

An aerial photograph of Tromsø, Norway, taken from a high vantage point. The city is nestled in a fjord, with a large bridge spanning the water. The sun is setting on the right side of the image, casting a warm, golden glow over the entire scene. The mountains in the background are covered in snow. The foreground shows a rocky, mossy hillside.

På oppdrag for Troms fylkeskommune

## Gevinster ved ny innfart til Tromsø

oslo**economics**

**Tittel:** Gevinster ved ny innfart til Tromsø

**Utarbeidet av:** Oslo Economics

**Oppdragsgiver:** Troms fylkeskommune

**Publisert::** september 2025

**Rapportnummer:** 2025-59

**Kontaktperson:** Ove Skaug Halsos / Partner

**E-post:** osh@osloeconomics.no

**Tel:** +47 41 52 10 59

**Foto/illustrasjon forside:** iStock / TomasSerada

# Innhold

|                                                            |           |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Forprosjekt må startes opp for å sikre framdrift</b> | <b>5</b>  |
| <b>2. Videreutvikling har gjort prosjektet bedre</b>       | <b>7</b>  |
| <b>3. Nyttten av veien overstiger prissatte kostnader</b>  | <b>8</b>  |
| <b>4. Ny vei gir grunnlag for vekst</b>                    | <b>11</b> |
| 4.1 Dagens bo- og arbeidsmarked                            | 11        |
| 4.2 Mulige effekter av ny innfart                          | 13        |
| 4.3 Næringsliv                                             | 14        |
| 4.4 Tilgjengelighet                                        | 15        |
| 4.5 Netto ringvirkninger                                   | 15        |
| <b>5. Prosjektet forbedrer samfunnssikkerheten</b>         | <b>17</b> |
| 5.1 3R-metoden                                             | 17        |
| 5.2 Forsyningssikkerhet                                    | 19        |
| 5.3 Sårbarhet i transportsystemet                          | 19        |
| <b>6. Jernbane til Bardufoss øker nytten av ny innfart</b> | <b>20</b> |
| <b>7. Referanser</b>                                       | <b>23</b> |

# Vekst og sikkerhet: Ny innfartsvei binder regionen sammen

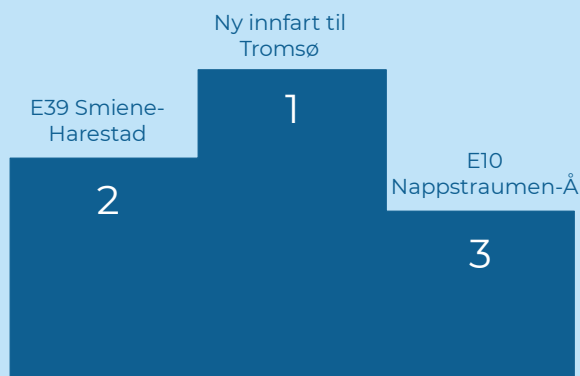
Folk sparer mye tid med ny vei



- Ny vei gir **tidsbesparelser** til Tromsø på om lag **én time** fra Finnsnes og opptil **tre kvarter** fra Bardufoss.
- Tidsreduksjonen gir **lavere transportkostnader** for befolkning og næringsliv.
- Tromsø blir også **vesentlig mer tilgjengelig** for omkringliggende tettsteder. Det vil gi befolkning bedre tilgang til arbeidsplasser, idrett, kultur, helse og utdanning.



Prosjektet er beregnet som mer lønnsomt for samfunnet enn prosjekter som er prioritert i NTP

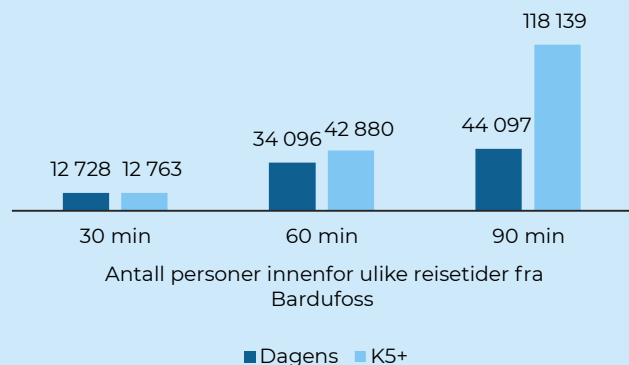


- Ny innfartsvei er ikke inkludert i Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036.
- Beregninger viser at prosjektet har **høyere nettonytte** enn Statens vegvesen prosjekter i NTP\*. Det innebærer at ny innfart **gir større samfunnsøkonomisk gevinst** enn de tiltakene som er prioritert for de neste ti årene.
- Mens Statens vegvesens prosjekter i NTP er anslått å koste rundt 156 milliarder kroner til sammen\*, er ny innfart beregnet til om lag 10,4 milliarder\*\*.

\*Inkluderer bare de prosjektene i NTP vi har anslag for.

\*\*Investeringskostnad (P50) for K5+90.

Forsvaret får tilgang til et større arbeidsmarked



- Tromsø har en vesentlig større befolkning enn både Bardufoss og Finnsnes.
- Dersom ny innfart etableres, vil dette gi **betydelig bedre tilgang til arbeidskraft** for Rusta leir. Beregninger viser at antallet personer som bor innenfor 90 minutters reiseavstand til leiren, kan **øke med opptil tre ganger** sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil **styrke leirens rekrutteringsgrunnlag** og gjøre den **mer attraktiv** som lokasjon.

oslo**economics**



# 1. Forprosjekt må startes opp for å sikre framdrift

I dag tar det to timer og 15 minutter å kjøre mellom Tromsø og Finnsnes, og én time og 50 minutter mellom Tromsø og Bardufoss (Marstrand AS, Høgskolen i Molde, 2024). Det har blitt utredet flere muligheter for å redusere reisetiden. Kortere reisetid kan bringe bo- og arbeidsmarkedsregionene i området nærmere hverandre.

I Konseptvalgutredningen (KVU) Innfarter til Tromsø anbefaler Statens vegvesen konsept 5 (se Figur 1-1), som innebærer utbygging av en ny innfartsvei gjennom Østre Malangen-korridoren (Statens vegvesen, 2020).

I 2024 gjennomførte Marstrand og Høgskolen i Molde en ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVU Innfarter til Tromsø. Underveis i dette arbeidet ble det utarbeidet tilleggssanalyser av Statens vegvesen til KVU-en, hvor det blant annet ble presentert nye konsepter (se Figur 1-2). I KS1 vurderes de to nye variantene av konsept 5, konsept 5+ og 5+90, som de mest egnede. De er imidlertid knyttet usikkerhet til konseptene, og de anbefaler ingen av dem. I stedet anbefaler de at det gjennomføres en prosjektavklaringsfase før forprosjektet, hvor gjennomførbarhet og løsninger for sårbar natur og reindrift utredes nærmere. KS1-konsulentene påpeker at med en kombinasjon av standard for 80 km/t og 90 km/t på den nye veien, vil det trolig være mulig å finne en god avveining mellom miljøbelastning og den prissatte nytten.

Figur 1-2 viser prosessen for statens prosjektmodell og hvor prosjektet Ny innfart til Tromsø befinner

Figur 1-1: Konsepter i KS1

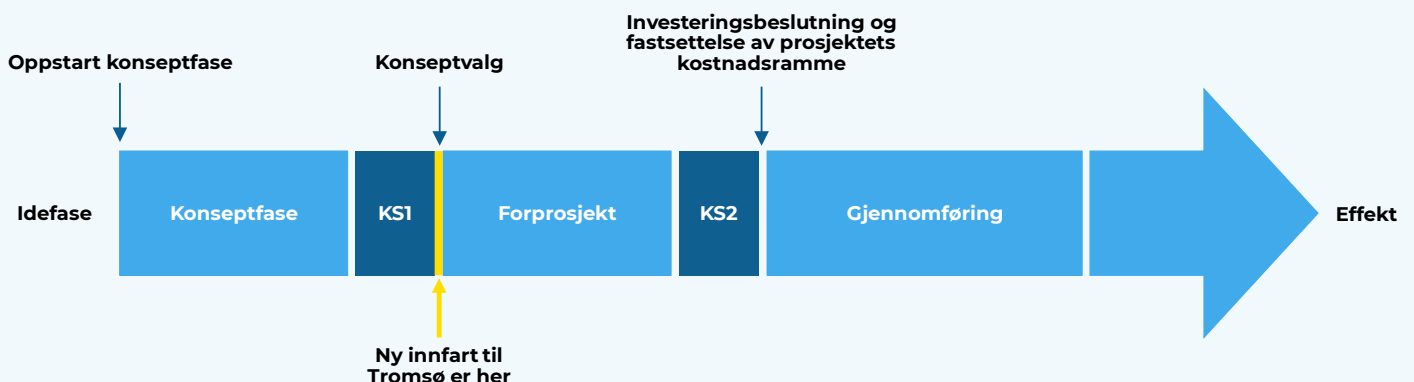


Kilde: Marstrand og Høgskolen i Molde, KS1 Ny innfart til Tromsø

seg i denne prosessen. Statens prosjektmodell inneholder føringer og krav for utredning og planlegging av store, statlige investeringsprosjekter over 1 milliard kroner (Finansdepartementet, 2023). Prosjektet Ny innfart til Tromsø har gjennomgått ekstern kvalitetssikring (KS1) av konseptfasens anbefalinger. Neste fase er da normalt å gjennomføre et forprosjekt der det gjøres arealavklaringer. Dette behandles typisk gjennom en kommunedelplan (KDP). I dette arbeidet velges endelig trasé og veistandard.

Troms fylkeskommune har allerede prioritert ny innfartsvei til Tromsø fra sør som det viktigste statlige transportinfrastrukturprosjektet i fylket. Ved å synliggjøre gevinstene søker fylkeskommunen å

Figur 1-2 Statens prosjektmodell



Kilde: Finansdepartementet, 2023

sikre fortsatt fremdrift i prosjektutviklingen og å bringe prosjektet nærmere realisering.

Troms fylkeskommune ønsker å synliggjøre gevinstene av konsept 5+ og 5+90 og har engasjert Oslo Economics til å gjennomføre denne analysen. Analysen vil blant annet bli brukt i fylkeskommunens arbeid i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) der fylkeskommunen er innspillspart. Prosjektet ble ikke omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036, da ekstern kvalitetssikring av prosjektet ikke var ferdigstilt i tide.

Rapporten er videre inndelt på følgende måte: Kapittel 2 beskriver prosjektet og hvordan reisetid reduseres. Kapittel 3 omhandler tidligere beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Kapittel 4 beskriver bo- og arbeidsmarkedsregionene, før vi drøfter hvordan de kan påvirkes av ny innfart. I kapittel 5 redegjør vi for prosjektets effekt på samfunnssikkerhet. Til slutt, i kapittel 6, skisserer vi mulige synergieffekter ved et eventuelt første utbyggingstrinn for Nord-Norgebanen.

Figur 1-3: Ny innfart vil øke tilgjengeligheten til Tromsø og byens funksjoner



Foto: Marek Minor/Unsplash.com

## 2. Videreutvikling har gjort prosjektet bedre

Konseptvalgutredningen anbefalte konsept 5 i Østre Malangenkorridor, med en bro over Balsfjorden. I KS1 foreslås det en ny variant av konseptet, som har fått navnet K5+. Varianten K5+ har lavere investeringskostnader enn det opprinnelige konsept 5 og kan lettere realiseres.

Konsept 5+ Østre Malangenkorridor (K5+) innebærer (Marstrand AS, Høgskolen i Molde, 2024)

- ny fjordkryssing med en 6,5 km undersjøisk tunnel mellom Balsnes og Berg
- oppgradering av gamle fylkesveier til ny riksveistandard
- omlegging av innfartsvei mellom Buktamoen og Berg
- utbedring av vei mellom Buktamoen og Rossvoll
- ny bro over Målselva
- ny vei med tunnel og bro i strekningen Aursfjord–Lanes–Oldervik
- utbedring av vei Oldervik–Middagsnes og Middagsnes–Balsnes

Konsept 5+ 90km/t (K5+90) er tilsvarende for K5+, men inneholder ekstra tiltak som stivere veibane,

siktlinjer og geometri for å oppfylle kravene om 90km/t (Marstrand AS, Høgskolen i Molde, 2024).

### Folk og næringsliv sparer tid i transport

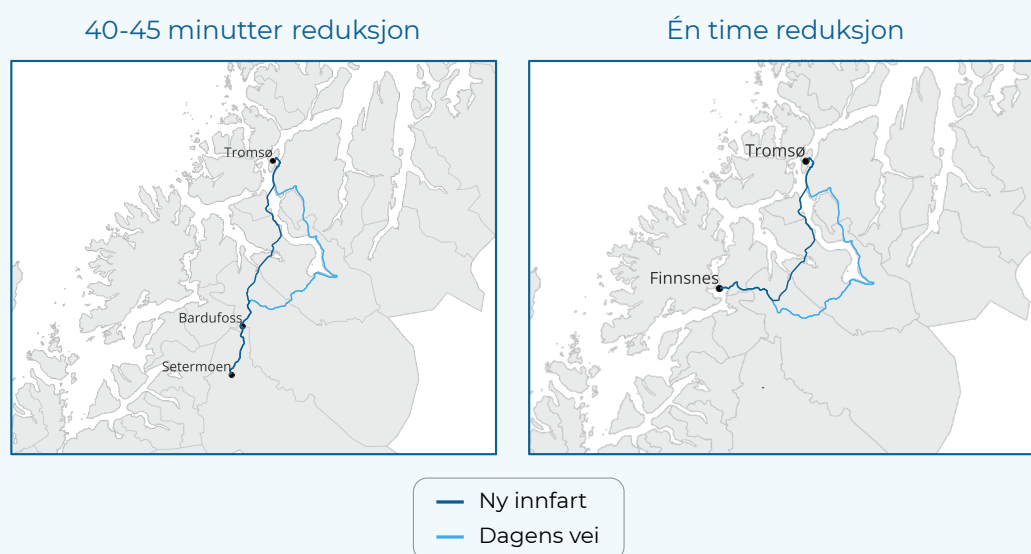
Konsept 5+ reduserer reisetiden til Finnsnes med omtrent én time sammenliknet med dagens situasjon. Ny reisetid til Finnsnes vil være én time og 15 minutter. Til Bardufoss vil mellom 40 og 45 minutter, med ny reisetid på én time og 10 minutter. Reisetiden fra Tromsø til Narvik vil også reduseres med 40-45 minutter, til to timer og 40 minutter. (Marstrand AS, Høgskolen i Molde, 2024). Figur 2-1 viser raskeste vei med dagens og foreslått ny innfart.

Statens vegvesen har anslått at konsept 5+ 90km/t forkorter reisetiden med ytterligere fem minutter for hver av de nevnte strekningene (Statens vegvesen, 2020).

### Nytt konsept med lavere kostnader

I KS1 ble kostnadene av konseptene 5+ og 5+ 90 km/t beregnet til henholdsvis 9,1 og 10,4 milliarder 2024-kroner. Dette er P50-estimatet, som ligger til grunn for styringsrammen (Marstrand AS, Høgskolen i Molde, 2024). Opprinnelig konsept K5 fra KVVU-en har en investeringskostnad på 13,1 milliarder 2024-kroner (P50). KS1 viser at både K5+ og K5+ 90km/t har bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn det opprinnelige anbefalte konseptet K5. Dette begrunnes med at store deler av nytten bevares til en lavere kostnad.

Figur 2-1: Reduksjoner i reisetid



Kilde: KS1 Innfarter til Tromsø. Illustrasjon: Oslo Economics.



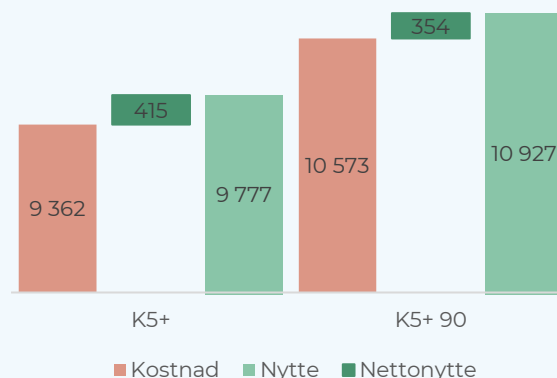
### 3. Nytten av veien overstiger prissatte kostnader

Ny innfart til Tromsø gir persontrafikken og godstransporten store nyttevirksomheter av kortere reisetid. Nytten av kortere reisetid overstiger prosjektets samlede prissatte kostnader. I tillegg gir ny innfart redusert ulykkesrisiko fordi veikvaliteten bedres. Prosjektet har negative virkninger på natur og reindrift, men disse er ikke prissatt.

Et tiltak anses som samfunnsøkonomisk lønnsomt hvis befolkningens samlede betalingsvillighet for å oppnå forbedringene med tiltaket overstiger tiltakets kostnader. Nettonytte er et begrep som brukes i nytte-kostnadsanalyser for å indikere samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og består av samlet nytte fratrasket samlede kostnader. I beregningen av nettonytte inngår alle virkningene som kan verdsettes i kroner, både nytte og kostnader.

Med et veiprojekt inntreffer planleggings- og investeringskostnadene først, mens nytten først kommer når prosjektet kan tas i bruk og deretter gjennom hele prosjektets levetid. Siden nytte- og kostnadsvirkningene inntreffer på forskjellige tidspunkt, beregnes de som nåverdier med bruk av en kalkulasjonsrente som er felles for statlige investeringsprosjekter. I tillegg til disse beregningene av prissatte virkninger, gjennomføres det kvalitative vurderinger av de virkningene som ikke lar seg prissette.

Figur 3-1: Samfunnsøkonomisk gevinst for K5+ og K5+ 90 (millioner kroner)

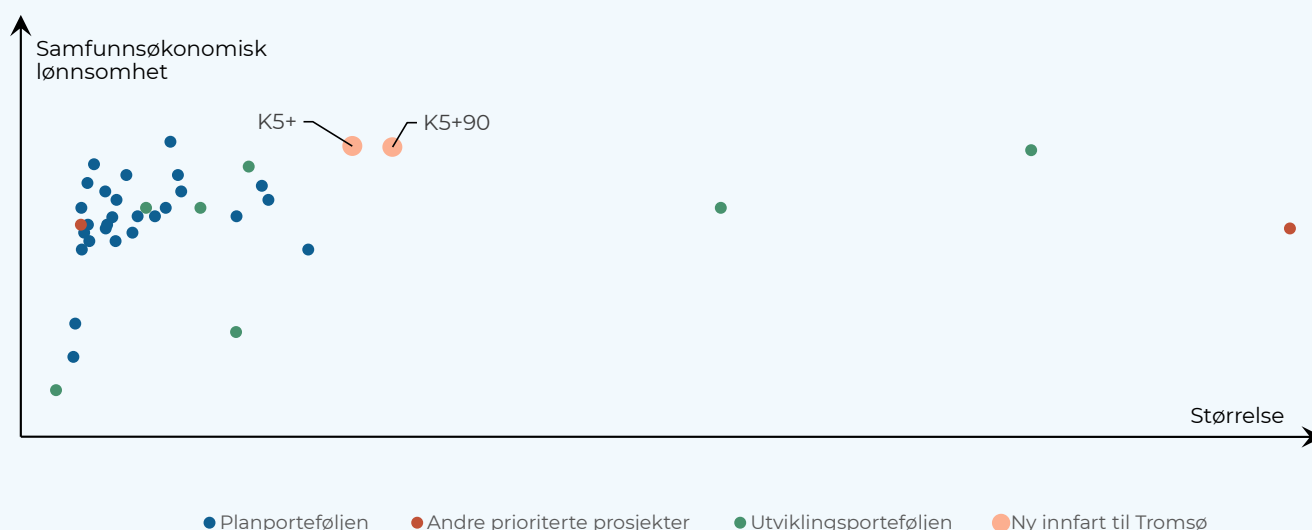


Kilde: Marstrand AS og Høgskolen i Molde (2024)

I KS1 vurderes både konseptvariantene 5+ og K5+90 som samfunnsøkonomisk lønnsomme med hensyn på prissatte virkninger (Marstrand AS, Høgskolen i Molde, 2024). K5+ er beregnet til å ha høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet, både totalt og per budsjettkrone.

**For konsept 5+ er det beregnet en samlet nytte på 9,8 milliarder kroner og en samlet kostnad på 9,4 milliarder kroner. Den beregnede samfunnsøkonomiske lønnsomheten er 415 millioner kroner (se Figur 3-1).**

Figur 3-2: Ny innfart sammenlignet med prosjektene i NTP 2025–2034 (NNB)



Kilde: Statens vegvesen. Note: Noen prosjekter fra NTP er ekskludert fra figuren. Årsakene er enten manglende tall eller hensyn til figurens lesbarhet da prosjektene har betydelig mer negativ NNB eller høyere kostnader enn de resterende prosjektene.



**For konsept 5+90 er det beregnet en samlet nytte på 10,9 milliarder kroner og en samlet kostnad på 10,6 milliarder kroner. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er beregnet til 354 millioner kroner.**

For å sammenligne prosjekter av ulik størrelse, og for å prioritere prosjekter innenfor en gitt økonomisk ramme, er det vanlig å se på nettonytte per budsjettkrone (NNB). NNB viser hvor mye samfunnet får igjen i nettonytte for hver krone som brukes fra offentlige budsjetter. Konsept 5+ har en NNB på 0,05, mens tilsvarende for 5+90 er 0,04.

Både konsept 5+ og konsept 5+90 har høy beregnet NNB sammenlignet med dem av Statens vegvesens prosjekter som ligger inne i Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2025–2036. Figur 3-2 viser samfunnsøkonomisk lønnsomhet og størrelse på NTP-prosjektene sammenliknet med ny innfart til Tromsø. Av disse prosjektene har Ny innfart til Tromsø høyest beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet, målt som netto nytteverdi. Deretter følger E39 Smiøene-Harestad i Rogaland og E10 Å-Fiskebøl i Nordland. Selv om Ny innfart til Tromsø er et stort prosjekt, er det langt mindre enn enkelte prosjekter i utviklingsporteføljen eller blant andre prioriterte prosjekter.

### Trafikanter og godstransporten får størst nytte av prosjektet

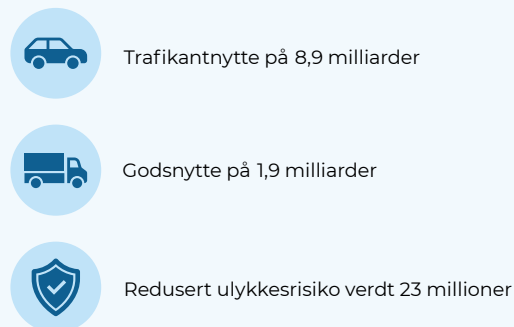
I KS1 Innfart til Tromsø er det tre hovedkomponenter for nyttesiden: trafikanthytte, godsnytte og redusert ulykkesrisiko.

Trafikanthytte er nytten trafikanter får som følge av forbedringer i transportsystemet. Det inkluderer verdien av spart tid for personreiser, og det inkluderer endrede direkte kostnader til blant annet drivstoff og slitasje på kjøretøy. Tilsvarende beregnes det nytte for godstransporten, som har en høy verdi av spart tid og kortere distanser. Den totale verdien beregnes som produktet av kvantum og pris, der kvantum består av antall berørte og påvirkning per berørt. Ny vei kan også redusere ulykkesrisiko. Lavere ulykkesrisiko beregnes som en prissatt virkning med bruk av verdien for et statistisk liv tapt i trafikken.

Den største gevinsten av 5+ 90 er trafikanthytte (for persontrafikk), som er beregnet til omtrent 8,9 milliarder. Godsnyttan er beregnet til omtrent 1,9 milliarder, mens verdien av redusert sannsynlighet for ulykker er beregnet til 23 millioner (se Figur 3-3). Til sammen er gevinstene beregnet til litt under 11 milliarder.

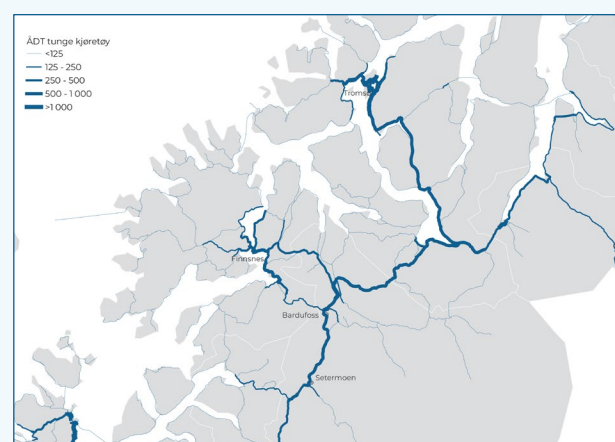
En viktig årsak til at trafikanthytten er høy, er at den nye veien gir en stor reduksjon i reisetid. Det gjør at

Figur 3-3: Gevinster ved konsept 5+ 90



Kilde: KS1 Innfarter til Tromsø. Illustrasjon: Oslo Economics.

Figur 3-4: Antall tunge kjøretøy per dag (ÅDT)



Kilde: NVDB. Illustrasjon: Oslo Economics.

mennesker bruker mindre tid i trafikk og må bruke mindre penger på blant annet bensin og slitasjeskader på bil.

Også for godsnytte er den store tidsreduksjonen en viktig faktor. Narvik til Tromsø, ved bruk av E8 og E6, er blant strekningene med flest antall daglige tunge kjøretøy (ÅDT) i Nord-Norge, og er en viktig transportåre for gods (se Figur 3-4). Omtrent 250 tunge kjøretøy benytter veien daglig (Marstrand AS, Høgskolen i Molde, 2024). Vi har gjennomført et enkelt regneeksempel for å gi innblikk i kostnadsbesparelsene ny innfart kan gi for samfunnet, illustrert i Figur 3-5. Vi kommer frem til at det kan gi daglige kostnadsbesparelser på 154 000 kroner, som tilsvarer mellom 50 og 60 årsverk. Dette er basert på dagens trafikkmengde. Med forbedret vei vil trafikkmengden sannsynligvis øke.

Med ny vei øker også trafiksikkerheten. Dagens vei har flere utfordringer som smale partier og lav standard, og har strekninger med mer alvorlig ulykkesituasjon enn det som er normalt på

Figur 3-6: Regneeksempel: Daglig kostnadsbesparelse for godstransportører



Beregninger og illustrasjon av Oslo Economics.

tilsvarende vei. Ny innfart vil bedre standard og redusere sannsynligheten for møteulykke (Statens Vegvesen, 2020). I KS1 er verdien av lavere sannsynlighet for ulykke beregnet til 23 millioner kroner (Marstrand AS, Høgskolen i Molde, 2024).

Virkningen for natur er største ikke-prissatte virkning

KS1 Ny innfart til Tromsø undersøker også ikke-prissatte virkninger. Her vurderes virkningene på forsvarsevne og samfunnssikkerhet og beredskap som positive. Virkningene på natur og miljø og reindrift vurderes som negative (se Figur 3-5). Årsakene til store negative virkninger på natur og miljø skyldes at strekningen går gjennom viktige turområder, fritidsområder og myrterreng. Konseptet vil også berøre kulturmiljøet langs Målselva (Marstrands AS, Høgskolen i Molde, 2024b).

KS1-konsulentene viser til at det trolig vil være mulig å finne en god avveining mellom miljøkonsekvenser og prissatt nettonytte ved videre optimalisering av prosjektet. Spesielt gjennom å vurdere kritisk hva som er riktig veistandard på hver av delstrekningene, kan prosjektet forbedres ytterligere.

Figur 3-5: Ikke prissatte virkninger konsept 5+ og 5+90

| Kategori                       | Ny innfart til Tromsø |
|--------------------------------|-----------------------|
| Forsvarsevne                   | Liten Positiv         |
| Samfunnssikkerhet og beredskap | Middels Positiv       |
| Natur og miljø                 | Stor Negativ          |
| Reindrift                      | Middels Negativ       |

Kilde: KS1 Innfarter til Tromsø

## 4. Ny vei gir grunnlag for vekst

*Kortere reisetid som følge av en ny innfart kan føre til en rekke effekter på bo- og arbeidsmarkedet. I dette kapitlet vil vi først beskrive dagens bo- og arbeidsmarked, deretter diskutere hvilke endringer en ny innfart kan føre til.*

### 4.1 Dagens bo- og arbeidsmarked

En bo- og arbeidsmarkedsregion (BA-region) er definert som en region med felles markeder for arbeidskraft og arbeidsplasser, der innbyggerne ikke trenger å flytte eller bruke vesentlig tid på å reise for å arbeide. Litt enkelt forklart, knyttes en kommune til en annen kommune i en felles BA-region dersom det er vesentlig pendling mellom kommunene og hvis reisetida mellom kommunene ikke er for lang. 90 minutter brukes som en øvre grense for å inkludere kommuner i en felles BA-region i TØIs metodikk for inndeling i BA-regioner (Gundersen, et al., 2019).

Samtidig tror vi at denne grensen bør forstås avhengig av kontekst; i noen deler av landet kan villighet til å pendle være langt større enn i andre deler av landet.

I influensområdet til den nye innfartsveien finnes det i dag tre BA-regioner: Senja, Tromsø og Målselv. Figur 4-1 viser lokasjonen til BA-regionene og hvilke kommuner de består av.

#### 4.1.1 Arbeidsmarked

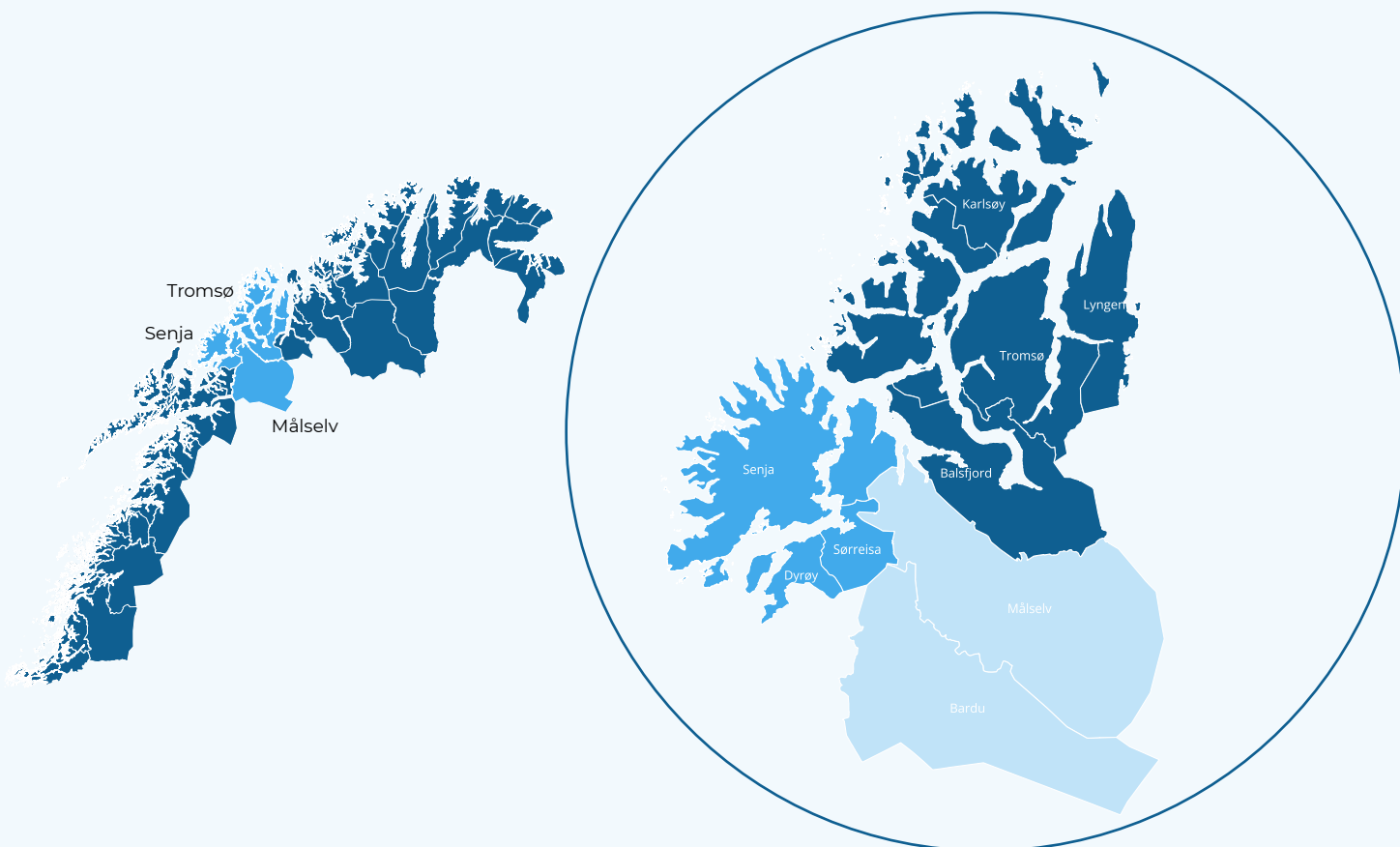
Tromsø er BA-regionen i området med klart flest arbeidsplasser. I 2024 arbeidet over 50 000 i Tromsø, mens omtrent 9 000 arbeider i Senja og rundt 6 000 i Målselv (se Figur 4-3).

I Målselv er Forsvaret en stor aktør, og antall arbeidsplasser er tett knyttet til Forsvarets behov. I Senja er fiskeri- og havbruksnæringen viktig. Tromsø har et betydelig større og mer variert arbeidsmarked enn de andre BA-regionene.

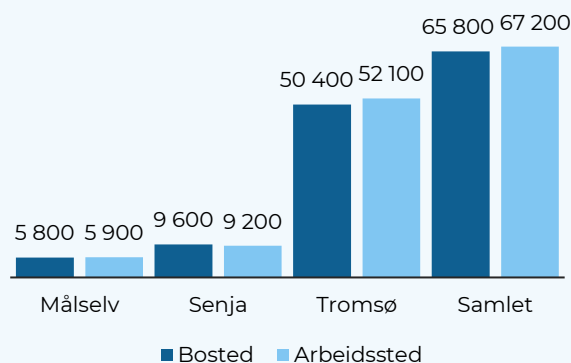
#### 4.1.2 Boligmarked

I 2024 var det 65 300 boliger fordelt på BA-regionene Tromsø, Senja og Målselv. De fleste boligene (47 800) er i Tromsø BA-region, mens det i

Figur 4-1: Bo- og arbeidsregionene

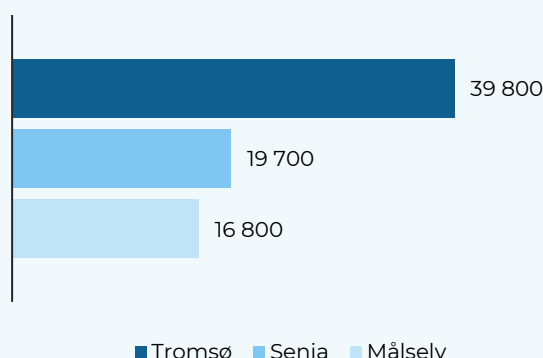


Figur 4-3: Sysselsatte fordelt på arbeidssted og bosted i BA-regioner, 2024



Kilde: SSB tabell 13472

Figur 4-5: Gjennomsnittlig kvadratmeterpris for eneboliger (kr) i utvalgte kommuner, 2024



Kilde: SSB tabell 06035

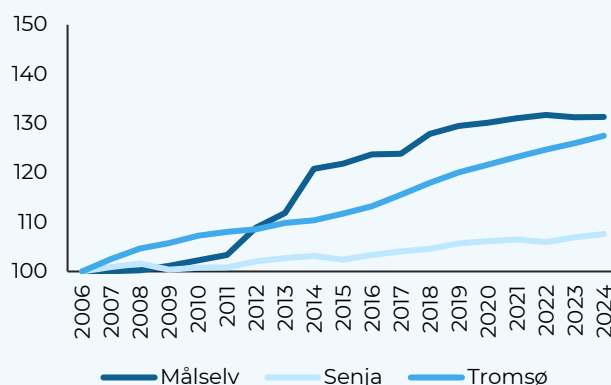
Senja og Målselv er henholdsvis 10 400 og 7 100 boliger.

Siden 2006 har økningen i antall boliger vært størst i Målselv og Tromsø. I Målselv BA-region har antall boliger økt med 31 prosent, sannsynligvis grunnet Forsvarets økte tilstedeværelse i regionen med Forsvarssenteret i Bardufoss. Antall boliger i Tromsø har økt med 27 prosent, mens Senjas økning er på 8 prosent (se Figur 4-4).

Det er betydelige forskjeller i boligpris mellom BA-regionene. I Tromsø kommune er gjennomsnittlig kvadratmeterpris for eneboliger over dobbelt så høy som Senja og Målselv kommune. I 2024 var gjennomsnittlig kvadratmeterpris for eneboliger 39 800 Tromsø, mens den var 19 700 i Senja og 16 800 i Målselv (se Figur 4-5). For alle boligtyper er gjennomsnittlig boligpris per andre kvartal 2025, 61 500 i Tromsø og 21 500 i distriktene i Troms. (Krogsveen, 2025)

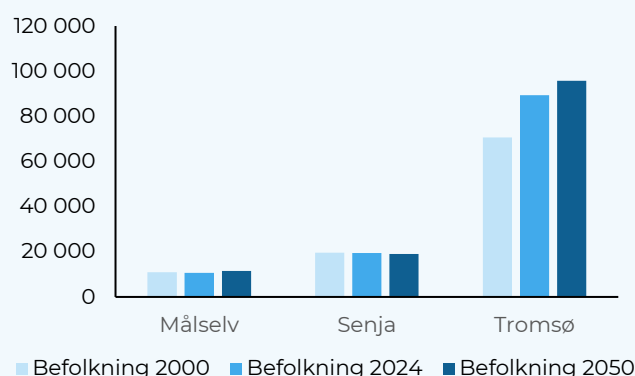
Flere grupper har begrenset tilgang til boligmarkedet i Tromsø. Ifølge Sykepleierindeksen 2025 har en sykepleier med gjennomsnittslønn råd

Figur 4-4: Indeksert utviklingen i antall boliger i BA-regioner, 2006-2024 (2006=100)



Kilde: SSB tabell 06265

Figur 4-6: Historisk og forventet befolkningsutvikling i Tromsø, Senja og Målselv BA-region.



Kilde: SSB tabell 07459 og 14288. Note: Befolkning i 2050 er ved bruk av hovedalternativet (MMMM)

til å kjøpe 17,8 prosent av boligene i Tromsø, en nedgang fra 22,4 prosent året før (Eiendom Norge, 2025). De siste årene har det også blitt omtalt i media en vridning av boliger fra langtidsleie til korttidsutleie (NRK, 2025) – en vridning som begrenser fastboendes muligheter til å bo i Tromsø by.

#### 4.1.3 Befolkning

Figur 4-6 viser den historiske og forventede befolkningsutviklingen i Tromsø, Senja og Målselv BA-region.

Tromsø har opplevd en befolkningsvekst på 26 prosent mellom 2000 og 2024. I denne perioden har antall innbyggere gått fra 70 500 til 89 300. Det forventes en ytterligere befolkningsvekst på syv prosent frem mot 2050. Det utgjør et forventet innbyggertall på 95 700 mennesker.

I både Målselv og Senja har folketallet gått svakt ned fra 2000 til 2024. Frem mot 2050 er det imidlertid ventet en befolkningsvekst i Målselv på syv prosent, fra 10 700 til 11 500. For Senja forventes en videre nedgang fra 19 500 til 19 000 innbyggere.



SSBs befolkningsframskrivninger er basert på historiske data. Politiske valg, for eksempel om investeringer i infrastruktur og lokalisering av blant annet Forsvarets virksomhet, inngår ikke i prognosene. Slik politiske endringer kan påvirke befolkningsgrunnlaget uten at det fanges opp i SSBs framskrivninger.

## 4.2 Mulige effekter av ny innfart

### 4.2.1 Utvidet bo- og arbeidsmarkedsregion

Reduksjonen i reisetid med ny innfartsvei til Tromsø vil kunne utvide Tromsø bo- og arbeidsmarkedsregion (som vist i Figur 4-1), til å inkludere flere omkringliggende kommuner.

Reisetid på vei er 2 timer og 15 minutter mellom Finnsnes og Tromsø og 1 time og 50 minutter mellom Bardufoss og Tromsø. Ny innfartsvei kan redusere det til henholdsvis 1 time og 15 minutter og 1 time og 10 minutter. Reisetiden til begge stedene reduseres altså fra å ligge over terskelen for ukependling til å falle innenfor et nivå som gjør dagpendling realistisk, etter TØIs definisjon. Med

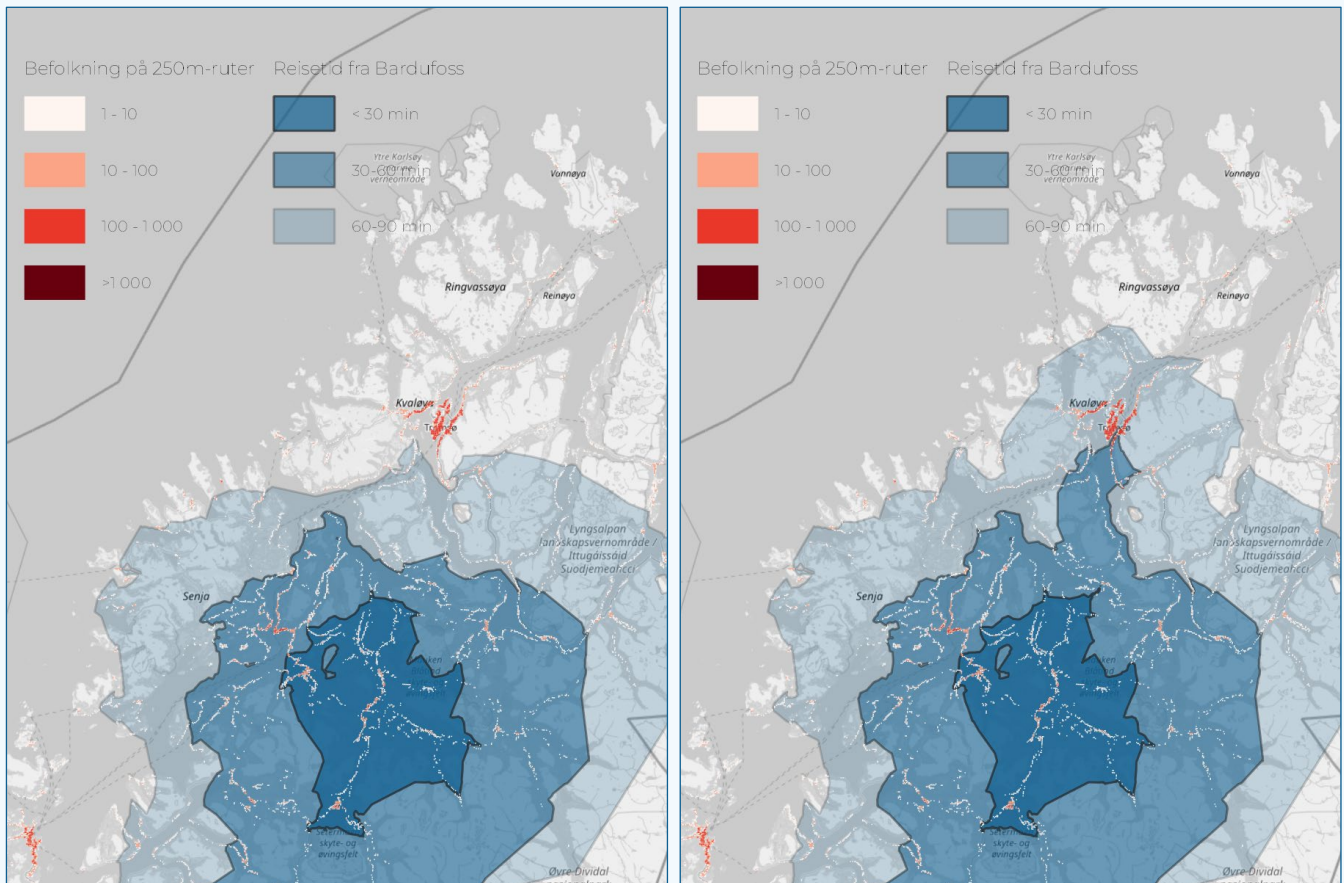
dagens reisetid er det 3,5 prosent av dem som bor i Målselv eller Senja BA-region, som pendler til Tromsø (Statens Vegvesen, 2020).

En så betydelig reduksjon i reisetid vil trolig føre til økt pendling, men det er usikkert hvor stor effekten vil være. Fra andre regioner med tilsvarende veiutbygginger, som har gitt en vesentlig forbedring i reisetiden, ser vi at ny vei gir næringslivet mulighet til å vokse, at arbeidsmarkedet utvides og at regioner sammenkobles (Oslo Economics og Norconsult, 2025).

Tidligere analyser utført av Oslo Economics og Norconsult viser at de aller fleste av arbeidstakere i Norge har en pendletid på under 45 minutter (Oslo Economics og Norconsult, 2025). Dette er imidlertid deskriptive observasjoner av faktisk reisetid mellom bosted og arbeidssted, og gir ikke nødvendigvis uttrykk for *pendlingsvilligheten*. Samtidig kan aktørenes adferd tolkes som indikasjoner på pendlevillighet.

Et funn i Oslo Economics og Norconsult-rapporten er at det er vanligere å pendle lengre i Oslo-regionen enn ellers i landet. En mulig forklaring på dette er at betydelige forskjeller i lønn og

Figur 4-7: Reisetid fra Bardufoss og befolkning (venstre: dagens, høyre: med ny innfart til Tromsø)



Kilde: Kart fra OpenStreetMap contributors og NVDB. Analyse og illustrasjon: Oslo Economics

arbeidsmuligheter mellom sentrum og omegn bidrar til økt pendlevillighet. En tilsvarende mekanisme kan tenkes å gjøre seg gjeldende i Tromsø. Tromsø har et langt større og mer diversifisert arbeidsmarked enn de omkringliggende tettstedene. Det vil gjøre det mer attraktivt å bosette seg på de mindre tettstedene sør for Tromsø, og dette vil kunne ha stor betydning for disse stedene, samtidig som det kan avlaste boligbehovet på Tromsøya.

#### 4.2.2 Forsvarets tilgang til arbeidskraft

Midt-Troms huser noen av Norges viktigste forsvarsmiljøer. På Bardufoss ligger Luftforsvarets base og Hæren har avdelinger både der og på Settermoen (Forsvaret, u.d.). Hæren sysselsetter direkte og indirekte mange hundre personer i regionen. For eksempel gjennom brigade Nord med sete i Troms; brigaden består av 4 500 soldater fulloppsatt (Store norske leksikon, 2024). Samtidig er Forsvaret avhengig av å rekruttere kvalifisert personell til disse basene – alt fra teknikere og offiserer til sivile spesialister. Å tiltrekke og beholde slik arbeidskraft i indre Troms har til tider vært en utfordring, blant annet fordi flere reiser for å stifte familie (NRK, 2024).

Ifølge NRK var nesten 2 000 ansatte i Forsvaret regnet som pendlere i 2023. En operasjonsoffiser og pendler NRK har intervjuet, trives godt med å bo i Nord. Han peker på følgende årsaker som viktige for å bosette seg ved tjenestestedet: (1) arbeidsmuligheter for medflytter og (2) hvor attraktivt det er å bo nært garnisonen i Indre Troms (NRK, 2023).

En ny veiforbindelse mellom Bardufoss og Tromsø vil kunne redusere reisetiden til litt over én time, og dermed gjøre det realistisk å dagpendle fra Tromsø. For personell med familier kan dette være verdifullt, da Tromsø har tilgang til flere jobbmuligheter for ektefeller, et større utdanningstilbud og et rikere kultur- og servicetilbud. Å få gode kultur- og servicetilbud nærmere kan også tenkes å gjøre det lettere å rekruttere vernepliktige til å fortsette tjenesten deres i Indre Troms.

Ny innfart til Tromsø kan også gjøre det lettere å hente inn spesialkompetanse fra Tromsø ved behov. Forsvaret driver i økende grad teknologiorienterte funksjoner som krever kompetanse som gjerne finnes i byene. For eksempel har forsvaret nylig opprettet et en ekspertgruppe for å styrke digitaliseringen (Forsvaret, 2025). Ved å minske avstanden mellom Tromsø by og basene, legger en til rette for sivil-militært samarbeid om kompetanse. Tromsø har universitet med relevante studier (ingeniørfag, IKT, arktisk sikkerhet m.m.). Det vil bli lettere å engasjere

riktig kompetanse i prosjekter hvis reiseveien er kortere.

#### 4.2.3 Mer attraktivt å bo i områder sør for Tromsø

Utbygging av ny innfartsvei til Tromsø vil redusere reisetiden til byen, noe som har potensial til å påvirke bosettingsmønstre i regionen. Kortere pendleravstander gjør det mer attraktivt å bosette seg utenfor Tromsø. Dette gjelder særlig i områder med eksisterende befolkningsgrunnlag som Finnsnes og Bardufoss, men også mindre tettsteder langs den nye veien som får vesentlig forbedret tilgjengelighet til Tromsø.

Boligprisene i Tromsø er som presentert i kapittel 4.1.2 relativt høye sammenlignet med omkringliggende kommuner. For mange vil det derfor være mer realistisk å kjøpe bolig i nærliggende områder, gitt akseptabel reisevei, da de får mer bolig for pengene enn i Tromsø. En ny innfartsvei kan dermed bidra til økt boliggetterspørsel i kommuner som Balsfjord, Sørreisa og Målselv, og samtidig legge til rette for bedre utnyttelse av eksisterende boligmasse i disse områdene. Det kan videre føre til en utjevning av boligpriser og mindre press på Tromsø. Effekten på tilflytting og prisutvikling vil imidlertid avhenge av flere faktorer, for eksempel faktisk pendlevillighet, lønnsforskjeller og boligpreferanser.

### 4.3 Næringsliv

Utbygging av ny innfartsvei til Tromsø vil redusere transportkostnadene i regionen, noe som kan ha positive effekter for næringslivet. For det første vil et utvidet pendlingsområde gi virksomheter tilgang til et større arbeidsmarked, ettersom arbeidstakere kan reise lengre innenfor samme tidsramme. For det andre kan lavere transportkostnader redusere bedriftenes marginalkostnader, gjennom lavere kostnader ved transport av innsatsfaktorer og varer, noe som kan føre til økt produksjon og tjenestetilbud.

I tillegg kan forbedret infrastruktur påvirke bedrifters lokaliseringsvalg. Når kostnadene ved å transportere varer til og fra Tromsø reduseres, blir det mer attraktivt å etablere virksomhet i områder som tidligere lå utenfor effektiv rekkevidde. Dette kan bidra til en mer balansert regional utvikling og bedre kapasitetsutnyttelse i omlandet.

#### 4.3.1 Reiseliv

En viktig næring i området er reiselivsnæringen. I Tromsø reiselivsregion ble det registrert litt over én million hotellovernattinger i 2024, en økning på 24 prosent sammenlignet med 2016. Samme år hadde Sør-Troms/Senja reiselivsregion litt over 250 000

overnattingsdøgn og en vekst på 15 prosent fra 2016 (se Figur 4-8). Sammenlignet med områder lenger sør, fremstår Tromsø som en mer attraktiv turistdestinasjon og har de siste årene opplevd en sterkere vekst.

Funn fra tidligere evalueringer viser at nye veier har bidratt til å styrke veksten i reiselivsnæringen. Når populære turistmål blir mer tilgjengelig, øker deres attraktivitet som reisemål (Oslo Economics, Norconsult, 2025). Ny innfartsvei kan gi tilsvarende effekter for Sør-Troms/Senja reiselivsregion. Økt tilgjengelighet kan bidra til at reisende til Tromsø også velger å besøke Sør-Troms/Senja. Ny innfart kan dermed bidra til flere og tryggere turistreiser til reiselivsregionen.

Ny innfartsvei kan redusere presset på Tromsø lufthavn. I 2019 reiste 60 prosent flere passasjerer via Tromsø lufthavn enn det var kapasitet til (Avinor, 2020). Til tross for åpningen av en ny og større utlandsterminal i starten av 2024, har den kraftige veksten i antall utenlandske turister ført til at det allerede er kapasitetsutfordringer (NRK, 2025; NRK, 2024). En kortere reisetid mellom Bardufoss og Tromsø kan bidra til å avlaste Tromsø lufthavn ved å gjøre Bardufoss lufthavn mer attraktiv for innenlandsreisende.

## 4.4 Tilgjengelighet

Reduserte reisetider som følge av en ny innfartsvei til Tromsø, vil øke tilgjengeligheten til viktige tjenester og goder for befolkningen i regionen, særlig for innbyggere i Finnsnes og Bardufoss. Tromsø fungerer som et regionalt senter med et bredt spekter av funksjoner som ikke finnes i

mindre tettsteder. Når reisetiden reduseres, senkes terskelen for å benytte seg av disse tilbudene. Dette kan videre øke attraktiviteten til tettsteder som Finnsnes og Bardufoss, men også til mindre tettsteder langs den nye veien til Tromsø.

Særlig viktig er tilgjengelighet til helsetilbud. Universitetssykehuset Nord-Norge i Tromsø er det nærmeste sykehuset for både Finnsnes og Bardufoss. Dermed får innbyggere i Finnsnes én time kortere vei til sykehus og innbyggere fra Bardufoss 40 minutter kortere reisevei. I akutte situasjoner kan kortere reisetid være avgjørende, men også i mindre akutte tilfeller bidrar et tilgjengelig helsetilbud til lavere belastning for pasienter og bedre helseutfall.

Tromsø har også et større utdanningstilbud som blir mer tilgjengelig. Utdanningstilbudet inkluderer universitet, fagskoler og videregående skoler. Kortere reisetid gir den enkelte flere utdanningsmuligheter innenfor en kortere rekkevidde.

Også bedre tilgang til kultur- og idrettstilbud kan være verdifullt for den enkelte. Tilgang til slike tjenester kan bidra til økt velvære hos den enkelte. Blant annet finner Bente Løkken i sin doktorgradsavhandling antydende bevis på at de som deltar i kulturelle aktiviteter har lavere risiko for dødelighet enn de som ikke deltar (Løkken, 2023).

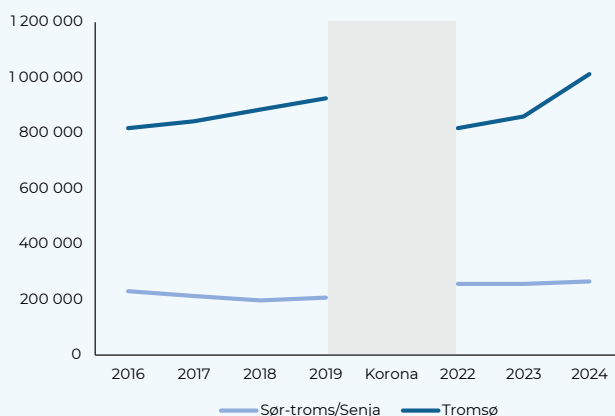
## 4.5 Netto ringvirkninger

Netto ringvirkninger skal ikke inngå i en samfunnsøkonomisk analyse fordi det empiriske grunnlaget er svakt (Finansdepartementet, 2021). Samtidig kan en netto ringvirkningsanalyse fange opp mekanismer som ikke fanges opp i beregningen av netto nåverdi. Slike mekanismer kan belyses i en tilleggsanalyse. Tre positive mekanismer som kan oppstå av et større arbeidsmarked, er læringseffekter, deling og matching (Duranton & Puga, 2004). Disse virkningene illustreres i Figur 4-9.

### Læringseffekter

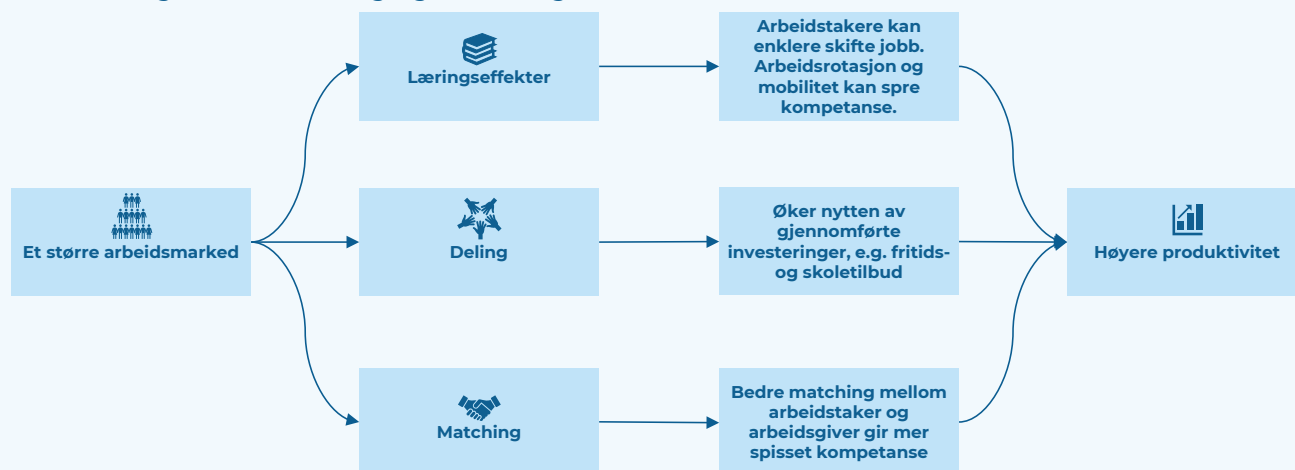
Et større arbeidsmarked gir arbeidstakere flere muligheter og reduserer barrierer for jobbskifte. Økt arbeidsmobilitet og rotasjon mellom virksomheter og sektorer legger til rette for kompetansespredning, noe som kan styrke både innovasjonsevne og problemløsning. Over tid kan dette bidra til høyere samlet produktivitet, ettersom kunnskap og erfaring sirkulerer mer effektivt i økonomien.

Figur 4-8: Overnattingsdøgn på hotell i Tromsø og Sør-Troms/Senja reiselivsregion



Kilde: SSB, tabell 14172

Figur 4-9: Læringseffekter, deling og matching



Kilde: Marstrand og Høgskolen i Molde, 2024. Illustrasjon: Oslo Economics.

### Deling

Deling av offentlige tjenester kan øke den samfunnsøkonomiske nytten av gjennomførte investeringer. En raskere innfartsvei til Tromsø vil kunne gjøre det enklere for innbyggere i omkringliggende områder å benytte seg av offentlige fasiliteter som idrettsanlegg, svømmehaller og spesialiserte helsetjenester. Økt tilgjengelighet gir bedre kapasitetsutnyttelse og kan bidra til høyere samlet velferd, uten at det kreves nye investeringer i parallell infrastruktur.

### Matching

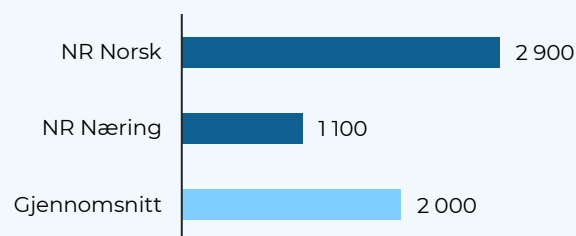
Et større og mer integrert arbeidsmarked bidrar til bedre matching mellom arbeidsgivere og arbeidstakere. Når mobiliteten øker, øker sannsynligheten for at arbeidstakere finner stillinger som er bedre tilpasset deres kompetanse og interesser. Dette kan øke produktivitet. Det innebærer også at arbeidstakere i større grad kan spisse sin kompetanse, ettersom et bredere arbeidsmarked gir tryggere rammer for spesialisering.

Med ny innfartsvei og en pendletid på litt over én time, øker sannsynligheten for at arbeidstakere kan jobbe i Tromsø uten å flytte. Dette kan føre til at arbeidstakere som bor i mindre tettsted sør for Tromsø, finner stillinger hvor deres kompetanse utnyttes bedre. Omvendt kan bedrifter i Målselv eller Senja BA-region få bedre tilgang til arbeidstakere med rett kompetanse i Tromsø.

#### 4.5.1 Estimert netto ringvirkninger

I KVV-en vises det til tidligere beregninger av verdiskapingsgevinst av ny innfart (Menon Economics, 2018). Verdien ble anslått å være på 2 milliarder kroner i perioden 2022–2061 (målt i 2018-kroner). Anslaget er gjennomsnittsverdien av to ulike metodetilnærminger.

Figur 4-10: Verdiskapningsgevinst av konsept 5 (mill.kr., 2018-nivå)



Kilde: Menon Economics, 2018

Metoden NR norsk, som tar høyde for at sammenhengen mellom reisetid og produktivitet er annerledes i Norge enn i mer folkerike land, estimerte en verdiskapingsgevinst på 2,9 milliarder kroner. Til sammenligning viste beregninger med metoden NR næring en gevinst på 1,1 milliarder kroner. Denne metoden bygger på britisk forskning og tar hensyn til næringssammensetningen i Tromsøregionen.

Utrekningene ble gjennomført ved hjelp av den regionale makroøkonomiske likevektsmodellen NOREG, og resultatene er presentert i Figur 4-10.



## 5. Prosjektet forbedrer samfunnssikkerheten

*I en tid preget av geopolitisk uro, er bosetting i nord et spørsmål om Norges beredskap. Bosetting i nord krever imidlertid arbeidsplasser og et bærekraftig næringsliv, som igjen avhenger av at folk, varer og tjenester effektivt kommer seg rundt i landsdelen. Bedre transportsystemer i Nord-Norge kan dermed styrke norsk samfunnssikkerhet*

Regjeringen slår fast at Norge i dag står i den mest alvorlige sikkerhetspolitiske situasjonen siden andre verdenskrig, og som følge av dette, er sikkerhet og beredskap kommet i fremste rekke. Nord-Norges geografiske plassering gjør at landsdelens bosetting og næringsaktivitet er viktig for å verne om Norges suverenitet. Med denne erkjennelsen har regjeringen som mål at Nord-Norge skal ha livskraftige lokalsamfunn der folk ønsker å bo, og som bidrar til sikkerhet og beredskap. (Utenriksdepartementet & Kommunal- og distriktsdepartementet, 2025)

En sikker region er en region der det bor folk, og for at folk skal bo i Nord-Norge må landsdelen ha aktivitet og næringsliv. Dermed er også et velfungerende transportsystem i Nord-Norge, med de virkninger vi har omtalt i kapittel 4, viktig for beredskap og samfunnssikkerhet.

I transportsektoren er det også særskilte mål for samfunnssikkerhet, som vist i Boks 5-1 (Samferdselsdepartementet, 2020). Målene beskriver blant annet at transportsystemenes fremkommelighet skal opprettholdes. Redusert fremkommelighet påvirker forsyningssikkerheten og sivil transportsberedskap. Ny innfartsvei til

### Boks 5-1: Overordnede mål for samfunnssikkerhet i transportsektoren

1. Opprettholde et høyt transportsikkerhetsnivå
2. Opprettholde framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene
3. Opprettholde en robust sivil transportsberedskap.

Tromsø kan bedre fremkommeligheten, og dermed styrke samfunnssikkerheten i nordområdene.

I dette kapittelet analyserer vi transportsystemets funksjon i samfunnssikkerhet og beredskap.

### 5.1 3R-metoden

På oppdrag for transportvirksomhetene har PwC utviklet 3R-metoden, som brukes til å systematisere og synliggjøre hvordan samferdselsprosjekter påvirker samfunnssikkerheten. Figur 5-1 oppsummerer 3R-metodens systematisering i temaene robusthet, redundans og restitusjon. For hvert tema vurderes både omfang og verdi innenfor en enkel skala. Vurderingene summeres deretter til en samlet score av tiltakets påvirkning på samfunnssikkerheten.

I denne analysen benytter vi en forenklet variant av 3R-metoden. Vi tar utgangspunkt i de tre temaene og beskriver på et overordnet nivå hvordan ny innfartsvei til Tromsø kan påvirke samfunnssikkerheten. I denne analysen gjennomfører vi ikke en gradert vurdering av effektene.

Figur 5-1: 3R-metodens tematiske inndeling



Kilde: 3R-vurderinger av veiprojekter – Oppsummeringsrapport oktober 2020 (PwC)

## Robusthet

Robusthet beskriver hvor godt infrastrukturen tåler påkjenninger, slik at den opprettholder sin funksjon. Det handler om hvor sårbar eller motstandsdyktig infrastrukturen er overfor hendelser som kan sette den ut av spill. En relevant indikator for robusthet kan være oppetid, som er hvor ofte en veistrekning er tilgjengelig for bruk.

Dagens veiforbindelse fra Tromsø og sørover (E8/E6) har kjente skredpunkter, trafikkfarlige kryss og lav standard (Marstrand AS & Høgskolen i Molde, 2024). Veiforbindelsen er altså ikke særlig robust. Med en ny innfart til Tromsø vil robustheten øke, da kvaliteten og standarden på den nye veien vil være høyere enn dagens vei.

## Redundans

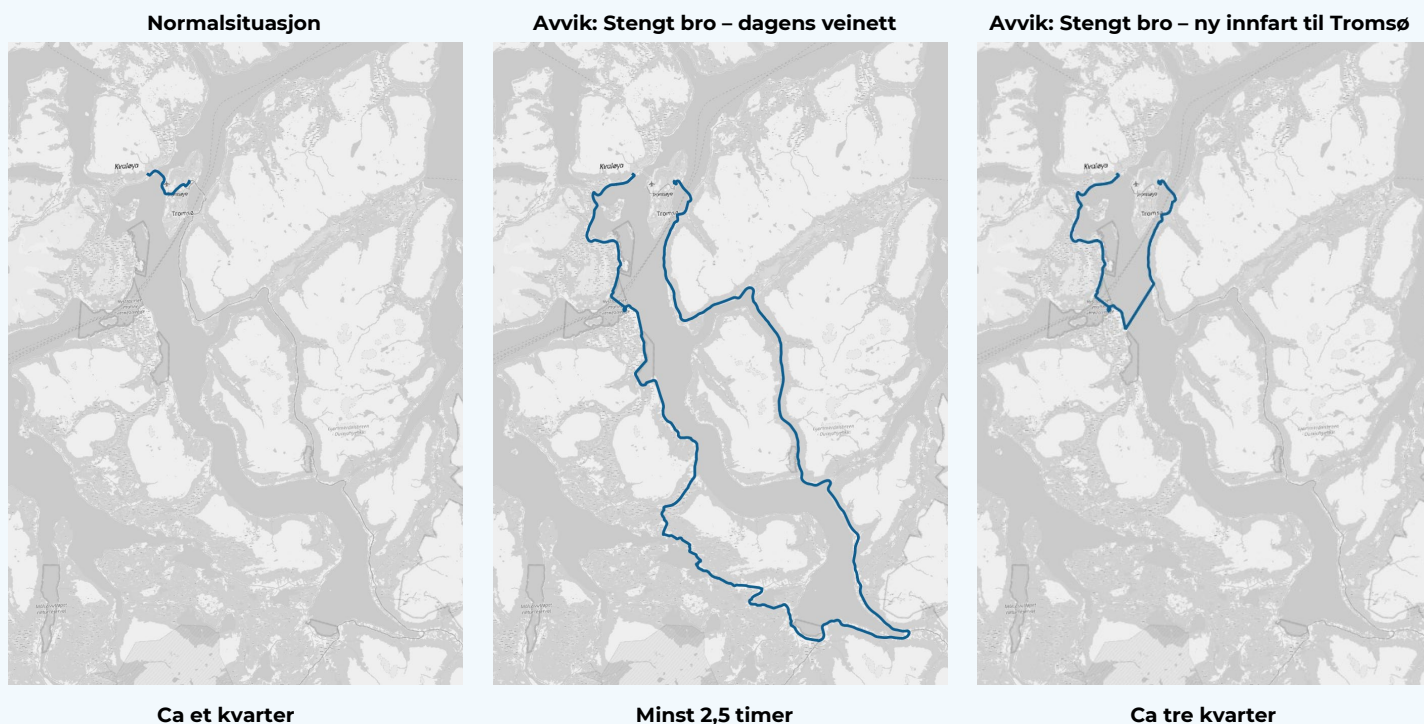
Redundans i transportinfrastrukturen beskriver tilgjengeligheten av alternative reiseruter. Det omfatter både antallet mulige ruter og kvaliteten på disse, særlig med hensyn til reisetid. En relevant indikator på redundans kan være forskjellen i reisetid mellom den foretrukne ruten og tilgjengelige alternativer.

I dag er Tromsø i praksis avhengig av én hovedveiforbindelse mot sør, nemlig E8/E6 (Marstrand AS & Høgskolen i Molde, 2024). Det

finnes andre muligheter, men de er vesentlig dårligere. Omkjøring via fylkesvei 858 over Malangen er én mulighet. Denne ruten tar 20–30 minutter lengre tid mellom Tromsø og Bardufoss. Fra Finnsnes er det mulig å benytte seg av Fv861/Fv862, men ruten tar 30–50 minutter lengre tid og er avhengig av ferge. På store deler av disse strekningene er imidlertid veien smal, som medfører økt risiko for ulykker og nedetid. Det går også hurtigbåt mellom Finnsnes og Tromsø, men den går kun to ganger om dagen. Den nye innfartsveien via Østre Malangen vil etablere en alternativ rute fra sør til Tromsø. Dagens beste rute vil da bli en mulig omkjøringsrute og ikke hovedruten. Dette styrker redundansen i transportsystemet.

Også strekningen mellom Tromsøya og Kvaløya har stor forskjell i reisetid mellom den foretrukne ruten og alternative ruter. Forbindelsen fra Tromsøya til Kvaløya avhenger av Sandnessundbrua. Om brua over til Kvaløya er stengt, tar omkjøring via Nordkjosbotn over to og en halv time. Med en ny innfartsvei til Tromsø vil ny undersjøisk forbindelse for kryssing av Balsfjorden gjøre omkjøringen vesentlig kortere, og gi en forbindelse mellom Kvaløysletta og Tromsøya på tre kvarter (vist til høyre i Figur 5-2). Ny innfartsvei til Tromsø sørfra vil altså gjøre Kvaløya mindre sårbar for

Figur 5-2: Reisetid mellom Kvaløysletta sykehjem og sykehuset i Tromsø i ulike scenarier



Kilde: OpenStreetMap og NVDB. Analyse og illustrasjon: Oslo Economics.

avvikshendelser og øke sikkerheten for nær 15 000 innbyggere.

## Restitusjon

Restitusjon beskriver muligheten for å bringe en transportforbindelse tilbake i funksjon etter at den har blitt satt ut av spill, enten fullstendig eller delvis. En indikator på restitusjon er tiden det tar før forbindelsen igjen kan benyttes til transport.

Vi har begrenset info over dagens situasjon på restitusjon. Det vi vet er at tunneler og broer generelt tar lengre tid å restituere enn ordinær vei. Prosjektet med ny innfartsvei til Tromsø har broer og tunneler, og vil sann sett ikke føre til en forbedring i restitusjon. Samtidig vil dagens vei fremdeles bestå, og en ny innfartsvei i tillegg vil derfor ikke føre til svekket restitusjon.

## Samlet resultater fra 3R-metoden

En ny innfart til Tromsø vil ha positive effekter på robusthet. Den nye veien vil være av høyere kvalitet enn dagens og tåle kraftigere påkjenninger enn i dag. Ny innfart vil spesielt ha positive effekter på redundans, da en kan bruke dagens mest effektive rute som omkjøringsvei ved behov. Vi har også vist at ny innfartsvei vil gjøre forbindelsen mellom Kvaløya og Tromsøya mer pålitelig, da ny kryssing av Balsfjorden gjør omkjøring vesentlig raskere.

## 5.2 Forsyningssikkerhet

Et velfungerende transportsystem med god fremkommelighet er avgjørende for å ivareta forsyningssikkerheten i Nord-Norge, både i hverdagen og i beredskapssituasjoner. I dag er Tromsø i praksis avhengig av én hovedveiforbindelse mot sør (E8), som har kjente skredpunkter, trafikkfarlige kryss og lav standard. Fire delstrekninger på E8 fra Tromsø til Nordkjosbotn har dårligere trafiksikkerhet enn det som er normalt på tilsvarende vei (KS1 KVV Innfarter til Tromsø, s.14-15). Den nye innfartsveien via Østre Malangen (K5+) vil være en vei med vesentlig bedre veistandard og gjøre veisystemet mer redundant.

Forsyningssikkerheten i nord er spesielt sårbar grunnet store avstander, lav befolkningstetthet og begrenset transportinfrastruktur. Dersom én hovedforbindelse settes ut av spill gjennom skred, flom eller ekstremvær, kan dette føre til mangel på forsyninger som mat, drivstoff og medisiner. For Tromsø, som er regionsenter, er dette et vesentlig risikomoment. Ny vei gir robusthet og fleksibilitet i forsyningslinjene og gjør det mulig å opprettholde logistikkflyt også ved stengninger av E8. Dette har stor betydning for forsyningssikkerheten.

Troms fylke er også vertskap for sentrale forsvarsmiljøer i Bardufoss og Setermoen, som er helt avhengige av sivil transportinfrastruktur for forsyning og mobilitet. En ny innfartsvei gjør det mulig å frakte militært materiell, personell og ressurser mer effektivt og sikkert.

## 5.3 Sårbarhet i transportsystemet

Ifølge en delrapport til Statens vegvesen er det variabel kvalitet på veistrekningen mellom Narvik og Skibotn. Innenfor denne veistrekningen inngår strekningen Bardufoss–Nordkjosbotn, som i dag er hovedferdselsåre sørfra til Tromsø. Statens vegvesen har markert flere flaskehals og værutsatte veier i strekningen. Distansen Bardufoss–Olsborg er markert som værutsatt, og Målselvbrua er markert som flaskehals (KVU Delrapport: Nord-Norge Beredskap del 2, s.44-46). Veien er sentral og viktig både for Forsvaret og det sivile samfunnet. Det pekes også på at strekningen Nordkjosbotn–Tromsø er sårbar for hendelser og at dette kan gå utover samfunnssikkerhet, beredskap og statssikkerhet.

E8-ruta har en estimert årsdøgntrafikk på 3 700 ved Nordkjosbotn og 6 000 inn mot Tromsø. E8-ruta regnes som den viktigste veien inn mot Tromsø, med høyere trafikk enn Lyngen-, Senja- og Malangenruta. E8-ruta har for det meste fartsgrense 90 km/t med gul midtlinje og to kjørefelt. Deler av strekningen har problemer med trafiksikkerhet og derfor nedsatt fartsgrense. Dette gjelder spesifikt strekningene fra Nordkjosbotn til Jernberg og Sørbotn til Laukslett (KVU Innfarter til Tromsø s.29-33).

Ny innfartsvei til Tromsø vil øke transportsikkerheten gjennom økt veikvalitet. En positiv bieffekt av dette er også at trafikantene har en opplevelse av å kjøre på vei med bedre kvalitet. Samtidig vil ny innfartsvei gi en sårt tiltrengt omkjøringsmulighet, noe som øker samfunnssikkerheten.

## 6. Jernbane til Bardufoss øker nytten av ny innfart

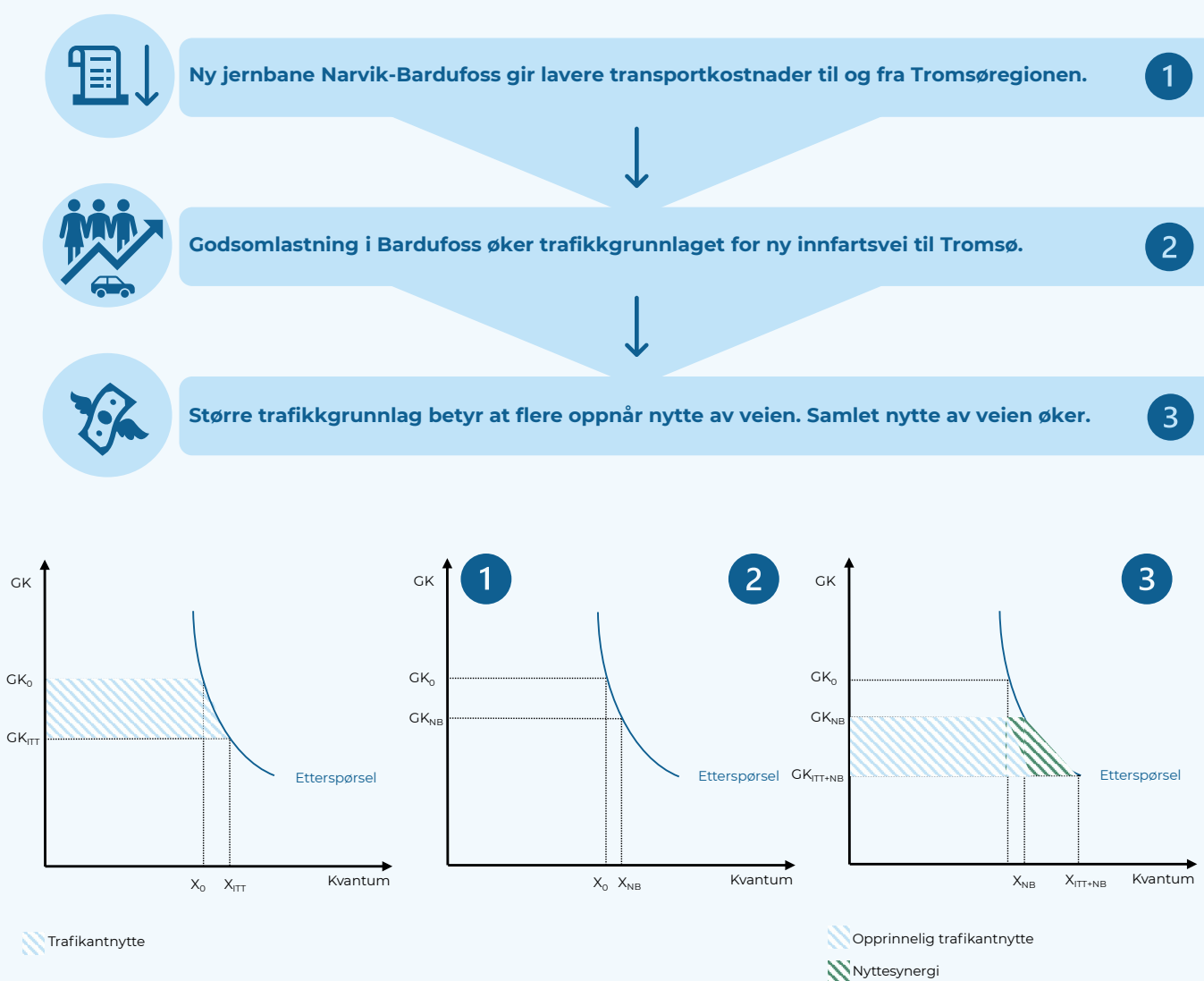
Å kombinere bygging av ny innfart til Tromsø med en jernbane mellom Narvik og Bardufoss kan utløse synergieffekter. Det kan enten være kostnadssynergier ved en eventuell samtidig utbygging eller synergier på nyttesiden ved at en jernbane øker trafikkgrunnlaget på en ny innfartsvei.

### 6.1.1 Nyttesynergier med jernbaneutbygging

Tromsø er den klart største byen i regionen og det meste av forsyningen til byen kommer sørfra. Blant

annet kommer mye av dagligvarene sørfra med tog til Narvik og deretter videre på bil til Tromsø. Med et eventuelt første utbyggingstrinn på en Nord-Norgebane, med jernbane fra Narvik til Bardufoss, kan godstransporten til og fra Tromsø få betydelige effektiviseringsgevinster. Med en jernbaneterminal i Bardufoss-området kan godset fraktes vesentlig lengre på tog før det lastes over på lastebil. For effektive transportkjeder må det også være effektive veier i hver ende av transportkjeden. Med en ny innfartsvei til Tromsø sørfra legges forholdene til rette for at Bardufoss kan bli et logistikknutepunkt med gode muligheter for effektiv togtransport mellom Tromsøregionen og

Figur 6-1: Nyttesynergi med første utbyggingstrinn Nord-Norgebane



Illustrasjon: Oslo Economics.



Sør-Norge og effektiv veitransport mellom Bardufoss og Tromsø.

En ny innfartsvei til Tromsø sørfra vil altså kunne støtte opp om toget som transportform for gods i regionen dersom det bygges jernbane til Bardufoss. Jernbane til Bardufoss vil dessuten være nyttig for å dekke Forsvarets behov siden de også har betydelig tilstedeværelse i regionen. KSI vurderer konseptet med utbygging av jernbane Narvik–Bardufoss likt som konseptet med utbygging av jernbane Narvik–Tromsø på opprettholdelse av kritiske samfunnsfunksjoner i fredstid, krise og krig (Marstrand AS & Høgskolen i Molde, 2024). KSI av transportløsninger i Nord-Norge viser til at ny innfart til Tromsø kan påvirke trafikantnyttene og konkurransesituasjonen for en ny jernbane Narvik–Bardufoss. Mekanismen for dette kan forklares med Figur 6-1.

Et konsept med jernbane mellom Narvik og Bardufoss blir trukket fram av KSI-konsulentene i som et mulig konsept som ikke ble tilstrekkelig behandlet i KVVU-en. Kvalitetssikrerne påpeker at mye av nytten av en Nord-Norgebane kommer av godstransport mellom Narvik og indre Troms. Kvalitetssikrerne påpeker også at området preges av flere forsvarsinstallasjoner som gjør at utbyggingen skjer i et område som allerede er utsatt for menneskelig påvirkning, og at naturpåvirkningen dermed ikke er like stor som i konseptene med en mer fullskala utbygging av Nord-Norgebanen.

KSI viser at med utbygging av jernbane mellom Narvik og Bardufoss kan man oppnå halvparten av nytten for godstransport som en fullverdig Nord-Norgebaneutbygging vil gi. Samtidig er investeringskostnadene bare en fjerdedel av investeringskostnaden for en full utbygging mellom Fauske og Tromsø. Selv om utbygging av jernbane Narvik–Bardufoss har en negativ netto nåverdi, har en slik utbygging likevel et bedre forhold mellom nytte og kostnader enn full utbygging. Om det skal bygges en Nord-Norgebane, tyder analysene på at et fornuftig første trinn kan være utbygging av jernbane mellom Narvik og Bardufoss. Et slikt trinn gjør det mulig å realisere store deler av nytten tidlig og utsette enda større deler av kostnadene.

### 6.1.2 Kostnadsbesparelser

Vi har sett på noen andre pågående og realiserte fellesprosjekter for vei og jernbane, som vi bruker for å undersøke hvilke kostnadssynergier vi eventuelt kan oppnå med samtidig utbygging av jernbane og vei i Troms. Prosjektene vi har sett på er

- fellesprosjektet Arna–Stanghelle
- fellesprosjektet Ringeriksbane og E16
- felles utbygging av Dovrebanen og E6

Under følger en beskrivelse av kostnadsbesparelsene i hver av prosjektene.

#### Fellesprosjektet Arna–Stanghelle

Statens vegvesen har beregnet at parallell og samtidig bygging av vei og jernbane mellom Arna og Stanghelle vil gi en kostnadsreduksjon på om lag 4 milliarder kroner (2022-kroner). De estimerte at den totale kostnadsrammen for prosjektet er 27 milliarder kroner (2022-kroner). Besparelsene skyldes blant annet

- **felles infrastruktur**, som rømningsveier og tekniske installasjoner
- **felles prosjektorganisasjon**, som reduserer dobbeltarbeid og fremmer kunnskapsdeling
- **felles kontrakter**, som effektiviserer prosesser og reduserer administrasjonskostnader

Statens vegvesen understrekte at den største besparelsen oppnås ved at vei og bane bygges parallelt (Statens vegvesen, 2022).

#### Fellesprosjektet Ringeriksbane og E16

Marstrand AS og Møreforskning AS gjennomførte en KS2 av fellesprosjektet Ringeriksbane og E16 i 2020. Forfatterne omtalte ikke direkte potensialet for synergieffekter i et fellesprosjekt, men pekte på at større prosjekter generelt kan dra nytte av stordriftsfordeler, raskere gjennomføring og reduserte transaksjonskostnader (Marstrand AS; Møreforskning AS, 2020).

Jernbaneverket gjennomførte en utredning i 2008, hvor flere ulike konsepter for Ringeriksbanen ble vurdert. De konkluderte med at en kombinasjon av vei og jernbane kan være den beste konseptløsningen sammenlignet med rendyrkede vei- eller baneprosjekter (Jernbaneverket, 2008). Jernbaneverket påpekte imidlertid ikke noen kostnadsbesparelser ved å kombinere vei og bane.

#### Felles utbygging av Dovrebanen og E6

I 2011 gjennomførte Dovre Group og Transportøkonomisk institutt en KS2 for Fellesprosjektet E6–Dovrebanen. De fant at felles planlegging og gjennomføring av vei- og jernbaneanleggene kan gi besparelser mellom 300 og 400 millioner kroner, med antagelse om samtidig utbygging (Dovre Group; Transportøkonomisk institutt, 2011). Store deler av besparelsene kommer av

- **massedisponering**, som gir kortere flytting av masser og gjenbruk av overskuddsmasser (120–150 millioner kroner i besparelser)
- **samkjøring av entreprisene** (90–150 millioner kroner i besparelser)

Fellesprosjektet leder også til besparelser i forbindelse med planleggingsfasen for prosjektet, samt utførelsen av miljøtiltak. Prosjektet hadde en forventet kostnadsramme på 8,5 milliarder kroner.

### Overførbarhet til dette prosjektet

Eventuelle kostnadssynergier kan oppstå ved en samtidig utbygging av jernbane mellom Bardufoss og Tromsø og ny innfartsvei til Tromsø sørfra. En eventuell utbygging av jernbane helt til Tromsø vil isolert sett gjøre trafikkgrunnlaget på veien mellom Bardufoss og Tromsø mindre. Det vil si at nyttesyngiene som omtalt ovenfor, ikke kan realiseres parallelt med eventuelle synergier på kostnadssiden fra samtidig utbygging i korridoren Bardufoss–Tromsø.

Kostnadsbesparelser kan oppnås på samme vis som vi har sett i fellesprosjekter andre steder i landet. Forutsetninger for slike kostnadsbesparelser er at det er mulig å dra nytte av felles massehåndtering, samkjøring av entrepriser, felles prosjektorganisasjon og eventuell deling av infrastruktur.

Samtidig tror vi at det kan være mulig å realisere ny innfartsvei til Tromsø lenge før en eventuell jernbaneutbygging til Tromsø. Det vil være uheldig om gevinstene av ny innfartsvei til Tromsø må utsettes i påvente av en eventuell jernbaneutbygging.

Kostnadssyngiene fordrer dessuten en parallell utbygging av vei og jernbane. I KVV Nord-Norgebanen er linja for jernbanen tegnet inn på nordsiden av Balsfjorden. En eventuell samkjøring av traséer, med jernbanens strenge krav til sporgeometri, kan heller føre til en kostnadsøkning.

## 7. Referanser

Avinor, 2020. Avinor. [Internett]

Available at:

<https://avinor.no/flyplass/tromso/planlegg-reisen/nye-tromso-lufthavn/>

[Funnet 28 august 2025].

Dovre Group; Transportøkonomisk institutt, 2011.

*KS2 Fellesprosjektet E6 - Dovrebanen*, s.l.: s.n.

Duranton, G. & Puga, D., 2004. *Handbook of Regional and Urban Economics*. s.l.:s.n.

Eiendom Norge, 2025. *Stadig vanskeligere for sykepleieren i boligmarkedet*. [Internett]

Available at:

<https://eiendommnorge.no/nyheter/stadig-vanskeligere-for-sykepleieren-i-boligmarkedet-article2904-919.html>

Finansdepartementet, 2021. *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser*.

[Internett]

Available at:

[https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r\\_109\\_2021.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r_109_2021.pdf)

Finansdepartementet, 2023. *Hva er statens prosjektmodell?*. [Internett]

Available at:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/statlig-okonomistyring/ekstern-kvalitetssikring2/hva-er-ks-ordningen/id2523897/>

Forsvaret, 2025. *Forsvaret får råd fra de beste: Ny ekspertgruppe skal sikre suksess i digitaliseringen*. [Internett]

Available at: <https://www.forsvaret.no/aktuelt-og-presse/aktuelt/ekspertgruppe-digitalisering>

Forsvaret, u.d. *Tjenestestader*. [Internett]

Available at: <https://www.forsvaret.no/om-forsvaret/tjenestesteder>

Graham, D. J., 2007. Agglomeration, productivity and transport investment.. *Journal of Transport Economics and Policy*, pp. 317-343.

Gundersen, F., Holmen, R. B., Hansen & Wiljar, 2019. *Inndeling av kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner*. [Internett]

Available at:

<https://www.toi.no/forskningsomrader/regional-utvikling-og-reiseliv/inndeling-av-kommuner-i-bo-og-arbeidsmarkedsregioner-article35656-221.html>

Jernbaneverket, 2008. *KS1 Ringeriksbanen*

*Konseptvalgutredning*, s.l.: s.n.

Krogsveen, 2025. *Krogsveen - Boligprisstatistikk*.

[Internett]

Available at: <https://www.krogsveen.no/prisstatistikk>

[Funnet 28 august 2025].

Løkken, B. I., 2023. *Engagement in cultural activity and public health: The HUNT Study, Norway*, s.l.:

NTNU.

Marstrand AS & Høgskolen i Molde, 2024. *Ekstern kvalitetssikring KS1 KVV Innfarter til Tromsø*.

[Internett].

Marstrand AS, Høgskolen i Molde, 2024. *Ekstern kvalitetssikring KS1 KVV Innfarter til Tromsø*.

[Internett].

Marstrand AS; Møreforskning AS, 2020. *KS2 av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16*, s.l.: s.n.

Marstrands AS, Høgskolen i Molde, 2024b. *Vedlegg b4: Samfunnsøkonomisk analyse*. [Internett]

Available at:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/c63195f1d6ea4ea298add05a76f13f13/transportlosninger/vedlegg-b4-samfunnsokonomisk-analyse.pdf>

Menon Economics, 2018. [Internett]

Available at:

<https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekte r/prosjekter/innfarttromso-kvu/vedlegg/15.lokale-virkninger-innfarter-til-tromso.pdf?v=49921d>

NRK, 2023. *Han er en av nærmere 2000 pendlere i Forsvaret: – Vil nærmere familie*. [Internett]

Available at:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/naermere-2000-ansatte-i-forsvaret-er-pendlere-1.16555537>

NRK, 2024. *NRK- Troms og Finnmark*. [Internett]

Available at:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/stor-auke-i-flytrafikken-til-tromso-kan-fore-til-ny-utbygging-av-lufthamna-1.16923233>

[Funnet 28 august 2025].

NRK, 2024. *Varme fotposer er ikke nok til at Embla blir i Forsvaret: – Mange hopper av for å stifte familie*. [Internett]

Available at:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/haeren-bygges-samtidig-som-forsvaret-sliter-med-a-holde-pa-folk-1.17138399>

NRK, 2025. *NRK*. [Internett]

Available at:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/venner-og-familier-spleiser-pa-bolig-i-tromso-for-a-leie-ut-pa->

[airbnb-1.17272885](#)

[Funnet 22 august 2025].

NRK, 2025. *NRK - Troms og Finnmark*. [Internett]

Available at:

[https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/avinor-legger-ram-passasjertall-for-2024\\_-tromso-har-doblet-flytrafikken-fra-utlandet-1.17205815](https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/avinor-legger-ram-passasjertall-for-2024_-tromso-har-doblet-flytrafikken-fra-utlandet-1.17205815)

[Funnet 28 august 2025].

Oslo Economics og Norconsult, 2025. *Fra vei til vekst – Moderne mobilitets betydning for sterke bo- og arbeidsregioner*, Oslo: Oslo Economics og Norconsult.

Oslo Economics, Norconsult, 2025. *Fra vei til vekst*, s.l.: s.n.

Samferdselsdepartementet, 2020. *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren*. [Internett]

Available at:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/88bc393f2779462a9bc39768735e98fd/strategi-for-samfunnssikkerhet-i-transportsektoren-2020.pdf>

SSB, 2025. *Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport*. [Internett]

Available at:

<https://www.ssb.no/statbank/table/12535/tableViewLayout1/>

Statens vegvesen ; Kystverket ; Jernbanedirektoratet ; Avinor, 2023. *Konseptvalgutredning for Transportløsninger i Nord-Norge*. [Internett].

Statens vegvesen, 2020. *Konseptvalgutredning Innfarter til Tromsø*, s.l.: Statens vegvesen.

Statens Vegvesen, 2020. *Konseptvalgutredning Innfarter til Tromsø*. [Internett].

Statens vegvesen, 2021. *Konsekvensanalyser*. [Internett]

Available at:

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf>

Statens vegvesen, 2022. *Pressemelding fra Statens vegvesen*. [Internett]

Available at:

<https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/17929110/sparer-fire-milliarder-ved-a-bygge-veg-og-bane-sammen-mellom-arna-stanghelle?publisherId=17847490>

[Funnet 5 August 2025].

Statens vegvesen, 2023. *NTP 2025-2036 - Vedlegg til utredningsoppdraget - Trafikksikkerhet*. [Internett]

Available at:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/2426a22>

[cfe14e16b1d3028442fc78df/utredningsoppdraget-leveranse-januar-2023/statens-vegvesen-trafikksikkerhet-l2254360.pdf">cfe14e16b1d3028442fc78df/utredningsoppdraget-leveranse-januar-2023/statens-vegvesen-trafikksikkerhet-l2254360.pdf](#)

Statens Vegvesen, 2023. *Samfunnssikkerhet og beredskap Del 2: Utfordringene på veinettet i Nord-Norge*. [Internett]

Available at:

[https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/prosjekter/kvunordnorge/vedlegg/22-0447-kvu\\_nordnorge\\_beredskap\\_del2.pdf?v=496f22](https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/prosjekter/kvunordnorge/vedlegg/22-0447-kvu_nordnorge_beredskap_del2.pdf?v=496f22)

Store norske leksikon, 2024. *Brigade Nord*. [Internett]

Available at: [https://snl.no/Brigade\\_Nord](https://snl.no/Brigade_Nord)

Transportøkonomisk institutt, 2020. *Verdsetting av reisetid og tidsavhengige faktorer*.

*Dokumentasjonsrapport til Verdsettingsstudien 2018-2019*. [Internett]

Available at:

<https://www.toi.no/publikasjoner/verdsetting-av-reisetid-og-tidsavhengige-faktorer-dokumentasjonsrapport-til-verdsettingsstudien-2018-2019>

Utenriksdepartementet & Kommunal- og distriktsdepartementet, 2025. *Norge i Nord*. [Internett]

Available at:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/norge-i-nord-nordomradepolitikken-i-en-ny-virkelighet/id3116799/>

Yrkestrafikk Forbundet, 2025. *Minstelønnsatser for godstransport 2025*. [Internett]

Available at: <https://ytf.no/page/lonnstabeller-gods>

A decorative diagonal line runs from the top-left corner towards the bottom-right corner, separating a light blue triangular area from the white background.

oslo**economics**

[www.osloeconomics.no](http://www.osloeconomics.no)

E-post og telefon:  
[post@osloeconomics.no](mailto:post@osloeconomics.no)  
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:  
Klingenberggata 7A  
0161 Oslo

Postadresse:  
Postboks 1562 Vika  
0118 Oslo