skal etter ny og utsatt frist være godkjent 1/1-2025 (§12).

### Elektroforskriften

- Ansvar, hvem forskriftene retter seg imot (§9)
- Oppfyllelse av sikkerhetskrav (§10)
- Planlegging og vurdering av risiko (§16)

### Brann- og eksplosjonsvernloven

- Om fylkeskommunens plikter som tunnel-eier (§6)
- Tunnel med lengde over 500 meter, eller der en konkret risikovurdering tilsier det, defineres som særskilt brannobjekt. Kommunen fører tilsyn og gir pålegg (§13).

- Om innsatspersonell og krav til å ikke gjøre innsats uten sambandsdekning (røykdykkerveiledningen)

#### Arbeidsmiljøloven

- Strenge krav til HMS i tunneler, til luftkvalitet for arbeidere og trafikanter
- Krav til styrt trafikkavvikling. Der omkjøringsmulighet mangler og trafikk samtidig må avvikles medfører dette store ekstra kostnader.

## 5. Ord og begrep

I tunnelfag og -forvaltning brukes som på andre fagfelt ord og begrep som kan være vanskelig å forstå betydningen av. I vedlegg 2 har vi utdypet noen ord og begrep som brukes også i denne rapporten.

## 6. Strategier for tunnelreovering

Kompleksitet, omfang, kostnader og økonomiske realiteter forutsetter grundige vurderinger, god planlegging og effektiv gjennomføring. I den sammenheng er politiske, administrative og økonomiske avklaringer, rekkefølge på tiltak og prioriteringer vesentlig.

Troms fylkeskommune har i brev av 28.10.2016 fra Vegdirektoratet fått ny og forlenget frist til år 2025 med å oppgradere sin tunnelmasse. Godkjenningen er gitt med forbehold om å følge en avtalt overordnet plan for oppgradering av fylkesvegtunneler i Troms.

Følgende er aktuelle trinn og spørsmål i en reoveringsstrategi for hver enkelt tunnel:

- 1) Langsiktig perspektiv: Har eksisterende vertikale/horisontale profil og tunneltversnitt tilfredsstillende sikkerhet og trafikkavvikling i forhold til forventet trafikkbehov i et 30-års perspektiv? Bør ny tunnel vurderes til erstatning for eksisterende, eller vil dagens tunnel etter oppgradering med vann- og frostsikring, installasjon av vifter, skilt, tekniske bygg mv. fortsatt ha tilfredsstillende tversnitt og kurvatur for fremtidige kjøretøytyper og trafikkmengder? Bør tunneltversnitt utvides? Er omlegging av trase aktuelt? Kan store merkostnader til trafikkavvikling under reovering og/eller endret tversnitt/profil forsvare å alternativt bygge ny tunnel/ny trase?

- 2) Mellomlangt perspektiv (mot år 2025 for å tilfredsstille tunnelsikkerhetsforskriften):
- a. Grunnleggende tunnelstabilitet må sikres fordi tunnelrommet skal være trygt å trafikkere, arbeide og oppholde seg i. Fjellsikring og tiltak etter geologiske og periodiske sikkerhets-inspeksjoner er derfor prioritet nr.1.
  - b. Når fjellteknisk infrastruktur (2a) er sikret etableres grunnleggende teknisk infrastruktur. Det innebærer ny el-kabling, reetablerte kabelbroer og føringsveier, nye og utvidede tekniske bygg med oppgradert trafo-kapasitet, plassbehov til mer utstyr mv. Dessuten separate avløpssystem og oljeutskillere for å takle giftige og farlige væsker. Skal krav til lys- og luftkvalitet for gående og syklende imøtekomes, må det utføres i dette trinnet.
  - c. Når trinn 2a og b er utført, kan forskriftsmessig sikkerhetsutstyr som belysning, ventilasjon, skilting, kommunikasjon, tunnelstyring mv. bygges inn i tunnelen.
- 3) Kortsiktig perspektiv (løpende vedlikehold): Fortløpende rette opp skader, slitasje og sikre fjell som kan gi akutt fare eller redusere fremkommelighet vesentlig. Utbedre skader som kan være starten på en akselererende og kostbar skadeutvikling. Gjennomføre tiltak som forlenger levetid og reduserer fremtidige vedlikehold.

### Nærmere om strategier

Vegdirektoratets brev av 28.10.2016 er en aksept på søknad om forlenget frist til år 2025 med fullføring av alle tiltak som tunnel-sikkerhetsforskriften krever. En tiltaksrekkefølge godkjent av fylkesråden var i 2016 grunnlag for å søke om forlenget frist. Tiltakene inngår i en overordnet plan som i forbindelse med søknaden ble utarbeidet i samarbeid mellom SVV og Troms fylkeskommune. Planen er ikke kostnadsberegnet, og det er knyttet stor usikkerhet til kostnadsomfang. Planen bør jevnlig oppdateres i samråd med godkjenningmyndigheten. Pågående og gjennomførte renoveringsprosjekt indikerer at det i sum er snakk om behov for milliardinvesteringer i fylkesvegtunneler i Troms.

Reelle kostnader vil avhenge av hvor stort vedlikeholdsetterslep den enkelte tunnel faktisk har. Erfaring viser at vedlikeholdsetterslep avdekkes fullt ut først når renoveringsarbeid (med demontering av gamle installasjoner) starter. Tunnelrenovering bør bli et viktig tema med omtale i revisjon av Regional transportplan for Troms.

## 7. Gjennomføring av tunnelrenovering

Renovering av tunnel uten omkjøringsmulighet innebærer store merkostnader og utfordringer for næringsliv og innbyggere. Prosjektene forlenges og fordyres vesentlig fordi trafikken må avvikles i renoveringsperioden. Forestående renovering av Maursundtunnelen er godt eksempel på dette.

Når omkjøringsalternativ mangler kan fergetransport bli nødvendig. For renovering av Maursundtunnelen er antatt total kostnad 400 – 500 mill. kroner (foreløpig anslag), derav 60 mill. til etablering av fergetransport i renoveringsperioden. Nytt tunnellop kan være reelt alternativ i forhold til kostnader for trafikkavvikling under renovering, og gammel tunnel kan i ettertid ha funksjon som rømningstunnel eller reserveløsning (jfr kap 9.2).

### **Følgende tunneler/steder vil mangle omkjøringsmulighet i periode med stengt veg/tunnel:**

Fv. 866 Maursundtunnelen/Skjervøy  
Fv. 866 Kågen/Skjervøy  
Fv. 347 Langfjorden skredtunnel/Skjervøy  
Fv. 863 Kvalsundtunnelen/Karlsøy  
Fv. 848 Ibestadtunnelen/Ibestad  
Fv. 15 Toppentunnelen/Harstad  
Fv. 15 Liantunnelen/Harstad  
Fv. 243 Sifjordskaret/Torsken  
Fv. 232 Kaperskaret/Torsken  
Fv. 232 Grunnfarnes/Torsken  
Fv. 232 Sifjordura/Torsken  
Fv. 58 Sørskaret/Tromsø  
Fv. 275 Ørnfjord/Lenvik  
Fv. 275 Fjordgård/Lenvik  
Fv. 277 Fjellsenden/Lenvik  
Fv. 277 Riven/Lenvik

Mest kritiske av de nevnte tunnelene antas å være de som dekker områder med mye nærings- og fisketransport, særlig gjeldende for tunnelene på Skjervøy og ytre Senja.

## 8. Akutte behov

Akutte behov kan oppstå innen geologi/bergsikring, som følge av pålegg etter branntilsyn, etter pålegg fra Arbeidstilsynet, svikt i styring/overvåking mv.

- Geologiske hoved-ettersyn i fylkestunnelene har synliggjort akutte behov i størrelsesorden 200 – 500 mill. som strakstiltak – bare til bergsikring (bolting, rensk og sprøytebetong). Behov som ikke avdekkes bak gammelt udekket PE-skum og platehvelv før renovering igangsettes kommer i tillegg. Erfaringer tilsier at det også

der kan være store sikringsbehov. En oversikt for strakstiltak til bergsikring pr. tunnel er utarbeidet.

- Branntilsynet gir oftest sine pålegg i tilknytning til udekket/brannfarlig PE-skum, og har fullmakt til å stenge tunneler etter en konkret brannfaglig risikovurdering.
- Akutte behov og tunnelstengning kan også oppstå som følge av pålegg fra EI-tilsyn.
- Svikt i styring og overvåking av høytrafikk tunnelene i Tromsø er et realistisk scenario fordi styringssystemet i by-tunnelene er i en tilstand som innebærer mulig sammenbrudd, jfr. vedlegg VI.

The image is a screenshot of a news article from NRK. At the top, there is a navigation bar with the NRK logo and menu items: Nyheter, Sport, TV, Radio, and Distrikt. Below this is a sub-navigation bar for 'Troms' with options like 'Tips oss', 'Send inn bilder', 'Facebook og Twitter', 'Hør radiosendinger', 'Se Nordnytt-TV', and 'Se nordnorsk nettsending'. The main headline is 'Elendige tunneler setter barna i fare' in large, bold black text. Below the headline is a sub-headline: 'Skal nordnorske tunneler bli sikre nok må det investeres over én milliard kroner.' The main image shows a dark tunnel with a school bus in the distance, its headlights illuminating the road. A sign above the bus reads '26 LINDØES SKOLE'. To the right of the image are two profile pictures of journalists: Simen Follesø Røiseland (@NRKSimen) and Nils Mehren. Below their names are links for 'MER OM SAMFERDSEL I NORD' and the article's update date: 'Oppdatert 04.10.2016, kl. 19:34'. At the bottom of the image, there is a caption: 'Skolebussen må hver dag kjøre gjennom Toppentunnelen – en av tunnelene som ikke har det sikkerhetsnivået som kreves. FOTO: NILS MEHREN / NRK'.

*Tekst og foto: NRK*

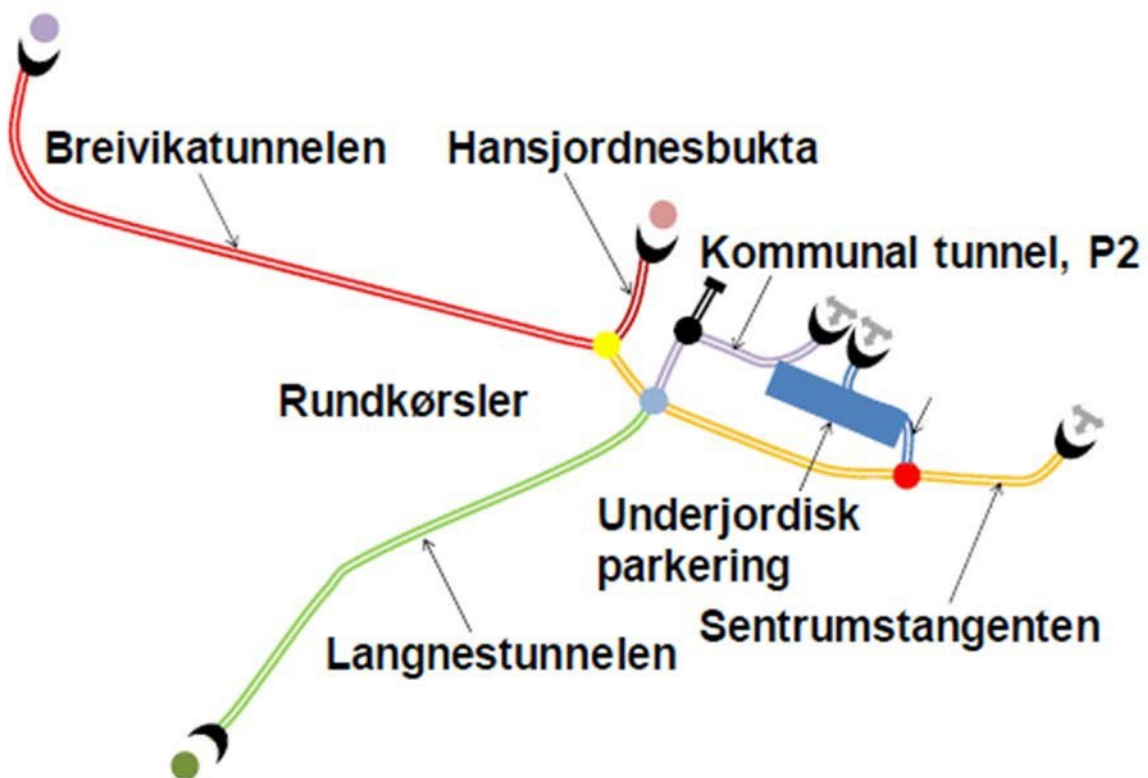
## 9. Nærmere om tilstand og utfordringer

### 9.1 Høytrafikkerte by-tunneler på Tromsøya

Tromsø by har tre høytrafikkerte fylkesveg-tunneler. Et stort kommunalt parkerings-anlegg, kommunale tunneler og de tre fylkesveg-tunnelene henger sammen i et åpent system med felles styring og overvåking. Fylkesveg-tunnelene er henholdsvis 10, 18 og 25 år gamle. De to eldste preges av stort forfall etter mange års manglende vedlikehold og oppgradering. Situasjonen er foruroligende i forhold til den viktige transportfunksjonen for byen som tunnelene har. Hendelser har vist at stengte by-tunneler fører til trafikkaos i byen.

Sammen med den kommunale delen utgjør de tre fylkestunnelene en sammenhengende helhet der brannsikkerhet, ventilasjon, styring og overvåking inngår.

Det er ingen restriksjoner i forhold til tungtransport eller farlig gods i tunnelsystemet i Tromsø.



Illustrasjon: Bytunnelene i Tromsø

En tunnelbrann kan få stor spredning og bli krevende å håndtere fordi tunnelsystemet er så komplekst som det er. Brannventilasjonen er ikke oppdatert etter dagens krav, og inngår i et utdatert styringssystem. Det er ikke kameraovervåking i by-tunnelene.

Nærmere om tilstand og utfordringer for by-tunnelene finnes i vedlegg 3.

#### **Status for renovering av Tromsø by-tunneler (Breivika/Hansjordnes/Sentrumstangenten):**

Det jobbes nå med flere alternative planforslag for renovering og oppgradering. Den planen som velges skal sikkerhets-godkjennes før anleggsstart. Kostnadsanslag og finansiering er så langt ikke kjent, samlet kostnad for godkjent oppgradering av by-tunnelene er derfor uavklart.



*Dårlig tunnelbelysning, ikke renoverbar  
Foto: SVV*

## 9.2 Undersjøiske tunneler

Alle de 4 (snart 5) undersjøiske fylkesveg-tunnelene i Troms erstatter tidligere fergesamband. Det innebærer at det for området som tunnelene betjener ikke er alternativ vegforbindelse. Dette gjelder for Maursund, Kvalsund, Ibestad, Rya og vil gjelde for Kvernsund (Bjarkøy) når den åpner. I sammenheng med tunnelrenovering og øvrige stengninger innebærer det betydelige praktiske og økonomiske utfordringer å renovere slike tunneler ettersom de må stenge over lengre perioder fordi det ikke kan pågå arbeid samtidig med avvikling av trafikk.

Generelle utfordringer med undersjøisk tunnel er høye driftskostnader med bakgrunn i saltholdig miljø. Installasjoner og utstyr forringes raskere, noe som gir kortere reinvesterings-horisont og levetid for alle installasjoner enn for øvrige tunneler.

Store trafikkavviklingskostnader i langvarige tunnel-renoveringsprosesser i kombinasjon med tunnelprofil som i utgangspunktet er «farlig trange og bratte» tilsier at ny tunnel/trase



må vurderes nøye før kostbar renovering igangsettes. Aktuell å vurdere nå er i så måte spesielt Maursundtunnelen, jfr avsnittet Status for noen undersjøiske tunneler nedenfor.

Tunnelbrann skjer heldigvis sjelden i norske vegtunneler, men tunge kjøretøy er overrepresentert når brann oppstår. De bratte tunnelene er farligst, og nær halvparten av alle tunnelbranner i Norge skjer i noen få bratte og ofte undersjøiske tunneler.



*Fra en lokal brannøvelse i tunnel.*

*Foto: SVV*

Dette viser en rapport Transportøkonomisk institutt har laget på oppdrag fra Statens vegvesen. Rapporten bygger på 303 registrerte hendelser med branner og branntilløp i norske vegtunneler mellom 2008 og 2015.

Tunneler som defineres som bratte har en stigningsgrad på over 5 prosent. Samtlige undersjøiske fylkesvegtunneler i Troms har stigning mer enn 5%, jfr vedlegg 2.

### **Tunge kjøretøy er overrepresentert**

Det andre hovedfunnet er at tunge kjøretøy (>3,5 t) er overrepresentert i vegtunnelbranner. I alt 40 % av brannene og tillovene involverer tungbiler, og 58 % involverer personbiler. Dette indikerer at tungbilene er overrepresentert i vegtunnelbranner, siden de i snitt utgjør 14 % av trafikkmengden på norske riksveger med vegtunneler. Dette funnet er i tråd med tidligere forskning, både i Norge og internasjonalt (Haack 2002). Totalt 11 av brannene og tillovene involverer busser. Det vil si at av hendelsene som involverer tungbiler involverte 110 (91 %) tunge godsbiler og 11 (9 %) busser.

*Utsnitt fra TØI-rapport om vegtunnelbranner*

### Status for noen undersjøiske tunneler:

- **Fv. 866 Maursund:** Renoveringsplan er under utarbeiding. Situasjonen er at sikringstiltak (strakstiltak) bør iverksettes snarest, jfr. rapport fra Multiconsult (vedlegg 5). Ved renovering må alt eksisterende platehvelv og øvrige installasjoner fjernes. Hele tunnelprofilen må berg-sikres (bolting og sprøytebetong) før arbeid med vann-/frostsikring kan igangsettes. Finansiering av tunnelrenovering er uavklart, og foreløpig kostnadsoverslag ligger mellom 400 og 500 mill kroner.

Utfordrende tunnelprofil gjør Maursund og Kågen krevende for tungtransport, spesielt når store kjøretøy møtes. For Maursund innebærer i tillegg stigning en vesentlig trafikk-sikkerhetsmessig risiko, der fastkjøring og sammenstøt skjer. Alternativer til utbedring av eksisterende tunnel bør derfor vurderes før større renoveringstiltak igangsettes.



*Innfesting takelement/platehvelv  
Maursund. Foto: Multiconsult*



*Bærende takelement Maursundtunnelen.  
Foto: SVV*

- **Fv.848 Ibestad:** Ventilasjon/brannventilasjon mangler, det er forbud mot myk trafikkant og tunnelrommet har tidvis farlig høye gasskonsentrasjoner. Fjellsikring pågår. Prosjektering etter tunnelsikkerhets-forskriften ventes ferdig juni 2017. Bevilgning foreligger bare for prosjektering.



*Tekst og foto: NRK*



*Teknisk bygg lbestadtunnelen.  
Foto: SVV*

**Fv. 863 Kvalsund:** Nytt pumpeanlegg er under etablering med bakgrunn i akutt situasjon.

### 9.3 Kommentar til noen øvrige tunneler

- **Fv. 211 Bjørga:** Fjellsikring og vann-/frostsikring er utført. Arbeid med sikkerhetsutstyr er lyst ut med anleggsstart høsten 2017 og ferdigstillelse våren 2018. Arbeidet er kostnadsberegnet til 35 mill. kroner Tunnelen vil være stengt i den perioden arbeidet pågår.
- **Fv. 232 Sifjordura:** Fjellsikring og vann-/frostsikring er utført. Utlysning av arbeid med sikkerhetsutrustning planlagt høsten 2017, og er kostnadsberegnet til 40–45 mill. kroner.
- **Fv. 862 Skaland:** Fjellsikring og vann-/frostsikring er utført, Sikkerhetsutrustning gjenstår. Finansiering/gjennomføring av tiltak er ikke avklart. Kostnadsberegnet til 45–50 mill. kroner.

- **Fv.243 Sifjordskaret:** Fjellsikring utført. Planlagt utlysning av sikkerhetsutrustning (hovedsakelig lys) høsten 2017. Kostnadsberegnet til ca 5 mill. Denne tunnelen har ikke krav om sikkerhetsgodkjenning, men hadde stort behov for sikring av fjell samt at krav om utskifting av kabler ihht elektroforskriften.



*Kun billys i Kaperskar. Foto: SVV*

- **Fv. 232 Kaperskar.** Tunnelen har behov for begrenset bergsikring, men mangler strøm og belysning. Kostnad, finansiering og tidsperspektiv er uavklart.
- **Fv. 868 Pollfjell:** Søndre del av tunnelen ble renoverert i 2012. Det er dårlig fjellkvalitet på den ikke-renoverte delen. Årlig rensk gir utilstrekkelig sikkerhet, og det er stadig fare for nedfall av stein. Bolting og sikring med sprøytebetong må gjennomføres i 2017 for å ivareta trafikantenes sikkerhet. Akutte sikringstiltak (strakstiltak) utgjør 4 – 5 mill kroner. Bergsikring av den ikke renoverte delen av Pollfjelltunnelen er beregnet til 45 mill krober. Finansiering foreligger ikke.



*Fv. 868 Pollfjell. Foto: SVV*

- **Fv. 15 Toppentunnelen:** Mye vanninntrenging skader kjørebanelen. Stort behov for oppgradering, herunder utskifting av elektroinstallasjoner. Sikkerhetsrevisjon 2016 beskriver prioriterte hastetiltak.

## 10. Kostnader for tunnelreovering

Kostnadsbildet for reovering av den enkelte tunnel avdekkes i prosjekteringsfasen, og kostnadsvariasjonen mellom tunneler er stor. Størst forskjell er det mellom høytrafikkerte by-tunneler, lavtrafikk-tunneler langs kysten og mellom over- og undersjøiske tunneler.

For oversjøiske lavtrafikk-tunneler viser tidligere erfaring følgende kostnadsnivå:

- Fjellsikring og vann-/frostsikring (PE-skum, bolting, sprøytebetong) 10-50.000 kr per meter.
- Elektro (kabling, belysning, installasjoner/kommunikasjon VTS) 30-40.000 kr per meter.

Dette innebærer i sum en kostnad i størrelsesorden 50 - 100.000 kr per løpemeter for reovering av oversjøisk lavtrafikk-tunnel. Eventuell ventilasjon/vifter og radio-kommunikasjon kommer i tillegg.

For reovering av undersjøisk tunnel er tilsvarende kostnad 120 - 190.000 kr. per meter avhengig av alternativer for trafikkavvikling, fjellkvalitet og tunnelens faktiske tilstand.

## 11. Kostnader for drift av tunneler

Det finnes en oppfatning om at tunnel bør være rimeligere å drifte enn tilsvarende lengde ordinær veg ettersom tunnel ikke har behov for brøyting, høvling og strøing. Økonomiske realiteter samsvarer ikke med dette. Elektriske installasjoner som belysning, pumper, SOS-stasjoner, brannslukkere, overvåking, vifter, skilt, elkraft-behov, periodiske inspeksjoner, fjellrensk/-sikring, skader, slitasje, nye krav og reoveringsbehov utgjør i sum kostnader langt over det som gjelder tilsvarende vegstrekning «i dagen». Erfaringer viser at over tid vil eksempelvis drift av en km. undersjøisk tunnel koste 8 - 10 ganger mer enn tilsvarende strekning med ordinær veg.



## 12. Utfordringer for trafikantgrupper

### Tungtransport

Behov for rimelige vegløsninger og et begrenset trafikkgrunnlag er årsak til at mange tunneler ble bygget med minimale tunnelprofil. Mange kystnære tunneler med viktig næringsfunksjon er derfor smale og lave, flere med stigning opp til 10 %. For tungtransport/vogntog er slike tunneler særlig utfordrende, spesielt i møtesituasjoner.



*Fv. 866 mellom Langslett og Skjervøy står en trailer fast i tunnelutslaget på Hamneidet, og like bak står det tre nye trailere. Tekst og foto: Fremtid i Nord*

Tunneler på Skjervøy (Maurusund og Kågen), i Lyngen (Pollfjell) og på Senja (bl.a. Steinfjord og Skaland) er flaskehals for fremkommelighet. Trange forhold for store kjøretøy er årsak til mange skader på kjøretøy og tunnel-installasjoner når store kjøretøy møtes i slike tunneler.

Tunnelsikkerhetsforskriften setter krav om alternative risiko-reducerende tiltak der fastsatte krav bare kan gjennomføres til uforholdsmessig høy kostnad. Envsregulert trafikk med lyssignalregulering kan i den sammenheng være aktuelt tiltak. Alternativt kan et system for å varsle om møtende tungtrafikk være hensiktsmessig som avbøtende tiltak.

For å begrense skader, øke sikkerheten og bedre fremkommeligheten for tungtransport bør det igangsettes forsøk med styring/varsling av tungtrafikk i en eller flere smale tunneler med mye tungtrafikk.

Modulvogntog inntar allerede fylkesvegene, og hittil er tre fylkesvegstrekninger i Troms åpnet for modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter.

Utviklingen tilsier at også mer perifere fylkesvegstrekninger og tunneler settes under press for å tillate slike kjøretøy. Dette er momenter å vurdere i planarbeid for tunnelrenovering.



*Vogntog i vanskeligheter i Maursundtunnelen.*

### **Syklister i tunnel og sykkelturnisme**

Flere velger sykkel som transportmiddel til ferie, fritid og trening. En konsekvens er at behovet for å sykle trygt og sikkert gjennom tunneler i økende grad etterspørres. Etablering og godkjenning av lokale og nasjonale sykkelruter forutsetter sikker sykling i tunnel, det må derfor iverksettes tiltak for sikkerhet og trygghet der myk trafikant tillates.

SVV i Troms har utviklet et konsept med varsling av syklist i tunnel, en løsning som nå tas i bruk også i andre deler av landet. Manuell trykknapp-varsling er etablert i 5 av 8 tunneler langs Nasjonal sykkelrute nr. 1 på fv. 862 og fv. 86 på Senja.

Etter hvert bør trykknapp-løsningen erstattes med automatisk detektering av syklende. Fv. 862 Oterviktunnelen er første tunnel der varsling av syklist skjer med automatisk detektering.



*Sykelvarsling fv. 862 Breitind. Foto. SVV*

Syklende og gående i tunnel innebærer uansett skjerpede krav til belysning og luftkvalitet.

### 13. Sluttord og anbefalinger

Fylkesveggenes betydning for god kommunikasjon i Troms er ubestridt. Tunnelene som del av fylkesvegnettverket har ambisjon om å tilby trafikantene like god standard, sikkerhet og opplevd trygghet som det åpne vegnettet.

Et stort etterslep etter mange års forsømt tunnelvedlikehold må i løpet av få år tas igjen. Ny tunnel-sikkerhetsforskrift innebærer behov for en offensiv satsing på tunnelreovering langt utover dagens nivå. Innen 2025 skal alle tunneler over 500 meter/ÅDT 300 være renovert og sikkerhetsgodkjent. I noen tilfeller er det aktuelt å vurdere ny tunnel/trase som alternativ til å oppgradere eksisterende tunnel. Behov for opprusting omfatter også tunneler som ikke må sikkerhets-godkjennes etter ny tunnel-sikkerhetsforskrift.

Målene vil ikke nås uten ekstraordinær satsing, fordi årlige behov vil utgjøre flere hundre millioner kroner. En klar strategi bør i den forbindelse innarbeides i forestående revisjon av Regional transportplan for Troms.

-----



# Vedlegg

## Vedlegg 1

### Tunnelprofiler som skal benyttes for ulike dimensjoneringsklasser (Håndbok N500)

Dimensjonerings-klasse	ÅDT	Fartsgrense	Tunnelprofil
H1	< 12 000	60 km/t	T9,5 <sup>4)</sup>
H2	< 4000	80 km/t	T9,5
H3	< 4000	90 km/t	T9,5
H4	4 000 – 6000	80 km/t	T10,5
H5	6 000 – 12 000	90 km/t	T12,5 <sup>1)</sup> T10,5 <sup>2)</sup> 2xT9,5 <sup>4)</sup>
H6	> 12 000	60 km/t	2xT9,5
H7	> 12 000	80 km/t	2xT9,5
Motorveg	> 12 000	110 km/t	2xT10,5 <sup>3)</sup>
Hø1	< 1 500	80 km/t	T8,5
Hø2	1 500 – 4000	80 km/t	T9,5

<sup>1)</sup> Gjelder for tunneler kortere enn 500 m

<sup>2)</sup> Tunneler med tunnelprofil T10,5 (med forsterket midtoppmerking) og lengde over 500 m skal ha fartsgrense 80 km/t

<sup>3)</sup> T10,5 utformes uten forsterket midtoppmerking. Skulderbredden økes med 0,5 m på hver side

<sup>4)</sup> Krav til nødutganger kan utløse behov for bygging av tøløpstunneler, jf. kap. 3.6.

## Vedlegg 2 – Oversikt over tunneler som Troms fylkeskommune eier

Veg	Navn	Tunnel-klasse	Åpnet år	Lenade	Undersjøisk	Sykkelforbud	Nødtelefoner til VTS	Alarm til VTS ved fjerning av brannsløkker	Kabler sikret ved nedgraving	ÅDT	Maks stigning:
Fv15	Toppen	A	1996	3989	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	200	3,4 %
Fv15	Lian-tunnelen		2010	1808	Nei	Nei	Ja	Ja		200	2,5 %
Fv58	Sørskaret	B	2003	769	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	300	9,1 %
Fv86	Hamn	A	1963	35	Nei	Nei	Nei	Nei			-
Fv86	Ballesvikskar		2014	843	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	200	5,5 %
Fv91	Storura-tunnelen	B	2006	320	Nei	Nei	Nei	Nei		350	-
Fv91	Garfjell-tunnelen	B	2003	162	Nei	Nei	Nei	Nei		350	-
Fv211	Biøråa	A	1984	1180	Nei	Nei	Nei	Nei		700	1,0 %
Fv232	Kaperskaret	A	1981	598	Nei	Nei	Nei	Nei		250	3,8 %
Fv232	Sifiordura	A	1993	1517	Nei	Nei	Nei	Nei		300	1,1 %
Fv232	Grunnfarnes	A	1977	595	Nei	Nei	Nei	Nei		250	0,9 %
Fv243	Sifiordskaret	A	1990	940	Nei	Nei	Nei	Nei		50	8,5 %
Fv275	Ørnfiord	A	1975	862	Nei	Nei	Nei	Nei		200	7,8 %
Fv275	Fiordaård	A	1989	2284	Nei	Nei	Nei	Nei		200	0,7 %
Fv275	Fjordgård rørtunnel	B		171	Nei	Nei	Nei	Nei		200	-
Fv277	Fiellsenden	A	1983	762	Nei	Nei	Nei	Nei		200	3,1 %
Fv277	Riven	A	1983	924	Nei	Nei	Nei	Nei		200	0,4 %
Fv294	Isberg-tunnelen	B	2007	594	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	310	0,9 %
Fv347	Langfjorden skred-overbagg	B	2008	775	Nei	Nei	Ja	Ja		100	3,7 %
Fv825	Skarvbera	B		253	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei		-
Fv848	Svart-hammeren	B		113	Nei	Nei	Nei	Nei			-

Høyre kolonne viser stigning i den enkelte tunnel.

Stigning mindre enn 3% trenger ikke avbøtende tiltak pga stigning, er merket grønt.

For stigning mellom 3 og 5 % bør det vurderes avbøtende tiltak på, de er merket de gul.

For tunnel med stigning over 5 % skal det vurderes avbøtende tiltak. Merket med rødt.

Veg	Navn	Tunnelklasse	Åpnet år	Lenqde	Under-sjøisk	Sykkelforbud	Nødtelefoner til VTS	Alarm til VTS ved fjerning av brannsløkk er	Kabler sikret v ned-graving	ÅDT	Maks stigning:
Fv848	Ibestad-tunnelen	B	2000	3418	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	300	9,7 %
Fv858	Rva-tunnelen		2011	2680	Ja	Nei	Ja	Ja		500	7,8 %
Fv862	Brevika/Hansjordnes	C	1992	2679	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	7200	1,5 %
Fv862	Otervik	B	1996	615	Nei	Nei	Nei	Nei		500	1,5 %
Fv862	Breitind	A	1978	928	Nei	Nei	Nei	Nei		350	6,2 %
Fv862	Svartholla	A		328	Nei	Nei	Nei	Nei		350	-
Fv862	Svartholla rasoverbygg	A		125	Nei	Nei	Nei	Nei		350	-
Fv862	Bratthesten	A		343	Nei	Nei	Nei	Nei			-
Fv862	Otervik rasoverbygg	B		55	Nei	Nei	Nei				-
Fv862	Geitskar-tunnelen	B	2004	2147	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	350	6,2 %
Fv862	Steinflord	A	1977	1290	Nei	Nei	Nei	Nei		350	0,8 %
Fv862	Skaland	A	1987	1894	Nei	Nei	Nei	Nei		350	5,6 %
Fv862	Sentrums-tangenten	C	1999	1741	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	10100	2,5 %
Fv862	Langnes-tunnelen	D	2007	1723	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	15300	1,0 %
Fv863	Kvalsund	B	1988	1661	Ja	Nei	Ja	Ja		800	8,0 %
Fv866	Maurusund	B	1991	2126	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	600	10,0 %
Fv866	Kåoen	B	1991	1727	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	600	0,9 %
Fa867	Kvernsund-tunnelen	Anlegg Bjarkøy	2017	3250	Ja					60	10,0 %
Fv868	Storeng-Njirran	B		137	Nei	Nei	Nei	Nei			-
Fv868	Pollfiellet	A	1983	3306	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	600	4,4 %

Høyre kolonne viser stigning i den enkelte tunnel.

Stigning mindre enn 3% trenger ikke avbøtende tiltak pga. stigning, er merket grønt.

For stigning mellom 3 og 5 % bør det vurderes avbøtende tiltak på, de er merket de gul.

For tunnel med stigning over 5 % skal det vurderes avbøtende tiltak. Merket rødt.

### Vedlegg 3. Noen aktuelle ord og begrep

Vedlikehold som budsjettbegrep innebærer å opprettholde/tilbakeføre et objekt (tunnel med utstyr) til opprinnelig tilstand. Tunnelvedlikehold omfatter fjell-/bergsikring, pumper, drenering, vegdekke mv, herunder utskifting av utstyr etter endt levetid.

Investering er i denne sammenheng modifikasjon, oppgradering og opprusting i den hensikt å forbedre objekt/infrastruktur for å tilfredsstille nye krav. Nødvendige tiltak i henhold til tunnelsikkerhetsforskrift og elektro-forskrift gjelder både investeringer og vedlikehold. Fjellsikring kan innebære manuell og maskinell fjellrensk, bolting/sikring og sprøytebetong. Dette er grunnlag før etterfølgende tiltak som isolering, vann-/frostsikring, montering av kabler og elektroteknisk utrustning.

Strakstiltak er oppfølging av akutte behov som avdekkes, og som ikke uten stor grad av risiko kan vente på å bli utført. Typiske strakstiltak-behov kan være bergsikring (rensk/bolting/sprøytebetong) avdekket under geologisk hoved-ettersyn.

Forfall er akkumulert underskudd/etterslep av både drifts- og vedlikeholdstiltak

Tunnelrenovering innebærer å oppgradere og ruste opp tunnel til et valgt nivå (f.eks. vann- og frostsikring), med påfølgende gjennomføring av alle sikkerhetskrav etter tunnelsikkerhetsforskriften

Sikkerhetsrevisjon/inspeksjon er systematisk undersøkelse av tilstanden til (i denne sammenheng tunnel-objekts tilstand) i forhold til gjeldende krav. Etter tunnelsikkerhetsforskriften §9 skal det ikke gå mer enn 6 år mellom hver revisjon.

Sikkerhetsgodkjenning er Vegdirektoratets bekreftelse på at en tunnel tilfredsstiller gjeldende krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Krav om sikkerhetsgodkjenning gjelder i utgangspunktet tunnel med lengde > 500 meter og med mer enn 300 kjøretøy pr. døgn. Tunnel under 300 kjøretøy/døgn kan omfattes av forskriften dersom den har særtrekk som vurderes som risikofylte. Tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften skal godkjennes av Vegdirektoratet før oppgradering iverksettes.

PE-skum (polyestelen) er tykke «matter» med frostisolerende egenskaper som monteres i tunneltak og -vegger. Hensikten er å unngå ising og frostsprengning med påfølgende nedfall av is og stein. PE-skum er brannfarlig, og sikres/tildekkes med sprøytebetong. Gamle usikrede matter skjuler ofte oppsprukket fjell, og må derfor tas derfor ned i forbindelse renovering. Noen gamle tunneler har hvelv/vannsikring av metallplater (eks. Maursund-tunnelen) som begrenser inspeksjonsmulighet og som derved utgjør potensiell risiko for nedfall.

Ex-kabler er en type strømkabler som ble brukt på 80- og 90-tallet. Erfaringene er at kablene bidrar til «krypstrøm». Kablene utgjør en vesentlig del av elektrotekniske anlegg, og tillates ikke montert i dag. I praksis betyr det at det aller meste av elektrotekniske anlegg må skiftes ut, og at tekniske bygg i den sammenheng må utbygges og oppgraderes.

## Vedlegg 4 – Fakta om høytrafikkerte fylkesveg-tunneler på Tromsøya

### Fv. 862 Breivika- og Hansjordnestunnelen

(Åpnet 1992, lengde 2560 meter. Tilslutningsdelen fra Hansjordnesbukta åpnet 1989).

Tekniske bygg tilfredsstill ikke dagens krav til elektriske installasjoner og sikkerhet. Tunnelen har tre tekniske bygg/rom som er for små, og som må bygges ut og oppgraderes. Hovedfordeling er lokalisert i Hansjordnestunnelen.

Kabelbruer til belysning er de opprinnelige og må skiftes. Tilstanden fra Hansjordnesbukta og innover i tunnelen er særlig dårlig, og inspeksjon i 2016 påviste så dårlige innfestninger til kabelbru at den i verste fall kan løsne og falle ned.

Ventilasjon: Hele tunnelsystemet (Breivika- Sentrum- og Langnestunnelen) forsynes med frisk luft fra Hansjordnes. Ventilasjonsanlegget tilfredsstill ikke gjeldende krav til brannventilasjon. Mange vifter er de opprinnelige, flere av dem fungerer ikke.

Kabler, elektrofordelinger, styring og nettverk for datakommunikasjon: Utstyret er i hovedsak fra tunnelens opprinnelse (25 år). Hovedfordelinga er lokalisert her, og fordelinger og styringssystem er «på overtid» og i en tilstand som innebærer mulig sammenbrudd. Nettverk for datakommunikasjon ble renoverert i 2007, men er allerede utdatert (sikkerhetsgodkjenning forutsetter at nettverk og tunnelstyring fornyes til dagens teknologi og datamengde).

Ingen el-kabling holder dagens krav til sikkerhet ved brann. Det mangler føringsvei for nye kabler og nye må bygges under kjørebanelen, for Breivika-tunnelen blir det ekstra komplisert fordi kjørebanelen i sin helhet er i betong.



*Skade i tunnelvegg (Breivikatunnelen). Foto: SVV*

Oppsummert: All elektro-, sikkerhetsutrustning og belysning må skiftes. Nye føringsveier og nye tekniske bygg må etableres.

## Fv. 862 Sentrumstangenten

(Åpnet 1999, lengde 1661 meter. Tunnel fra Strandveien i Sør til Breivikatunnelen i nord).

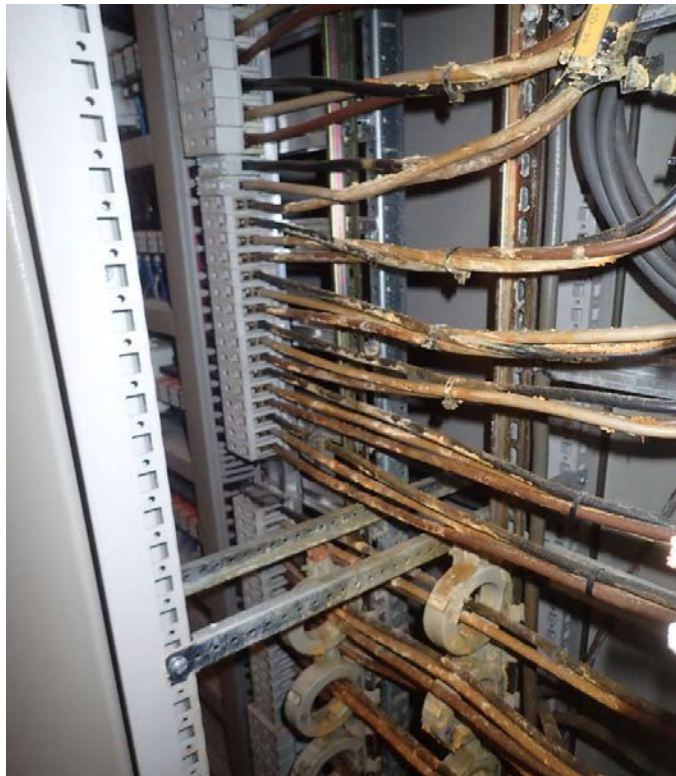
Tekniske bygg, tilstand er i hovedsak som for Breivikatunnelen. Vanskelig tilgang til tekniske bygg/rom, og det er et sikkerhetsproblem at tjenestemenn har atkomst rett ut i trafikken fra teknisk rom. Tre tekniske bygg må utvides.

Kabelbruer må skiftes. Ventilasjon er fra tunnelens opprinnelse, alle vifter må skiftes. For kabler, elektrofordelinger, styring og nettverk for data-kommunikasjon er situasjonen er tilsvarende som for Breivikatunnelen.

Hele tunnelsystemet overvåkes og styres av 20 år gammel utdatert overvåkings-teknologi. Teknologien er foreldet, og det er vanskelig å skaffe reservedeler. Til sammenligning; en pc har normalt en levetid på 3–5 år.

Nye føringsveier i grunnen betyr at deler av kjørebanelen må graves opp. All tunnelbelysning må skiftes.

Oppsummert: All elektro-, sikkerhetsutrustning og belysning må skiftes. Nye føringsveier og nye tekniske bygg må etableres.



*Korroderet elektrofordeling Hansjordnestunnelen.  
Foto: SVV*

## Fv. 862 Langnestunnelen

(Åpnet 1988 og renovert 2007, 1711 meter. Fra Giæverbukta i vest til X Sentrumstangenten i øst).

Tekniske bygg tilfredsstillende ikke dagens krav. Består av tre rom, kravet er seks. Vann og kondens forringer levetid på tekniske bygg og elektroteknisk utstyr, tiltak må iverksettes. Kabelbru (ny 2007) er i god stand. utfordringer med ventilasjon i sammenheng med et samlet tunnelsystem, noen flere ventilatorer (fortetting) i Langnestunnelen blir nødvendig.

## Vedlegg 5 Eksempel på tilstandsrapport

Eksempel på tilstandsrapport for tunnel, utdrag fra en ingeniørgeologisk befarringsrapport for Maursund- og Kågentunnelen (november 2016).

Multiconsult

### NOTAT 001

OPPDRAG	<b>Ingeniørgeologisk befaring Maursund- og Kågentunnelen</b>	DOKUMENTKODE	711174-930-RIGberg-NOT-001
EMNE	Tilstand på Al-hvelv	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	<b>Statens Vegvesen Region Nord</b>	OPPDRAGSLEDER	Torill Utheim
KONTAKTPERSON	Geir Larsen	SAKSBEHANDLER	Kaja Krogh
KOPI		ANSVARLIG ENHET	4014 Tromsø Bergteknikk

### SAMMENDRAG

Vegvesenet ønsket inspeksjon av Maursundtunnelen, spesielt mtp. vurdering av Al-hvelv. Befaring i Maursund- og Kågentunnelen ble utført 29.11.16.

I Maursundtunnelen var Al-hvelvet på partiet nederst i synken løsnet både langs vegkanten og fra selve hovedoppheget og må utbedres umiddelbart. Al-hvelvet på strekningen fra fastlandssiden og ned forbi pumpestasjonen, er i hovedsak så dårlig at det anbefales skiftet ut.

I Kågentunnelen ble det ikke vurdert umiddelbare behov for utbedring.

### 1 Innledning

På oppdrag fra Statens vegvesen Region nord er det blitt utført inspeksjon av rv. 866-01 Maursundtunnelen og rv. 866-02 Kågentunnelen. Inspeksjonen ble utført 29.11.2016 av Ole-Johnny Olsen fra Mesta, Geir Larsen og Yngve Volden fra Statens Vegvesen og Torill Utheim fra Multiconsult. Inspeksjonen ble utført fra korg på hjullaster. Hovedformålet ved inspeksjonen var å inspisere tilstanden på Al-hvelvene og innfestingen av disse. En kort oppsummering etter befaringen ble oversendt SVV 14. desember 2016.

### 2 Maursundtunnelen

Maursundtunnelen er 2126 m lang og undersjøisk.

Befaringsobservasjoner:

Tunnelen ble observert fra sør til nord. Det er hull i PE-skummet etter påkjørsler i vederlaget hele strekningen inn til frostporten.

Det er montert ekstra skråstag for å redusere vibrasjonene i AI-hvelvet, antatt utført ca. 2009–2010. Det er flere partier der AI-hvelv er tatt ned og erstattet av PE-skum. Flere steder nedover mot synken renner det vann både langs med og ned fra takrennen. Noe nedfall av sprøytebetong ble observert i takrennen.

Generelt er AI-hvelvet i dårlig stand fra fastlandssiden og ned til synken, spesielt på høyre side. Langs denne strekningen er det store partier uten innfestning langs nedre kant på AI-platene og partier med hull i platene. Det ble også registrert opphengsbolt som hadde kommet gjennom hvelvet. Det virket som bolten fortsatt hang godt fast, antakelig i skjøteklemma.

Tilstanden var kritisk nederst i synken, der tre platebredder på høyre side var tatt ned omtrent 40 m sør for pumpestasjonen. 2 opphengsbolter hadde løsnet fra høyre skinne. I tillegg var opphengsbolten i senterkinnen løsnet, slik at AI-platene nesten ikke hadde innfesting lenger.

Nederst i synken er PE-skummet ikke montert med jevn bue, slik at vannet ikke renner av, men samler seg i bulker/groper i PE-skummet.

Tilstand på AI-hvelvet fra synken og opp til Skjervøya ble vurdert å være i noe bedre stand.

Multiconsult har tidligere utført hovedettersyn av Maursundtunnelen 10.09.2014. Det ble da registrert løse AI-plater, som ble anbefalt fjernet eller festet, som kortsiktig tiltak.

**Tiltak**Tilstanden på AI-hvelvet fra fastlandssiden og ned til synken, til forbi pumpestasjonen er i hovedsak så dårlig at det anbefales å skifte ut hele hvelvet. Bl.a. pga. kurvatur, kommer trailere stadig borti vederlaget og river løs platene med påfølgende risiko for biler som passerer i etterkant. Det er svært stor trailertrafikk i denne tunnelen. Tungtransporten gir vibrasjoner i eksisterende hvelv. Det anbefales at ny vannsikring utføres med en type som tåler de aktuelle trafikkpåkjenningene. På grunn av relativt bratt stigning i tunnelen, er det i tillegg vanskelig å oppnå tilstrekkelig innfesting av AI-platene til underliggende skinne, da de er montert på skrå. PE-skum vil ha flere fordeler i fht AI-hvelv. Bl.a. er eksisterende hvelv utsatt for påkjørsel. PE-skum montert på knøl, vil gi betydelig større kjørehøyde på kritiske partier, som oppfattes å være i vederlaget, der de fleste påkjørselskadene ble registrert. PE-skummet faller heller ikke ned, selv om de blir påkjørt.

AI-hvelvet på partiet nederst i synken ble anbefalt utbedret umiddelbart, ettersom hvelvet hadde løsnet både langs vegkanten og fra selve hovedoppheng over senter veg.

### 3 Kågentunnelen

Kågentunnelen er 1727 meter lang.

Befaringsobservasjoner:

Tunnelen ble observert fra sør til nord. Generelt synes tilstanden på AI-hvelvet bedre enn i Maursundtunnelen og det ble ikke vurdert umiddelbare behov for utbedring.

I søndre utgang før kuldeporten er det hull i PE-skummet i vederlaget pga. påkjørsel. Dette gjentar seg ved flere lokasjoner i tunnelen, hovedsakelig på høyre side.

Takrennen i AI-hvelvet er ved tre partier løsnet, trolig pga. ising. Selve hvelvet er også løst ved enkelte partier. En løs plate er observert i senter i hengen, denne bør undersøkes nærmere på kort sikt. I nisje på høyre side ble det registrert løs plate og skøyt.

Multiconsult har tidligere utført hovedettersyn av Kågentunnelen, senest i 2014. Som kortsiktige tiltak ble det da anbefalt rensk i tunnelen samt rensk og grøfting i søndre forskjæring.

**Tiltak:** Partier hvor AI-hvelvet og/eller tilhørende takrenne er løs bør sjekkes og utbedres. Skader i PE-skum anbefales utbedret.

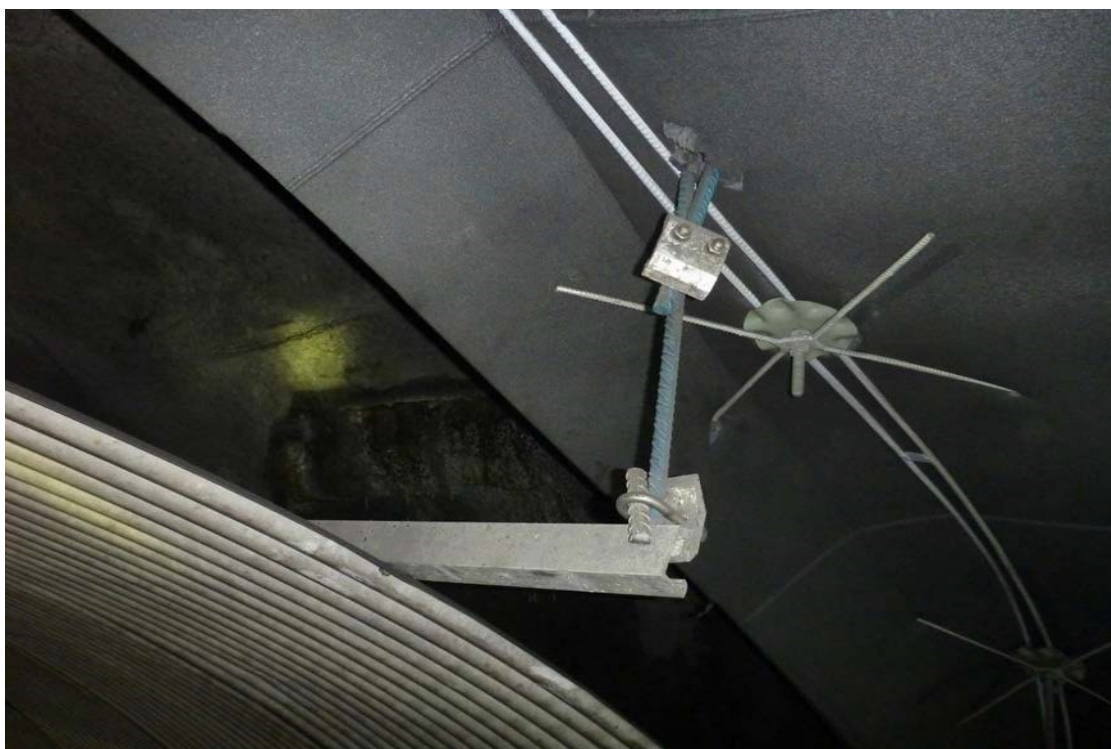


## Fotobilag for tilstandsrapport Multiconsult



Store lekkasjer i konstruksjon, foto viser nødreparasjon av innfestning.

Foto: Multiconsult



Feil bruk av innfestningsutstyr

Foto: Multiconsult



Vibrasjoner i hvelvet fører til at opphengsbolter presses gjennom

Foto: Multiconsult



Plate løsnet på grunn av vibrasjoner og lufttrykk fra tungtrafikk

Foto: Multiconsult





Plater med innfestning løsner, flere har falt ned i kjørebanelen

Foto: Multiiconsult



Merkede plater er i ferd med å løsne

Foto: Multiconsult



Statens vegvesen  
Region nord  
Vegavdeling Troms  
Postboks 1403 8002 BODØ  
Tlf: (+47 915) 02030  
<mailto:firmapost-nord@vegvesen.no>

vegvesen.no



## SAKSPROTOKOLL

**Utvalg:** Fylkestinget  
**Møtedato:** 12.12.2017  
**Utvalgssak:** 106/17

### Resultat:

**Arkivsak:** 17/11593-23  
**Tittel:** **BUDSJETT 2018/ØKONOMIPLAN 2018-2021 TROMS  
FYLKESKOMMUNE**

### Behandling:

Representanten Iversen, FRP, fremmet følgende forslag (1.1) til budsjett 2018 og økonomiplan 2018-2021:

Fremskrittspartiet legger med dette fram sitt forslag til budsjett 2018 og økonomiplan 2018-2021 for Troms fylkeskommune.

FrP er sterk tilhenger av lokaldemokratiet, og at det enkelte lokalsamfunn i størst mulig grad skal forvalte sine egne verdier. For å sikre vitalitet og verdiskaping må robuste kommuner forvalte egne ressurser til beste for sine innbyggere og en felles fremtid. Føringer fra fylkeskommunen bør aldri utformes som påbud, forbud eller regelverk som hindrer dette, men tvert om bygge opp under kommunenes og lokalpolitikernes utvikling av egen kommune. Det er svært få tilfeller der fylkeskommunen med god grunn kan blande seg inn i en kommunes fremtidsplaner, og FrP vil derfor etterstrebe å sikre frihet og utviklingsmuligheter fatter kommunenes egne ønsker.

FrP vil alltid vektlegge enkeltkommuners ønsker og planer fremfor ulike interkommunale samarbeidsformer, regionråd eller andre konstellasjoners ønsker. Vi vil søke å overføre så vel makt som midler direkte til kommunene, slik at vi unngår at fylkeskommunen blir et hinder for den videre samfunnsutviklingen.

FrP ønsker en nedbygging av fylkeskommunen som et forvaltningsnivå i Norge. Det er med bakgrunn i dette synspunktet at man legger frem et forslag til budsjett som reder grunnen for å kunne øke lokaldemokratiet og selvråderetten i kommunene i Troms, og etter hvert Finnmark. En bevisst strategi med tanke på å overføre av oppgaver og midler til kommunene, samt innføring av forsøksordning og samhandling på områder man mener det finnes vilje og ønske fra kommunene.

Regionreformen vil slå inn midtveis i økonomiplanperioden, og FrP har tro på et sterkt fylke i nord. Fokuset må rettes mot det utviklingspotensialet som ligger her, styrkene og fortrinnene vi har lengst nord. Det er på tide å en gang for alle fjerne tanken om at sør subsidierer nord; hva ville vel vært fremtidens inntekter til nasjonen uten nord?

### Utdanning

Fremskrittspartiet anser videregående opplæring som en av fylkets hovedoppgaver. Store endringer er gjort, og som følge av sammenslåingen vil det komme flere. Det er derfor vesentlig at vi legger til rette for et sterkt videregående tilbud i Troms også i fremtiden, og vi bør snarest gjennomgå hvordan vi

legger opp vår tilbudsstruktur. Det er mange utfordringer i sektoren, og for å få en bedre skole med innhold og positive resultater gjenstår flere investeringer og bevilgninger.

Troms FrP vil peke på alternative utdanningsløp som en god løsning for mange elever. Alle elever er ikke like, men ulike. Utdanningsløp der man fokuserer enda sterkere på den praktiske tilnærmingen de tidlige årene har god effekt der dette er utprøvd. Herunder er det vesentlig å satse mer på de yrkesrettede løpene, og i tillegg til satsing på lærlingeplasser må lærekandidatordningen styrkes.

## Administrasjon

FrP er av den formening at administrering av fylkeskommunens oppgaver kan gjøres med lavere ressursbruk enn dagen situasjon. Det er et mål i seg selv å sikre at færrest mulig skatte kroner går til administrering og byråkrati, og vi vil derfor ha en trinnvis nedskalering av sentraladministrasjonen. Gjennom å forenkle interne og eksterne prosesser, måle seg mot de mest effektive, og tildele midler og oppgaver direkte til kommunene kan dette gjennomføres.

FrP anser Troms fylkeskommunes lovpålagte oppgaver til ikke å omfatte betydelige eierinteresser i næringsliv og eiendomsmasse.

Vi viser til fylkeskommunens relativt omfattende eiendomsmasse sett opp mot driftskostnader. Man ber derfor om en komplett oversikt over eiendomsmassen med driftskostnader, der det fremkommer bakgrunnen for eierskapet.

## Kultur, idrett og friluftsliv – kulturell selvstendighet

Kulturen må være fri og uavhengig av politisk styring, og frivillighet og engasjement må være de bærende drivkreftene for all kulturell utfoldelse. Kultur kan oppsummeres som *«resultatene og oppnåelsen av en periodes, et samfunns eller en gruppes samlede åndelige og materielle virksomhet»*, noe som innebærer at kulturbegrepet er bredt og blant annet omfatter de ulike kunstformer og vitenskap. Kultur kan også brukes om holdninger, og det er derfor vanskelig å oppsummere kultur med én enkel setning, og FrP mener det er viktig å ivareta dette mangfoldet. Troms fylkeskommune må dreie sin prioritering av midler i retningen mot barn og unge.

Tilskuddsordninger rettet mot det frivillige feltet må økes. Ved å dyrke frem barne- og ungdomskultur/idrett vil man skape vekst og grobunn for økt livskvalitet i hele fylket som vil berike alle. FrP mener at en for stor andel av kulturmidler brukes på tiltak som ikke fremmer barn og unges kreativitet, kulturengasjement og som ikke er med å gjøre deres muligheter for aktivitet i idrett og friluftsliv til en selvfølge der de bor.

Fylkeskommunen er delaktig i flere såkalte «spleiselag» på kulturfeltet, det statlige tilskudd binder opp midler i fylket og i kommunene. Spesielt for kommunene er dette å regne som utpressing, da kommunale midler bindes opp i større regionale og nasjonale kultursatsinger, men også for fylkeskommunen virker slike ordninger uheldig på lokaldemokratiet og selvråderetten.

## Næringsliv

FrP er av den formening at et fritt næringsliv selv vil skape nye muligheter gjennom markedsmekanismene. All den tid fylkeskommunen består i sin nåværende form vil det være to hovedvirkemidler for økt vekst i næringslivet: Utdanning av rett og god arbeidskraft, samt utbygging av infrastruktur i form av samferdsel.

De midlene fylket disponerer til næringsutvikling bør i størst mulig grad tildeles kommunene.

Fylkeskommunens ansvar som planmyndighet er å legge til rette for størst mulig lokale ringvirkninger av fremtidig næringsvirksomhet, det være seg innenfor petroleum, havbruk, energi, mineralnæring, landbruk fiskeri eller annet.

Spesielt for petroleumsnæringen understreker FrP viktigheten av at letemiljø og driftsorganisasjoner som opererer i nord også utvikles og lokaliseres i Nord-Norge. For å bygge legitimitet i befolkningen ved å vise at petroleumsvirksomhet i nord også skaper arbeidsplasser og økonomiske ringvirkninger i denne landsdelen, har petroleumsnæringen et selvstendig ansvar for også å vise det i praksis allerede i

en tidlig fase. Samtidig mener vi at lete- og driftsmiljøet i Nord-Norge må styrkes og utvikles der det allerede er etablert organisasjoner.

### Samferdsel og infrastruktur

Fremskrittspartiet mener at hovedmålet er å tilby fremtidsrettede, helhetlige, behovstilpassede og effektive samferdselsløsninger for folk flest og for næringslivet. Troms fylke skal ha et sikkert, samordnet og hensiktsmessig kollektivtilbud som ivaretar trafikken på land, sjø og luft. FrP ønsker økt investering og utbyggingshastighet planlagte og fremtidige samferdselsprosjekt. En raskere utbygging av gang og sykkelstier som er planlagt, vil gi økt sikkerhet for myke trafikanter, og for bilister. En raskere effektivering av allerede planlagte utbygginger vil gi gevinst og effekt med ringvirkninger for hele Troms.

FrP mener det er vesentlig av de folkevalgte tar ansvar for de samferdselsløft som allerede er vedtatt i Troms, og sikrer at disse påbegynnes før en sammenslåing med Finnmark.

### Tannhelse

Fremskrittspartiet mener at tenner er en del av kroppen. Med bakgrunn i dette ønsker vi å starte prosessen opp mot regjeringen der utfordringene med denne sektoren synliggjøres. Et samarbeid med det regionale helseforetaket er nødvendig og viktig for å skape en forståelse av at man på sikt må samle helse under en paraply og at det må være et mål å overføre tannhelse til de regionale foretakene der ansvaret for kroppen, helse og omsorg ligger. Som eksempel for å forstå viktigheten av en sammenhengende og helhetlig behandling kan nevnes tilfeller der kreftpasienter mister tennene som følge av behandling, og i etterkant selv må betale skyhøye egenandeler for tannhelsebehandling.

FrP ønsker at man behandler tenner som en del av det totale helsebildet. FrP ser at tannhelse ikke forvaltes optimalt av fylkeskommunen og ber derfor om at man igangsetter en prosess for å overføre ansvaret dit det hører hjemme; til helseforetaket Helse Nord.

Fremskrittspartiets forslag til budsjett 2016

Fremskrittspartiet legger med dette fram sitt forslag til budsjett 2016 og økonomiplan 2016-2019 for Troms Fylkeskommune, tabell 1.

Tiltaksbeskrivelse	Innstilling fylkesrådet	Konsekvens tiltak drift (1000 kr)			
		2018	2019	2020	2021
<b>Politiske Styringsorganer - sektor 00</b>	<b>31722</b>				
Fylkesrådets virksomhet, herunder reiser	10663	-2000	-2000	-2000	-2000
Til Fylkesrådets disposisjon	1041	-750	-750	-750	-750
<b>Sum tiltak området</b>		<b>-2750</b>	<b>-2750</b>	<b>-2750</b>	<b>-2750</b>
<b>Stabssjefens kontor</b>	<b>31161</b>				
Stabssjef - generell effektivisering		-2000	-4200	-4500	-5000
Ikke lovpålagte oppgaver (eks intern.arb, europakontoret ol)		-4 000	-4 000	-4 000	-4 000
<b>Sum tiltak området</b>		<b>-6 000</b>	<b>-8 200</b>	<b>-8 500</b>	<b>-9 000</b>
<b>Personalsenteret</b>	<b>18387</b>				
Generell effektivisering		-500	-1000	-1500	-2000
Reduksjon personalpolitiske virkemidler ift samisk språk og kulturforståelse		-200	-200	-200	-200
<b>Sum tiltak området</b>		<b>-700</b>	<b>-1200</b>	<b>-1700</b>	<b>-2200</b>
<b>Økonomisenteret</b>	<b>11468</b>				
Generell effektivisering		-500	-1000	-1000	-1000
<b>Sum tiltak området</b>		<b>-500</b>	<b>-1000</b>	<b>-1000</b>	<b>-1000</b>
<b>IT-senteret</b>	<b>16538</b>				
Generell effektivisering		-1 000	-2 000	-2 500	-2 500
<b>Sum tiltak området</b>		<b>-1 000</b>	<b>-2000</b>	<b>-2500</b>	<b>-2500</b>
<b>Drift og utbyggingssenteret</b>	<b>70177</b>				
Bygg og eiendom - effektivisering generell		-2 000	-3 000	-4 000	-4 000
Bygg og eiendom - tilnærming beste praksis vedlikehold		-750	-1 500	-2 000	-3 000
Bygg og eiendom - tilnærming beste praksis renhold		-250	-500	-1 000	-1 000
Bygg og eiendom - reduserte driftsutgifter som flg av salg		-1 000	-2 000	-3 000	-4 000
<b>Sum tiltak området</b>		<b>-4 000</b>	<b>-7 000</b>	<b>-10 000</b>	<b>-12 000</b>
<b>Utdanning - sektor 20</b>	<b>1042010</b>				
Ikke reduksjon i tilbudsstruktur (2 grupper)		1319	3000	3000	3000
Administrasjon - Generell effektivisering	5734	-250	-500	-500	-500
Fellesutgifter og støttefunksjoner - Generell effektivisering	18753	-500	-1000	-1000	-1000
Annen opplæring - andre formål - nedtrekk	17493	-500	-1000	-1000	-1000
lærekandidater - økt satsing		1000	1000	1000	1000
Ungdomskordinator - nedtrekk	907	-50	-100	-100	-100
<b>Sum tiltak området</b>		<b>1019</b>	<b>1400</b>	<b>1400</b>	<b>1400</b>
<b>Tannhelse - sektor 40</b>	<b>121429</b>				
Felles/administrasjon - Generell effektivisering	28096	-500	-1000	-1000	-1000
<b>Sum tiltak området</b>		<b>-500</b>	<b>-1000</b>	<b>-1 000</b>	<b>-1 000</b>
<b>Kultur - sektor 50</b>	<b>97019</b>				
Administrasjon - Generell effektivisering	1385	-80	-100	-140	-185
Fylkesbiblioteket	10684	-500	-1000	-1000	-1000
Kulturarv og museer	20203	-500	-1000	-1000	-1000
Kunstformidling, kunstproduksjon og andre kulturaktiviteter	52627	-6000	-9000	-12000	-12627
<b>Sum tiltak området</b>		<b>-7 080</b>	<b>-11 100</b>	<b>-14 140</b>	<b>-14 812</b>
<b>Samferdsel - sektor 60</b>	<b>1295725</b>				
Fylkesveier- økt vedlikehold	596692	5000	5000	10000	15000
Fylkesveier - oppgradering av standard - lån 200 mill		8000	16000	16000	16000
Fylkesveier - Økning investering næringsvei - lån 50 mill		2400	4800	4800	4800
Trafikksikkerhet - lån 100 mill - raskere utbygging av gjeldende plan		4000	8000	8000	8000
<b>Sum tiltak området</b>		<b>19400</b>	<b>33800</b>	<b>38800</b>	<b>43800</b>
<b>Næring - sektor 70</b>	<b>48807</b>				
Generell effektivisering		-500	-1000	-1500	-2000
<b>Sum tiltak området</b>		<b>-500</b>	<b>-1000</b>	<b>-1500</b>	<b>-2000</b>
<b>Totalsum til avsetning fonds</b>		<b>-2 611</b>	<b>-50</b>	<b>-2 890</b>	<b>-2 062</b>
<b>Drift og utbyggingssenteret - sektor 11</b>					
Salg av eiendommer		-10000	-10000	-10000	-10000
Idrett - investering infrastruktur anlegg		5000	5000	5000	5000
Avsetning investeringsfond		5000	5000	5000	5000
<b>Sum tiltak området</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Endringer (reduksjoner og økninger) er i forhold til fylkesrådets innstilling.

1. Troms Fylkeskultursenteret samt eiendommer og boliger i Troms legges ut for salg.
2. Fylkestinget ber om en komplett oversikt over eiendomsmassen med driftskostnader, der bakgrunnen for eierskapet fremkommer.



3. Fylkestinget ber om en tilstandsrapport på fylkeskommunale bygg, der vedlikeholdsplaner fremkommer.
4. Fylkestinget ber fylkesrådet gjennomføre drift av vaktmestertjenester/vedlikehold/renhold iht beste praksis på fylkeskommunale bygg og eiendommer.
5. Fylkestinget ber om at fylkesrådet søker å få i gang en forsøksordning med villige kommune ang drift/overtagelse/styring av videregående skole i kommuners regi.
6. Troms Fylkesting ber om at fylkesrådet igangsetter prosess slik at Hålogaland Teater finansieres i sin helhet over statsbudsjettet på lik linje med Den Norske Operaen, og dermed likebehandler befolkningen i landet.
7. Fylkestinget ber om årlig rapport ang internasjonalt arbeid i fylkeskommunen som skal inneholde økonomisk oversikt, reiser, formål, mål og resultat. Herunder reiser fra administrasjon, komite og fylkesråd/ordfører.
8. Fylkestinget ber fylkesrådet levere årlig oversikt over tildeling av styreverv gjort av fylkesrådet i ulike styrer, råd og utvalg inkludert godtgjøringsoversikt. Denne leveres i årsmeldingen.
9. Troms fylkesting ber om kollektivtransporten innenfor Tromsø by overføres Tromsø kommune.
10. Troms fylkesting ber fylkesrådet levere sak i mars der fylkeskommunale næringsmidler uten bindinger overføres direkte til kommunene.
11. Troms fylkesting ber fylkesrådet legge frem sak om alle eksisterende nordnorske samarbeidsarenaer. Saken må inneholde formål, økonomi, møtefrekvens og hvilke saker som behandles i hvert enkelt tilfelle. Dette med sikte på en forenkling ifm sammenslåing av Troms og Finnmark.
12. Fylkestinget ber fylkesrådet legge frem sak der man vurderer fremtidig organisering av IT-senteret. I saken skal flere varianter belyses, deriblant danning av heleid fylkeskommunalt aksjeselskap, fylkeskommunalt foretak eller kjøp av tjenestene fra eksterne aktører.
13. Troms fylkesting vedtar at drift og vedlikehold av utstyr i tannhelsetjenesten legges ut på anbud.
14. Troms fylkesting ber fylkesrådet om en egen sak på Troms fylkes organisering av etater og avdelinger. Saken fremlegges i juni 2018, og skal sikre optimal organisering før fylkessammenslåing.
15. Lærekandidatordningen har stor betydning for et helhetlig videregående tilbud, og skal styrkes.

16. Bygging av ny skole i Tromsø tilsier at Tromsø Maritime i fremtiden vil få et annet formål. For å sikre at dette er mulig ber Troms fylkesting fylkesrådet om å forberede/starte arbeidet med omregulering av området.
17. Fylkestinget anser det som sin oppgave å gjennomføre de planlagte samferdselsloftene som er vedtatt i fylkestinget, dette selv om gjeldsbelastningen vil øke. Langsundforbindelsen er et av de store prosjektene dette gjelder, og fylkestinget vedtar derfor igangsettelse av prosjektet i 2019 med følgende finansiering:

Investeringsoversikt	2018	2019	2020	2021	Sum økplan 2018-2021
Langsundforbindelsen	0	145500	245000	150000	540500
Bruk av disposisjonsfond	0	-45500	-45000	0	
Kompensasjon mva		-24000	-40000	-25000	
Bruk av lånemidler	0	-76000	-160000	-125000	
Udekket investering	0	0	0	0	540500

Dette vil få driftskonsekvenser som dekkes slik:

Konsekvenser drift	2018	2019	2020	2021
Lånkostnader	0	3000	10000	14000
Økt skatteanslag	0	-3000	-8000	-12000
Dekkes innen ramme	0	0	-2000	-2000
Sum kostnader drift	0	0	0	0

18. Fylkestinget ønsker en snarlig oppstart av Ullsfjordforbindelsen, og vil gjennomføre mer enn kun planlegging i kommende økonomiplanperiode. Som prosjektet ligger i dag er det i stor grad selvfinansierende, blant annet gjennom fergeavløsningsmidler. Prosjektet må også ses i sammenheng med KVVU Tindtunnel og Ullsfjordforbindelse nevnt i NTP. Fylkestinget ber derfor fylkesråden om å levere sak til fylkestinget i mars 2018 angående snarlig realisering av prosjekt Ullsfjordforbindelsen.

19. Fylkestinget delegerer til fylkesrådet å:

- Fordele avsetninger til lønnsvekst i tråd med resultatene av lønnsforhandlingene i 2017 (helårsvirkning) og 2019.
- Justere innleggelse av nye tiltak foreslått i budsjett 2018 og som følge av endringer gjennom året for merverdiavgiftskompensasjon.
- Justere for økte pensjonsutgifter (løpende premie KLP og SPK samt reguleringspremien).

Representanten Bongo, AP, fremmet følgende forslag (2) som tillegg:

- Fylkestinget viser til Budsjett og Økonomiplan sin omtale av Langsundforbindelsen, og behovet for et oppdatert kostnadsoverslag og KS2 utredning. Fylkestinget viser til vedtak i sak 10/14 og legger til grunn at dette vedtaket skal gjennomføres så snart nødvendige utredninger foreligger. Fylkestinget ber om det fremlegges en oppdatert oversikt for samlede investeringer i økonomiplanperioden så snart som oppdatert tallgrunnlag foreligger. Nødvendig inndekning av kapitalkostnader i planperioden forutsettes dekket av

disposisjonsfondet, for investeringer på 145 mill kr i 2020 og 245 mill kr i 2021 jmf tidligere kostnadsoverslag. (Tabell i innstillinga pkt 5 Samferdsel oppdaters tilsvarende.)

Representanten Fusdahl, H, fremmet forslag (3) til budsjett 2018 og økonomiplan 2018-2021:

1. Fylkestinget vedtar fylkesrådets forslag til nye tiltak med følgende endringer (merket i gult):

Nye tiltak	Fylkesrådets forslag	Høyres forslag	Høyres forslag økonomiplan		
	2018	2018	2019	2020	2021
<b>Politikerområdet</b>					
Tilbakeføring tilskudd Gatejuristen	100	100	200	200	200
Fylkesrådet - økt husleie og leie kontorlokaler	243	243	243	202	
Fylkestinget - økt ramme elev- og lærlingeombud og mobbeombud	150	150	150	150	150
<b>Sum tiltak politikerområdet</b>	<b>493</b>	<b>493</b>	<b>593</b>	<b>552</b>	<b>350</b>
<b>Utdanning</b>					
Lærlingetilskudd (varig virkning)	1649	1649	1649	1649	1649
Utvidet rett til videregående opplæring for innvandrere	1960	1960	1960	1960	1960
Styrking av skolehelsetjenesten i samarbeid med kommunene		2000	2000	2000	2000
Etter og videreutdanning		1000	2000	3000	3000
Helårseffekt økt lærlingetilskudd	792	792	792	792	792
<b>Sum tiltak utdanning</b>	<b>4401</b>	<b>7401</b>	<b>8401</b>	<b>9401</b>	<b>9401</b>
<b>Samferdsel</b>					
Bortfall ref. fra samferdsel knyttet til forlengelse av avdragstid fra 30 til 40 år	1700	1700	3680	4715	4715
Ytterligere styrking vegvedlikehold		74608			
Økte kapitalkostnader Langsundforbindelse		300	9030	23730	32730
Økte kapitalkostnader G/S Silsand		315	1800	3200	3200
Kompensasjon for økning i mva, lav sats	7096	7096	7096	7096	7096
<b>Sum tiltak samferdsel</b>	<b>8796</b>	<b>84019</b>	<b>21606</b>	<b>38741</b>	<b>47741</b>
<b>Næring</b>					
Tilskuddsordning søppel		500	500	500	500
<b>Stab og støttefunksjoner</b>					
Digitaliseringsprosjekt	850	850			
Driftstilskudd interkommunalt arkiv Troms	158	158	158	158	158
<b>Sum tiltak stab og støttefunksjoner</b>	<b>1008</b>	<b>1008</b>	<b>158</b>	<b>158</b>	<b>158</b>
Bortfall vakansekrav sentraladministrasjon	1600	0	0	0	0
Overføring investeringsbudsjett					
<b>Sum netto tiltak</b>	<b>16298</b>	<b>93421</b>	<b>30758</b>	<b>48852</b>	<b>57650</b>

2. Fylkestinget vedtar fylkesrådets forslag til innsparinger med følgende endringer (merket i gult):

Tiltak	FYR	Høyres forslag	Høyres forslag økonomiplan			
	2018	2018	Differanse	2019	2020	2021
<b>Politikerområdet</b>						
Fylkesrådets disposisjon		-500	500	-500	-500	-500
Redusere antall fylkesråder til 4		-1200	1200	-1200	-1200	-1200
<b>Sum innsparinger politikerområdet</b>	<b>0</b>	<b>-1700</b>	<b>1700</b>	<b>-1700</b>	<b>-1700</b>	<b>-1700</b>
<b>Utdanning</b>						

Økt bevilgning utvidet rett innvandrere	-1960	-1960	0	-1960	-1960	-1960
Merinntekt gjesteelever	-8500	-8500	0	-8500	-8500	-8500
Reduksjon tilbudsstruktur	-1319	-1319	0	-3000	-3000	-3000
Endring PC-ordning	-7000	-7000	0	-7000	-7000	-7000
Ikke spesifisert	0	0	0	13839	-23459	-23459
<b>Sum innsparing utdanning</b>	<b>-18779</b>	<b>-18779</b>	<b>0</b>	<b>34299</b>	<b>-43919</b>	<b>-43919</b>
<b>Tannhelse</b>						
Produktivitetsutvikling og ekstraordinære ansatteavtaler	-480	-480	0	-650	-650	-650
Ikke spesifisert			0	-1650	-2800	-2800
<b>Sum innsparing tannhelse</b>	<b>-480</b>	<b>-480</b>	<b>0</b>	<b>-2300</b>	<b>-3450</b>	<b>-3450</b>
<b>Kultur</b>			<b>0</b>			
Driftstilskudd til studieforbund	-200	-200	0	-200	-200	-200
Nordnorsk kulturavtale	-630	-630	0	-630	-630	-630
Innkjøp kunst	100	100	0	100	100	100
Ikke spesifisert			0	-1410	-2300	-2300
<b>Sum innsparing kultur</b>	<b>-730</b>	<b>-730</b>	<b>0</b>	<b>-2140</b>	<b>-3030</b>	<b>-3030</b>
<b>Samferdsel</b>						
Kollektivtrafikk	-4890	-4890	0	-8120	-8120	-8120
Fylkesveg	-2000	-2000	0	-5000	-5000	-5000
Ikke spesifisert			0	20630	-47860	-56860
<b>Sum innsparing samferdsel</b>	<b>-6890</b>	<b>-6890</b>	<b>0</b>	<b>33750</b>	<b>-60980</b>	<b>-69980</b>
<b>Næring</b>						
Regional transportstøtte	-250	-250	0	-910	-1330	-1330
<b>Sum innsparing næring</b>	<b>-250</b>	<b>-250</b>	<b>0</b>	<b>-910</b>	<b>-1330</b>	<b>-1330</b>
<b>Stab og støttefunksjoner</b>						
Innsparte utgifter advokatkontor	-400	-400	0	-400	-400	-400
DU	-200	-200	0	-200	-200	-200
Fordelt på øvrige sentra	-230	-230	0	-230	-230	-230
Ikke spesifisert			0	-2200	-3610	-3610
<b>Sum innsparing stab og støttefunksjoner</b>	<b>-830</b>	<b>-830</b>	<b>0</b>	<b>-3030</b>	<b>-4440</b>	<b>-4440</b>
<b>Generelle besparelse</b>						
Salg av eiendom		-10000				
Bruk av disposisjonsfond		-65423				
<b>Sum innsparinger</b>	<b>-27959</b>	<b>-105082</b>	<b>1700</b>	<b>78129</b>	<b>118849</b>	<b>127849</b>

3. Fylkestinget vedtar fylkesrådets forslag til investeringer med følgende endringer (merket med gult):

Investeringer	Fylkesrådets forslag	Sum 18-21	Høyres forslag			
	2018		2018	2019	2020	2021
<b>Utdanning</b>						
Tannhelse	3500	3500	3500	0	0	0
Utdanning	32404	617738	32404	24624	280355	280355
Samferdsel	591752	806826	591752	192072	12678	10324
Gang og sykkelvei Silsand-Islandsbotn			6000	30000	39000	
Langesundforbindelsen		0	5000	145500	245000	150000

<b>Sum investering</b>	627656	1428064	638656	392196	577033	440679
<b>Finansiering</b>		0				
Lånemidler	-308559	-897943	-308559	-135804	-226790	226790
Inntekter salg av anleggsmidler	0	0	0	0	0	0
Tilskudd til investeringer	-67645	-96170	-67645	-28525		
Kompensasjon for mva	-114607	-265016	-114607	-33279	-58565	-58565
Mva kompensasjon Langsund			-275	-26900	-45300	-27750
Låneopptak rentekompensasjonslån					-59820	
Låneopptak ordinære betingelser			-4725	-118600	-139880	122250
Tilskudd Karlsøy				-1160	-1189	-1218
<b>Sum finansiering Langsund</b>			<b>-5000</b>	<b>-145500</b>	<b>-245000</b>	<b>150000</b>
Låneopptak G/S Silsand			<b>-6000</b>	<b>-30000</b>	<b>-39000</b>	
Mottatte avdrag på utlån og refusjoner	-61232	-61232	-61232	0	0	0
Andre inntekter	0	0	0	0	0	0
<b>Sum ekstern finansiering</b>	<b>-552043</b>	<b>-1320361</b>	<b>-563043</b>	<b>-373108</b>	<b>-569355</b>	<b>435355</b>
Overført fra driftsregnskapet	-75614	-107704	-75614	-19088	-7678	-5324
Digitaliseringsprosjekt		0				
Driftstilskudd interkommunalt arkiv Troms		0				
<b>Sum finansiering</b>	<b>-627657</b>	<b>-1428065</b>	<b>-638657</b>	<b>-392196</b>	<b>-577033</b>	<b>440679</b>

4. Fylkesrådets innstilling pkt 1 justeres i henhold til overnevnte tabeller.

5. Fylkestinget ber fylkesrådet utrede hvordan man kan innføre fritt skolevalg i Troms, og harmonisere dette med Finnmark.

6. Fylkestinget ber fylkesrådet utrede muligheten for bruk av private rådgivningstjenester i videregående skole.

7. Fylkestinget ber fylkesrådet utarbeide søknad om å få gjennomføre prøveprosjekt med valgfritt sidemål i videregående skole i Troms.

8. Fylkestinget ber fylkesrådet gå i dialog med kommunene i Troms for å styrke skolehelsetjenesten i den videregående skolen.

9. Fylkestinget ber fylkesrådet vurdere å innføre programmer for å styrke elevers psykiske helse, som for eksempel MOT, i den videregående skolen og komme med en sak til fylkestinget i 2018.

Representanten Gjerstad, MDG, fremmet følgende forslag (4) til budsjett:

	Endring:
Endring godtgjøringer - fylkesordførers lønn 90 % av stortingsrepresentant	- 1 800 000
Tilsette en ny spesialrådgiver på miljø (inkluderer prosjektmidler)	1 000 000
Avsatt til disposisjonsfond	800 000

Representanten Hedlund, R, fremmet følgende forslag (5):

Fylkestinget i Troms krever at Regjeringa og Stortinget årlig tilfører Troms fylkeskommune minimum 500 millioner kr i årlig rammetilskudd.

Votering (37 representanter tilstede):

- Forslag (1.0) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.1) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.2) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.3) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.4) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.5) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.6) falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.
- Forslag (1.7) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.8) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.9) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.10) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.11) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.12) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.13) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.14) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.15) falt med 13 stemmer for forslaget og 24 stemmer mot.
- Forslag (1.16) falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.
- Forslag (1.17) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (1.18) falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.
- Forslag (1.19) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.
- Forslag (3.1) falt med 6 stemmer for forslaget og 31 stemmer mot.
- Forslag (3.2) falt med 6 stemmer for forslaget og 31 stemmer mot.
- Forslag (3.3) falt med 6 stemmer for forslaget og 31 stemmer mot.
- Forslag (3.4) ble ikke votert over som en konsekvens av votering i forslag (3.1), (3.2) og (3.3).
- Forslag (3.5) falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.
- Forslag (3.6) falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.
- Forslag (3.7) falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.
- Forslag (3.8) falt med 13 stemmer for forslaget og 24 stemmer mot.
- Forslag (3.9) falt med 13 stemmer for forslaget og 24 stemmer mot.
- Forslag (4a) falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.
- Forslag (4b) falt med 6 stemmer for forslaget og 31 stemmer mot.
- Forslag (4c) falt med 6 stemmer for forslaget og 31 stemmer mot.
- Forslag (5) falt med 2 stemmer for forslaget og 35 stemmer mot.
- Forslag (2) vedtatt med 33 stemmer for forslaget og 4 stemmer mot.

Fylkestinget ga sin tilslutning til at innstillingens forslag til budsjett 2018 og økonomiplan 2018-2021 kunne stemmes over helhetlig.

Innstillingen vedtatt med 24 stemmer for og 13 stemmer mot.

Til slutt var det en helhetlig votering over det som var vedtatt – jfr. Kommunelovens §35.2.- Vedtatt med 29 stemmer for og 8 stemmer mot.

**Vedtaks:**

## 1. Fylkestinget vedtar følgende økonomiske rammer for økonomiplanen 2018-2021.

Minus=inntekt, Pluss=utgift. 2018-kr hele økonomiplanen. Beløp i 1000 kr	Vedtatt 2017	2018	2019	2020	2021
00 Politiske styringsorganer	32 636	31 722	33 038	31 597	32 295
01 Kontrollorganer	5 292	5 413	5 413	5 413	5 413
10 Stabs- og støttefunksjoner	146 699	147 731	144 661	143 271	143 271
20 Utdanning	1 062 359	1 042 010	1 026 490	1 021 370	1 021 370
40 Tannhelse	122 318	121 429	119 609	118 459	118 459
50 Kultur	96 339	97 019	95 601	94 703	94 703
60 Samferdsel	1 300 011	1 295 725	1 277 365	1 265 825	1 265 825
70 Næring	48 462	48 807	48 147	47 727	47 727
<b>90 Sektorovergrepene poster. Spesifisert:</b>	<b>24 037</b>	<b>42 447</b>	<b>21 889</b>	<b>5 849</b>	<b>196</b>
Innsparing sentraladm. Fordeles i løpet av året	-1 600				
Avsetning til lønnsvekst 2018. 3,0 pst.		36 340	36 340	36 340	36 340
Avsetning til lønnsvekst 2016/2017	40 154	35 154	35 154	35 154	35 154
Pensjonsutgifter	60 734	50 073	50 073	50 073	50 073
Ref. kapitalutgifter forprosjekt TkNN		-100	-100	-100	-100
Leieinntekter UiT (lokaler flyfag)	-648	-544	-544	-544	-544
Leieinntekter Nord-Troms vgs (Lerøy Aurora AS og Skjervøy kommune)	-633	-312	-312	-312	-312
Ref. kapitalutgifter fra Tromsø kommune Rassikring	-552				
Ref. Kveøy-forbindelsen (Kvæfjord kommune og Kveøyforbindelsen AS)	-1 250	-1 250	-1 250	-1 250	-1 250
Ref. kapitalutgifter Dale-Alvestad Harstad kommune	-1 954	-1 906	-1 859	-1 859	-1 859
Refusjon kapitalutgifter TANN-bygget fra staten	-14 092	-13 840	-13 600	-13 354	-12 868
Refusjon fra samferdsel	-1 200				
Dekning kapitalutgifter fra etatene	-54 922	-61 168	-82 013	-98 299	-104 438
<b>A Sum sektorer, netto utgifter</b>	<b>2 838 152</b>	<b>2 832 303</b>	<b>2 772 213</b>	<b>2 734 214</b>	<b>2 729 259</b>
Skatteinntekter	-890 000	-945 000	-945 000	-945 000	-945 000
Inntektsutjevning	-103 000	-87 000	-87 000	-87 000	-87 000
Rammetilskudd	-2 010 588	-1 979 497	-1 952 448	-1 922 729	-1 922 729
<b>B Sum inntekter (ekskl. renter)</b>	<b>-3 003 588</b>	<b>-3 011 497</b>	<b>-2 984 448</b>	<b>-2 954 729</b>	<b>-2 954 729</b>
<b>C BRUTTO DRIFTSRESULTAT (=A+B)</b>	<b>-165 436</b>	<b>-179 194</b>	<b>-212 235</b>	<b>-220 515</b>	<b>-225 470</b>
Renteutgifter	63 149	58 140	64 718	71 869	81 575
Aksjeutbytte					
Renteinntekter	-5 000	-5 000	-10 490	-10 490	-10 490
Rentekompensasjon skolebygg	-2 500	-1 750	-1 595	-1 440	-1 285
<b>D Netto renteutgifter</b>	<b>55 649</b>	<b>51 391</b>	<b>52 633</b>	<b>59 939</b>	<b>69 800</b>
E Avdrag på lån	105 860	116 577	130 010	141 753	155 269
<b>F NETTO DRIFTSRESULTAT (=C+D+E)</b>	<b>-3 927</b>	<b>-11 227</b>	<b>-29 592</b>	<b>-18 822</b>	<b>-401</b>
Brukt slik:					
Avsetning til/bruk av disposisjonsfond	3 927	568	18 933	8 163	-10 258
Avsetning til/bruk av disposisjonsfond - premieavvik		10 659	10 659	10 659	10 659
Overføringer til investeringsregnskapet					
Dekning/bruk av tidligere års under-/overskudd					
<b>G REGNSKAPSMESSIG RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 2. De vedtatte rammene gir følgende netto driftsresultat for perioden:

	2018	2019	2020	2021
Netto driftsresultat i prosent av driftsinntektene	0,3 %	0,7 %	0,4 %	0,0 %

Fylkestinget konstaterer at den økonomiske stillingen til Troms fylkeskommune er svak. Netto driftsresultat så vidt over null hele perioden, og det mangler driftsreserver til å takle omstilling og uforutsette utgifter. Gjelden er ikke spesielt høy isolert sett, men sett i sammenheng med lavt netto driftsresultat og disposisjonsfondet er renter og avdrag en stor belastning for økonomien. Investeringer i økonomiplanen øker gjeldsgraden.

## 3. Fylkestinget ser med bekymring på det voksende premieavviket som vil belaste økonomien til fylkeskommunen i årene fremover. Derfor settes det av 10,659 mill. kroner på disposisjonsfond – premieavvik hvert år i perioden for å redusere veksten i akkumulert premieavvik.

## 4. Fylkestinget vedtar følgende nye driftstiltak. I 1000 kroner:

Tabell-. Nye tiltak, oppfølging statsbudsjett 2018 og saldering av statsbudsjett 2017. I 1000 kr				
	2018	2019	2020	2021
<b>Politikerområdet:</b>				
Tilbakeføring tilskudd Gatejuristen	100	200	200	200
Fylkesrådet - økt husleie og leie kontorlokaler	243	243	202	
Fylkestinget - økt ramme elev- og lærlingeombud og mobbeombud	150	150	150	150
<b>Utdanning:</b>				
<u>Føringer i statsbudsjettet:</u>				
Innlegging av økt lærlingtilskudd (varig virkning)	1 649	1 649	1 649	1 649
Utvidet rett til vgs opplæring for innvandrere, helårseffekt	1 960	1 960	1 960	1 960
Helårseffekt økt lærlingtilskudd	792	792	792	792
<b>Samferdsel:</b>				
Bortfall ref. fra samferdsel knyttet til forlengelse av avdragstid fra 30 til 40 år	1 700	3 680	4 715	4 715
<u>Føringer i statsbudsjettet:</u>				
Kompensasjon for økning i merverdiavgift, lav sats	7 096	7 096	7 096	7 096
<b>Stab og støtte:</b>				
Digitaliseringsprosjekt for komm. og f.kommuner	850			
Driftstilskudd interkommunalt arkiv Troms	158	158	158	158
<b>Sektorovergipende:</b>				
Bortfall vakanse krav sentraladministrasjonen	1 600	1 600	1 600	1 600
<b>SUM ENDRINGER STATSBUJSJETTET</b>	<b>16 298</b>	<b>17 528</b>	<b>18 522</b>	<b>18 320</b>



## 5. Fylkestinget vedtar følgende investeringer og finansiering i økonomiplanperioden:

	BUD 2018	BUD 2019	BUD 2020	BUD 2021	Sum økonomiplan 18-21
Tannhelse	3 500	0	0	0	3 500
Utdanning	32 404	24 624	280 355	280 355	617 737
Samferdsel	591 752	192 072	12 678	10 324	806 826
<b>SUM INVESTERINGER</b>	<b>627 656</b>	<b>216 696</b>	<b>293 033</b>	<b>290 679</b>	<b>1 428 063</b>
Finansiert slik:					
Bruk av lånemidler	-308 559	-135 804	-226 790	-226 790	-897 941
Inntekter fra salg av anleggsmidler	0	0	0	0	
Tilskudd til investeringer	-67 645	-28 525	0	0	-96 170
Kompensasjon for merverdiavgift	-114 607	-33 279	-58 565	-58 565	-265 015
Mottatte avdrag på utlån og refusjoner	-61 232	0	0	0	-61 232
Andre inntekter					
<b>Sum ekstern finansiering</b>	<b>-552 043</b>	<b>-197 608</b>	<b>-285 355</b>	<b>-285 355</b>	<b>-1 320 359</b>
Overført fra driftsregnskapet	-75 614	-19 088	-7 678	-5 324	-107 704
Bruk av tidligere års udisponert					
Bruk av avsetninger					
<b>Sum finansiering</b>	<b>-627 657</b>	<b>-216 696</b>	<b>-293 033</b>	<b>-290 679</b>	<b>-1 428 063</b>

- Alle ordinære låneopptak knyttet til samferdselsformål i økonomiplanperioden låneopptak dekkes innenfor rammen til samferdsel.
- Avdragstiden på nye ordinære låneopptak til vegformål og skolebygg settes til 30 år for skolebygg og 40 år for vegformål.
- Fylkestinget viser til Budsjett og Økonomiplan sin omtale av Langsundforbindelsen, og behovet for et oppdatert kostnadsoverslag og KS2 utredning. Fylkestinget viser til vedtak i sak 10/14 og legger til grunn at dette vedtaket skal gjennomføres så snart nødvendige utredninger foreligger. Fylkestinget ber om det fremlegges en oppdatert oversikt for samlede investeringer i økonomiplanperioden så snart som oppdatert tallgrunnlag foreligger. Nødvendig inndekning av kapitalkostnader i planperioden forutsettes dekket av disposisjonsfondet, for investeringer på 145 mill kr i 2020 og 245 mill kr i 2021 jmf tidligere kostnadsoverslag. (Tabell i innstillinga pkt 5 Samferdsel oppdateres tilsvarende.)

**Budsjett 2018:**

- Det vedtas et netto driftsbudsjett på kr 2.832.303.000.
- Skattøret settes til 2,65 prosent som er høyeste lovlige sats i henhold til statsbudsjettet. Dersom skattøret endres ved behandling av statsbudsjettet i Stortinget, endres skattøret i tråd med denne endringen.
- Fylkestinget vedtar et investeringsbudsjett på kr 627.656.000 hvorav kr 308.559.000 finansieres ved bruk av lån.
- Følgende eiendommer legges ut for salg:
  - Gnr/brn 119/634 i Tromsø
  - Gnr/brn 84/140 i Lenvik/Gibostad

Salgsinntektene disponeres til egenkapital i skoleinvesteringer. Budsjetreguleringen vil legges fram for fylkestinget når salgene er effektuert.

5. Budsjett til kontrollorganer, inklusiv kjøp av revisjonstjenester fra KOMREV NORD og kontrollutvalg for 2018 vedtas med netto driftsutgifter på kr 5.413.000 inklusive prisvekst.
6. Fylkeskommunens trekkrettigheter settes til 50 mill. kroner i 2018.
7. Tannlegetakstene økes med 2,6 prosent.
8. Fylkestinget delegerer til fylkesrådet å:
  - a. Fordele avsetninger til lønnsvekst i tråd med resultatene av lønnsforhandlingene i 2017 (helårsvirkning) og 2018.
  - b. Justere for økte pensjonsutgifter herunder løpende premie KLP og SPK samt reguleringspremie.
9. Fylkestinget ber fylkesrådet vurdere kompensasjon av det statlige nedtrekket i tilskuddet til fagskolene i Troms ved neste budsjettregulering i mars.
10. Fylkestinget viser til at G/S Silsand - Islandsbotn vil kunne ha oppstart høst 2018, gitt at fylkestinget vedtar dette i behandlingen av handlingsplan for fylkesveg 2018-2023 i mars 2018. Reguleringsplanen er til behandling i Lenvik kommune og prosjektet vil ha en total kostnad på inntil 75 mill kroner. Kapitalkostnadene for 2018 vil da utgjøre 315.000,-, 1.8 mill. Kroner i 2019, så 3.2 mill kroner påfølgende år. Disse kostnadene vil måtte innarbeides etter at handlingsplan for fylkesveg er vedtatt i fylkestinget i mars 2018.»