

APRIL 2023

KVU for transportløsninger i Nord-Norge

# Regionale problemstillinger for persontransport

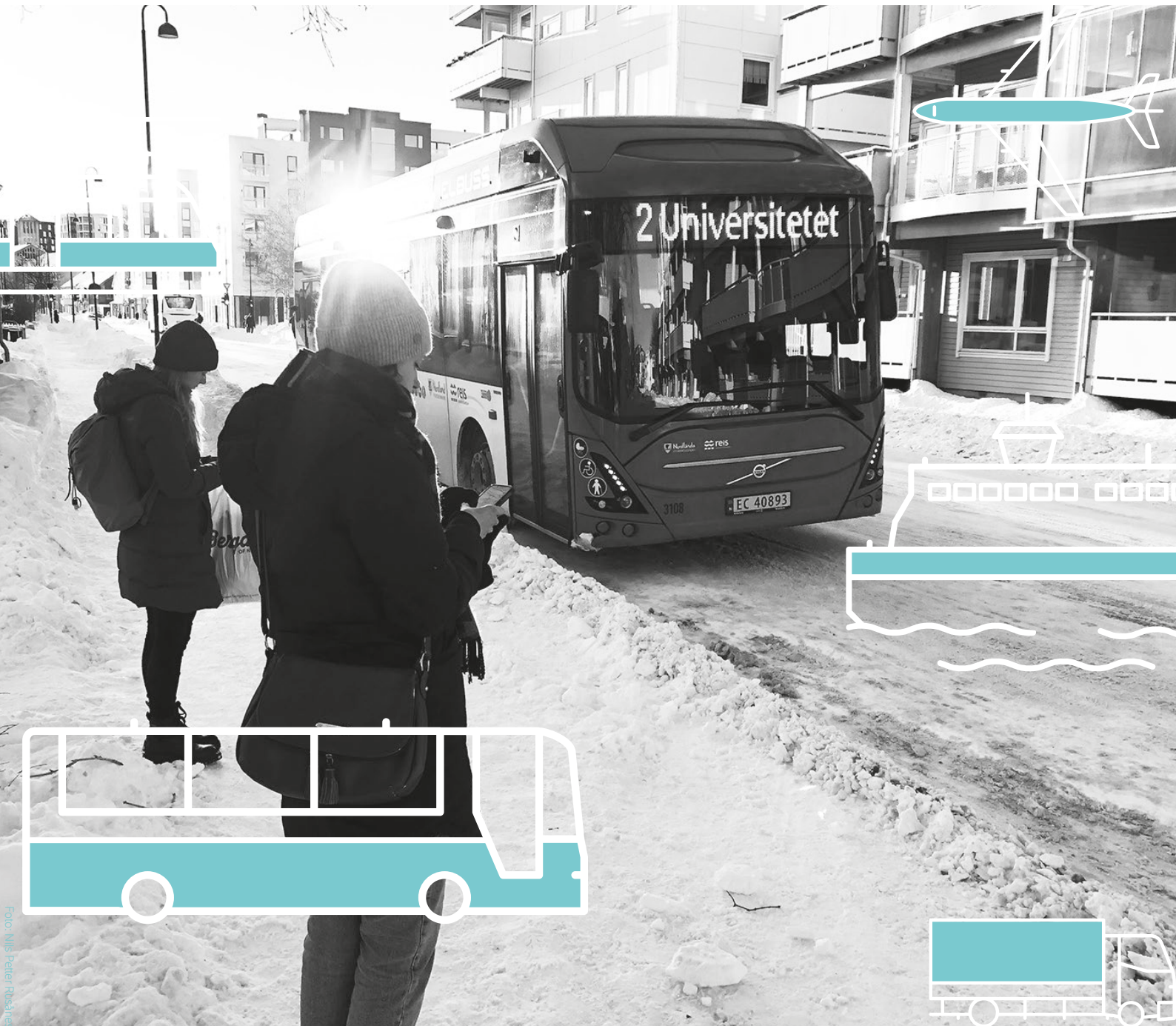


Foto: Mils Peter Rishaug

## FORORD

Konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge (KVU Nord-Norge) utarbeides av Statens vegvesen i samarbeid med Avinor, Kystverket og Jernbanedirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Mandatet ble oversendt 15.januar 2021, og oppdraget skal være klart sommeren 2023. KVU for Nord-Norge skal være en del av grunnlaget for neste Nasjonal transportplan (2026-2037).

Delrapport Regionale problemstillinger for persontransport er et underlagsdokument til KVU Nord-Norge. Rapporten danner grunnlaget for problemstillinger om persontransport innenfor *Regional utvikling-perspektivet* i KVU Nord-Norge.

Statens vegvesen har ledet prosjektgruppa. I tillegg til transportetatene og Avinor har Statsforvalteren i Nordland og Statsforvalteren i Troms og Finnmark hatt plass i referansegruppa.

Sametinget, Statsforvalteren, fylkeskommunene og Forsvaret har deltatt i arbeidsgrupper i første del av arbeidet. Dette for å få god oversikt og kunnskap om dagens situasjon og problemer i transportnettet i landsdelen.

Arbeidsgruppa for Befolkning fungerte fra januar til oktober 2021 og har hatt følgende deltakere:

- Elisabeth Jomisko, Troms og Finnmark fylkeskommune
- Gjermund Evanger, Troms og Finnmark fylkeskommune
- Øystein Olav Miland, Troms og Finnmark fylkeskommune
- Greta Johansen, Nordland fylkeskommune
- Ragnhild Ødegård, Jernbanedirektoratet
- Madeleine Kristensen, Jernbanedirektoratet
- Ingvild Nylund, Statens vegvesen
- Sven-Arne Moen, Statens vegvesen (leder januar-august 2021)
- Nils Petter Rusånes, Statens vegvesen (leder september-oktober 2021)

Delrapport Regionale problemstillinger for persontransport i Nord-Norge er utarbeidet i perioden januar 2022 til februar 2023 av:

- Ingvild Nylund, Statens vegvesen
- Antje Meschke (kart), Statens vegvesen
- Nils Petter Rusånes, Statens vegvesen (leder januar 2022-februar 2023)

Rapporten er hovedsakelig basert på resultater fra arbeidsgruppa, tidligere KVUer, andre aktuelle rapporter som for eksempel Transportøkonomisk institutt (TØI) sin rapport "Inndeling i BA-regioner 2020" og statistikk fra Statistisk sentralbyrå (SSB).

## Innhold

FORORD .....	2
SAMMENDRAG .....	6
INNLEDNING .....	8
1 SAMLET PROBLEMBESKRIVELSE FOR REGIONER I NORD-NORGE .....	9
1.1 Skjematisk oversikt for regionale problemstillinger for persontransport.....	9
1.2 Regionale problemstillinger for persontransport i Nord-Norge .....	10
2 FORUTSETNINGER FOR REGIONALE BESKRIVELSER OG ANALYSER .....	14
2.1 Formål og definisjoner.....	14
2.2 Kategorier for personreiser .....	16
2.3 Reisetid til nærmeste lufthavn, sykehus og større by.....	17
2.4 Byer og tettsteder .....	17
2.5 Befolkningsprognoser.....	17
2.6 Sysselsatte og pendlerbalanse .....	18
2.7 Pendling.....	18
2.8 Områdebeskrivelser .....	19
2.9 Sentrale problemstillinger .....	19
3 REGIONALE BESKRIVELSER OG ANALYSER AV PROBLEMSTILLINGER FOR PERSONTRANSPORT I NORD-NORGE .....	20
3.1 HELGELAND .....	20
Geografi.....	20
Transportsystem og reisetider .....	22
Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder.....	26
Befolkningsutvikling .....	29
Befolkningsprognoser.....	30
Sysselsatte .....	31
Pendling.....	32
Områdebeskrivelser .....	34
Oppsummering.....	36
Sentrale problemstillinger på Helgeland.....	38
3.2 SALTEN.....	40
Geografi.....	40
Transportsystem og reisetider .....	41
Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder.....	45
Befolkningsutvikling .....	48

Befolkningsprognoser.....	49
Sysselsatte .....	49
Pendling.....	51
Områdebeskrivelser .....	52
Oppsummering.....	54
Sentrale problemstillinger i Salten .....	55
<b>3.3 LOFOTEN OG VESTERÅLEN .....</b>	<b>57</b>
Geografi.....	57
Transportsystem og reisetider .....	59
Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder.....	63
Befolkningsutvikling .....	67
Befolkningsprognoser.....	68
Sysselsatte .....	69
Pendling.....	70
Områdebeskrivelser .....	72
Oppsummering.....	74
Sentrale problemstillinger i region Lofoten og Vesterålen .....	75
<b>3.4 HÅLOGALANDSREGIONEN.....</b>	<b>77</b>
Geografi.....	77
Transportsystem og reisetider .....	78
Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder.....	81
Befolkningsutvikling .....	84
Befolkningsprognoser.....	85
Sysselsatte .....	86
Pendling.....	87
Områdebeskrivelser .....	88
Oppsummering.....	90
Sentrale problemstillinger i Hålogalandsregionen .....	90
<b>3.5 TROMS.....</b>	<b>92</b>
Geografi.....	92
Transportsystem og reisetider .....	94
Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder.....	98
Befolkningsutvikling .....	101
Befolkningsprognoser.....	102
Sysselsatte .....	103

Pendling.....	104
Områdebeskrivelser .....	107
Oppsummering.....	108
Sentrale problemstillinger i Troms .....	110
3.6 VEST-FINNMARK.....	112
Geografi.....	112
Transportsystem og reisetider .....	113
Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder.....	116
Befolkningsutvikling .....	119
Befolkningsprognoser.....	120
Sysselsatte .....	121
Pendling.....	122
Områdebeskrivelser .....	123
Oppsummering.....	125
Sentrale problemstillinger i Vest-Finnmark.....	126
3.7 ØST-FINNMARK .....	128
Geografi.....	128
Transportsystem og reisetider .....	129
Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder.....	132
Befolkningsutvikling .....	135
Befolkningsprognoser.....	135
Sysselsatte .....	136
Pendling.....	137
Områdebeskrivelser .....	138
Oppsummering.....	139
Sentrale problemstillinger i Øst-Finnmark .....	140
4 FIGURLISTE OG TABELLISTE .....	141
4.1 Figurliste .....	141
4.2 Tabelliste .....	142

## SAMMENDRAG

For Konseptvalgutredning for transportsystemet i Nord-Norge er det utarbeidet *Delrapport Regionale problemstillinger for persontransport i Nord-Norge*. Rapporten omhandler mellomlange reiser på om lag 30 minutter til ca. 1 t og 30 minutter, dvs. ikke korte reiser innenfor en by, eller de lange reisene inn og ut av landsdelen. Nord-Norge deles her opp i sju regioner: Helgeland, Salten, Lofoten og Vesterålen, Hålogalandsregionen, Troms, Vest-Finnmark og Øst-Finnmark. Regionene omfatter 80 kommuner og 54 bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner).

Kapittel 1 gir en oversikt og en beskrivelse over problemstillinger for persontransport i Nord-Norge. Kapittel 2 er forutsetninger for de regionale beskrivelsene og analysene. Kapittel 3 er først situasjonsbeskrivelse for hver region innenfor temaene *Geografi, Transportsystem og reisetider, Befolkning, Befolkningsutvikling, Befolkningsprognoser og Sysselsetting*. Så en analysedel som omhandler *Pendling, Områdebeskrivelser, Oppsummering og Sentrale problemstillinger for persontransport*. De to siste avsnittene og et kart danner sammendrag av innholdet for regionen. For alle regionene til sammen er det angitt 26 sentrale problemstillinger for persontransport. Hver av de regionale beskrivelsene og analysene er en selvstendig del av rapporten, og behandler kun den gjeldende regionen. Slik sett kan rapporten leses som sju delrapporter, med en felles del innledningsvis.

Oversikt over befolkningen i Nord-Norges regioner			
Region	Befolkning i BA-regionene	Befolkning i kommunene	Befolkning i tettsted og inntil 30 min fra
Helgeland	74 657	76 063	69 876
Salten	84 464	84 464	72 328
Lofoten og Vesterålen	56 781	56 781	51 543
Hålogalandsregionen	57 017	57 987	53 504
Troms	133 454	132 484	122 509
Vest-Finnmark	47 715	47 715	36 526
Øst-Finnmark	26 414	26 414	22 971
<b>Nord-Norge</b>	<b>480 502</b>	<b>481 877</b>	<b>429 257</b>

Årsaken til at befolkningen er litt mindre i BA-regionene er at Bindal kommune, helt sør i Nordland inngår i Nærøysund BA-region i Trøndelag. Om lag 89 % av befolkningen i landsdelen bor i eller mindre enn 30 minutter fra et tettsted. Reisetid under 30 minutter til og fra arbeid regnes ikke som pendling. Imidlertid er det mange tettsteder i Nord-Norge som er små, og som ikke har et stort arbeidsmarked. Dermed kan det være nødvendig å reise lengre for å arbeide. Det samme gjelder også for tjenestetilbud og andre formål.

De viktigste problemstillingene for persontransport i Nord-Norge handler om lange reisetider mellom bo- og arbeidsmarkedene, noe som fører til at BA-regioner kobles dårlig sammen. De lange reisetidene fører til liten daglig utveksling av arbeidskraft, varer og tjenester og svekker regionenes utvikling, vekst og bo- og blilyst. De viktigste resultatene i denne rapporten er identifisering av områder der det er problem med lange reisetider i et regionalt perspektiv, og analyse av størrelsen og styrken av disse problemene på et tidlig stadium.



## Eksempler på regionale problemstillinger for persontransport i Nord-Norge

### Helgeland

- BA-regionene Rana og Vefsn, og BA-regionene Alstadhaug og Herøy er ikke godt nok koblet sammen til å bli felles BA-regioner.

### Salten

- Smal og svingete veg, skredproblematikk, flaskehals og mange ulykker på rv. 80 og for liten sporkapasitet på Saltenpendelen mellom Fauske og Bodø, medvirker til at BA-regionene Fauske og Bodø ikke er godt nok knyttet sammen til å bli en felles BA-region.

### Lofoten og Vesterålen

- Luftfarten til og fra Lofoten og Vesterålen har for høye reisekostnader, liten kapasitet og for lite robust flytilbud.  
 - BA-regionene Vågan og Vestvågøy er dårlig koblet sammen på grunn av at E10 er smal, svingete, trafikkfarlig og har lang reisetid.  
 - Fergeforbindelsen over Hadsselfjorden har for lang reisetid og dårlig tilgjengelighet til å knytte BA-regionene Sortland og Vågan sammen, og Lofoten og Vesterålen til en felles BAS-region.

### Hålogalandsregionen

- Transportsystemet mellom Harstad og Narvik knytter på grunn av lang reisetid ikke regionene godt nok sammen til å bli en felles bo- arbeids- og serviceregion.

### Troms

- Det er for lang reisetid mellom Tromsø og Senja- og Målselvregionen for å koble regionene sammen til en felles BAS-region.  
 - Internt i Tromsø BA-region er reisetiden langs fv. 91 til Lyngseidet for lang for at bo- og arbeidsmarkedene i Tromsø og Lyngen kobles godt sammen.

### Vest-Finnmark

- Transportsystemet kobler ikke de to største bo- og arbeidsmarkedsregionene Alta og Hammerfest nært nok til å kunne fungere som ett felles arbeids- og tjenestemarked.  
 - Det er lange reisetider for å komme seg fra de mindre BA-regionene til sykehus i Hammerfest eller den større byen Alta med stor lufthavn.

### Øst-Finnmark

- Transportsystemet kobler på grunn av lang reisetid ikke de to største BA-regionene Sør-Varanger og Vadsø nært nok til å kunne fungere som ett felles arbeids- og tjenestemarked.  
 - Flytilbudet har for høye billettpriser og lang reisetid for å komme seg fra de mindre BA-regionene til senterfunksjoner som sykehus, stor lufthavn eller en større by.  
 - Hele regionen har svært lang reisetid til Alta, som er nærmeste større by.

Eksemplene er ikke utfyllende, men er plukket ut fra hver region som beskrivende og sentrale for den regionen det gjelder. For nærmere omtale og hele listen over problemstillinger for hver region, se til oppsummering- og sentrale problemstillinger-avsnittene i hvert regionale delkapittel.

## INNLEDNING

Nord-Norge, med fylkene Nordland og Troms og Finnmark utgjør en tredel av Norges landareal, og landsdelen har med en halv million innbyggere om lag en tidel av befolkningen. Dette indikerer at folk bor spredt, noe som delvis er riktig. I Nordland bor ca. 60 % i byer og tettsteder, og ca. 20 % av fylkets befolkning bor i Bodø. I Troms og Finnmark bor 75 % i tettbygde strøk, ca. 30 % av fylkets befolkning bor i Tromsø. Dette vil si at en av fire i Nord-Norge bor i enten Tromsø eller Bodø. I tillegg bor mange inntil 30 minutters reisetid fra et tettsted. Mesteparten av befolkningen bor langs kysten, i lavlandet, og i daler. Størstedelen av arealet i Nord-Norge er ubebodd, og består av lite tilgjengelige områder, som fjell, vidder og øyer.

Det er lange avstander med lang reisetid fra spredt befolkede distrikter til lokale, regionale og større sentra. Mange benytter personbil til og fra arbeid. Et realistisk kollektivtilbud er ofte ikke til stede eller er ikke tilpasset pendling. Muligheter for gange eller sykling er også mange steder begrenset på grunn av lite tilrettelagt transportsystem, eller for lange avstander. Privatbilen blir derfor eneste alternativet i distrikter med lang avstand til arbeidsplassen.

Et annet særtrekk med landsdelen er avhengighet av ferge eller hurtigbåt. Sjøtransport gjør at man i større grad må planlegge reisen, noe som vil si at transportsystemet er mindre fleksibelt enn ved en landfast forbindelse.



## 1 SAMLET PROBLEMBESKRIVELSE FOR REGIONER I NORD-NORGE

I arbeidet med å beskrive situasjonsbildet og definere aktuelle regionale problemstillinger for persontransport i Nord-Norge, har det kommet fram problemer som er skjematisk vist i tabellen under. Med regionale problemstillinger for persontransport menes forhold som virker negativt inn for folk som bor i Nord-Norge, og deres hverdag med for eksempel å komme seg på jobb, til sykehus eller til lufthavn. Problemstillingene i denne rapporten omhandler de mellomlange reisene, dvs. ikke de korte reisene innenfor en by eller tettsted, eller de lange reisene inn og ut av landsdelen.

### 1.1 Skjematisk oversikt for regionale problemstillinger for persontransport

Årsak	Problem	Fører til	Virkning
Stort etterslep i vedlikehold	Dårlig vegstandard	Dårlig framkommelighet, lav trafiksikkerhet	Lengre reisetid
Skred, ras, vedlikeholdsarbeid, kolonnekjøring	Stengte: veger, fergesamband, lufthavner, transporttilbud	Transportsystemet er ikke tilgjengelig	Avbrutte reiser, lengre reisetid
Krevende topografi, omveger og fergestrekninger, store kostnader ved omlegginger	Lang reisetid mellom distrikt og sentra og imellom sentra	Lite integrerte bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner), spredt bosetning og små sentra, avstandsulemper	Lite eller ingen regionforstørring, samfunnsøkonomisk tap, et dyrere samfunn å drifte
Kundegrunnlaget er for lite	Lite attraktivt kollektivtilbud	Få som pendler kollektivt	Lite klimavennlig transport, andre negative virkninger av bilkjøring
Dårlig vegstandard, usikkert transportsystem	Lav reisekomfort og utrygghet	Færre reiser	Dårligere integrasjon mellom regioner
Kjøreveger har vært prioritert foran, liten satsing på folkehelse	Lite tilrettelagt for gange og sykling	De fleste kjører personbil	Lite klimavennlig, dårligere folkehelse
Vanskelig topografi, kostbart med fergefri forbindelse	Avhengighet av ferge eller hurtigbåt	Redusert tilgjengelighet, dyrere reiser	Mindre attraktivt transportsystem, færre reisende, mindre BA-integrasjon
Lite passasjergrunnlag eller marked for stor lufthavn	Lang reisetid til stor lufthavn	Lang reisetid til og fra Nord-Norge	Liten attraktivitet til nyinnflytting fra andre steder i landet, eller utlandet
Lange avstander fra distriktene dette gjelder	Lang reisetid til lufthavn med kort rullebane	Lang reisetid til sykehus og andre senterfunksjoner	Dårlig tilgang for befolkningen i disse distriktene til senterfunksjoner

Tabell 1 Problemstillinger, som omhandler persontransport i transportsystemet

## 1.2 Regionale problemstillinger for persontransport i Nord-Norge

Problemstillingene som er omtalt under er reelle mange steder i Nord-Norge. Imidlertid er det ikke alle som er trukket fram som problemstillinger under omtalen av regionene. For det meste skyldes dette at rapporten har et overordnet blikk på transportsystemet i regionene, og ikke kan gå i detalj på alle problemstillinger som måtte være aktuelle for den enkelte kommune eller region.

En annen årsak er at det kan være vanskelig å måle eller beskrive kvalitativt for eksempel lav reisekomfort eller utrygghet. Denne problemstillingen og andre som er nevnt innledningsvis blir imidlertid behandlet i andre delrapporter til Konseptvalgutredning (KVU) Nord-Norge. Noen av disse temaene vil likevel indirekte inngå også her, for eksempel gjennom angivelse av dårlig vegstandard som også virker inn på forhold som trygghetsfølelse og attraktivitet til å bruke veg til pendling eller annen ferdsel.

### Dårlig vegstandard

Vegnettet i distriktene er preget av varierende, og mange steder dårlig standard. Dette skyldes ofte et stort etterslep av vedlikehold gjennom mange år. Særlig gjelder det fylkesvegnettet ut til spredtbygde områder. For Troms og Finnmark er etterslepet totalt for fylkesvegnettet på ca. 10 milliarder kr. Også for Nordland er vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene på om lag samme nivå. Den dårlige standarden innebærer ofte smal og svingete veg, hull i vegen, telehiv, skadet asfalt, dårlige grøfter, farlig sideterreng og om vinteren glatt veg og begrenset med brøyting. Disse forholdene gjør at framkommeligheten blir dårlig.

Både Statens vegvesen og Fylkeskommunene i Nord-Norge har gjennom de siste årene kartlagt og utarbeidet planer for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegnettet. Lignende prosesser har også de andre transportetatene gjort. Statens vegvesen har hatt et program for tunneloppgradering, og tilsvarende for bruer, men det er fortsatt mye som gjenstår.

Troms og Finnmark fylkeskommune tok i 2021 opp et lån på 2 milliarder kr. for å ta igjen noe av etterslepet, men også der vil mesteparten gjenstå. Nordland har så langt ikke hatt en tilsvarende prosess for å ta igjen etterslepet.

### Stenginger i transportsystemet

Stenginger av veger, lufthavner, ferge- og hurtigbåtsamband og jernbane skjer særlig vinterstid relativt ofte. Dette skyldes krevende vær- og klimaforhold, skred og ras, vedlikehold og kolonnekjøring på veg. Kolonnekjøring er et tiltak som gir begrenset framkommelighet selv om vegen er stengt, men skaper forsinkelse. Stengt veg og kolonnekjøring fører til dårligere forutsigbarhet for om transportsystemet er åpent eller ikke, folk vet ikke om de kommer fram eller om de må avbryte reisen. Stenginger betyr også dårligere framkommelighet og lengre reisetid, ofte også at folk må ta lange omveger for å komme fram.

### Lang reisetid mellom distrikt og sentra

Mange steder er det store avstander mellom distriktene og nærmeste regionale senter. I Finnmark er for eksempel 16 av 18 BA-regioner enkeltkommuner. Småsentrene i kommunene fungerer der som primærsenteret for kommunen. Men for mange tjenester, og ofte også arbeid må innbyggerne reise

lengre. Dette kan resultere i ukependling og lange reisetider til for eksempel sykehus eller tilbud om høyere utdanning.

Et vanlig særtrekk er at vegnettet er bygd ut langs fjorder og over fjell, noe som gir lang reisetid. Byer og tettsteder har gjennom tidene blitt etablert langs kysten på grunn av gunstig plassering langs skipsleia. Dette på grunn av at båt tidligere var vanligste framkomstmiddel både for folk og gods. Dette gir avstandsulemper i dagens samfunn, og knytter bo- og arbeidsmarkedene langs kysten dårlig sammen.

Moderne vegbyggingsteknologi, særlig for bruer og tunneler har gjort det mulig å redusere avstandsulempene, og har knyttet landsdelen bedre sammen gjennom de siste 50-60 år. Tunell- og brubygging er imidlertid kostbart, og denne typen prosjekter har avtatt de siste årene. Noen steder kan imidlertid problemet med store avstandsulemper fortsatt være aktuelt å løse på denne måten.

Også andre transportformer enn vegtransport kan løse avstandsulemper, for eksempel gjennom opprettelse av et nytt hurtigbåtsamband. I tillegg kan andre endringer i samfunnsstrukturen, som for eksempel etablering av et nytt sykehus eller utdanningstilbud gjøre at avstandsulempene til befolkningen blir mindre.

### **Lite egnet kollektivtilbud**

I områder med spredt befolkning er gjerne kollektivtilbudet også lite eller ikke utbygd. Der det finnes kollektivtilbud, som buss eller hurtigbåt, er det ofte ment å favne bredt for å dekke befolkningens behov for servicetilbud. Det er sjelden at kollektivtilbudet er spesielt tilpasset dagpendling. Dette gir en liten kollektivandel blant de arbeidspendlende, og høy andel av privatbil til pendling.

### **Lav reisekomfort og utrygghet**

I områder der dagpendling og annen daglig kontakt mellom distrikt og sentra kunne vært mulig, kan lav reisekomfort og utrygghet gjøre at folk velger å ikke reise, eller føler ubehag med å reise. Årsaker kan være smal og svingete veg, frykt for å møte store kjøretøy og mulighet for skred og annen naturfare på reisen. Dette kan føre til at disse områdene blir mindre integrert med hverandre enn det er potensial for.

### **Lite tilrettelagt for gange og sykling**

Mange steder i Nord-Norge er vegen fra nærområder til sentra lite tilrettelagt for gange og sykling. I tillegg er det ofte mye randbebyggelse som gjør tilrettelegging for gange og sykling vanskelig. Dette gjør at biltrafikken inn mot senterområdene er uforholdsmessig stor. Manglende tilrettelegging for gange og sykling har også negativ virkning på folkehelsen.

Krevende vinterklima kan gjøre slik tilrettelegging utfordrende, men ikke umulig hvis det blir prioritert. Den nord-svenske byen Umeå er et godt eksempel på at dette kan lykkes, også i vinterlige byer langt nord.

### **Avhengighet til ferge eller hurtigbåt**

I noen kystområder er det en utfordring at befolkningen er avhengig av ferge eller hurtigbåt for å komme seg til arbeid, eller andre tjenester og tilbud. Tilgjengeligheten for å kunne reise er begrenset til når båt eller ferge går. Dette gjør at arbeidsmarkedene og tjenestetilbudet ikke er like godt integrert som i de områdene der folk har mulighet til å reise når de vil.

### Lang reisetid til stor lufthavn

På grunn av Nord-Norges krevende topografi med mange fjorder og fjell er det bare få steder det er mulig å etablere store lufthavner, i tillegg kan befolkningsgrunnlaget være for lavt til at det er aktuelt. Dette fører til noen områder har lang reisetid til stor lufthavn, noe som gjør for eksempel dagsmøter i Oslo krevende. Det blir også mindre attraktivt for folk å flytte til slike områder. Det samme gjelder attraktivitet som reisemål for turister. Herunder gis en liste over store lufthavner i Nord-Norge.

Det er åtte store lufthavner med lang rullebane over 2 000 meter i Nord-Norge. Disse åtte ligger alle nord for Saltfjellet og er fra sør til nord, med region i parentes:

Nummer	Lufthavn	Region
1	Bodø lufthavn	Salten
2	Narvik/Harstad lufthavn, Evenes	Hålogalandsregionen
3	Andenes lufthavn	Lofoten og Vesterålen
4	Bardufoss lufthavn	Troms
5	Tromsø lufthavn, Langnes	Troms
6	Alta lufthavn	Vest-Finnmark
7	Lakselv lufthavn, Banak	Vest-Finnmark
8	Kirkenes lufthavn, Høybukta	Øst-Finnmark

Tabell 2 Store lufthavner med lang rullebane over 2 000 meter i Nord-Norge

I tillegg er det utenfor Norges fastland lufthavn med lang rullebane på Svalbard, Longyearbyen.

Nord-Troms og Helgeland har ikke stor lufthavn. Andøy lufthavn har lang rullebane, men opereres nesten bare av små fly, som en kortbanelufthavn. Nærmeste stor lufthavn med langdistanse flytilbud er Evenes.

### Lang reisetid til liten lufthavn med kort rullebane

Disse lufthavnene kalles gjerne for «kortbanelufthavn», og danner til sammen «kortbanenettet» av lufthavner i Nord-Norge. Brønnøysund lufthavn og Sandnessjøen lufthavn, Stokka har 1199 m. lang rullebane. Alle de andre lufthavnene på lista over har 799 m. lang rullebane. Værøy helikopterhavn har ikke rullebane.

For mange distriktsområder i Nord-Norge er en lufthavn med kort rullebane for små fly, i tillegg til en veg, det primære transportsystemet for persontransport. Dette henger ofte sammen med at næringslivet i området er lagt dit av naturgitte årsaker, som for eksempel fiskeri- og sjømatnæring. Disse områdene får avstandsulemper til for eksempel regional sykehusbehandling og koblinger mot annet næringsliv. Herunder gis en liste over store lufthavner i Nord-Norge.

Det er 17 lufthavner med kort rullebane og en helikopterhavn (Værøy) i Nord-Norge:

Nummer	Lufthavn	Region
1	Brønnøysund lufthavn	Helgeland
2	Sandnessjøen lufthavn, Stokka	Helgeland
3	Mosjøen lufthavn, Kjærstad	Helgeland
4	Mo i Rana lufthavn, Røssvoll	Helgeland
5	Røst lufthavn	Lofoten og Vesterålen
6	Værøy helikopterhavn	Lofoten og Vesterålen
7	Leknes lufthavn	Lofoten og Vesterålen
8	Svolvær lufthavn, Helle	Lofoten og Vesterålen
9	Stokmarknes lufthavn, Skagen	Lofoten og Vesterålen
10	Sørkjosen lufthavn	Troms
11	Hasvik lufthavn	Vest-Finnmark
12	Hammerfest lufthavn	Vest-Finnmark
13	Honningsvåg lufthavn	Vest-Finnmark
14	Mehamn lufthavn	Øst-Finnmark
15	Berlevåg lufthavn	Øst-Finnmark
16	Båtsfjord lufthavn	Øst-Finnmark
17	Vardø lufthavn	Øst-Finnmark
18	Vadsø lufthavn	Øst-Finnmark

Tabell 3 Lufthavner med kort og mellomlang rullebane, og helikopterhavn (Værøy) i Nord-Norge

Alle Nord-Norges lufthavner unntatt Bardufoss ligger i kystnære områder. En del distrikter i Nord-Norge har lang reisetid til lufthavn både med kort- og lang rullebane.

## 2 FORUTSETNINGER FOR REGIONALE BESKRIVELSER OG ANALYSER

### 2.1 Formål og definisjoner

Formålet til rapporten er å belyse situasjonsbildet og avdekke regionale problemstillinger innenfor persontransport i regionene i Nord-Norge. Aktuelle regionale problemstillinger er beskrevet i kapittel 1. De sju regionene som her behandles er definert i Delrapport Befolkning og regioner, og er fra sør til nord: Helgeland, Salten, Lofoten og Vesterålen, Hålogalandsregionen, Troms, Vest-Finnmark og Øst-Finnmark.

Regionale problemstillinger for persontransport er her definert todelt. Å løse viktige regionale problemstillinger for persontransporten kan bidra til å utvide og koble sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner), og slik sett gjøre lokalsamfunnene sterkere og styrke bo og blilyst. Gjeldende inndeling av BA-regioner i Norge er gitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2020.

I tillegg kan for eksempel redusert reisetid mellom distrikt og sentra gjøre at folk får bedre tilgang til regionale tjenestetilbud, som sykehus og kulturarrangementer. I dette perspektivet utvides BA-regionen med et service-element, til en bo-, arbeidsmarked og serviceregion (BAS-region). Dette gjelder hvis reisetiden i tillegg er innenfor, eller nær reisetiden for det som regnes som reelt for å kunne koble sammen flere kommuner til en felles BA-region. Flere BA-regioner som ligger nær hverandre, kan til sammen danne en BAS-region.

#### **Regionale problemstillinger for persontransport i BA-regioner**

Utvidelse eller sammenkobling av bo- og arbeidsmarkeder kalles gjerne regionforstørring. Reduserte reisetider, og forbedringer i transportsystemet og -tilbudet er bare ett av flere forhold som kan gi regionforstørring, og det er transportrelaterte tema som behandles i denne rapporten. Andre forhold kan være endringer i arbeidsmarkedene som etablering av nytt næringsliv, økt tilgang på boliger eller annet som spiller inn på folks mobilitet og preferanser for bo- og arbeidssted.

Transportøkonomisk institutt (TØI) definerer at en BA-region må ha 8 % pendling mellom kommunene, og en reisetid på maksimalt 1 time og 15 minutter. Med lavere pendling må reisetiden være kortere enn 1 time og 15 minutter. Dersom det finnes alternative transportmuligheter utover veibasert transport kan reisetiden være inntil 1 time og 30 minutter. Disse tidsgrensene vil imidlertid være flytende, og i enkelte områder i Nord-Norge finnes det også dagpendling med bil der reisetiden er om lag 1 time og 30 minutter.

Innenfor en BA-region regnes de reisene som er normalt å gjennomføre daglig, som for eksempel arbeidspendling. Det sentrale innenfor tematikken rundt regionforstørring av BA-regioner er hvor folk bor og hvor de arbeider, og villigheten for å reise ut av kommunen for å arbeide. En viktig parameter for å måle effekten av regionforstørring, er derfor pendlingsandelen mellom kommuner. Etersom det blir registrert hvor folk bor og arbeider, så har man god statistikk også på pendling.

Pendlerstatistikken skiller ikke på dagpendling og langpendling. Men det er vanlig å tenke seg en arbeidsreise mellom kommuner i et tidsspenn på fra 30 minutter til om lag 1 time og 15 minutter hver veg, som grenser for det som defineres som dagpendling. Faktorer som for eksempel vegstandard, størrelsen og attraktiviteten på arbeidsmarkedet og boligpriser spiller inn på hvor langt villigheten for dagpendling strekker seg. Ved andre transportmidler som tog eller hurtigbåt kan

reisetiden strekkes til opp mot 1 time og 30 minutter, og fortsatt regnes som dagpendling. De aller fleste personreiser innenfor en BA-region skjer likevel med vegtransport, og derfor er reisetid langs veg den viktigste parameteren når det gjelder regionforstørring. Verdt å merke seg er det at fergetransport regnes som en del av vegsystemet, og en reise der ferge inngår er altså definert som en reise langs veg.

Endringer i pendlingsnivå gir en pekepinn på om det har skjedd en regionforstørring eller ikke. Med noen års mellomrom blir inndelingen av BA-regioner revidert. Der fanges det opp hvilke endringer som har skjedd, og BA-regioner kan bli utvidet eller delt fra hverandre, alt etter hvilken utvikling som har vært. For mindre kommuner med lite arbeidsmarked kan tiltrekningskraften mot en bykommune med et stort arbeidsmarked være stor. Dette kan bety at effekten av for eksempel et vegtiltak kan bety mye for denne kommunen hvis reisetiden blir ned mot om lag en time.

For at en mulig regionforstørring skal være realistisk, må en reduksjon i reisetid være innenfor rekkevidde av 1 time og 15-30 minutter. Det må i tillegg være minst ett attraktivt arbeidsmarked for en av kommunene. Størrelsen på befolkningen for en eller begge kommunene har også betydning en regional problemstillings styrke. Hvis reisetiden fortsatt blir for lang etter for eksempel en vegomlegging eller etableringen av et nytt hurtigbåtsamband, vil det ikke være et sannsynlig potensial for regionforstørring. Det samme gjelder for service-elementet for en BAS-region.

### **Regionale problemstillinger for persontransport i BAS-regioner**

For litt lengre reiser, som tilgang til regionalt servicetilbud, for eksempel sykehus og stor lufthavn, kan man også snakke om regionforstørring i et BAS-regionperspektiv. I dette perspektivet kan man tenke seg en positiv regionforstørringsvirkning hvis reisetiden med land- og sjøtransport til slike tilbud reduseres til under 1 time og 30 minutter. For områder der dette er mulig og realistisk vil dette kunne inngå som sentrale problemstillinger for persontransporten.

For noen områder kan det også være aktuelt å problematisere bare på service-elementet for regionforstørring. For eksempel hvis det er en kommune som har sykehus i den ene kommunen, og den andre kommunen har stor lufthavn. Dette er en situasjon som er aktuell flere steder i Nord-Norge, og som ytterligere kan aktualiseres ved framtidige samfunnsmessige strukturendringer.

Noen områder av Nord-Norge har svært lange reisetider til regionalt servicetilbud. Dette gjelder i hovedsak deler av Helgelandskysten, Nord-Troms, Nord-Salten og i flere områder i Finnmark. For slike områder er det ikke alltid realistisk eller mulig å gjøre endringer i transportsystemet, som vesentlig kan forbedre folks tilgang til regionalt servicetilbud. Unntaket kan være ved lufttransport som fly og helikopter, som kan gi mulighet for å komme seg raskt til for eksempel sykehus.

Et eksempel på betydningen av nær tilgang til lufttransport er Nord-Troms som har Sørkjosen lufthavn. Denne kortbanelufthavnen gir befolkningen et tilbud med rask lufttransport til sykehus, selv om reisetiden på veg er lang. I dette eksempelet kan det være mer hensiktsmessig å redusere reisetiden, fra kommunene rundt til Sørkjosen lufthavn enn til Tromsø, som uansett vil være for lang til å komme innenfor en målsetning rundt 1 time og 30 minutter. Dette gjelder også andre steder i Nord-Norge, og kortbanelufthavnene spiller slik sett en viktig rolle i å binde landsdelen sammen. Andre transportformer som jernbane eller hurtigbåt kan også gi slike regionale virkninger, men ikke like store som lufttransport.



## 2.2 Kategorier for personreiser

Personreiser i Nord-Norge deles her inn i fem kategorier, etter hvor lange de er og etter funksjon for reisene. Dette gjøres for å kunne identifisere problemstillinger ved personreiser for befolkningen i landsdelen.

### 1. De korte reisene

De korteste personreisene er reiser under 30 minutter i eller til by eller tettsted, med sykkel, bil, buss, tog eller hurtigbåt. Det finnes flyreiser i Nord-Norge som er kortere enn 30 minutter, men tidsbruk på flyplassen gjør at hele reisen totalt blir lengre enn 30 minutter.

### 2. Personreiser for dagpendling

Reisetid for dagpendling defineres som mellom 30 minutter og 1 time og 15 minutter med bil eller buss. Med lavere pendlingsandel mellom kommunene enn 8 % må reisetiden være kortere. Med alternative transportmuligheter utover vegbasert transport kan reisetiden være inntil 1 time og 30 minutter. Flyreiser inngår ikke her på grunn av at prisnivået på flybilletter er for høyt til å kunne være realistisk for dagpendling.

### 3. Reiser til regionale servicetilbud

Reiser under 1 time og 30 minutter lang veg, der det er mulig, til servicetilbud som sykehus, eller andre tjenester og tilbud som finnes i en større by.

### 4. Reiser internt i Nord-Norge

Reiser under 1 time lang veg, der det er mulig, til liten eller stor lufthavn eller jernbanestasjon/togstopp, for reiser internt i landsdelen.

### 5. Reiser til og fra Nord-Norge

Reiser under 1 time og 30 minutter lang veg, der det er mulig, til stor lufthavn eller 1 time til jernbanestasjon/togstopp, for reiser til og fra landsdelen.

Denne rapporten omfatter ikke de korte reisene, men alle de andre kategoriene, som faller innenfor definisjonen av mellomlange reiser.

## 2.3 Reisetid til nærmeste lufthavn, sykehus og større by

I rapporten er det for alle regioner vist en oversikt over reisetider langs veg til sentrale samfunnsfunksjoner som lufthavn, sykehus og større by. I enkelte områder kan det være kortere reisetider med tog eller hurtigbåt, dette er ikke tatt med i disse oversiktene. Der det er kortere reisetid med disse transportmidlene er dette vist i avsnittene om pendling.

Der det er ansett som relevant å vise avstand til liten lufthavn er dette vist. Der det for eksempel er kortere reisetid til en stor lufthavn er ikke reisetid til liten lufthavn tatt med.

I rapporten er det oppgitt reisetid til nærmeste regionale servicetilbud, som sykehus. Enkelte steder kan det for eksempel være slik at nærmeste sykehus ikke er det sykehuset er det man sokner til.

## 2.4 Byer og tettsteder

I rapporten blir byer og tettsteder omtalt, for å vise hvor de større befolkningskonsentrasjonene er og reisetider mellom dem.

### Kriterier for by- og tettstedsdefinisjoner

*By:* At stedet har bystatus.

*Tettsted:* Her brukes SSB sin definisjon av tettsted, dvs. over 200 personer i et område med maks 50 meter mellom husene. SSB sin karttjeneste viser alle tettsteder i Norge.

*Inntil 30 minutter fra:* Tettstedet pluss inntil 30 minutters reisetid utenfor med bil, båt, buss eller tog. Tidsgrensen på 30 minutter er relatert til reise mellom bolig og fast arbeidssted.

## 2.5 Befolkningsprognoser

For framskrivning av befolkningstall er det hentet inn prognoser fra to forskjellige kilder, Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM). Prognosene kommenteres ikke nærmere.

Det er gitt prognose for hver av de 80 kommunene i Nord-Norge for året 2050.

## 2.6 Sysselsatte og pendlerbalanse

I delkapitlene for Sysselsatte er sysselsetting angitt i kolonnene:

1. *Sysselsatte med arbeidssted i kommunen/BA-regionen*
2. *Sysselsatte med bosted i kommunen/BA-regionen*
3. *Sysselsatte med bosted og arbeidssted i kommunen*

Differansen mellom 2 og 1 gir pendlingsbalansen, og den er i rapporten vist for hele regioner. For eksempel er det i Øst-Finnmark 13 585 sysselsatte med bosted i kommunen og 13 179 sysselsatte med arbeidssted i kommunen. Dette gir en negativ pendlingsbalanse på 406 personer, eller -3,1 %. Det vil si at det er 406 flere personer som reiser ut av regionen for å arbeide, enn det er sysselsatte med arbeidssted i regionen.

## 2.7 Pendling

For hver region er det gjort et utvalg av aktuelle pendlingsrelasjoner mellom kommuner. For disse pendlingsrelasjonene gis det en kortfattet analyse. Disse analysene kan blant annet vise hvordan arbeidspendling kan utvikle seg, for eksempel etter en vegutbygging.

Arbeidspendling er den mest aktuelle formen for persontransport det finnes statistikk på (Statistisk sentralbyrå, SSB), som kan belyse regionale problemstillinger for persontransport. Pendling defineres vanligvis med til og fra arbeidsreiser mellom kommuner, og reisetid over 30 minutter. Men kortere reiser kan selvsagt forekomme der man bor nært en kommunegrense. Statistikken til SSB kan også gi en pekepinn for annen ferdsel og kontakt mellom kommuner og BA-regioner. Dette gjelder særlig hvis reisetiden er relativt kort, for eksempel under en times reisetid hver veg. Eksempler på slik ferdsel kan være kjøring til kultur- og idrettsaktiviteter, handel og offentlig tjenestetilbud.

Kriterier som er lagt til grunn for å se nærmere på pendlingsrelasjoner mellom utvalgte kommuner, innenfor en region er som følger:

Pendling mellom kommuner:

- Som ikke er i samme BA-region
- Som er i samme BA-region, men har lengre reisetid enn 1 time
- Som har lengre reisetid enn 1 time og 15 minutter, men som med kjente tiltak for endring i transportsystemet reduserer reisetid til ned mot 1 time

Reisetidene er i timer og minutter og kan inkludere veg-, tog- og sjøtransport. Kjente tiltak for endring i transportsystemet kan for eksempel være en utredet vegstrekning gjennom en tidligere KVU, eller et mulig hurtigbåtsamband som en fylkeskommune har vurdert.

Hensikten med å se på pendlingsrelasjoner er å forsøke å avdekke potensial for regionforstørring, det vil si tettere kontakt og integrering mellom kommuner og bo- og arbeidsmarkeder. Det kan også være å vise betydningen av nærheten til en større kommune har for en mindre kommune, som for eksempel fra Loppa til Alta.

## 2.8 Områdebeskrivelser

For hver region gis det en nærmere inndeling i områder basert på geografi og hovedakser for transport. Eksempelvis så er Salten delt inn i tre områder, der Nord-Salten er tydelig adskilt fra områdene lengre sør av fjorder og store fjellområder, som gir lange reisetider. De viktigste forbindelsene for transport i Nord-Salten er E6 i innlandsområdene, hurtigbåtruta Nordlandsekspressen (NEX II) langs kysten og fylkesvegene som forbinder kysten med E6.

## 2.9 Sentrale problemstillinger

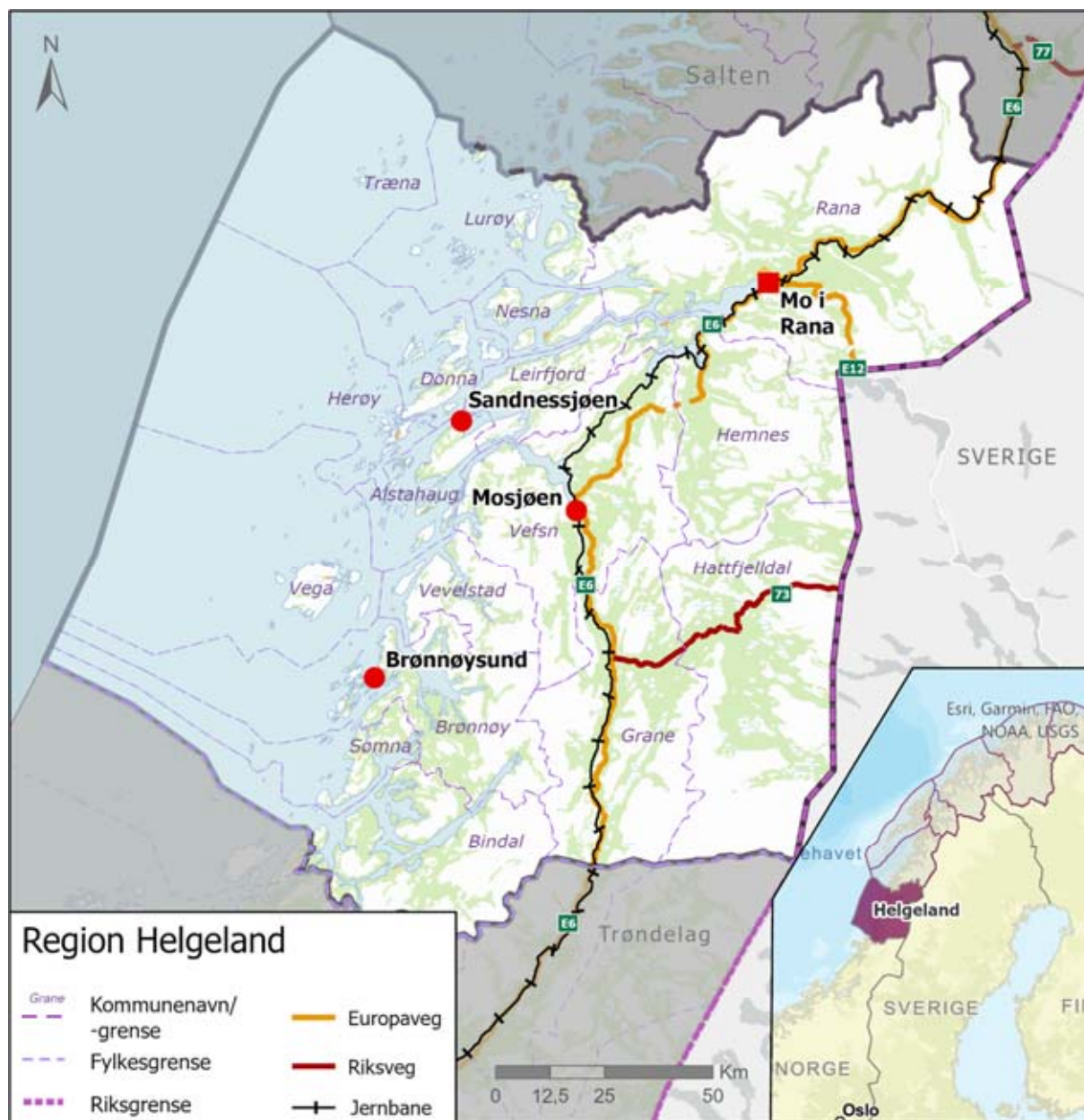
Avslutningsvis for hver regional beskrivelse og analyse angis de mest sentrale problemstillingene relatert til transportsystemet. Problemet beskrives og det gis en kort forklaring. Datagrunnlaget og analysen som begrunner problemet finnes i delkapittelet og oppsummeringen. Problemstillingene i denne rapporten er på overordnet nivå, dvs. relatert til statlig eller fylkeskommunalt transportsystem. I tillegg er problemstillinger som lar seg illustrere på kart vist for hver region.

Selv om problemet er tatt med i en slik oversikt, trenger det ikke nødvendigvis bety at det kommer til å bli løst, for eksempel med en vegutbygging. Problemet er likevel belyst, og kan utredes videre ved å veie det opp mot hva slags behov som finnes hos myndigheter og interessenter. Hvis problem og behov er sammenfallende kan det framsettes mål som man ønsker å oppnå. De løsninger som oppnår målet kan så analyseres videre som et konsept som kan anbefales å gjennomføre.

### 3 REGIONALE BESKRIVELSER OG ANALYSER AV PROBLEMSTILLINGER FOR PERSONTRANSPORT I NORD-NORGE

#### 3.1 HELGELAND

Geografi



Figur 1 Regionalt oversiktskart Helgeland

Helgeland består av de 17 kommunene Alstahaug, Bindal, Brønnøy, Dønna, Grane, Herøy, Leirfjord, Sømna, Træna, Vefsn, Vega og Vevelstad (kommuner som inngår i Helgelandsrådet) og Hattfjelldal, Hemnes, Lurøy, Nesna og Rana (kommuner som inngår i Indre Helgeland regionråd).

Regionen grenser til Trøndelag i sør, Salten i nord og har ca. 200 km lang grense til Sverige i øst, med et innland preget av høye fjell, vide skogsdaler og flere store innsjøsystemer. Norges nest største innsjø, Røssvatnet ligger i Hattfjelldal og Hemnes kommuner. Nord-Norges høyeste fjell, Oksskolten på 1 916 meter ligger i Hemnes inn mot svenskegrensa. E6 og Nordlandsbanen danner en barriere som deler Helgeland på langs. I vest er Helgelands kystlinje, som består av tusenvis av større og mindre øyer. I tillegg splittes landskapet opp i flere store fjorder med sidefjorder. Fra sør er disse Bindalsfjorden og Tosen, Velfjorden, Vefsnfjorden, Alstenfjorden, Ranfjorden og Sjona. Saltfjellet danner en naturlig grense mot Salten i nord.

## Transportsystem og reisetider

I 2022 startet byggingen av ny stor lufthavn med inntil 2 400 meters rullebane ved Fagerlia, rett nord for Mo i Rana. Lufthavnen er planlagt å åpne i 2027. Tilkomsten til den nye lufthavnen skal være ny veg fra E12. Eksisterende lufthavn for Rana, Røssvoll lufthavn, legges ned når den nye er ferdig. Det er lufthavner med 1 199 meters rullebane i Brønnøysund og Sandnessjøen, Stokka. I Mosjøen, Kjærstad er det lufthavn med 799 meters rullebane, som det ikke er mulig å utvide på grunn av høye fjell omkring.

Nordlandsbanen går gjennom Helgeland fra Trøndelags-grensa i sør til Saltfjellet i nord. Det er jernbanestasjoner og togstopp i kommunene Grane, Vefsn, Hemnes og Rana. Det finnes pr. i dag ikke et tilpasset togpendler tilbud på Helgeland.

E6 inngår i samme transportkorridor som Nordlandsbanen gjennom Helgeland. Store deler av vegen har blitt bygget ut til moderne standard de siste tiårene, og det er nå ingen høyfjellsovergang før Saltfjellet. Fremdeles gjenstår to strekninger sør for Mosjøen, Svenningdal – Lien (forventet ferdig 2025) og Trøndelag grense – Lille Majavatn (forventet ferdig 2024). Det samme gjelder kortere partier mellom Mosjøen og Mo i Rana. E6 går gjennom byene Mo i Rana og Mosjøen og har mye høyere trafikk enn vegklassen de ble bygd i tilsier. Dette skaper problemer for framkommelighet og trafiksikkerhet.

Fra Nordlandsbanen og E6 går det veger ut til kysten, som fv. 76 til Brønnøysund, fv. 78 til Sandnessjøen og fv. 810 til Nesna og Lurøy. Fv. 76 til Brønnøysund har smal vegbredde, dårlig kurvatur og er skredutsatt. Forbindelsen mellom Mosjøen og Sandnessjøen, fv. 78 ble vesentlig forbedret og reisetiden redusert når Nord-Norges lengste tunnel, den 11 km lange Tøventunnelen åpnet i 2014. På fv. 810 er det gjennom mange år planlagt et vegprosjekt i Bustneslia som vil forbedre framkommeligheten mot Mo i Rana. Denne vegstrekningen har i mange år vært mye stengt vinterstid, noe som har rammet for eksempel laksetransport fra Lovund. Nordland fylkeskommune har de senere år satt inn forsterket vintervedlikehold, og det har gitt færre stenginger.

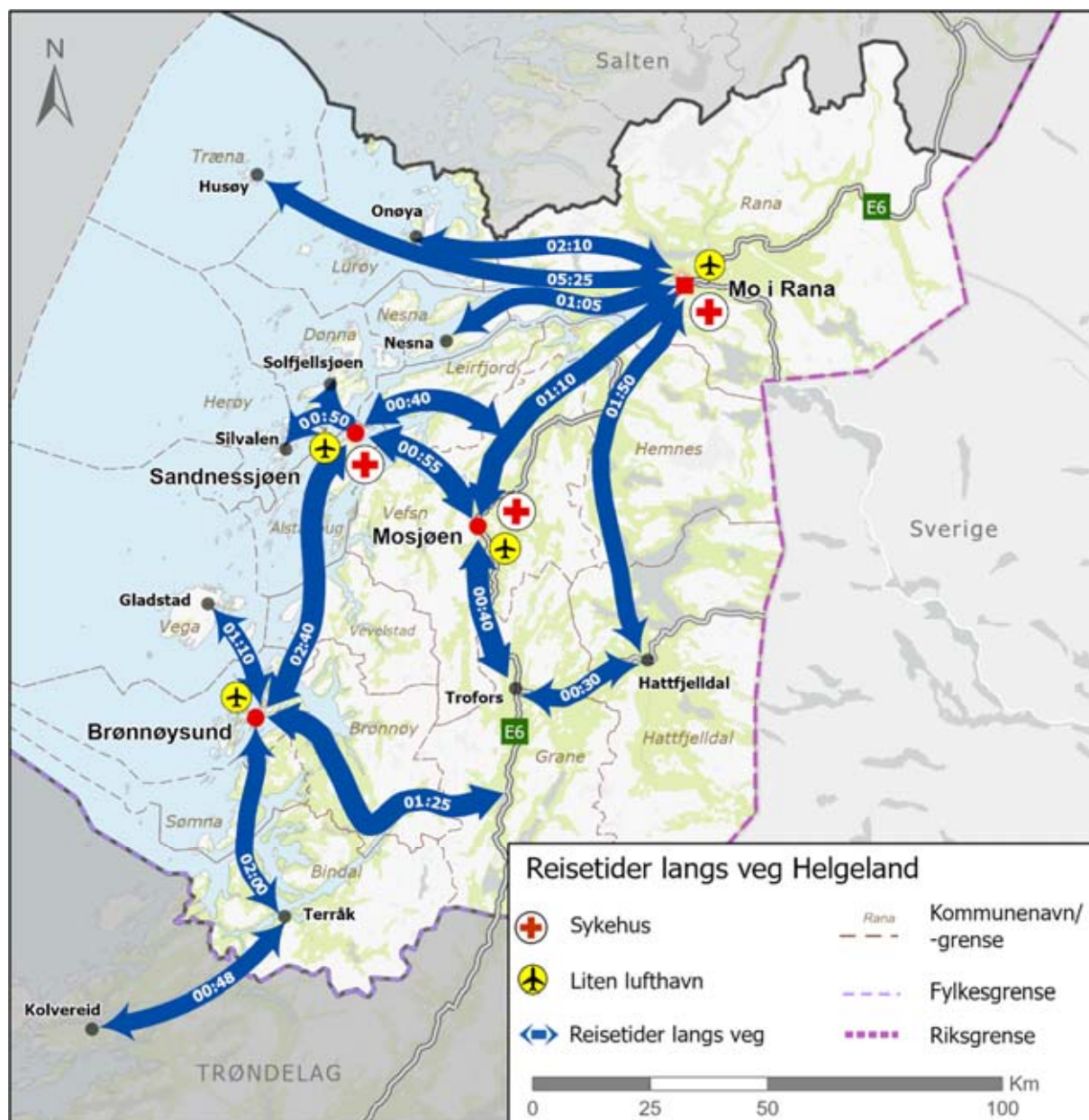
Fra E6 ved Trofors går rv. 73 østover til Hattfjelldal og riksgrensen mot Sverige ved Krutfjell. Rv. 73 har smal vegbredde uten gul midtlinje og dårlig kurvatur, unntatt en kort delstrekning fra Hattfjelldal sentrum mot riksgrensen. Fra Mo i Rana går E12 til riksgrensen mot Sverige ved Umbukta. E12 har varierende til lav standard og liten vegbredde, bortsett fra nær Mo i Rana og ved riksgrensen. En innenlands nord-sør vegforbindelse er fv. 806/7340, Villmarksveien, mellom Korgen og Hattfjelldal. For personbiler kan denne vegen være en aktuell omkjøringsveg hvis E6 er stengt. For tungtransporten er det realistiske omkjøringsalternativet gjennom Sverige og E12 og rv. 73.

Ferge- og hurtigbåtforbindelsene langs kysten muliggjør bosetning og næringsliv i kystkommunene. Fra Bindal i sør til Lurøy i nord er det sjøforbindelser som knytter kystsamfunnene sammen med både fastlandet og naboøykommuner. Det har gjennom to utredninger, «KVU FV.17 BRØNNØY-ALSTHAUG, FORBINDELSENE DØNNA, HERØY OG VEGA» (2015) og «UTREDNING OM FREMTIDIG FERGE- OG HURTIGBÅTTILBUD I NORDLAND» (2017) blitt gått gjennom hvordan kystforbindelsene kan utvikles. For Alstenfjorden er det gjennom KVU FV.17 anbefalt fastlandsforbindelse gjennom undersjøisk tunnel. Fv. 828 på Herøy og Dønna, som har smal veg og dårlig geometri, må i så fall rustes opp.

Mo i Rana Havn er Nord-Norges nest største i tonnasje, har kun godstransport og fire havneavsnitt, inkludert malmutskipningshavna til Rana Gruber. Mosjøen er en viktig gods- og næringshavn, men har ikke persontransport. Brønnøysund, Sandnessjøen og Nesna har alle anløp av Kystruten og



hurtigbåter, og har sammen med flere andre havner en viktig betydning for persontransport langs kysten.



Figur 2 Reisetider langs veg i region Helgeland. Fergesamband regnes som en del av vegsystemet.

Kommune	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter			
		Reisetid liten lufthavn		Reisetid stor lufthavn	
Rana	Mo i Rana	0:15	Rana, Røssvoll	3:05	Bodø
Hemnes	Hemnesberget	0:50	Rana, Røssvoll	3:40	Bodø
Vefsn	Mosjøen	0:10	Mosjøen, Kjærstad	4:20	Bodø
Grane	Trofors	0:40	Mosjøen, Kjærstad	4:10	Trondheim, Værnes
Hattfjelldal	Hattfjelldal	1:10	Mosjøen, Kjærstad	4:40	Trondheim, Værnes
Brønnøy	Brønnøysund	0:05	Brønnøysund	5:30	Trondheim, Værnes
Vevelstad	Vevelstad	1:00	Brønnøysund	6:10	Bodø
Sømna	Vik i Sømna	0:40	Brønnøysund	4:55	Trondheim, Værnes
Alstadhaug	Sandnessjøen	0:10	Sandnessjøen, Stokka	4:40	Bodø
Leirfjord	Leland	0:25	Sandnessjøen, Stokka	4:20	Bodø
Dønna	Solfjellsjøen	0:55	Sandnessjøen, Stokka	5:30	Bodø
Lurøy	Onøya	2:10	Rana, Røssvoll	5:00	Bodø
Herøy	Silvalen	0:45	Sandnessjøen, Stokka	5:35	Bodø
Nesna	Nesna	1:10	Rana, Røssvoll	4:00	Bodø
Vega	Gladstad	1:20	Brønnøysund	6:30	Bodø
Træna	Husøy	5:30	Rana, Røssvoll	8:20	Bodø
Bindal	Terråk	1:50	Brønnøysund	3:50	Trondheim, Værnes

Tabell 4 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Helgeland

Ny stor lufthavn i Mo i Rana, Fagerlia er under bygging og forventes å åpne i 2027. Den vil bli nærmeste store lufthavn for alle kommuner på Helgeland unntatt Bindal, som fortsatt vil ha Trondheim, Værnes som nærmeste store lufthavn.

BA-region	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter				
		Reisetid nærmeste nabo BA-region	Reisetid sykehus		Reisetid større by	
Rana	Mo i Rana	1:05 (Nesna)	-	Mo i Rana	-	Mo i Rana
	Korgen	0:40 (Mosjøen)	0:35	Mo i Rana	0:35	Mo i Rana
Vefsn	Mosjøen	0:55 (Sandnessjøen)	-	Mosjøen	1:10	Mo i Rana
	Trofors	1:30 (Sandnessjøen)	0:35	Mosjøen	1:45	Mo i Rana
	Hattfjelldal	1:50 (Mo i Rana)	1:00	Mosjøen	1:50	Mo i Rana
Brønnøy	Brønnøysund	1:20 (Gladstad)	2:20	Sandnessjøen	3:30	Mo i Rana
	Vevelstad	1:35 (Sandnessjøen)	1:30	Sandnessjøen	3:10	Mo i Rana
	Vik i Sømna	1:45 (Gladstad)	2:35	Sandnessjøen	3:45	Mo i Rana
Alstadhaug	Sandnessjøen	0:55 (Silvalen)	-	Sandnessjøen	1:35	Mo i Rana
	Leland	0:40 (Mosjøen)	0:20	Sandnessjøen	1:15	Mo i Rana
	Solfjellsjøen	0:35 (Silvalen)	0:50	Sandnessjøen	2:25	Mo i Rana
Lurøy	Onøya	2:00 (Nesna)	2:00	Mo i Rana	2:05	Mo i Rana
Herøy	Silvalen	0:55 (Sandnessjøen)	0:55	Sandnessjøen	2:30	Mo i Rana
Nesna	Nesna	1:05 (Sandnessjøen)	1:00	Mo i Rana	1:05	Mo i Rana
Vega	Gladstad	1:20 (Brønnøysund)	1:55	Sandnessjøen	3:30	Mo i Rana
Træna	Husøy	3:30 (Onøya)	5:20	Mo i Rana	5:25	Mo i Rana
-	Terråk <sup>1)</sup>	2:00 (Brønnøysund)	2:00	Namsos	4:25	Trondheim

Tabell 5 Reisetid langs veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Helgeland

- 1) Bindal, med kommunesenteret Terråk, inngår som randkommune i Nærøysund BA-region i Trøndelag. Reisetid til nærmeste sykehus er til Namsos og større by er til Trondheim.

Helgelandssykehuset vedtok i 2019 en to-sykehusmodell med sykehus i Sandnessjøen og Mo i Rana, og legge ned Mosjøen sykehus. Hvis Mosjøen sykehus legges ned vil reisetid til nærmeste sykehus bli som følger:

- For Mosjøen blir reisetiden til sykehus i Sandnessjøen 55 min, og Mo i Rana 1 t 10 min.
- For Hattfjelldal blir reisetiden til sykehus i Mo i Rana 1 t 50 min, og Sandnessjøen 1 t 55 min.
- For Trofors blir reisetiden til sykehus i Sandnessjøen 1 t 30 min, og Mo i Rana 1 t 45 min.
- For Brønnøysund blir reisetiden til sykehus i Sandnessjøen 2 t 40 min.
- For Vik i Sømna blir reisetiden til sykehus i Sandnessjøen 3 t 5 min.

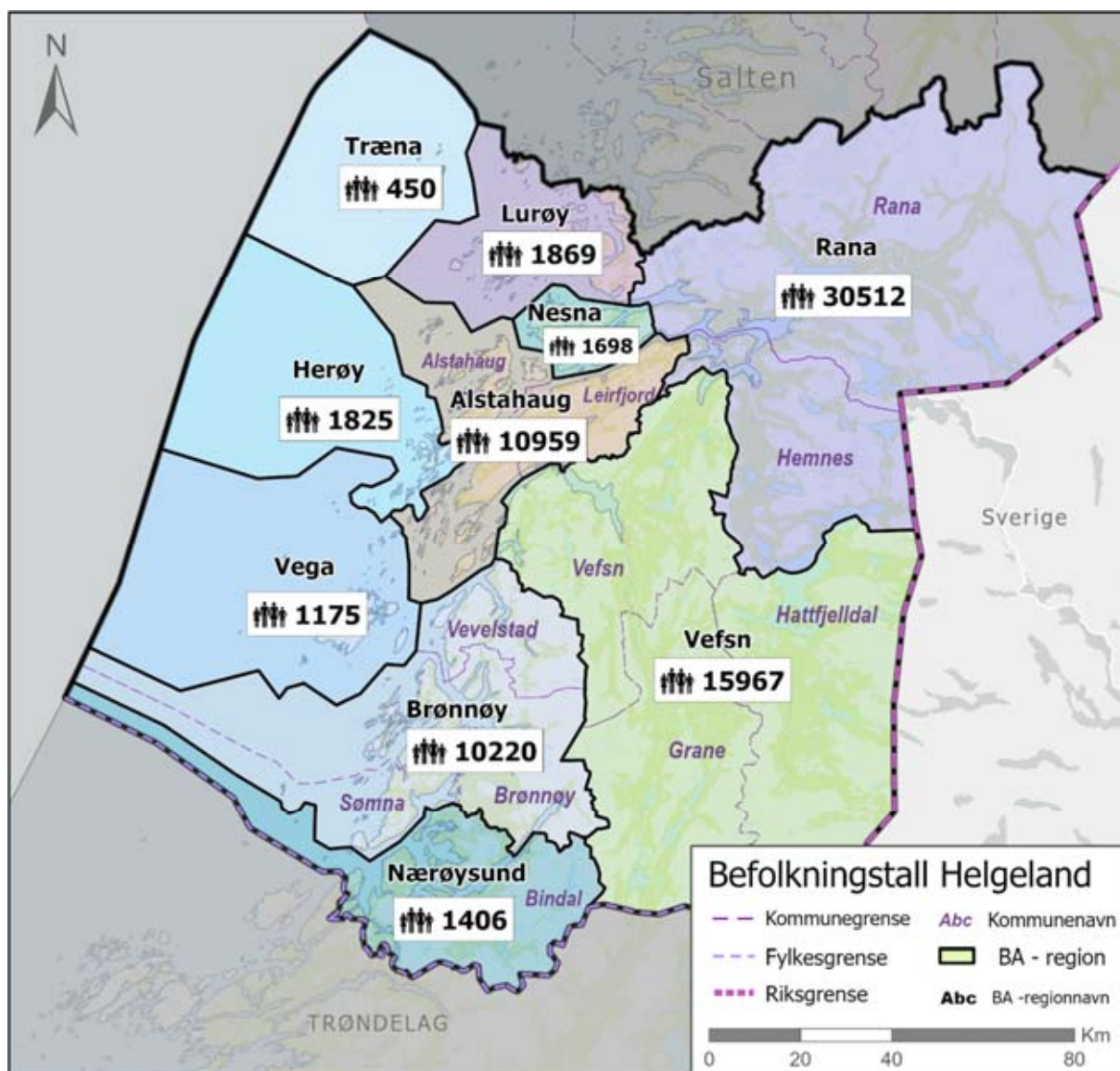
For øvrige kommuner på Helgeland vil ikke den mulige endringen i sykehusstruktur medføre endring i reisetid til sykehus.

## Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder

Regionen har ca. 76 000 innbyggere og ca. 92 % bor i eller nært tettsteder. Andelen som bor i regionens fire bykommuner, Rana, Vefsn, Alstadhaug og Brønnøy er ca. 72 %. Alle bykommunene har lufthavn.

Mo i Rana er Nord-Norges tredje største, og regionens største bykommune med over 26 000 innbyggere. Byen har alle funksjoner som hører til en større by, herunder universitetsutdanning, offentlig administrasjon og sykehus. Mo i Rana er også et viktig regionalt transportknutepunkt, med kobling både mot Sverige med veg, i nord/sør-aksen langs E6 og Nordlandsbanen og vestover mot øykommunene.

BA-regionene Rana, Vefsn, Alstadhaug og Brønnøy er regionens største og viktigste, og har ca. 89 % av innbyggerne. Disse fire BA-regionene er viktige også for kommunene og regionene rundt.



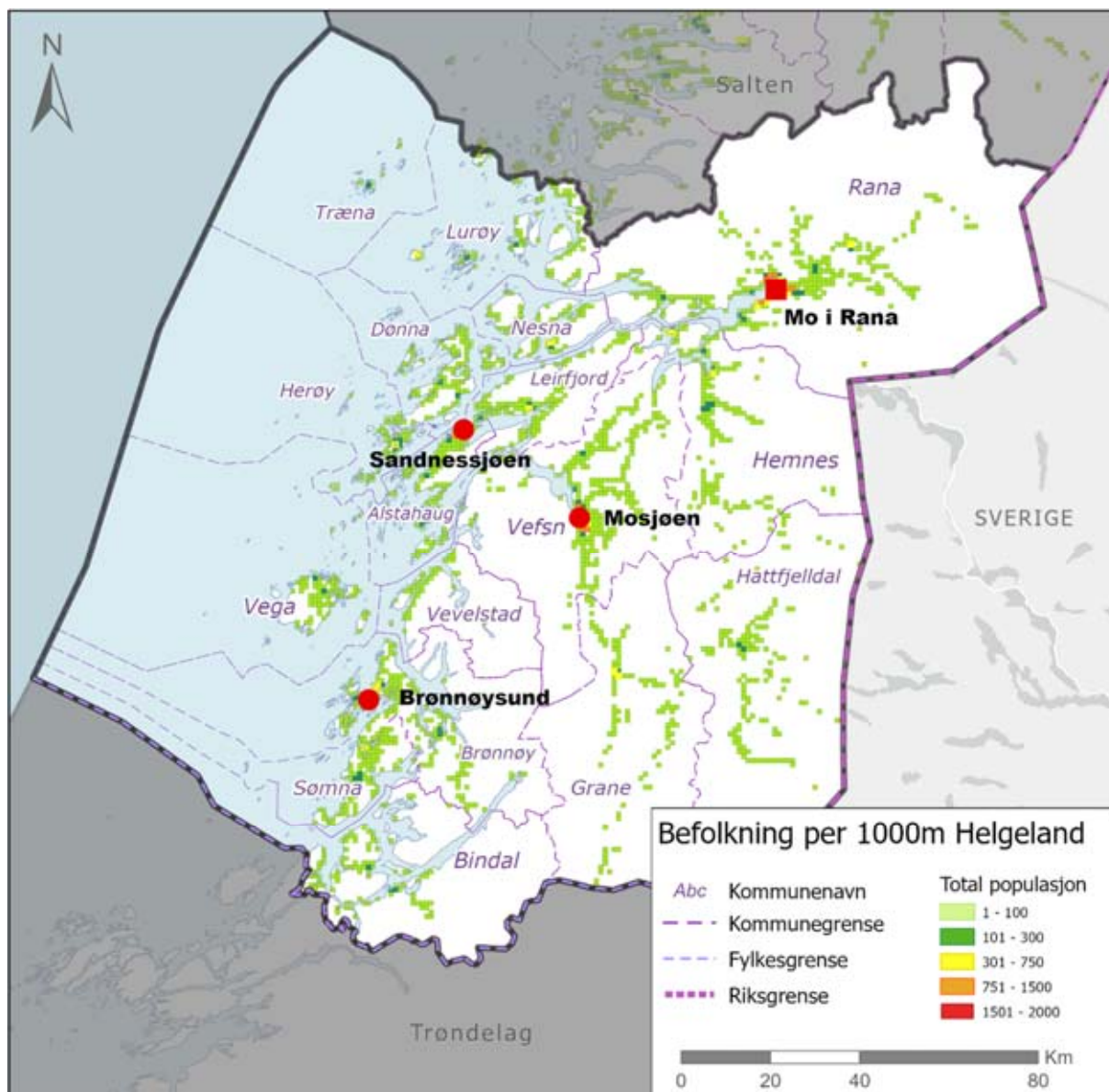
Figur 3 BA-regionergrenser med befolkning i BA-regionene, Helgeland

BA-region	Befolkning i BA-region	Kommune	Kommunesenter	Befolkning i kommunen	Befolkning i tettsted og inntil 30 min fra
Rana	30 512	Rana	Mo i Rana	26 092	24 990
		Hemnes	Korgen	4 420	4 109
Vefsn	15 949	Vefsn	Mosjøen	13 233	12 756
		Grane	Trofors	1 443	1 353
		Hattfjelldal	Hattfjelldal	1 273	1 073
Brønnøy	10 220	Brønnøy	Brønnøysund	7 777	7 037
		Vevelstad	Vevelstad	462	-
		Sømna	Vik i Sømna	1 981	1 732
Alstadhaug	10 959	Alstadhaug	Sandnessjøen	7 333	6 910
		Leirfjord	Leland	2 257	2 257
		Dønna	Solfjellsjøen	1 369	1 207
Lurøy	1 869	Lurøy	Onøya	1 869	515
Herøy	1 825	Herøy	Silvalen	1 825	1 720
Nesna	1 698	Nesna	Nesna	1 698	1 032
Vega	1 175	Vega	Gladstad	1 175	1 137
Træna	450	Træna	Husøy	450	393
-	-	Bindal <sup>1)</sup>	Terråk <sup>1)</sup>	1 406	713
<b>Helgeland</b>	<b>74 657</b>			<b>76 063</b>	<b>69 876</b>

Tabell 6 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner, og tettsteder, Helgeland

- 1) Bindal, med kommunesenteret Terråk, inngår som randkommune i Nærøysund BA-region i Trøndelag.





Figur 4 Befolkning, i 1000 meters ruter

## Befolkningsutvikling

Befolkningsutvikling	År, befolkning pr. 1. jan		
	2000	2020	2022
Rana	25 278	26 315	26 092
Hemnes	4 663	4 501	4 420
Vefsn	13 501	13 403	13 233
Grane	1 611	1 493	1 443
Hattfjelldal	1 632	1 359	1 273
Brønnøy	7 469	7 916	7 777
Vevelstad	576	497	462
Sømna	2 099	2 014	1 981
Alstadhaug	7 404	7 415	7 333
Leirfjord	2 219	2 320	2 257
Dønna	1 595	1 381	1 369
Lurøy	2 116	1 904	1 869
Herøy	1 874	1 780	1 825
Nesna	1 913	1 792	1 698
Vega	1 412	1 232	1 175
Træna	464	456	450
Bindal	1 911	1 450	1 406
<b>Helgeland</b>	<b>77 737</b>	<b>77 228</b>	<b>76 063</b>

Tabell 7 BA-regioner, Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Helgeland

Rana, Brønnøy, Alstadhaug og Leirfjord hadde befolkningsøkning mellom 2000 og 2020. Brønnøy hadde en økning på ca. 6 %, Rana og Leirfjord mellom 4 og 5 % og Alstadhaug kun en marginal økning. Alle de andre kommunene hadde nedgang. Bindal hadde størst prosentvis nedgang med ca. 24 %, deretter fulgte Hattfjelldal med ca. 18 % og Vevelstad med ca. 14 %.

Ingen av kommunene unntatt Herøy har hatt befolkningsøkning mellom 2020 og 2022. Herøy økte i denne perioden med ca. 2,5 %. For regionen totalt har det vært en befolkningsnedgang på vel 0,7 % mellom 2000-2020 og ca. 1,5 % mellom 2000-2022. Nedgangen pr. år mellom 2020 og 2022 har altså vært over ti ganger større enn i perioden 2000-2020.



## Befolkningsprognoser

Befolkningsprognoser	Befolkning pr. 1. jan	Prognose SSB 2022-2050	Prognose TM 2022-2050
Kommune	2022	2050	2050
Rana	26 092	24 601	24 563
Hemnes	4 420	4 042	3 447
Vefsn	13 233	12 252	11 739
Grane	1 443	1 350	1 243
Hattfjelldal	1 273	1 132	792
Brønnøy	7 777	7 313	6 635
Vevelstad	462	487	285
Sømna	1 981	1 892	1 519
Alstadhaug	7 333	7 046	6 108
Leirfjord	2 257	2 462	2 151
Dønna	1 369	1 246	971
Lurøy	1 869	1 846	1 355
Herøy	1 825	1 931	1 656
Nesna	1 698	2 149	1 255
Vega	1 175	1 099	797
Træna	450	561	337
Bindal	1 406	1 162	927
<b>Helgeland</b>	<b>76 063</b>	<b>72 571</b>	<b>65 775</b>

Tabell 8 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Helgeland

SSB forventer i 2050 økning i folketallet i de mindre kommunene Vevelstad, Leirfjord, Herøy, Nesna og Træna. Mens alle de fire bykommunene Mo i Rana, Vefsn, Brønnøy og Alstadhaug forventes nedgang. I regionens øvrige åtte kommuner forventes det også nedgang. Totalt forventer SSB at folketallet vil gå ned i regionen.

TM forventer i 2050 nedgang i folketallet for alle kommunene. Totalt forventer TM at folketallet vil gå ned i regionen.

## Sysselsatte

BA-region (tilleggskommuner i parentes)	Sysselsatte med arbeidssted i kommunen	Sysselsatte med arbeidssted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted i kommunen	Sysselsatte med bosted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted og arbeidssted i kommunen
Rana	13 433	14 964	13 205	15 278	12 073
(Hemnes)	1531		2 073		1 277
Vefsn	6 845	7 985	6 596	7 935	5 858
(Grane)	564		726		459
(Hattfjelldal)	576		613		490
Brønnøy	3 808	4 785	3 816	5 016	3 139
(Vevelstad)	162		212		145
(Sømna)	815		988		626
Alstadhaug	3 871	5 079	3 606	5 258	2 917
(Leirfjord)	641		1 009		490
(Dønna)	567		643		460
Lurøy	1 029	1 029	925	925	805
Herøy	885	885	858	858	693
Nesna	752	752	807	807	624
Vega	468	468	573	573	426
Træna	233	233	247	247	214
- (Bindal) <sup>1)</sup>	471	-	608	-	433
<b>Helgeland</b>	<b>36 651</b>	<b>36 180</b>	<b>37 505</b>	<b>36 897</b>	<b>31 129</b>

Tabell 9 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Helgeland

- 1) Bindal inngår som randkommune i Nærøysund BA-region, som er i Trøndelag og ikke behandles i denne rapporten. Antall sysselsatte i Bindal kommune inngår i Helgeland.

Tabellen viser at Helgeland har en negativ pendlerbalanse på 854 personer, eller -2,3 %. Det vil si at det er 854 flere personer som reiser ut av regionen for å arbeide, enn det er sysselsatte med arbeidssted i regionen.

Kommunene Rana, Vefsn, Alstadhaug, Lurøy og Herøy skiller seg ut ved at det er flere som reiser inn for å arbeide enn det er sysselsatte som er bosatt i kommunen.

Det er 31 129 sysselsatte som arbeider i bostedskommunen sin på Helgeland, dvs. som ikke pendler.

## Pendling

Mellom BA-regionene Vefsn og Rana er det lite pendling. Kun 1 % pendler fra Rana kommune til Vefsn kommune og 2,2 % pendler andre vegen. Reisetiden mellom kommunesentrene Mosjøen og Mo i Rana er om lag 1 t 10 min langs E6 og 1 t 5 min med tog. Både veg og bane anses å ha god reisekomfort.

Det er kun få år siden E6 fikk god standard på det meste av strekningen, og det kan hende at potensialet for økt dagpendling med bil eller buss ikke har utviklet seg enda. Det er ikke god tilgang til å pendle med tog mellom BA-regionene Vefsn og Rana. God tilgang til togpendling kan antas å være et positivt bidrag til å koble BA-regionene bedre sammen. Samlet sett kan det derfor antas at potensialet for regionforstørring mellom BA-regionene ennå ikke er utnyttet. Ny stor lufthavn i Mo i Rana kan også tenkes å bidra til økt reising og mer kontakt mellom kommunene.

Mellom kommunesentrene i Vefsn og Alstadhaug har det også de senere år skjedd en stor forbedring i kommunikasjonen med etableringen av Toventunnelen, og reisetiden er nå 55 minutter. Men det har likevel ikke resultert i mye pendling, bare 1,2 % pendler fra Vefsn til Alstadhaug og 3,1 % andre vegen. Også for denne vegforbindelsen er dette såpass nytt at det ikke er sikkert at et eventuelt regionforstørringspotensial er tatt ut ennå. Endring i sykehusstruktur med nytt hovedsykehus for Helgeland i Sandnessjøen, og ny grønn industri i Mosjøen kan endre på dette i de kommende årene.

Hurtigbåt og ferge kobler øykommunen Dønna og Alstadhaug sammen i en felles BA-region. Dønna har vegforbindelse til Herøy, som er en egen BA-region. Fra Herøy går det også hurtigbåt og ferge til Alstadhaug. Samlet pendling fra Herøy og Dønna til Alstadhaug er 9,3 %. I KVUen for FV.17 SANDNESSJØEN mv. er det anbefalt fastlandsforbindelse, noe som vil redusere reisetiden fra øykommunene til anslagsvis under en halv time, og man kan kjøre når man vil. Dette kan koble alle tre kommunene sammen til en felles BA-region.

Leirfjord kommune er godt koblet til sine nabokommuner, med ca. 52 % utpendling av sysselsatte som bor i kommunen. Av disse pendler ca. 30 % til nabokommunen Alstadhaug.

Fra Nesna til Rana er det selv med over 1 times reisetid og lav vegstandard over 7 % pendling. Dette indikerer at arbeidsmarkedet i den større bykommunen er viktig for Nesna. Potensielt kan et mulig vegprosjekt i på fv. 810 i Bustneslia forbedre forbindelsen mot Rana noe.

For Brønnøy er det kort avstand til nabokommunen Sømna. Forbindelsene mot Vevelstad og Vega vil fortsatt være med ferge. Disse kommunene har god arbeidsmarkedsintegrasjon.

Fjellkommunen Hattfjelldal er en del av Vefsn BA-region og har rv. 73 som forbindelse mot Grane og E6 mot Mosjøen i Vefsn. Rv. 73 har lav standard, og med bedre vegstandard kan det være potensial for mer pendling innenfor denne BA-regionen. Pr. 2021 pendler om lag 11 % fra Hattfjelldal til disse nabokommunene, noe som illustrerer viktigheten av rv. 73 for kommunen.

En del av Lurøy kommune ligger på fastlandet. Denne delen av kommunen er i mulig dagpendlingsavstand til Mo i Rana. For resten av kommunen og for Træna kommune er båt- og fergeforbindelsene eneste alternativ.

Bindal kommune er med reisetid på 45 minutter relativt nært koblet mot Nærøysund og kommunesenteret Kolvereid. BA-region Nærøysund krysser fylkesgrensa, og ligger i fylkene Trøndelag og Nordland.

Kommuner (Fra – til)	Reisetid t: min	Sysselsatte bosatt i Fra-kommunen	Antall som pendler	Pendlere totalt, begge retninger	Pendlingsandel mellom kommunene	Pendlingsandel fra omlandskommune til Rana /Vefsn/Alstadhaug
Rana – Nesna	1:05	13 205	50	108	0,8 %	-
Nesna – Rana		807	58			7,2 %
Rana – Vefsn	1:10/1:05	13 205	127	271	1,4 %	1,0 %
Vefsn – Rana		6 596	144			2,2 %
Vefsn – Alstadhaug	0:55	6 596	76	199	2,0 %	1,2 %
Alstadhaug - Vefsn		3 606	113			3,1 %
Alstadhaug – Herøy/Dønna	0:40/0:55 <sup>2)</sup>	3 606	112	251	4,9 %	-
Herøy/Dønna <sup>1)</sup> – Alstadhaug		1 501	139			9,3 %
Vefsn/Grane <sup>3)</sup> – Hattfjelldal	1:05/0:25	7 322	45	111	1,4 %	-
Hattfjelldal – Vefsn/Grane	1:05/0:25	613	66			11 %

Tabell 10 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Helgeland

- 1) Herøy og Dønna er her slått sammen, fordi de i praksis utgjør ett arbeidsmarked mot Alstadhaug. Noe som ytterligere vil forsterkes ved en evt. fastlandsforbindelse.
- 2) Inkluderer hurtigbåt fra Herøy eller ferje fra Dønna. Begge sambandene brukes til dagpendling.
- 3) Vefsn og Grane er her slått sammen, fordi de i praksis utgjør ett arbeidsmarked for Hattfjelldal.

Reisetidene er i timer og minutter og kan inkludere veg-, tog- og sjøtransport. I denne regionen er alle reisetidene i tabellen langs veg, med unntak av mellom Rana og Vefsn der både veg og tog er vist. Reisetidene mellom Alstadhaug og Herøy/Dønna inkluderer ferje, som også regnes som veg.

## Områdebeskrivelser

Grovt sett har Helgeland to store kommunikasjonsmessige hovedakser:

- E6/Nordlandsbanen-korridoren, fra Trøndelags grense til Saltfjellet
- Fv. 17 og Nordlandsekspressen (NEX I) nordover til Salten

### Innlandsområdene på Helgeland

Til innlandsområdene på Helgeland regnes kommunene Grane, Hattfjelldal, Vefsn, Hemnes og Rana. Geografisk strekker dette seg fra Trøndelagsgrensa i sør til Saltfjellet i nord, der hovedvekten av befolkning og infrastruktur er på innlandet eller innerst i fjordene.

De største befolkningscentra Mo i Rana og Mosjøen ligger innerst i hver sin fjord, og har tilknytning til alle fire transportformer, sjø, veg, jernbane og luftfart. Med forbindelser både vestover ut mot kysten og østover til Sverige er de også de største transportknutepunktene på Helgeland. Mo i Rana har den eneste omlastningshavn for norsk jernmalm i Nord-Norge. Med de største industriklyngene i Nord-Norge er Mo i Rana og Mosjøen svært viktige for Helgeland og landsdelen. For industrien er sjøtransporten den viktigste transportformen.

Grane og Hemnes er godt koblet sammen med bykommunene Vefsn og Rana på grunn av at de ligger langs E6 og Nordlandsbanen. Hattfjelldal er den eneste kommunen i dette området som ikke er direkte koblet til en av bykommunene.

Fv. 7340/806, Villmarksveien mellom Hattfjelldal og Hemnes fungerer som omkjøringsveg for persontrafikk i innlandsområdene for E6. På grunn av at den er smal, har sterke stigninger og dårlig geometri fungerer den ikke som omkjøring for godstransport. Rv. 73 og E12 på svensk side er også omkjøringsveg for gods- og persontransport.

### Helgelandskysten sør

Den sørlige delen av Helgelandskysten består av kommunene Vevelstad, Vega, Brønnøy, Sømna og Bindal.

Vevelstad er den eneste fastlandskommunen i Nord-Norge uten fergefri vegforbindelse. Det er ferge både sørover mot Brønnøysund og nordover mot Sandnessjøen. Fergefri forbindelse til Vevelstad har vært utredet, men ikke gått videre med.

Vega er en øykommune bestående av tusenvis av små øyer og skjær, men befolkningen bor hovedsakelig på øyene Vega og Igerøy, som har bruforbindelse seg imellom, og Ylvingen. Det er hurtigbåt- og fergeforbindelse til Vega både sørfra (Brønnøysund/Horn) og nordfra (Sandnessjøen/Tjøtta).

Brønnøy og nabokommunen Sømna er nært knyttet sammen, har korte reiseavstander og et tett sammenkoblet arbeidsmarked med ca. 23 % pendling fra Sømna til Brønnøy. Fv. 76 fra Brønnøysund er forbindelsen mot E6 for alle kommunene i dette området. Vegen har dårlig geometri, smal bredde og er skredutsatt. Brønnøysund er et transportknutepunkt med fv. 17 («Kystriksvegen»), hurtigbåtkai, ferge, lufthavn og Kyststruten. Lufthavnen har 1 199 m lang rullebane, noe som muliggjør direktefly til og fra Oslo. Brønnøysund er helikopterbase for olje- og gassfeltene ute i Norskehavet.

Fv. 17 fortsetter gjennom Bindal og inn i Trøndelag, og knytter slik sett Bindal både nordover og sørover.

### **Helgelandskysten nord**

Den nordlige delen av Helgelandskysten består av kommunene Herøy, Dønna, Alstadhaug, Leirfjord, Nesna, Træna og Lurøy. Alle unntatt Leirfjord er helt eller delvis øykommuner. Langs kysten går fv. 17 med flere fergesamband gjennom dette området og inn i Salten i Rødøy kommune.

Alstadhaug er et viktig trafikalt knutepunkt, med fv. 17 som gjennomfartsveg, hurtigbåt og ferge blant annet til Herøy og Dønna, lufthavn og anløp av Kystruten. Stokka lufthavn, Sandnessjøen har 1 199 m lang rullebane, noe som muliggjør direktefly til og fra Oslo. Sandnessjøen med sin godshavn er forsyningsbase for olje- og gassindustrien ute i Norskehavet. Herøy og nabokommunen Dønna har over 3 000 innbyggere og er det største øysamfunnet i Norge uten fergefri forbindelse. Fv. 828 på Herøy og Dønna er smal og har dårlig geometri. Herøy er et viktig produksjonssted for havbruk. Transporten av fersk laks skjer med ferge til Alstadhaug, og så videre til E6 og sørover. Den 11 km lange Toventunnelen i Leirfjord og Vefsn knytter kystområdene effektivt sammen med innlandsområdene. Mot sør kobles dette området mot Vevelstad og Vega med ferge og hurtigbåt.

Nord for Alstadhaug og Leirfjord danner Nesna, Træna og Lurøy et øyrike der fv. 17 i Nesna og Lurøy er eneste vegforbindelse i nord-sør retning. Men det er hurtigbåt- og fergeforbindelsene som hovedsakelig knytter kommunene sammen. Fra øysamfunnet og tettstedet Lovund fraktes det fersk laks med ferge til Stokkvågen, og derfra langs fv. 17 og 810 til Mo i Rana og E6 eller Nordlandsbanen sørover. På fv. 810 i Bustneslia i Rana kommune er det ofte vegstegninger på grunn av vanskelige vinterforhold, noe som rammer både pendlere og andre reisende til Mo i Rana og godstransporten.

For å komme seg til Træna må man reise med båt via Lurøy kommune. Skal man ha bilen med seg fra Træna til Mo i Rana er reisetiden nesten fem og en halv time. Innbyggerne i Træna kommune har med det lengst reisetid i Nord-Norge for å komme seg til sykehus. Nordover knytter fergesamband på fv. 17 kommunene Lurøy og Rødøy sammen.

Selv om fv. 17 går langs kysten helt fra Trøndelag, via Helgeland og til Bodø i Salten, er den på grunn av alle fergesambandene og varierende standard ingen god omkjøringsveg for E6.

## Oppsummering

Regionen har ca. 76 000 innbyggere og ca. 92 % bor i eller nært tettsteder. Helgeland grenser i sør til Trøndelag, i nord til Salten og i øst til Sverige. De tre byene Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen henger sammen i et kommunikasjonsmessig triangel med ny E6 og Tøventunnelen, mens Brønnøysund har sine hovedforbindelser i sørvest.

Andelen som bor i regionens fire bykommuner, Rana, Vefsn, Alstadhaug og Brønnøy er ca. 72 %. Mo i Rana er Nord-Norges tredje største og regionens største by med over 26 000 innbyggere og har alle funksjoner som hører til en større by, herunder universitetsutdanning, offentlig administrasjon og sykehus.

Alle bykommunene på Helgeland har lufthavn. I Fagerlia ved Mo i Rana bygges nå regionens første store lufthavn med 2 400 m rullebane, som kan betjene større jetfly. For adkomst dit bygges ny arm fra E12. Dagens lufthavn ved Røssvoll blir lagt ned når den nye åpner, etter planen i 2025. Sandnessjøen lufthavn, Stokka og Brønnøysund lufthavn har begge 1 199 m lang rullebane, og mulighet for direktefly til og fra Oslo. Mosjøen lufthavn, Kjærstad har 799 m lang rullebane, og den er ikke mulig å utvide.

Regionen har to hovedakser på veg, E6 og fv. 17. I tillegg kommer fylkesvegaksene som kobler E6 til fv. 17. Fra sør til nord er de viktigste fv. 76 til Brønnøysund, fv. 78 til Sandnessjøen og fv. 810 mot Nesna og Lurøy. Selv om fv. 17 går langs kysten helt fra Trøndelag, via Helgeland og til Bodø i Salten, er den på grunn av alle fergesambandene og lange reisetid ingen god omkjøringsveg for E6. I praksis er E6 derfor eneste hovedveg som knytter Helgeland sammen med resten av landet. E6 går i dag gjennom byene Mo i Rana og Mosjøen, og både innfartene og vegen gjennom byene har mye høyere trafikk enn vegklassen tilsier. Dette skaper problemer for framkommelighet og trafiksikkerhet.

For forbindelsene fra kysten mot E6, så har fv. 810 strekningen forbi Bustneslia i Rana i mange år vært ofte stengt vinterstid. Nordland fylkeskommune har satt inn forsterket vintervedlikehold på strekningen. Vegen er nå sjeldnere stengt, men problemet er ikke permanent utbedret. Fv. 76 fra Brønnøysund til E6 har dårlig geometri, smal veg og er skredutsatt. Det meste av rv. 73 fra E6 ved Trofors til Hattfjelldal har smal vegbredde, er uten gul midtlinje og har dårlig geometri. Fv. 7340/806, Villmarksveien mellom Hattfjelldal og Hemnes fungerer kun som omkjøringsveg for persontrafikk. For omkjøring med godstransport er den uegnet.

Nordlandsbanen er sammen med E6 hovedforbindelsen i transport på land til og fra, og gjennom Helgeland. De viktigste stasjonene for jernbanen er Mosjøen og Mo i Rana, som også er terminaler for godstransport.

De største havnene ligger i Mo i Rana og Mosjøen, disse er rene godstransporthavner. Deler av Mo i Rana havn har for liten dybde for større containerskip. Havnene i Brønnøysund og Sandnessjøen har blandet trafikk, og er viktigst for persontransport. Sandnessjøen er med sin havn forsyningsbase for olje- og gassindustrien i Norskehavet.

Transportsystemet med båt og ferge knytter sammen de ytre kystområdene. For mange av øysamfunnene er det svært lang reisetid til for eksempel sykehus og andre tjenester i byer og tettsteder. Træna har lengst reisetid i hele Nord-Norge til sykehus, og reisen er avhengig av ferge.



Det er lite pendling mellom de to største BA-regionene Vefsn og Rana. Reisetiden mellom kommunesentrene Mosjøen og Mo i Rana er om lag 1 t 10 min langs E6 og 1 t 5 min med tog. Det er kun få år siden E6 har blitt utbedret, og det kan hende at potensialet for økt dagpendling med bil eller buss ikke har utviklet seg enda. Det er ikke god tilgang til å pendle med tog mellom BA-regionene Vefsn og Rana. God tilgang til togpendling kan antas å være et positivt bidrag til å koble BA-regionene bedre sammen. Samlet sett kan det derfor antas at potensialet for regionforstørring mellom BA-regionene ennå ikke er utnyttet. Ny stor lufthavn i Mo i Rana kan også tenkes å bidra til økt reising og mer kontakt mellom kommunene.

Forbindelsen mellom Herøy og Dønna mot Sandnessjøen i Alstadhaug er i dag ferge og hurtigbåt. Dette gjør at det er lang reisetid og at man ikke kan reise når man vil. Disse to kystkommunene har til sammen over 3 000 innbyggere og er det største øysamfunnet i Norge uten fergefri forbindelse. Fv. 828 som går igjennom Herøy og Dønna har smal vegbredde og dårlig geometri. BA-regionene Herøy og Alstadhaug er på grunn av lang reisetid, og uten mulighet til å reise når man vil, for dårlig koblet sammen til å bli en felles BA-region. Som det eneste stedet på Helgelandskysten er det gjennom KVVU for fv. 17 (2015) anbefalt fastlandsforbindelse, med tunnel under Alstenfjorden til Alstadhaug og Sandnessjøen.

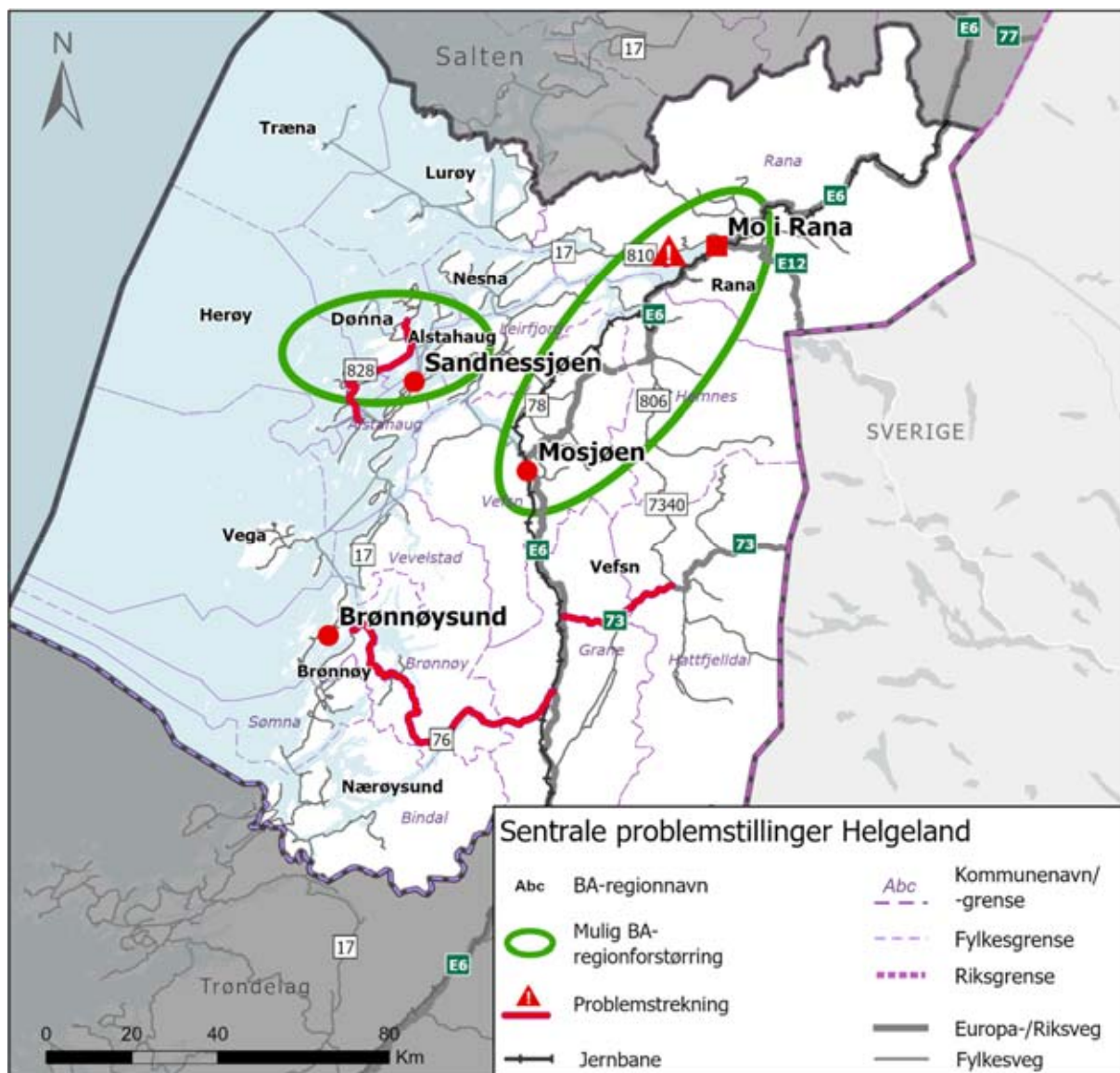
Sykehusstrukturen på Helgeland er vedtatt endret fra dagens tre sykehus (Mo i Rana, Sandnessjøen og Mosjøen) til en to-sykehusmodell med hovedsykehus i Sandnessjøen og et sykehus i Mo i Rana. Hvis sykehuset i Mosjøen legges ned, vil det føre til lengre reisetid for de ca. 16 000 innbyggerne i Vefsn, Trofors og Hattfjelldal. Dermed vil det kunne oppstå et nytt transportmessig problem for disse innbyggerne.

## Sentrale problemstillinger på Helgeland

- Øy- og kystkommunene Træna, Vega, Lurøy og Nesna har på grunn av lange reisetider lite pendling, og er ikke koblet godt nok sammen til å danne felles BA-regioner mot nabokommunene, kystbyene Sandnessjøen og Brønnøysund eller Mo i Rana.
- BA-regionene Rana og Vefsn er ikke godt nok koblet sammen til å bli en felles BA-region, noe som antas å ha bakgrunn i kort tid siden vegutbygging av E6 og at det ikke er god tilgang til å pendle med tog.
- BA-regionene Herøy og Alstadhaug er på grunn av lang reisetid, og uten mulighet til å reise når man vil, for dårlig koblet sammen til å bli en felles BA-region.
- E6 har ingen godt fungerende omkjøringsveg gjennom Helgeland. Fv. 17 har lang reisetid, mange fergesamband og smal veg med dårlig geometri, noe som gjør den dårlig egnet som omkjøringsveg.
- Fem utpekte riks- og fylkesvegstrækninger på Helgeland har problematikk med framkommelighet:
  - Fv. 810 Bustneslia har vinterproblematikk som medfører ofte stengt veg.
  - Fv. 76 har smal veg, dårlig geometri og er skredutsatt.
  - Fv. 828 på Herøy og Dønna har smal veg og dårlig geometri.
  - Rv. 73 fra E6 ved Trofors til Hattfjelldal har smal vegbredde, er uten gul midtlinje og har dårlig geometri.
  - E6 gjennom byene Mosjøen og Mo i Rana har mye høyere trafikkmengde enn den er dimensjonert for.

Et mulig framtidig problem for sørøstre Helgeland er:

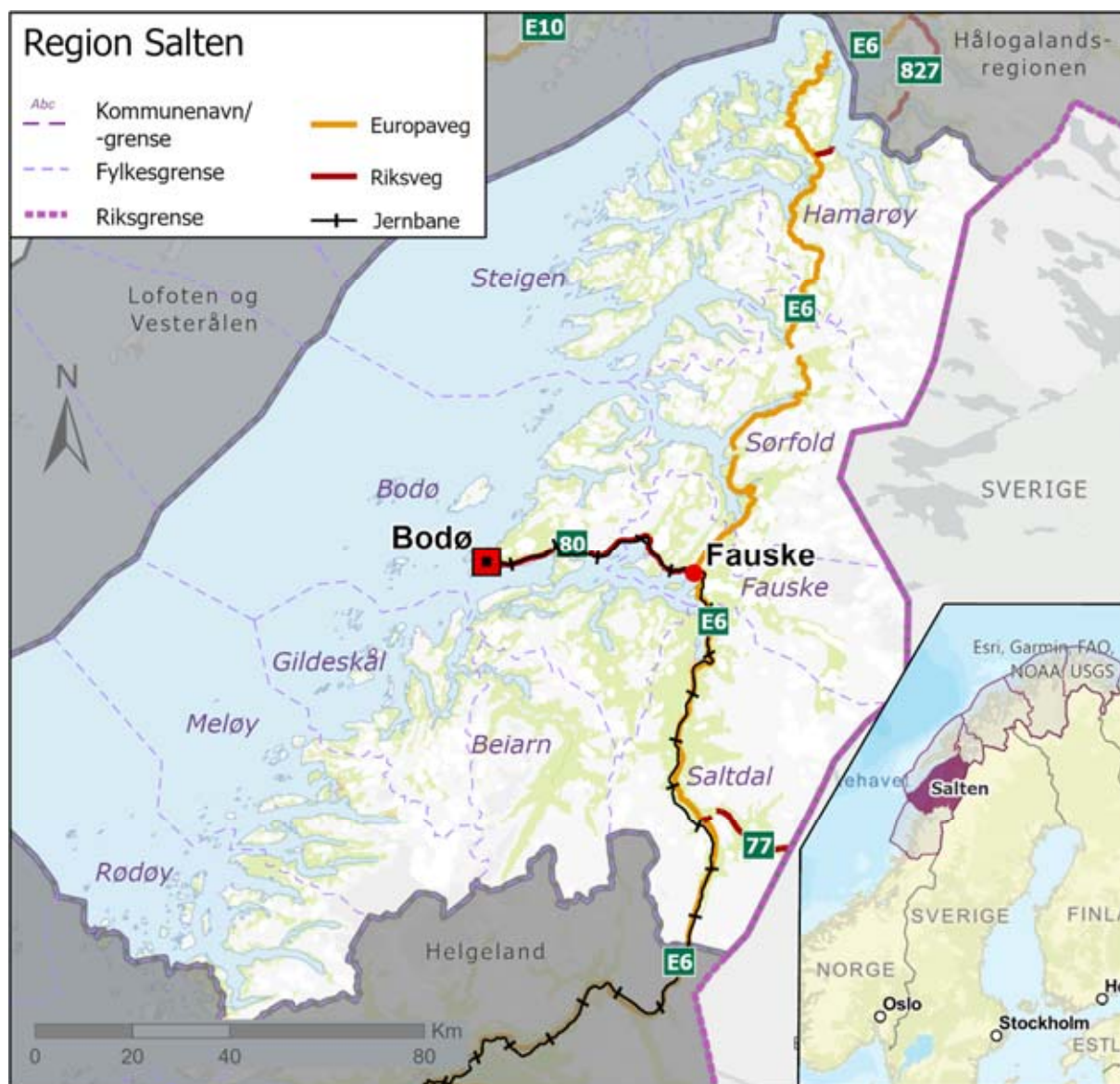
- De ca. 16 000 innbyggerne i Vefsn, Grane og Hattfjelldal får lengre reisetid til sykehus hvis sykehuset i Mosjøen blir nedlagt, slik det er vedtatt i den nye to-sykehusmodellen for Helgeland.



Figur 5 Sentrale problemstillinger, Helgeland

## 3.2 SALTEN

### Geografi



Figur 6 Regionalt oversiktskart, Salten

Salten består av de ti kommunene Rødøy, Meløy, Beiarn, Gildeskål, Bodø, Saltdal, Fauske, Steigen, Sørfold og Hamarøy. Regionen grenser til Helgeland i sør, Lofoten i vest og Hålogalandsregionen i nord. Salten kjennetegnes av en kystlinje med mange fjorder, de største er Saltenfjorden/Skjerstadvjorden, Folda og Tysfjorden i nord. Nasjonalparkene Saltfjellet-Svartisen, Junkerdalen, Sjunkehatten, Lahko og Rago dekker store deler av regionen. Midtre del av Salten er preget av store skogs- og innlandsområder, mens den østlige delen er høye grensefjell mot Sverige. Der finnes også regionens høyeste fjell, Suliskongen på 1 908 moh., som også er Norges høyeste fjell nord for polarsirkelen.

## Transportsystem og reisetider

I Bodø ligger regionens eneste lufthavn. Det er en stor lufthavn med ca. 3 000 meters rullebane og om lag 2 millioner reisende i året. Stortinget vedtok i 2022 å bygge ny lufthavn i Bodø, ca. 900 meter sør/sørøst for dagens lufthavn. Hamarøy har kortere reisetid til Evenes lufthavn.

Nordlandsbanen går fram til Bodø, med stasjoner og stoppesteder i kommunene Saltdal, Fauske og Bodø. I tillegg til regiontog mellom Bodø og Trondheim er det også et pendlertogtilbud, Saltenpendelen, mellom Saltdal, Fauske og Bodø.

I transportsystemet inngår riksvegene E6, rv. 77, rv. 80, rv. 827. Fv. 17 går parallelt med E6 langs kysten fram til Bodø. Saltens eneste grenseovergang er rv. 77 til Sverige. I tillegg kommer andre fylkesveger og kommunale veger.

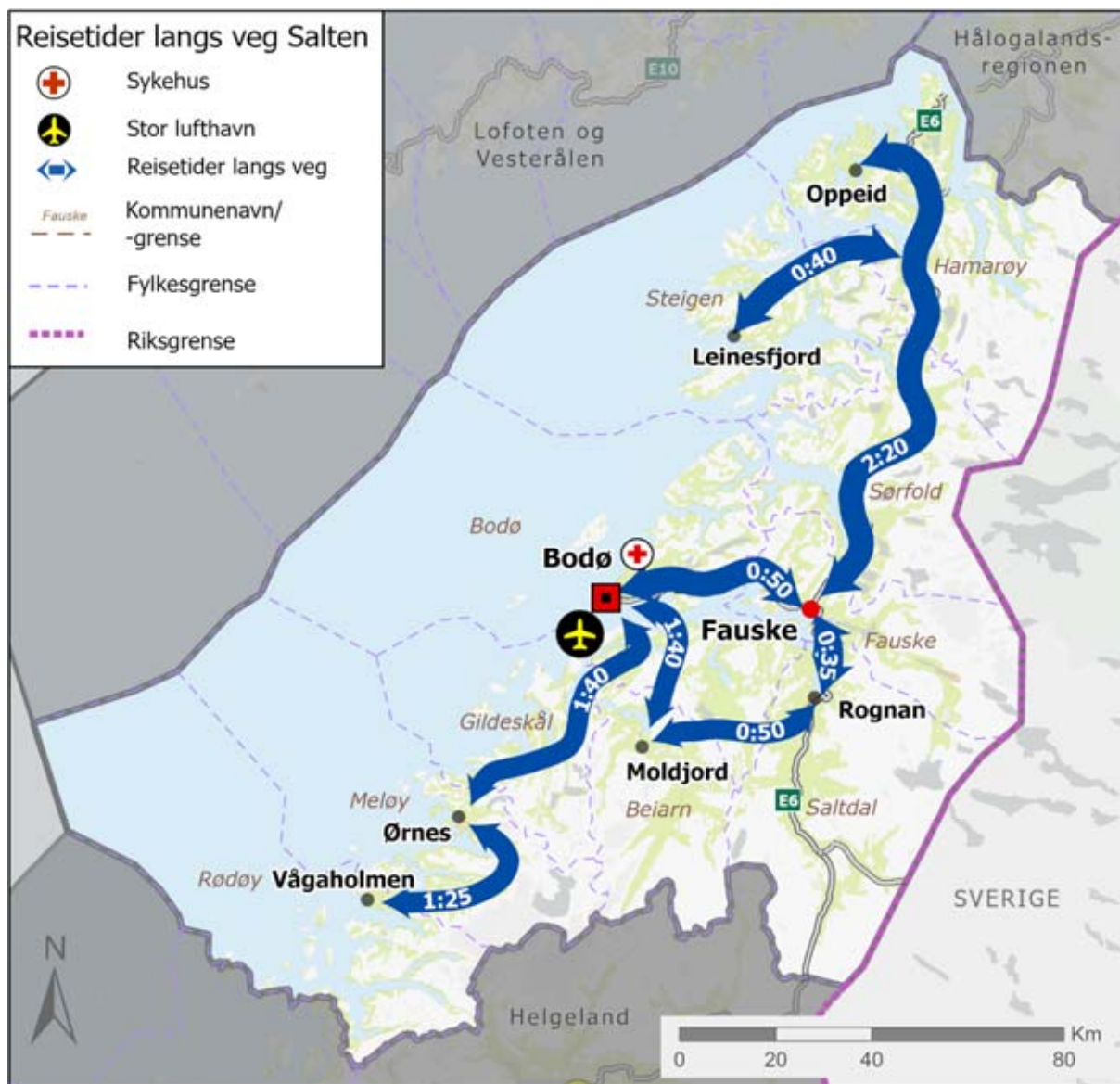
Regionen har en lang og krevende kystlinje for persontransport, og har en rekke større og mindre havner. Kystruten (Hurtigruten) har anløp i Ørnes og Bodø.

Reisetiden mellom Steigen og Narvik er i dag ca. 3t 25 min. Ved en eventuell fergefri Tysfjord og forbedret E6 Mørsvikbotn – Narvik i framtiden vil reisetiden til Narvik fra Steigen bli omtrent som til Bodø i dag, ca. 3 timer. Tilsvarende vil reisetiden fra Hamarøy til Narvik reduseres, men ikke nok til at verken Hamarøy eller Steigen kan bli koblet sammen til Narvik som en felles BA-region.

Nærmeste større by og sykehus til alle kommuner i Salten er Bodø. Unntaket er Hamarøy som har Narvik som nærmeste større by og sykehus. Selv med litt kortere reisetid til Narvik, er det likevel Bodø som er det funksjonelle senteret for Hamarøy.

Kommunesenteret Vågaholmen i Rødøy er det eneste i regionen hvor man må benytte ferge.





Figur 7 Reisetider langs veg i Salten

Kommune	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter			
		Reisetid liten lufthavn		Reisetid stor lufthavn	
Beiarn	Moldjord	-	-	1:40	Bodø
Bodø	Bodø	-	-	0:05	Bodø
Gildeskål	Inndyr	-	-	1:20	Bodø
Fauske	Fauske	-	-	0:50	Bodø
Saltdal	Rognan	-	-	1:20	Bodø
Sørfold	Straumen	-	-	1:05	Bodø
Hamarøy	Oppeid	-	-	2:55	Bodø
Meløy	Ørnes	-	-	1:40	Bodø
Rødøy	Vågaholmen	3:15 <sup>1)</sup>	Mo i Rana	3:15	Bodø
Steigen	Leinesfjord	-	-	3:00	Bodø

Tabell 11 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Salten

- 1) Nærmeste liten lufthavn til Rødøy er Mo i Rana lufthavn, Røssvoll. Når ny stor lufthavn i Mo i Rana åpner vil det være samme reisetid dit som til Bodø.

BA-region	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter				
		Reisetid nærmeste nabo BA-region	Reisetid sykehus		Reisetid større by	
Beiarn	Moldjord	1:40 (Bodø)	1:35	Bodø	1:40	Bodø
Bodø	Bodø	0:50 (Fauske)	0:05	Bodø	-	Bodø
	Inndyr	0:40 (Ørnes)	1:20	Bodø	1:20	Bodø
Fauske	Fauske	0:50 (Bodø)	0:50	Bodø	0:50	Bodø
	Rognan	0:50 (Moldjord)	1:20	Bodø	1:40	Bodø
	Straumen	1:05 (Bodø)	1:00	Bodø	1:05	Bodø
Hamarøy	Øppeid	1:50 (Leinesfjord)	2:30	Bodø	2:30	Narvik
Meløy	Ørnes	1:25 (Vågaholmen)	1:40	Bodø	1:40	Bodø
Rødøy	Vågaholmen	1:25 (Ørnes)	3:15	Bodø	3:15	Bodø
Steigen	Leinesfjord	1:50 (Øppeid)	3:00	Bodø	3:00	Bodø

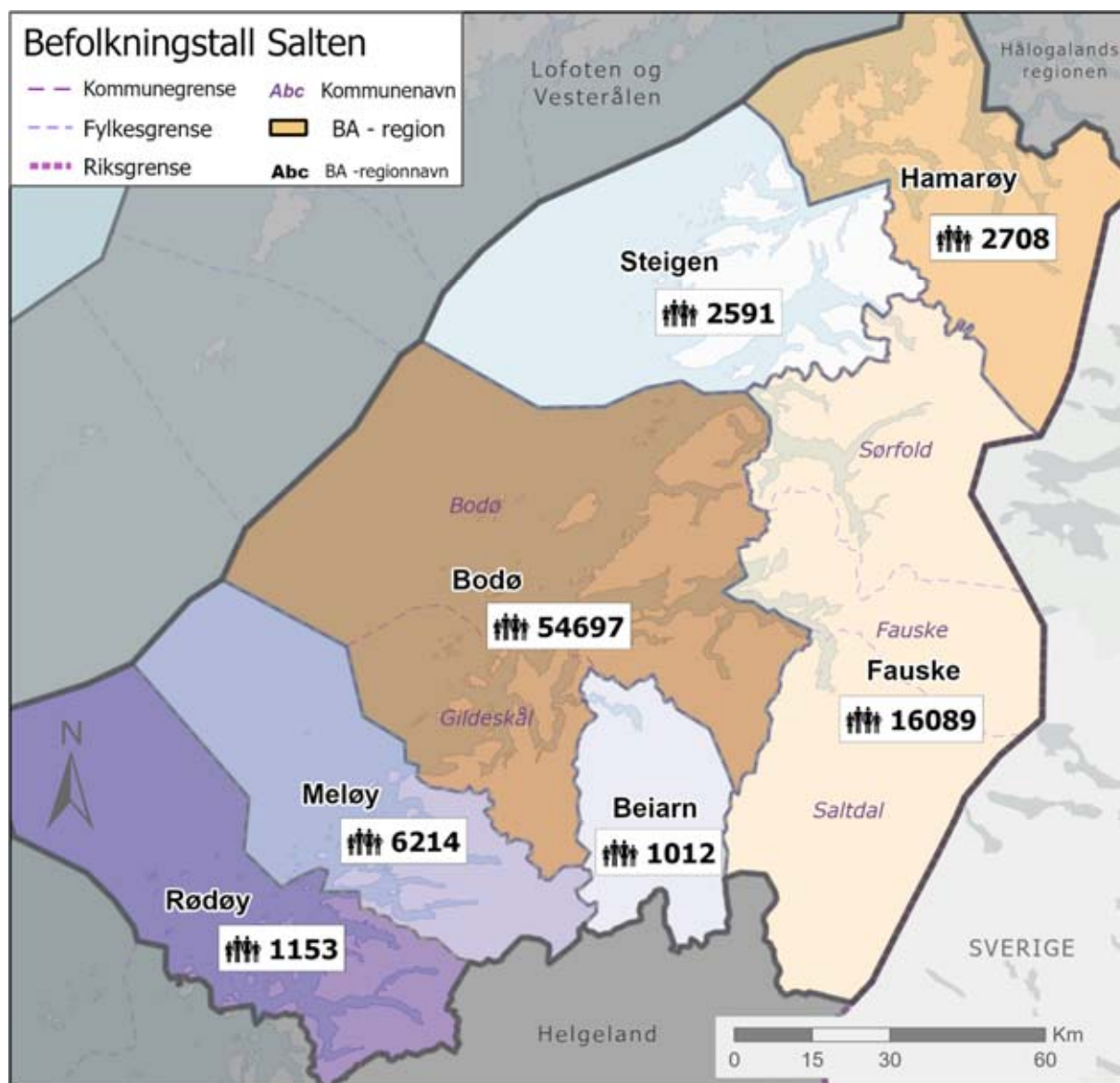
Tabell 12 Reisetid på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Salten



## Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder

Regionen har ca. 84 500 innbyggere og 86 % bor i eller nært tettsteder. Andelen som bor i regionens to bykommuner, Bodø og Fauske er 74 %. Bodø har alle funksjoner som hører til en større by, som stor lufthavn, universitet, offentlig administrasjon og sykehus. Fauske er regionalt viktig knutepunkt for Nord-Norge, med endestasjon nordover for Nordlandsbanen.

Bodø og Fauske er regionens største og viktigste BA-regioner, har 84 % av innbyggerne og er viktige også for kommunene rundt.

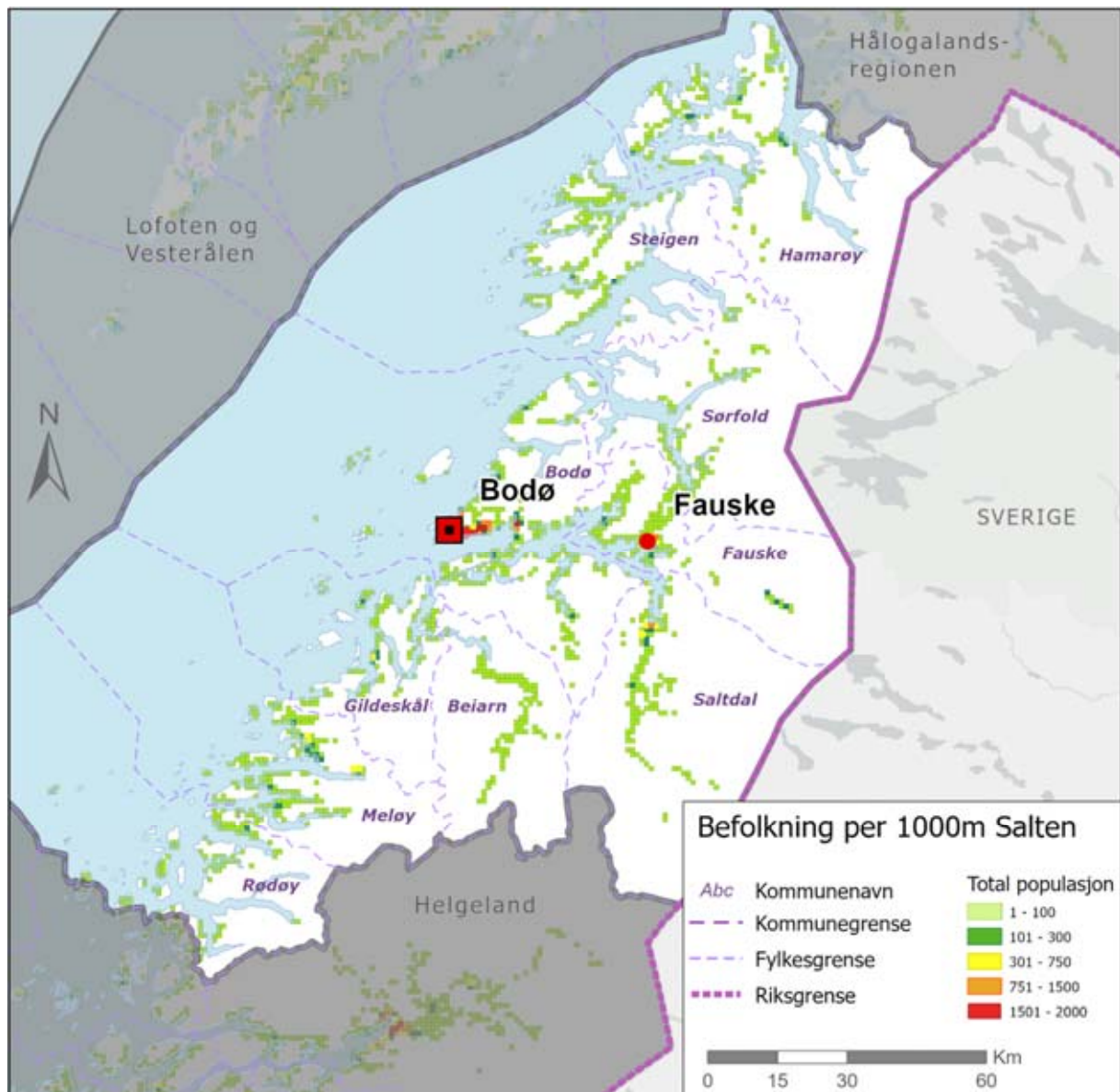


Figur 8 BA-regionrenser med befolkning i BA-regionene

BA-region	Befolkning i BA-region	Kommune	Kommunesenter	Befolkning i kommunen	Befolkning i tettsted og inntil 30 min fra
Beiarn	1 012	Beiarn	Moldjord	1 012	<sup>1)</sup>
Bodø	54 697	Bodø	Bodø	52 803	49 422
		Gildeskål	Inndyr	1 894	1 496
Fauske	16 089	Fauske	Fauske	9 603	9 095
		Saltdal	Rognan	4 617	4 536
		Sørfold	Straumen	1 869	1 581
Hamarøy	2 708	Hamarøy	Oppeid	2 708	2 023
Meløy	6 214	Meløy	Ørnes	6 214	4 175
Rødøy	1 153	Rødøy	Vågaholmen	1 153	<sup>1)</sup>
Steigen	2 591	Steigen	Leinesfjord	2 591	<sup>1)</sup>
<b>Salten</b>	<b>84 464</b>			<b>84 464</b>	<b>72 328</b>

Tabell 13 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Salten

- 1) Kommunesentrene Moldjord, Vågaholmen og Leinesfjord har for få innbyggere/spredt bebyggelse for å bli definert som tettsted hos SSB.



Figur 9 Befolkning i 1000 meters ruter, Salten

## Befolkningsutvikling

Befolkningsutvikling	År, befolkning pr. 1. jan		
	2000	2020	2022
Beiarn	1 311	1 017	1 012
Bodø	42 465	52 357	52 803
Fauske	9 632	9 739	9 603
Gildeskål	2 351	1 950	1 894
Hamarøy <sup>1)</sup>	2 929	2 766	2 708
Meløy	6 796	6 288	6 214
Rødøy	1 570	1 213	1 153
Saltdal	4 887	4 671	4 617
Steigen	2 977	2 608	2 591
Sørfold	2 367	1 926	1 869
<b>Salten</b>	<b>77 285</b>	<b>84 535</b>	<b>84 464</b>

Tabell 14 Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Salten

- 1) I befolkningstallene for år 2000 inngår den delen av Tysfjord kommune som ble innlemmet i Hamarøy i 2020.

Alle kommunene, unntatt Bodø og Fauske hadde befolkningsnedgang mellom 2000 og 2020. Rødøy og Beiarn hadde størst prosentvis nedgang med ca. 22-23 %. Mens Bodø hadde størst økning på rundt 23 %. Mellom 2020-22 har det vært befolkningsøkning kun i Bodø. For regionen totalt har det vært en befolkningsøkning på ca. 9 % mellom 2000-2020 og tilnærmet ingen endring mellom 2000-2022.

## Befolkningsprognoser

Befolkningsprognoser	Befolkning pr. 1. jan	Prognose SSB 2022-2050	Prognose TM 2022-2050
Kommune	2022	2050	2050
Beiarn	1012	914	635
Bodø	52 803	55 566	57 691
Fauske	9 603	9 084	8 282
Gildeskål	1 894	2 137	1 237
Hamarøy	2 708	2 907	1 861
Meløy	6 214	5 318	4 704
Rødøy	1 153	953	744
Saltdal	4 617	4 180	3 577
Steigen	2 591	2 699	2 019
Sørfold	1 869	1 789	1 352
<b>Salten</b>	<b>84 464</b>	<b>86 726</b>	<b>82 101</b>

Tabell 15 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Salten

SSB forventer i 2050 nedgang i folketallet for seks av ti kommuner. Totalt forventer SSB at folketallet vil gå opp i regionen.

TM forventer i 2050 nedgang i folketallet for alle kommunene unntatt Bodø. Totalt forventer TM at folketallet vil gå ned i regionen.

## Sysselsatte

BA-region (tillegskommuner i parentes)	Sysselsatte med arbeidssted i kommunen	Sysselsatte med arbeidssted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted i kommunen	Sysselsatte med bosted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted og arbeidssted i kommunen
Beiarn	475	475	448	448	347
Bodø	29 309	30 188	28 416	29 325	25 882
(Gildeskål)	879		909		641
Fauske	4 042	7 017	4 722	7 804	3 145
(Saltdal)	2 044		2 239		1 772
(Sørfold)	931		843		515
Hamarøy	1 320	1 320	1 254	1 254	1 032
Meløy	2 793	2 793	2 976	2 976	2 518
Rødøy	498	498	577	577	434
Steigen	1 200	1 200	1 268	1 268	1 048
<b>Sum</b>	<b>43 491</b>		<b>43 652</b>		<b>37 334</b>

Tabell 16 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Salten

Tabellen viser at Salten har en negativ pendlingsbalanse på 161 personer, eller -0,4 %. Det vil si at det er 161 flere personer som reiser ut av regionen for å arbeide, enn det er sysselsatte med arbeidssted i regionen.

Bodø kommune skiller seg ut ved at det er nesten 900 flere som reiser inn for å arbeide enn det er sysselsatte som er bosatt i kommunen. Fauske kommune skiller seg motsatt ut ved at det er nesten 700 færre arbeidsplasser enn det er sysselsatte som bor der.

Det er 37 334 sysselsatte som arbeider i bostedskommunen sin i Salten, dvs. som ikke pendler.

## Pendling

Mellom Fauske og Bodø er det et betydelig antall pendlere. Fra Fauske til Bodø er det hele 15 % pendling, og med en reisetid på mellom 40-50 minutter langs rv. 80 eller Nordlandsbanen antas det at de fleste er dagpendlere. Det er ikke kjent hvor mange som pendler med henholdsvis privatbil, tog eller buss. Selv om det er mye pendling mellom Bodø og Fauske er det ikke nok til å oppfylle Transportøkonomisk institutt (TØI) sine kriterier for at de to regionene skal være knyttet sammen til en felles BA-region.

Gildeskål og Bodø har en høy pendlingsandel på ca. 12 %, og Gildeskål inngår i Bodø BA-region. Fra Saltdal og Sørfold til Bodø er pendlingsnivået moderat. Saltdal har også et togpendlertilbud, det har Sørfold bare delvis fra Fauske. Også mellom Steigen og Bodø er det moderat med pendling, og disse regionene kan ikke sies å være godt knyttet sammen i et felles arbeidsmarked.

Kommuner (Fra – til)	Reisetid t: min	Sysselsatte bosatt i Fra-kommunen	Antall som pendler	Pendlere totalt, begge retninger	Pendlingsandel mellom kommunene	Pendlingsandel fra omlandskommune til Bodø																																				
Fauske – Bodø	0:50/0:41	4 722	706	1 013	3,1 %	15 %																																				
Bodø – Fauske		28 416	307				Sørfold – Bodø	1:03	843	53	70	0,24 %	6,3 %	Bodø – Sørfold	28 416	17	Saltdal – Bodø	1:19/1:00	2 239	115	176	0,57 %	4,9 %	Bodø – Saltdal	28 416	61	Steigen – Bodø	3:00/1:10 <sup>1)</sup>	1 268	47	86	0,29 %	3,7 %	Bodø – Steigen	28 416	39	Gildeskål – Bodø	1:19/1:00 <sup>2)</sup>	909	108	204	0,7 %
Sørfold – Bodø	1:03	843	53	70	0,24 %	6,3 %																																				
Bodø – Sørfold		28 416	17				Saltdal – Bodø	1:19/1:00	2 239	115	176	0,57 %	4,9 %	Bodø – Saltdal	28 416	61	Steigen – Bodø	3:00/1:10 <sup>1)</sup>	1 268	47	86	0,29 %	3,7 %	Bodø – Steigen	28 416	39	Gildeskål – Bodø	1:19/1:00 <sup>2)</sup>	909	108	204	0,7 %	11,9 %	Bodø – Gildeskål	28 416	96						
Saltdal – Bodø	1:19/1:00	2 239	115	176	0,57 %	4,9 %																																				
Bodø – Saltdal		28 416	61				Steigen – Bodø	3:00/1:10 <sup>1)</sup>	1 268	47	86	0,29 %	3,7 %	Bodø – Steigen	28 416	39	Gildeskål – Bodø	1:19/1:00 <sup>2)</sup>	909	108	204	0,7 %	11,9 %	Bodø – Gildeskål	28 416	96																
Steigen – Bodø	3:00/1:10 <sup>1)</sup>	1 268	47	86	0,29 %	3,7 %																																				
Bodø – Steigen		28 416	39				Gildeskål – Bodø	1:19/1:00 <sup>2)</sup>	909	108	204	0,7 %	11,9 %	Bodø – Gildeskål	28 416	96																										
Gildeskål – Bodø	1:19/1:00 <sup>2)</sup>	909	108	204	0,7 %	11,9 %																																				
Bodø – Gildeskål		28 416	96																																							

Tabell 17 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Salten

- 1) Det går ikke hurtigbåt mellom kommunesenteret Leinesfjord og Bodø i dag. Hurtigbåtenes nærmeste anløp til Leinesfjord er Helnessund. Reisetid mellom disse to stedene vil, med en omlegging av hurtigbåtsambandet, være en båtreise på ca. 10 minutter. Prisen på en mulig hurtigbåt Bodø-Leinesfjord vil med dagens satser være ca. kr 300.
- 2) Selv om reisetiden er omtrent det samme som til Steigen, er billettprisen mellom Inndyr og Bodø ca. kr. 200.

Reisetidene er i timer og minutter og kan inkludere veg-, tog- og sjøtransport.



## Områdebeskrivelser

Salten har grovt sett fire store kommunikasjonsmessige hovedakser:

- Fv. 17 og hurtigbåtsambandet Nordlandsekspressen (NEX I) til Bodø langs kysten i sørvest
- E6/rv. 80 og Nordlandsbanen til Fauske og Bodø, i Midtre Salten
- E6 nordover fra Fauske til Tysfjorden i Nord-Salten
- Hurtigbåtsambandet Nordlandsekspressen (NEX II) mellom Bodø og Hamarøy.

### Kystområdene i sørvest

Langs kystområdene i sørvest er det lange reisetider kommunene imellom og til Bodø. Unntaket er Gildeskål, som er en del av Bodø BA-region. Fv. 17 (Kystriksvegen) er eneste vegforbindelse mot Bodø. Fv. 17 har gjennomgående lav standard med smal og svingete veg. Lengst i sør er det i tillegg ferge til kommunesenteret Vågaholmen, som har over tre timers reisetid til Bodø. De tre kommunene som ligger ytterst mot kysten; Gildeskål, Meløy og Rødøy er avhengig av ferger og hurtigbåt for befolkningen på øyene, som kommunikasjon mot fastlandet. For eksempel ligger det lille fiskeværret Myken i Rødøy langt ute i havet og er tilgjengelig med hurtigbåt. Og bare den aller sørligste delen av Rødøy kommune ligger tilgjengelig uten fergeforbindelse, for å nå mesteparten av kommunen må man ta ferge.

Beiar ligger innerst i Beiarfjorden og har fv. 813 som eneste forbindelse mot resten av regionen. Vegen har en høyfjellsovergang og er ofte stengt om vinteren. Reisetiden til nabokommunen Saltdal er under en time. Men ettersom vegen til Saltdal, fv. 812 har lav standard og enda en høyfjellsovergang er pendlingsandelen likevel svært lav, med bare 9 pendlere til Saltdal og 6 andre vegen.

Hurtigbåtsambandet Nordlandsekspressen (NEX I), som har utgangspunkt i Bodø har anløp til kommunesentrene i kommunene ytterst mot kysten, men det er bare Gildeskål som er nært nok for dagpendling til Bodø. Hurtigbåten bidrar til å knytte de andre kommunene til Bodø, men i liten grad til pendling og utvidelse av arbeidsmarkedet. Koblingen mot naboregionen Helgeland er fv. 17 sørover mot Lurøy kommune.

### Midtre Salten

Arbeidsmarkedene i Bodø- og Fauske BA-regioner er godt koblet sammen og har middels til mye pendling. Mest pendling er det fra Fauske til Bodø med om lag 15 %, mens det fra Sørfold og Saltdal mot Bodø er rundt 5 %. Det er likevel problemstillinger knyttet til transportsystemet. Nord-Norges mest trafikkerte vegstrekning over 50 km er rv. 80 mellom Bodø og Fauske. Mesteparten av vegen er smal og svingete, er skredutsatt, har to flaskehalsar med lave bruer under jernbanen og har hatt mange alvorlige ulykker.

På strekningen Fauske-Bodø har jernbanetilbudet Saltenpendelen utfordringer med liten sporkapasitet.

E6 mellom Fauske og Rognan har en problematisk strekning med en lav bru under jernbanen og en bratt stigning, og er ulykkesutsatt. Selv om bo- og arbeidsmarkedene i området er middels til godt integrerte i dag, kan de likevel knyttes enda bedre sammen og trafikksikkerheten bli bedre.



Internt i Salten er det busstilbud til alle kommuner mot Bodø. Bodø har hurtigbåtforbindelse både nordover til Lofoten, og sørover til Helgeland som har regionale funksjoner til og fra fylkessenteret. Kystruten har anløp i Bodø og Bodø lufthavn er et viktig nav for både store og små fly. Lufthavnen er den viktigste innfallsporten til regionen for persontransport langveis fra, og har matefunksjon både til Lofoten, Nord-Salten og sørover til Helgeland. Nordover mot Hålogalandsregionen, Lofoten og Vesterålen er det regionalt busstilbud og sørover til Mo i Rana og Mosjøen er det regiontogtilbud. Ingen av disse regionale tilbudene antas å ha stor betydning for å knytte sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner, men de er viktige for å binde regionene sammen og som fritidsreisetilbud.

### **Nord-Salten**

De to kommunene Steigen og Hamarøy i Nord-Salten har lange reisetider til senterfunksjoner, sykehus og lufthavn. Forbindelsen nordover fra Fauske er E6 via Mørsvikbotn til Tysfjorden i Hamarøy. E6 fram til Mørsvikbotn har 15 smale tunneler, og strekninger med smal veg og dårlig kurvatur som gir også veg i dagen en varierende standard. Nordover til Tysfjorden er det gjennomgående smal veg med flere sterke stigninger og dårlig kurvatur. Dette fører til lav kjørehastighet på hele strekningen fra Fauske til Tysfjorden på rundt 70 km/t i snitt, som gir lang reisetid. Strekningen er utredet i KVVU E6 Fauske-Mørsvikbotn og KVVU E6 Mørsvikbotn-Ballangen, og besluttede konseptvalg er å bygge nye tunneler og oppgradere E6 til vegnormalstandard.

Fv. 835 til Steigen er smal, svingete og er ulykkesutsatt. Fv. 81 til den vestlige delen av Hamarøy har også lav standard. Det er ingen pendlere verken fra Steigen eller Hamarøy til Sørfold, selv om begge er nabokommuner. For Hamarøy er Narvik nærmeste større by, men reisen dit inkluderer ferge over Tysfjorden og slik situasjonen er i dag sokner Hamarøy til Bodø og Salten. Det er begrenset tilgang til Lofoten med sommerferga Skutvik-Svolvær.

Hurtigbåtsambandet Nordlandsekspressen (NEX II) har anløp i både Steigen og Hamarøy, men ikke til kommunesentrene. Hurtigbåten bidrar til å knytte kommunene til Bodø, men i liten grad til pendling og utvidelse av arbeidsmarkedet. Hurtigbåt til Bodø er innenfor dagpendlingsavstand fra Steigen, men har høye billettpriser. Reisetiden med hurtigbåt til Hamarøy anses for lang for dagpendling.

## Oppsummering

Salten har om lag 84 500 innbyggere, og av disse bor 82 % i byer eller tettsteder. Regionen kan transportmessig deles inn i tre: Kystområdene i sørvest, Midtre Salten og Nord-Salten. Det er to byer i regionen, Bodø og Fauske. Bodø er Nordlands største bykommune med over 50 000 innbyggere, og har lufthavn, sykehus og mange andre regionale servicefunksjoner.

I overkant av 84 % av befolkningen bor i de to BA-regionene Bodø og Fauske. Arbeidsmarkedet er godt koblet sammen og har middels til mye pendling. Mest pendling er det fra Fauske til Bodø med om lag 15 %, mens det fra Sørfold og Saltdal mot Bodø er rundt 5 %. Det er likevel problemstillinger knyttet til transportsystemet. Nord-Norges mest trafikkerte vegstrekning over 50 km er rv. 80 mellom Bodø og Fauske. Mesteparten av vegen har lav standard, er skredutsatt, har hatt mange alvorlige ulykker og har to flaskehalsar med lave bruer under jernbanen. På strekningen Fauske-Bodø har togpendlingstilbudet Saltenpendelen utfordringer med liten sporkapasitet. E6 mellom Fauske og Rognan har en strekning med en lav bru under jernbanen og en bratt stigning, og er ulykkesutsatt. Selv om bo- og arbeidsmarkedene i området er godt integrerte i dag, kan de likevel knyttes enda bedre sammen og trafiksikkerheten kan bli bedre.

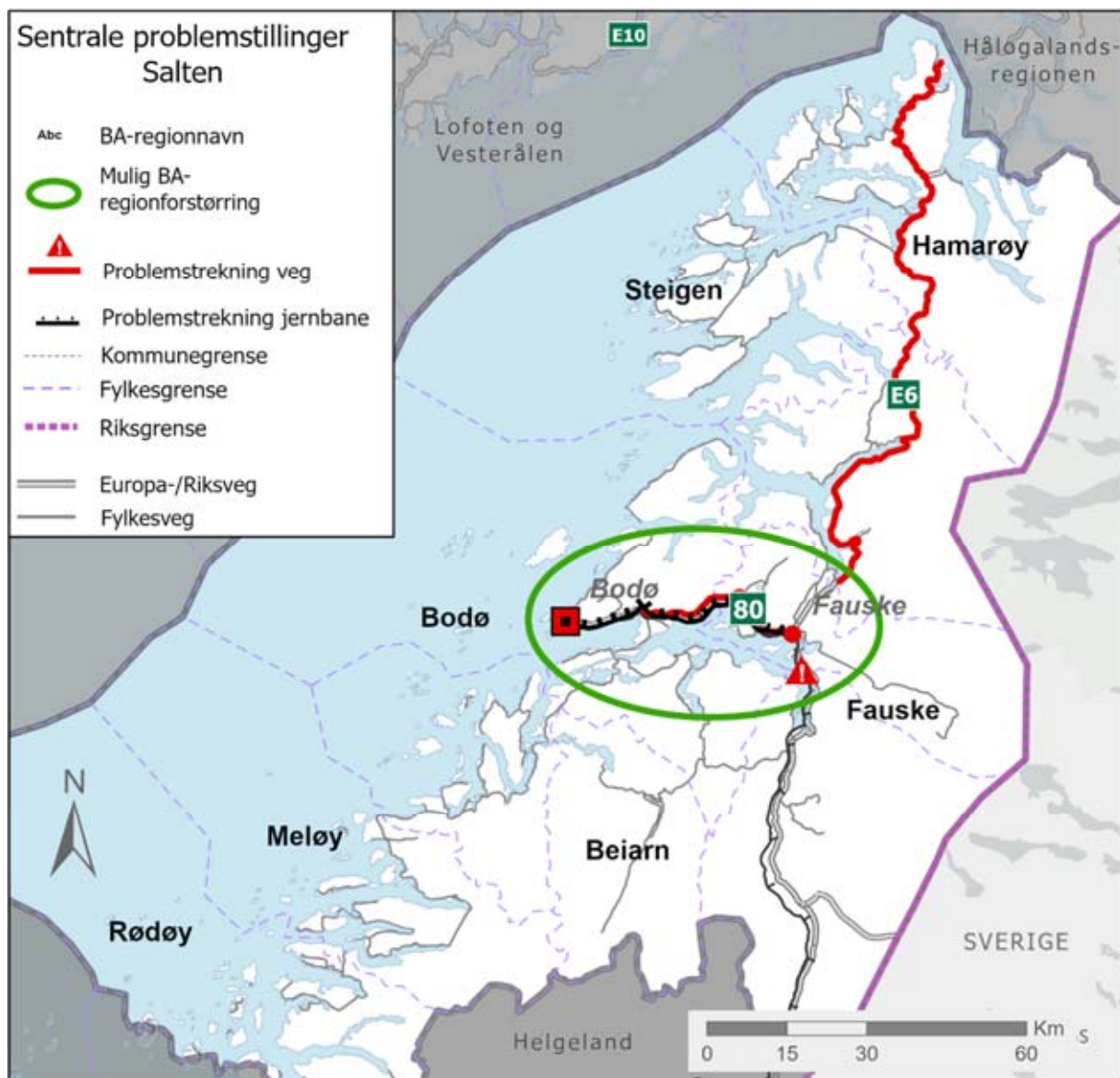
I nord er det lange reisetider mellom Steigen og Hamarøy til nabokommunene Narvik i nord, Sørfold i sør og Bodø. E6 Hamarøy-Fauske og rv. 80 er vegforbindelsene til Bodø. E6 Fauske-Mørsvikbotn har 15 smale tunneler, og resten av E6 mellom Mørsvikbotn og Tysfjorden har også lav standard. Noe som fører til lang reisetid. Fv. 835 til Steigen er smal, svingete og ulykkesutsatt. Fv. 81 til den vestlige delen av Hamarøy har også liten vegbredde og dårlig kurvatur. Hamarøy og Steigen er lite integrert med hverandre på grunn av lang reisetid.

I sørvest er det også lange reisetider kommunene imellom og til Bodø. Unntaket er Gildeskål, som er en del av Bodø BA-region. Den sørvestlige delen av Salten har fv. 17 (Kystriksvegen) som forbindelse mot Bodø. Fv. 17 har gjennomgående lav standard, dårlig framkommelighet og et fergesamband i sør som forlenger reisetiden. Gildeskål, Meløy og Røddøy har befolkning på øyer og er avhengig av ferger og hurtigbåt som kommunikasjon mot fastlandet. Beiarn har fv. 813 som eneste forbindelse mot resten av regionen. Vegen har en høyfjellsovergang og er ofte stengt om vinteren. Reisetiden til nabokommunen Saltdal er under en time, men har enda en høyfjellsovergang og det er nesten ikke pendling mellom kommunene.

I tillegg til vegforbindelsene har hurtigbåtsambandet Nordlandsekspressen med utgangspunkt i Bodø anløp i både Steigen og Hamarøy i nord, men ikke til kommunesentrene. I sørvest har den anløp til kommunesentrene, men det er bare Gildeskål som er nært nok for dagpendling til Bodø. Hurtigbåten bidrar til å knytte de andre kommunene til Bodø, men i liten grad til pendling og utvidelse av arbeidsmarkedet.

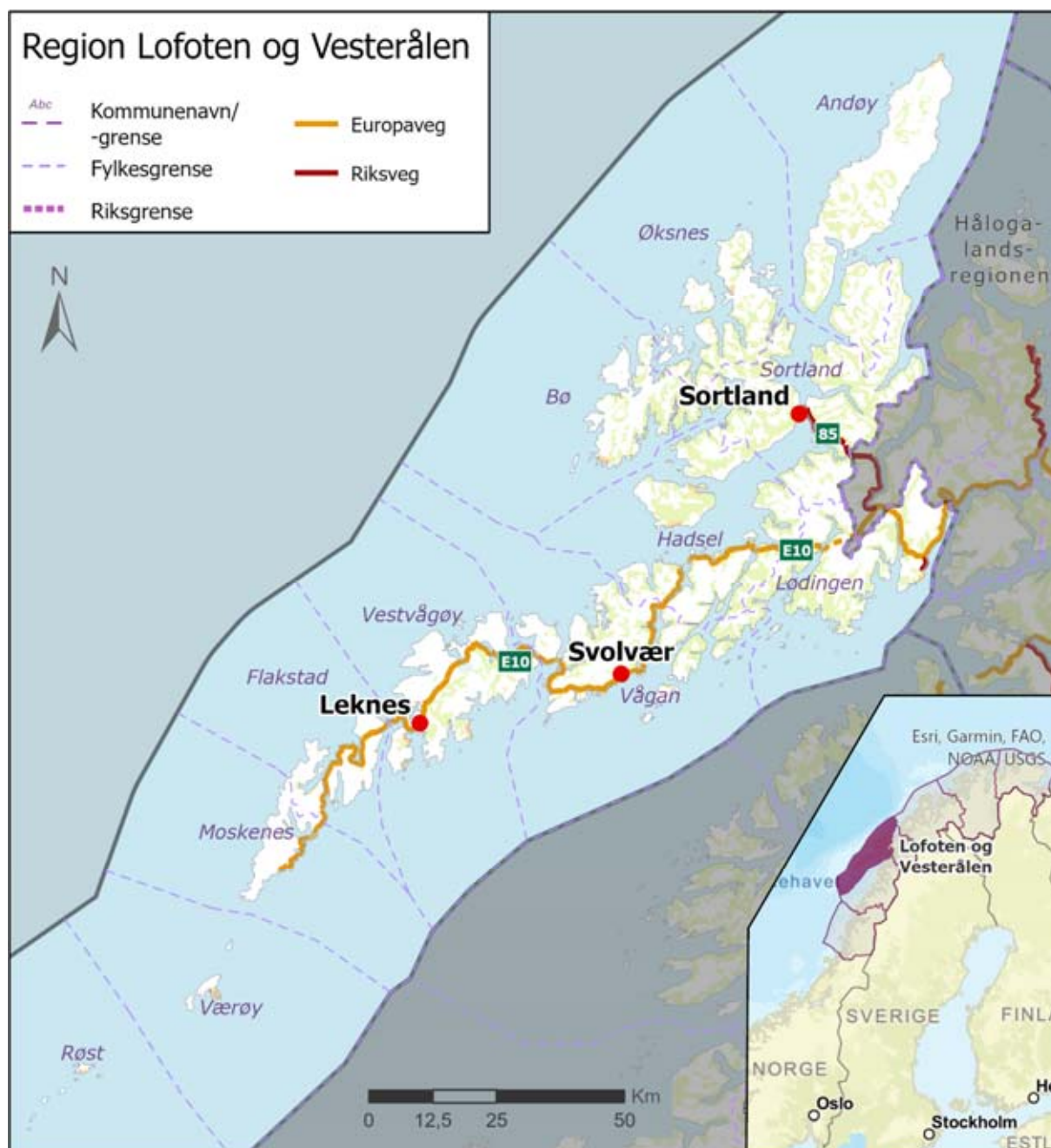
## Sentrale problemstillinger i Salten

- Smal og svingete veg, skredproblematikk, to flaskehalsar med lave bruer under jernbanen, mange ulykker på rv. 80 og for liten sporkapasitet på Saltenpendelen mellom Fauske og Bodø, medvirker til at BA-regionene Fauske og Bodø ikke er godt nok knyttet sammen til å bli en felles BA-region.
- E6 Rognan-Fauske er ulykkesutsatt, og har en flaskehals med en lav bru og en strekning med sterk stigning.
- Transportsystemet til og fra Bodø kobler på grunn av lange reisetider ikke omlandet godt nok sammen for å gi regionforstørring.
- Kommunene i Nord-Salten og kystområdene i sørvest har på grunn av lange reisetider lite pendling, og er ikke koblet godt sammen med verken BA-regionene rundt eller Bodø.



### 3.3 LOFOTEN OG VESTERÅLEN

#### Geografi



Figur 11 Regionalt oversiktskart Lofoten og Vesterålen

Lofoten og Vesterålen er to separate regioner, men behandles her som en felles region. Regionen består av de 12 kommunene Røst, Værøy, Moskenes, Flakstad, Vestvågøy, Vågan (kommuner som inngår i Lofotrådet), Hadsel, Sortland, Bø, Øksnes, Andøy og Lødingen (kommuner som inngår i Vesterålen regionråd). Lødingen kommune har fra og med 1.1.2024 søkt overgang til Hålogalandsrådet. Hvis dette skjer, vil Lødingen bli en del av Hålogalandsregionen.

Regionen grenser til Hålogalandsregionen i øst. Salten og Troms ligger i sørøst og nordøst, adskilt av henholdsvis Vestfjorden og Andfjorden. Lofoten og Vesterålen ligger på øyer, som er bundet sammen av en rekke bruer og to undersjøiske tunneler. Øyriket er preget av fjell som rager rett opp fra havet, og det høyeste av de er Møysalen på Hinnøya i Vesterålen med sine 1 262 meter over havet. For utenom Hinnøya, som er Norges største øy består Lofoten og Vesterålen av de større øyene Moskenesøya, Flakstadøya, Vestvågøya, Gimsøya, Austvågøya, Hadseløya, Langøya og Andøya, som alle er landfaste. I tillegg er øykommunene som ikke har landfast forbindelse, Værøy og Røst en del av regionen. Lofoten deles fra Vesterålen av Hadsselfjorden.

## Transportsystem og reisetider

I regionen er det fem lufthavner, Røst, Leknes, Svolvær (Helle), Stokmarknes (Skagen) og Andøy. Alle de fire førstnevnte er kortbanelufthavner, mens Andøy er en stor lufthavn med lang rullebane, som også har en militær del. Funksjon og flytilbud på Andøy lufthavn er i all hovedsak som en kortbanelufthavn, i og med at det nesten bare er små fly som opererer lufthavnen. Nærmeste stor lufthavn med langdistanseflyginger er Evenes lufthavn. Værøy har helikopterhavn.

Avinor og Statens vegvesen leverte i 2020 en felles utredning om lufthavn og veg i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. De viktigste problemstillingene for luftfarten er for høye reisekostnader, liten kapasitet og for lite robust flytilbud. Utredningen anbefaler å bygge ny, stor lufthavn på Leknes, og ny E10 mellom Svolvær og Leknes. Hvis dette gjennomføres anbefales det at Svolvær lufthavn legges ned.

Det er ikke jernbane i regionen, men jernbane benyttes både til gods- og persontransport via Bodø (Nordlandsbanen) og Narvik (Ofotbanen).

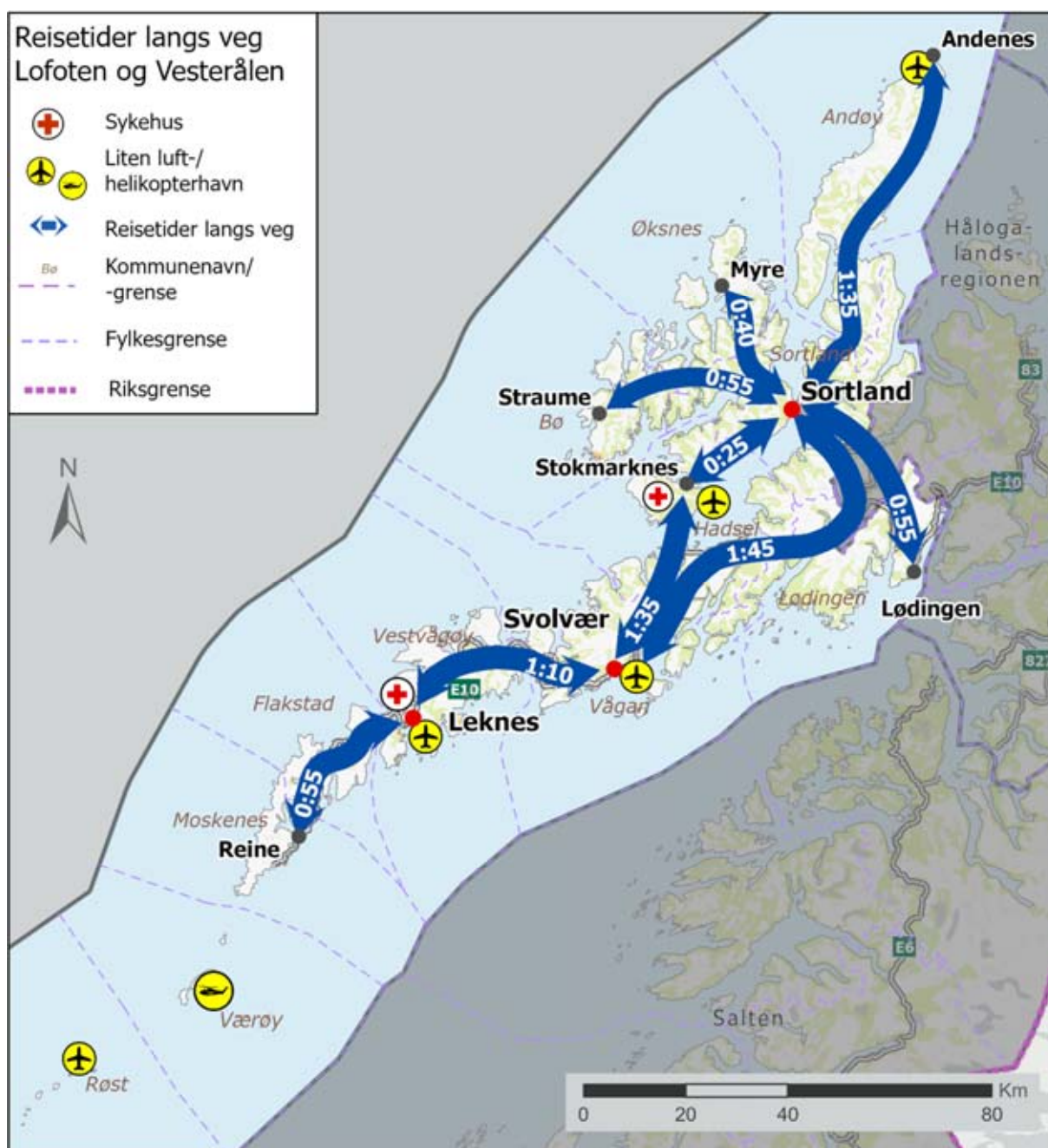
Hovedvegen inn til Lofoten og Vesterålen er E10, som kobles med E6 i Bjerkvik i Narvik kommune og går til Å i Moskenes. Ved Gullesfjordbotn i Kvæfjord kommune fortsetter E10 til Lofoten og rv. 85 til Sortland og Vesterålen. Fv. 82 er hovedforbindelsen mellom Lofoten og Vesterålen med fergesambandet over Hadsselfjorden, mellom Melbu og Fiskebøl. Det er gjennomført tre KVUer som omfatter transportsystemet i Lofoten og Vesterålen. KVVU E10/rv. 85 Tjeldsundet-Sortland som tar for seg hovedvegen til Lofoten og Vesterålen, og som prosjektet OPS Hålogalandsvegen er hoveddelen av, KVVU E10 Fiskebøl-Å om hovedvegen gjennom Lofoten og KVVU Hadsselfjorden om koblingen mellom Lofoten og Vesterålen. Alle tre anbefaler ny og forbedret veg, sistnevnte gjennom tunnel under Hadsselfjorden. E10 gjennom Lofoten er smal, svingete, trafikkfarlig og har lang reisetid fra Fiskebøl til Svolvær, Svolvær til Leknes og Leknes til Moskenes.

Ut fra hovedvegene går det fylkesveger som ytterligere binder regionen sammen. Større fylkesveger er fv. 815-18 og fv. 7630 i Lofoten, fv. 7368 i Lofoten og Vesterålen og fv. 820-22 i Vesterålen.

De to fergesambandene i ytre Vestfjorden til Moskenes, Værøy og Røst binder sammen Lofoten med Bodø i Salten. Disse øykommunene har ikke fast vegforbindelse. Det ene sambandet er et direktesamband mellom Bodø og Moskenes og tar ca. 3 t og 15 minutter. Dette sambandet har så stor trafikkøkning på sommeren at det blir satt inn ekstra ferger. Det andre sambandet går mellom Bodø, Røst og Værøy og noen ganger også Moskenes. Reisetiden på dette sambandet varierer, men tar ca. 7 timer for eksempel fra Moskenes-Værøy-Røst-Bodø. Reisetiden direkte mellom Bodø og Røst er ca. 3 t 45 min. Mellom Bodø og Værøy er reisetiden ca. 3 t 30 min.

I indre del av Vestfjorden knyttes Salten og Lofoten sammen med hurtigbåtsambandet Nordlandsexpressen II (NEX II). Skutvik i Hamarøy knyttes på sommertid til Svolvær med ferge, som også forbinder øya Skrova med Svolvær hele året. I tillegg til ferga over Hadsselfjorden er det også fergesamband fra fv. 822 på østsiden av Hadsselfjorden til E10, og tilknytning til øya Store Molla lengre sør. Kystruten anløper Stamsund i Vestvågøy, Svolvær, Stokmarknes, Sortland og Risøyhamn i Andøy, og bidrar også til å knytte regionen sammen til sjøs.





Figur 12 Reisetider langs veg i region Lofoten og Vesterålen. Fergesamband regnes som en del av vegsystemet



Kommune	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter			
		Reisetid liten lufthavn		Reisetid stor lufthavn	
Røst	Røstlandet	0:05	Røst	3:45	Bodø
Værøy	Sørland	0:05	Værøy <sup>1)</sup>	3:30	Bodø
Moskenes	Reine	1:05	Leknes	3:15	Bodø
Flakstad	Ramberg	0:35	Leknes	3:45	Bodø
Vestvågøy	Leknes	0:05	Leknes	3:35	Evenes
Vågan	Svolvær	0:10	Svolvær, Helle	2:30	Evenes
Hadsel	Stokmarknes	0:10	Stokmarknes, Skagen	2:20	Evenes
Bø	Straume	1:20	Stokmarknes, Skagen	2:40	Evenes
Øksnes	Myre	1:05	Stokmarknes, Skagen	2:25	Evenes
Sortland	Sortland	0:20	Stokmarknes, Skagen	1:50	Evenes
Andøy	Andenes	0:05	Andøya <sup>2)</sup>	3:15	Evenes
Lødingen	Lødingen	-	Stokmarknes, Skagen	1:05	Evenes

Tabell 18 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Lofoten og Vesterålen. Ferge regnes som en del av vegsystemet

- 1) Værøy er helikopterhavn
- 2) Andøya har lang rullebane, men fungerer i praksis som en kortbanelufthavn. Nærmeste stor lufthavn for alle kommunene unntatt Røst, Værøy, Moskenes og Flakstad er Evenes lufthavn.

BA-region	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter				
		Reisetid nærmeste nabo BA-region	Reisetid sykehus		Reisetid større by	
Vestvågøy	Leknes	1:00 (Moskenes)	0:05	Gravdal	3:40	Harstad
	Ramberg	0:35 (Moskenes)	0:40	Gravdal	3:45	Bodø
Sortland	Sortland	1:00 (Straume)	0:25	Stokmarknes	1:45	Harstad
	Stokmarknes	1:25 (Straume)	1:25	Stokmarknes	2:10	Harstad
	Myre	1:05 (Straume)	1:05	Stokmarknes	2:20	Harstad
Røst	Røstlandet	2:00 (Værøy)	3:45	Bodø	3:45	Bodø
Værøy	Sørland	1:55 (Moskenes)	2:55	Gravdal	3:30	Bodø
Moskenes	Reine	1:00 (Vestvågøy)	1:00	Gravdal	3:15	Bodø
Vågan	Svolvær	1:10 (Vestvågøy)	1:15	Gravdal	2:35	Harstad
Bø	Straume	1:00 (Sortland)	5:20	Stokmarknes	2:35	Harstad
Andøy	Andenes	1:35 (Sortland)	1:55	Stokmarknes	3:05	Harstad
Lødingen	Lødingen	2:00 (Brønnøysund)	1:55	Stokmarknes	1:15	Harstad

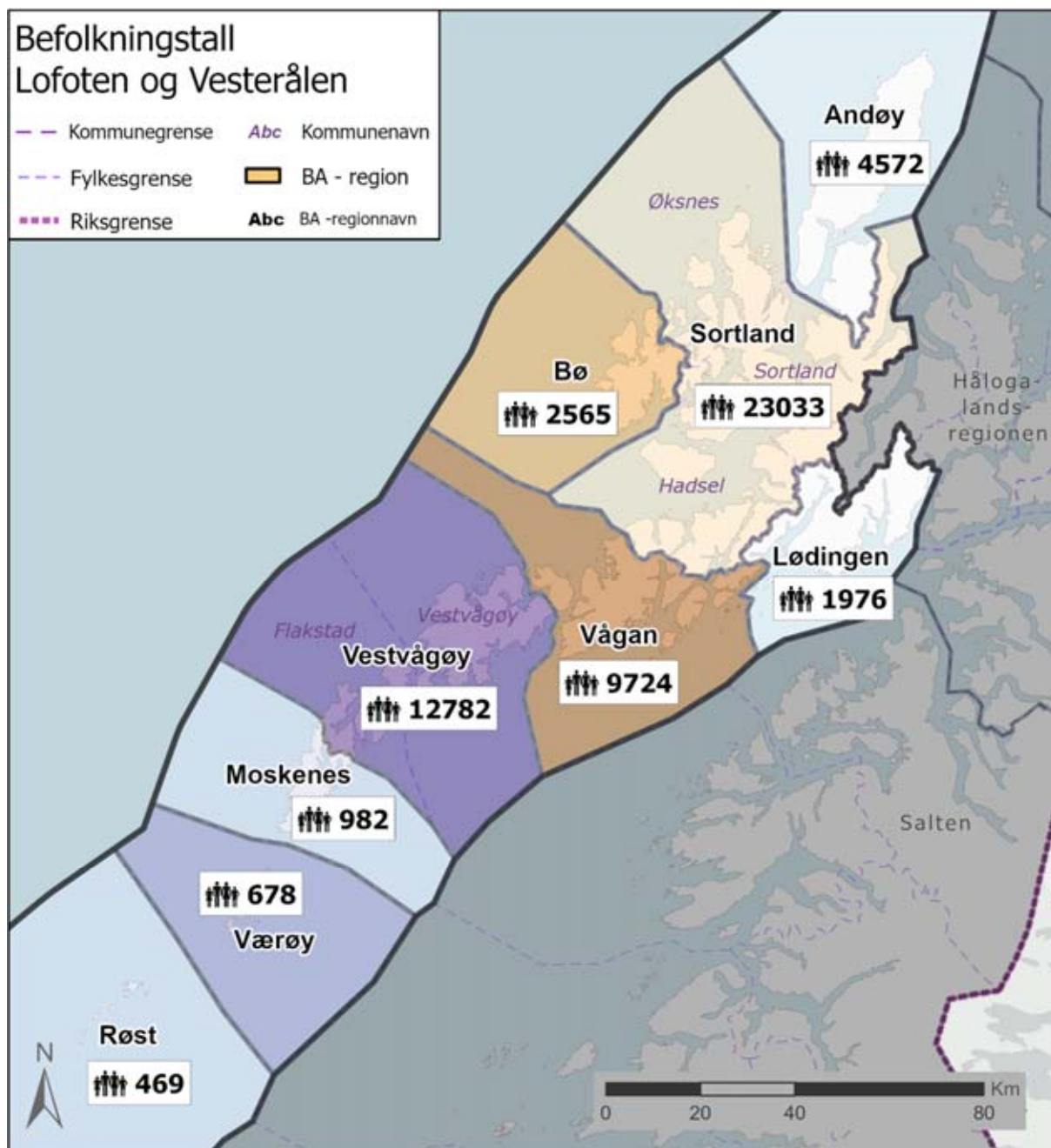
Tabell 19 Reisetid langs veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Lofoten og Vesterålen

## Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder

Regionen har ca. 57 000 innbyggere og ca. 91 % bor i eller inntil 30 minutter fra et tettsted. Andelen som bor i regionens fire bykommuner Vestvågøy, Vågan, Hadsel og Sortland er ca. 70 %. Alle bykommunene unntatt Sortland har lufthavn, men Stokmarknes lufthavn, Skagen ligger kun ca. 20 min reisetid fra Sortland.

Ingen enkeltkommune i Lofoten og Vesterålen har over 15 000 innbyggere, men BA-region Sortland har ca. 23 000 innbyggere og et stort og godt integrert bo- og arbeidsmarked. Til sammen har denne regionen de fleste av de funksjonene som hører til en større by, som sykehus, lufthavn, diverse offentlig administrasjon og tjenester og avdelinger av universitetsutdanning. Også sørvest for Hadseljorden er det flere slike funksjoner både i Vågan og i Vestvågøy. Det som imidlertid skiller er at det er lang reisetid mellom Vågan og Vestvågøy og ikke et tett integrert bo- og arbeidsmarked.

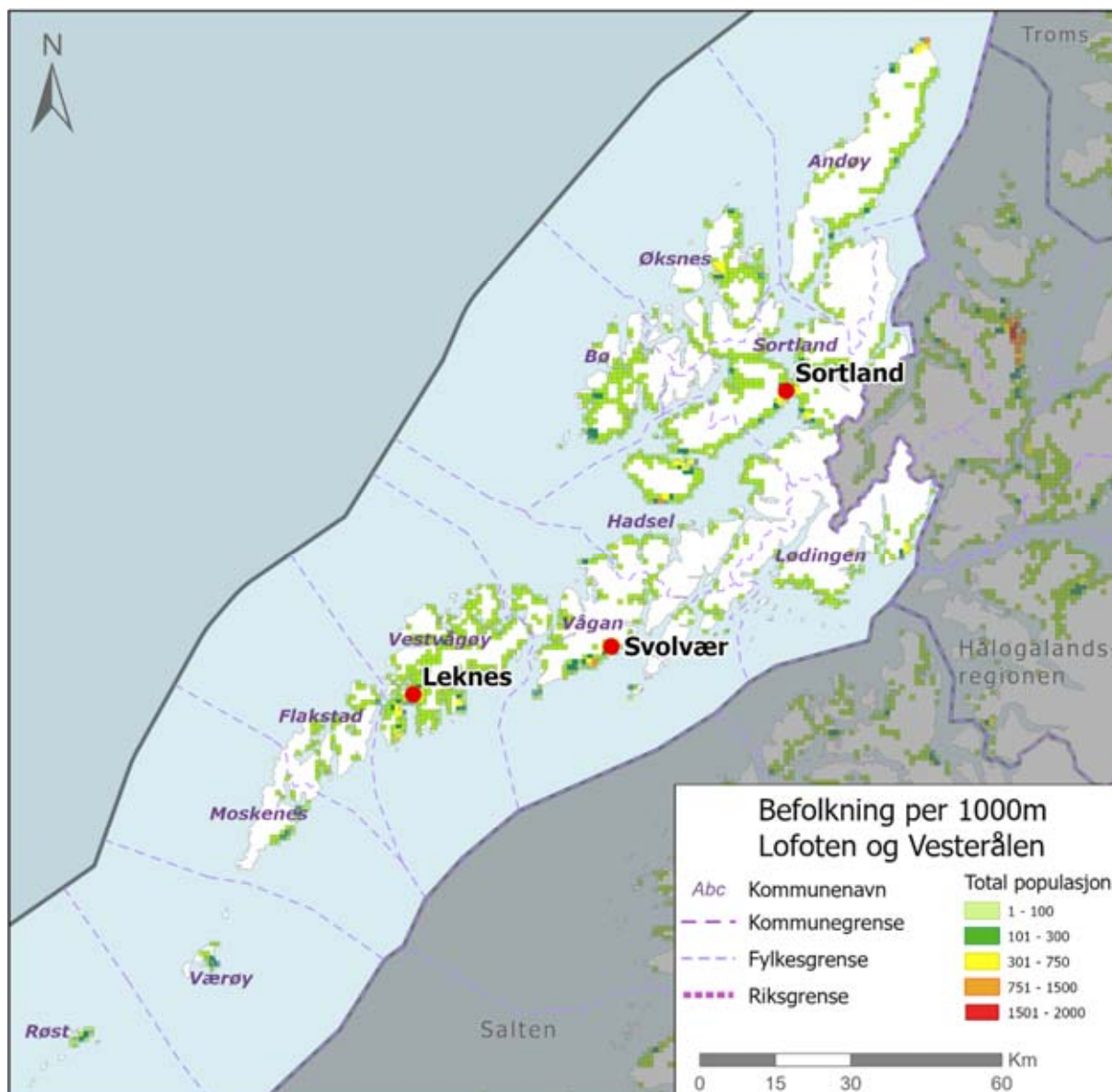
BA-regionene Sortland, Vestvågøy og Vågan er regionens største og viktigste, og har ca. 80 % av innbyggerne. Disse tre regionene er viktige også for kommunene rundt.



Figur 13 BA-regioner med befolkning i BA-regionene, Lofoten og Vesterålen

BA-region	Befolkning i BA-region	Kommune	Kommunesenter	Befolkning i kommunen	Befolkning i tettsted og inntil 30 min fra
Vestvågøy	12 782	Vestvågøy	Leknes	11 566	11 433
		Flakstad	Ramberg	1 216	-
Sortland	23 033	Sortland	Sortland	10 468	10 378
		Hadsel	Stokmarknes	8 107	7 700
		Øksnes	Myre	4 458	4 458
Røst	469	Røst	Røstlandet	469	-
Værøy	678	Værøy	Sørland	678	678
Moskenes	982	Moskenes	Reine	982	974
Vågan	9 724	Vågan	Svolvær	9 724	8 367
Bø	2 565	Bø	Straume	2 565	2 565
Andøy	4 572	Andøy	Andenes	4 572	3 321
Lødingen	1 976	Lødingen	Lødingen	1 976	1 669
<b>Lofoten og Vesterålen</b>	<b>56 781</b>			<b>56 781</b>	<b>51 543</b>

Tabell 20 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Lofoten og Vesterålen



Figur 14 Befolkning, i 1000 meters ruter, Lofoten og Vesterålen

## Befolkningsutvikling

Befolkningsutvikling	År, befolkning pr. 1. jan		
	2000	2020	2022
Vestvågøy	10 750	11 433	11 566
Flakstad	1 575	1 272	1 216
Sortland	9 230	10 566	10 468
Hadsel	8 321	8 061	8 107
Øksnes	4 758	4 410	4 458
Røst	666	498	469
Værøy	775	728	678
Moskenes	1 352	1 015	982
Vågan	9 229	9 608	9 724
Bø	3 288	2 569	2 565
Andøy	5 744	4 663	4 572
Lødingen	2 471	2 034	1 976
<b>Lofoten og Vesterålen</b>	<b>58 159</b>	<b>56 857</b>	<b>56 781</b>

Tabell 21 Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Lofoten og Vesterålen

Vestvågøy, Sortland og Vågan hadde befolkningsøkning mellom 2000 og 2020. Sortland hadde en økning på ca. 14,5 %, Vestvågøy ca. 6,5 % og Vågan rundt 4 %. Alle de andre kommunene hadde nedgang. Røst og Moskenes hadde størst prosentvis nedgang med ca. 25 %, deretter fulgte Bø med ca. 22 % og Andøy og Lødingen med ca. 19 %.

Vestvågøy, Hadsel, Øksnes og Vågan hadde befolkningsøkning mellom 2020 og 2022, og alle disse kommunene hadde da en økning på om lag 1 %. For regionen totalt har det vært en befolkningsnedgang på ca. 2,2 % mellom 2000-2020 og ca. 0,2 % mellom 2020-2022. Nedgangen pr. år mellom 2020 og 2022 har altså vært omtrent lik perioden 2000-2020.



## Befolkningsprognoser

Befolkningsprognoser	Befolkning pr. 1. jan	Prognose SSB 2022-2050	Prognose TM 2022-2050
Kommune	2022	2050	2050
Vestvågøy	11 566	11 799	11 767
Flakstad	1 216	1 232	773
Sortland	10 468	10 259	10 043
Hadsel	8 107	8 001	7 145
Øksnes	4 458	4 299	3 720
Røst	469	398	253
Værøy	678	670	436
Moskenes	982	1 164	577
Vågan	9 724	10 219	9 591
Bø	2 565	2 403	1 925
Andøy	4 572	4 231	3 280
Lødingen	1 976	2 072	1 180
<b>Lofoten og Vesterålen</b>	<b>56 781</b>	<b>56 747</b>	<b>50 687</b>

Tabell 22 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Lofoten og Vesterålen

SSB forventer i 2050 økning i folketallet i kommunene Vestvågøy, Flakstad, Moskenes, Vågan og Lødingen. I de øvrige sju kommuner forventes det nedgang. Totalt forventer SSB at folketallet vil forbli omtrent uendret i regionen.

TM forventer i 2050 økning i folketallet i Vestvågøy. I alle de andre kommunene forventes det nedgang. Totalt forventer TM at folketallet vil gå ned i regionen.

## Sysselsatte

BA-region (tilleggskommuner i parentes)	Sysselsatte med arbeidssted i kommunen	Sysselsatte med arbeidssted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted i kommunen	Sysselsatte med bosted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted og arbeidssted i kommunen
Vestvågøy	5 428	6 011	5 716	6 325	4 903
(Flakstad)	583		609		424
Sortland	5 338	11 023	5 277	11 312	4 165
(Hadsel)	3 683		3 915		2 992
(Øksnes)	2 002		2 120		1 739
Røst	239	239	266	266	225
Værøy	331	331	346	346	307
Moskenes	467	467	496	496	402
Vågan	4 890	4 890	5 042	5 042	4 358
Bø	1 064	1 064	1 141	1 141	937
Andøy	2 140	2 140	2 232	2 232	1 932
Lødingen	847	847	876	876	711
<b>Lofoten og Vesterålen</b>	<b>27 012</b>		<b>28 036</b>		<b>23 095</b>

Tabell 23 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Lofoten og Vesterålen

Tabellen viser at Lofoten og Vesterålen har en negativ pendlerbalanse på 1 024 personer, eller -3,8 %. Det vil si at det er 1 024 flere personer som reiser ut av regionen for å arbeide, enn det er sysselsatte med arbeidssted i regionen.

Det er bare i Sortland kommune at det er flere som reiser inn for å arbeide enn det er sysselsatte som er bosatt i kommunen.

Det er 23 095 sysselsatte som arbeider i bostedskommunen sin i Lofoten og Vesterålen, dvs. som ikke pendler.

## Pendling

Vesterålen har mye pendling, noe som først og fremst skyldes at Sortland er en godt integrert bo- og arbeidsmarkedsregion med tre kommuner. Det samme er ikke tilfelle med de to største kommunene i Lofoten, Vågan og Vestvågøy som har dårlig integrering med hverandre med bare rundt 3 % som pendler i hver retning. Konseptbeslutningen for KVVU E10 Fiskebøl-Å innebærer å bygge ny veg på deler av strekningen, og beholde dagens veg ellers. Dette kan redusere reisetiden til om lag 45 minutter, noe som legger til rette for dagpendling og nærmere øvrig kontakt mellom kommunene.

Mellom Vågan og Hadsel er det svært lite pendling, med ca. 1 % mot Hadsel og ca. 1,5 % mot Vågan. Ferga over Hadsselfjorden mellom Fiskebøl og Melbu er en barriere for ferdselen mellom kommunene. Svingete, smal og rasfarlig E10 Svolvær – Fiskebøl antas også å virke negativt inn. I KVVU Hadsselfjorden anbefales undersjøisk tunnel mellom Strønstad og Melbu, samt utbedring av E10 mellom Svolvær og Fiskebøl. Disse tiltakene til sammen vil tilnærmet halvere reisetiden ned til rundt 50 minutter, og potensielt kunne koble sammen kommunene til et felles bo- og arbeidsmarked. KVVU Hadsselfjorden anbefaler Konsept 5 Strønstad – Melbu (undersjøisk tunnel under Hadsselfjorden) etter at E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt og E10 Fiskebøl – Nappstraumen er utbygd.

Reisetiden mellom Bø (Straume) og Sortland by er ca. 55 minutter langs fv. 821 og 820, og avstanden er ca. 55 km. Dette gir en snittfart på bare 60 km/t, som er veldig lavt med tanke på at ca. 40 km, dvs. 75 % av vegen har fartsgrense 80 km/t. En bedre vegforbindelse med kortere reisetid mellom Bø og Sortland kan potensielt koble Bø inn i Sortland BA-region. I KVVU Hadsselfjorden ble det også sett på muligheten for å redusere reisetiden ved å korte inn reisetiden ved en vegomlegging på fv. 821.

Fra Moskenes til Vestvågøy (Leknes) er det med om lag en times reisetid og lav vegstandard ca. 10 % pendling. Dette indikerer at arbeidsmarkedet i bykommunen Vestvågøy er viktig for Moskenes. I KVVU E10 Fiskebøl – Å er det anbefalt skredsikringsprosjekt i Flakstad som vil redusere reisetiden ned til om lag 45 minutter. Dette er pr. 2023 under planlegging, og antas å kunne bidra til å koble Moskenes inn i Vestvågøy BA-region.

Kommuner (Fra – til)	Reisetid t: min	Sysselsatte bosatt i Fra-kommunen	Antall som pendler	Pendlere totalt, begge retninger	Pendlingsandel mellom kommunene	Pendlingsandel fra omlandskommune til Sortland/Hadsel /Vestvågøy/Vågan
Moskenes – Vestvågøy/Flakstad <sup>1)</sup>	1:00	496	49	88	1,4 %	9,9 %
Vestvågøy/Flakstad - Moskenes		6 011	39			-
Vestvågøy – Vågan	1:10	5 716	169	310	2,9 %	3,0 %
Vågan – Vestvågøy		5 042	141			2,8 %
Vågan – Hadsel	0:55	5 042	38	94	1,0 %	0,8 %
Hadsel – Vågan		3 915	56			1,4 %
Bø – Sortland	0:55	1 141	79	118	1,8 %	7 %
Sortland – Bø		5 277	39			-
Andøy – Sortland	1:35	2 232	99	147	1,4 %	4,4 %
Sortland – Andøy		5 277	48			-
Lødingen <sup>2)</sup> – Sortland	0:55	876	37	55	0,9 %	4,2 %
Sortland – Lødingen		5 277	18			-

Tabell 24 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Lofoten og Vesterålen

- 1) Vestvågøy og Flakstad er her slått sammen, fordi de i praksis utgjør ett arbeidsmarked mot Moskenes. Noe som ytterligere vil forsterkes ved vegforbedringer på E10. Reisetid på 1:00 er fra Reine til Leknes.
- 2) Lødingen kan ha potensial for økt pendling til kommunene østover langs E10 og Harstad ved utbygging av OPS Hålogalandsvegen. I dag er det få som pendler fra Lødingen i denne retningen.

Reisetidene er i timer og minutter og kan inkludere veg-, tog- og sjøtransport. I denne regionen er alle reisetidene i tabellen langs veg. Ferge regnes som en del av vegsystemet.

## Områdebeskrivelser

Grovt sett har Lofoten og Vesterålen fire store kommunikasjonsmessige hovedakser:

- E10 fra Gullesfjordbotn til Å
- Ytre Vestfjordfergesambandene mellom Bodø og Lofoten
- Rv. 85/E10 fra Lødingen via Gullesfjordbotn til Sortland
- Fv. 82 fra Fiskebøl via Sortland til Andenes

Ettersom regionen er et øyrike er hovedleia innaskjærs og Norskehavet utaskjærs også viktige forbindelser, særlig for fiskeriene, men også for persontransporten til sjøs. Øykommunene Værøy og Røst ligger sørvest i sjøkorridoren.

### Lofoten

Lofoten er grovt sett delt opp i sju øyer. Ytterst er Røst og Værøy, som kommunikasjonsmessig kobler seg like mye mot Salten som mot Moskenes og de andre Lofotøyene. Forbindelsen mellom Bodø og Røst og Værøy er med fergesamband over Ytre Vestfjorden. Dette sambandet knyttes også mot Moskenes over Røsthavet og Moskstraumen. Til Røst går det fly og til Værøy helikopter.

E10 er fergefri fra Moskenes og gjennom resten av Lofoten, mot Vesterålen og Hålogalandsregionen. Moskenesøya er koblet sammen med Flakstadøya med bru, som igjen er koblet sammen med Vestvågøya med undersjøisk tunnel under Nappstraumen. Langs disse ytterste øyene går vegen i et spektakulært terreng med bratte fjell nært kjørebanen.

Langs Vestvågøya går landskapet langs E10 over i et slakere og mer jordbrukspreget terreng. Først gjennom byen Leknes og deretter gjennom jordbruksbygdene mot Borge, Bøstad og videre til Sundklakkstraumen. E10 krysser denne straumen med bru til Gimsøya og deretter med ny bru over til Austvågøya, Kabelvåg og Svolvær. Tettsteder i Lofoten som ligger utenfor E10 akse er Stamsund på Vestvågøya, Henningsvær og Laukvik på Austvågøya og Skrova, som nås med ferge fra Svolvær. En undersøkelse i forbindelse med KVVU E10 Fiskebøl-Å viste at om lag 80 % av persontransporten til og fra Lofoten går på E10 Lofast (Gullesfjordbotn – Fiskebøl). I tillegg reiser folk til og fra Lofoten med de ytre Vestfjordfergene, med fly, hurtigbåt og andre ferger, og med cruiseskip, som hovedsakelig anløper Leknes.

E10 går gjennom byene Leknes og Svolvær, og forutsettes fortsatt å gjøre det framover. En mindre omlegging utenom Kabelvåg ble anbefalt i KVVU E10 Fiskebøl – Å.

## Vesterålen

Vesterålen er delt opp i fire større øyer; Hadseløya, Langøya, Andøya og Norges største øy Hinnøya. Hovedvegen inn til Vesterålen og Sortland er rv. 85 fra Gullsfjordbotn i Kvæfjord kommune, som tilhører Hålogalandsregionen. Fv. 82 går helt fra Melbu sydøst på Hadseløya forbi Stokmarknes og til Langøya og Sortland, og videre helt nordover til Andenes på Andøya. På sørsiden av Hadsselfjorden/Sortlandssundet, fra E10 går fylkesveg 822 forbi Sigerfjord til Sortland. De største befolkningskonsentrasjonene bor på andre siden av fjorden, på Hadseløya og Langøya.

I vest på Langøya går fylkesvegene 820 og 821 til henholdsvis Øksnes og Bø. Disse kommunene har mye sjømattransport, som går gjennom Sortland og ut på riksvegnettet mot markedet. Men ettersom kommunene ligger relativt nært byen Sortland, er det også mange som bruker dette vegnettet til persontransport, som arbeidspendling og annen transport. Topografien langs vegene skiller seg vesentlig ut fra for eksempel ytterst i Lofoten, med at disse vegene går over småkupert terreng med åser, gjennom daler og langs ferskvann. Mellom Sortland og Straume i Bø er det ansett som mulig å redusere reisetiden vesentlig til om lag 35 minutter, gjennom vegutbedring og mulig omlegging. Til Myre i Øksnes noe mindre, men også den vegen kan forbedres.

Nordover langs fv. 82 til Andøya er det også sett på muligheter for å utbedre vegen. Det er særlig strekningen fra Sortland, langs Sortlandssundet via Forfjorden og Risøysundet det er sett på tiltak. Vegen kan utbedres, men ikke nok til at det vil være sannsynlig å koble bo- og arbeidsmarkedet helt nord på Andøya sammen med Sortland.

Den sørøstlige delen av Vesterålen utgjøres av Lødingen kommune, som både grenser mot Vestfjorden, Tjeldsundet og på toppen av Møysalen mot Sortland kommune. Mesteparten av befolkningen i Lødingen bor nært tettstedet Lødingen, og dermed også Nord-Norges største fergesamband mot Bognes i Hamarøy kommune i Salten. Lødingen har ingen stor utpendling, men dette kan endre seg når ny E10 bygges mellom Tjeldsundet og Langvassbukta i Kvæfjord kommune.

## Oppsummering

Regionen har ca. 57 000 innbyggere og ca. 91 % bor i eller nært tettsteder. Lofoten og Vesterålen grenser i sørøst til Salten (over Vestfjorden), i øst til Hålogalandsregionen og i nordøst til Troms (over Andfjorden). Alle byene unntatt Stokmarknes har riksvegforbindelse. Sortland med rv. 85 og Leknes og Svolvær med E10.

Andelen som bor i regionens fire bykommuner Vestvågøy, Vågan, Hadsel og Sortland er ca. 70 % og ca. 80 % bor i de tre største BA-regionene Sortland, Vestvågøy og Vågan.

Ingen enkeltkommune i Lofoten og Vesterålen har over 15 000 innbyggere, men BA-region Sortland har ca. 23 000 innbyggere og et stort og godt integrert bo- og arbeidsmarked. Til sammen har denne regionen de fleste av de funksjonene som hører til en større by. Også i Vågan og i Vestvågøy er det en rekke by-funksjoner som lufthavner, offentlig administrasjon, høyere utdanning og sykehus. Det som imidlertid skiller er at det er lang reisetid mellom Vågan og Vestvågøy og ikke et godt sammenkoblet bo- og arbeidsmarked.

Alle bykommunene unntatt Sortland har lufthavn, men Stokmarknes lufthavn, Skagen ligger kun ca. 20 min reisetid fra Sortland. Det er også lufthavn på Røst, Helikopterhavn på Værøy og lufthavn med lang rullebane på Andøya. Denne lufthavnen er imidlertid mest brukt til små fly, og i tillegg har den en militær del.

Avinor og Statens vegvesen leverte i 2020 en felles utredning om lufthavn og veg i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. De viktigste problemstillingene knyttet til luftfart er for høye reisekostnader, liten kapasitet og for lite robust flytilbud. Utredningen anbefaler å bygge ny stor lufthavn på Leknes og ny E10 mellom Svolvær og Leknes. Det anbefales å bygge ut vegen først, så lufthavnen. Hvis dette gjennomføres anbefales det at Svolvær lufthavn legges ned.

Inn til regionen er E10 hovedveg fram til Gullsfjordbotn i Kvæfjord kommune. Der utgår rv. 85 som går til Sortland og Vesterålen, mens E10 fortsetter til Lofoten og ender på Å ytterst i Moskenes. E10 gjennom Lofoten er smal, svingete, trafikkfarlig og har lang reisetid både mellom Svolvær og Leknes og Leknes og Moskenes. Gjennomføring av besluttet konsept for E10 i Lofoten vil kunne koble bo- og arbeidsmarkedene bedre sammen.

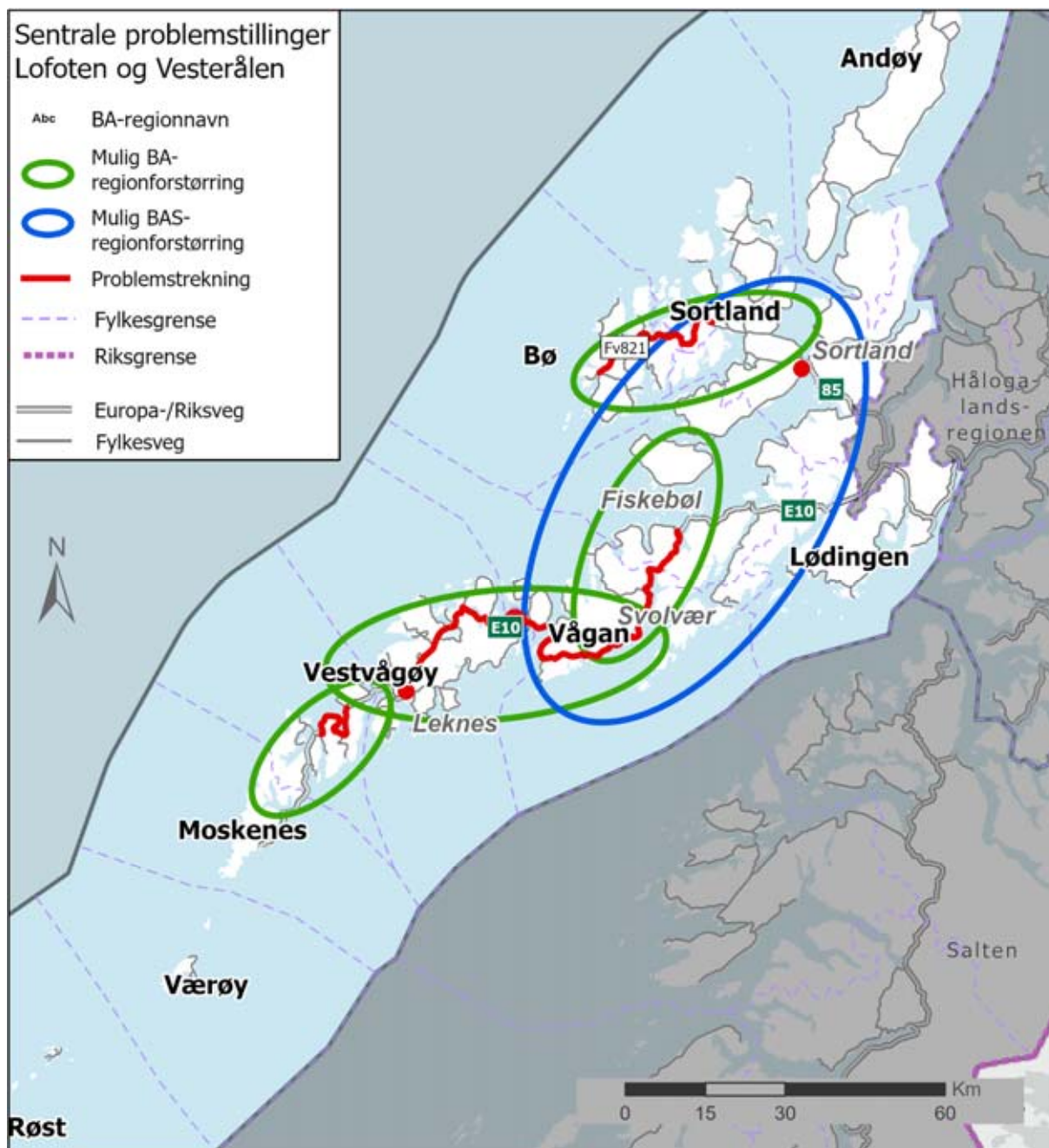
Den største fylkesvegen i regionen er fv. 82 som går fra grensa mot Lofoten på Austvågøy til Andenes i nord. Fergeforbindelsen på fv. 82 over Hadsselfjorden har for lang reisetid og dårlig tilgjengelighet til å knytte BA-regionene Sortland og Vågan sammen. Anbefalt konsept i KVVU Hadsselfjorden, vil halvere reisetiden mellom Svolvær og Stokmarknes og kunne koble både disse bo- og arbeidsmarkedene sammen, samt koble hele Lofoten og Vesterålen sammen til en felles bo-, arbeidsmarkeds og serviceregion.

Det er også en rekke andre fylkesveger som bindes inn mot enten fv. 82, rv. 85 eller E10. Av disse er fv. 821 vurdert til å være en problematisk strekning, som ved utbedring eller omlegging kan gjøre at Bø kommune kobles nært nok til å kunne bli en del av Sortland BA-region.



## Sentrale problemstillinger i region Lofoten og Vesterålen

- De viktigste problemstillingene knyttet til luftfart til og fra Lofoten og Vesterålen er for høye reisekostnader, liten kapasitet og for lite robust flytilbud.
- Bo- og arbeidsmarkedsregionene Vågan og Vestvågøy er dårlig koblet sammen på grunn av at E10 er smal, svingete, trafikkfarlig og har lang reisetid.
- Moskenes og Vestvågøy er på grunn av lang reisetid ikke koblet sammen som et felles bo- og arbeidsmarked.
- Bø kommune er på grunn av lang reisetid og redusert kjørehastighet ikke koblet til Sortland BA-region.
- Fergeforbindelsen over Hadsselfjorden har for lang reisetid og dårlig tilgjengelighet til å knytte BA-regionene Sortland og Vågan sammen, og Lofoten og Vesterålen til en felles BAS-region.



Figur 15 Sentrale problemstillinger Lofoten og Vesterålen

### 3.4 HÅLOGALANDSREGIONEN

#### Geografi



Figur 16 Regionalt oversiktskart Hålogalandsregionen

Hålogalandsregionen består av kommunene Narvik og Evenes i Nordland fylke og Kvæfjord, Tjeldsund, Harstad, Ibestad, Lavangen og Gratangen i Troms fylke. Regionen ble dannet i 2020 ved en sammenslåing av de tidligere regionene Ofoten i Nordland fylke og Sør-Troms.

Regionen deles av flere store fjorder. Ofotfjorden går i øst-vestlig retning, og Tjeldsundet i nord-sør. Alt landareal i regionen vest for Tjeldsundet ligger på Norges største øy Hinnøya. Harstad, Kvæfjord og Ibestad kommuner ligger i sin helhet på øyer. Av disse har Andørja i Ibestad Skandinavias høyeste fjell på ei øy, Langlitinden på 1 277 moh. Tysfjorden deler regionen mot Salten i sør. I den østlige delen er det høye grensefjell mot Sverige. I Narvik kommune finnes også regionens høyeste fjell, Storsteinsfjellet på 1 883 moh. og Norges nasjonalfjell Stetind.

## Transportsystem og reisetider

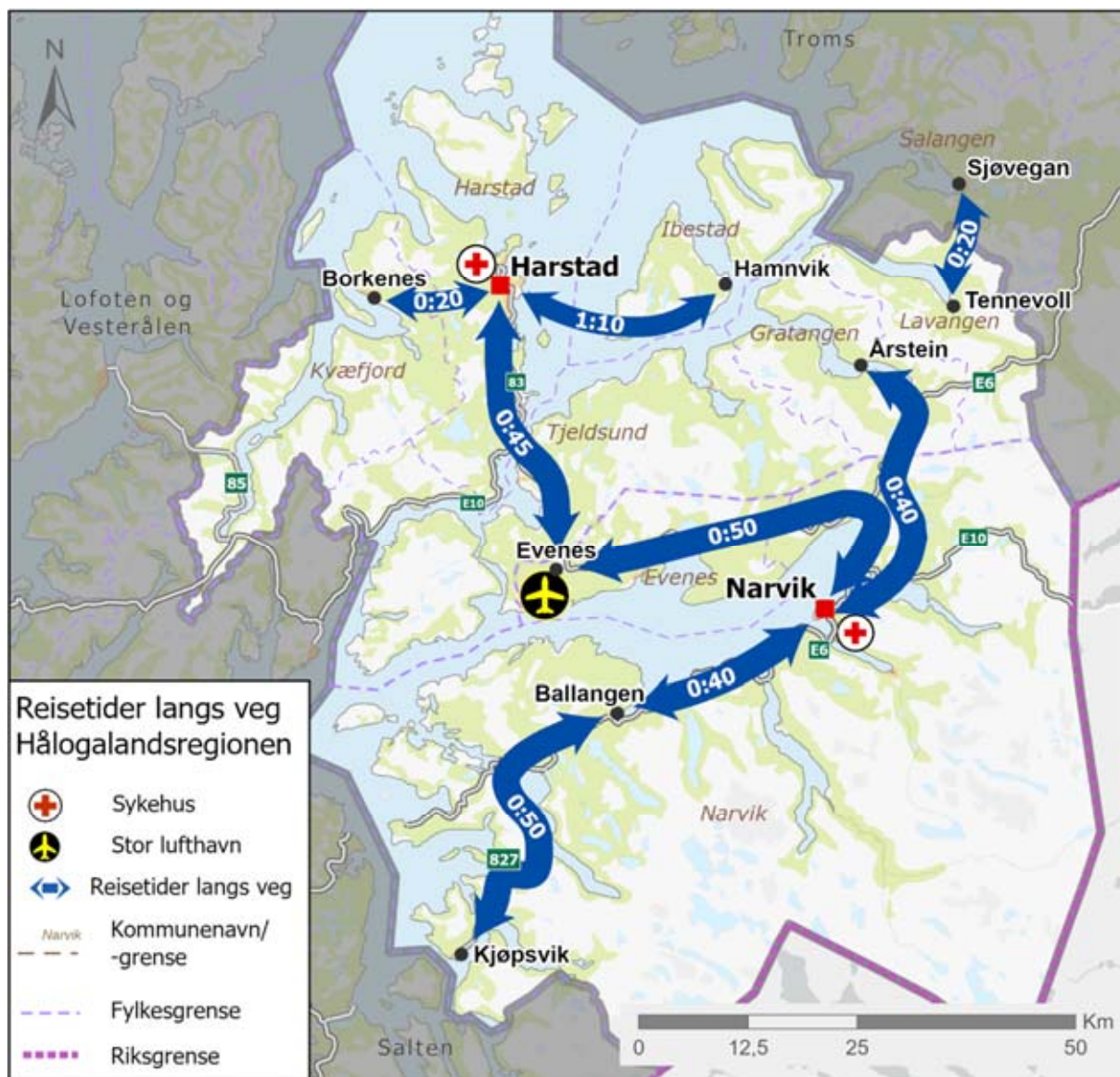
Den store lufthavnen i Evenes er Hålogalandsregionens eneste lufthavn. Reisetiden fra regionens to byer, Harstad og Narvik, er omtrent den samme (40-50 minutter). Reisetiden mellom Harstad og Narvik er i dag ca. 1,5 time, noe som ansees å være for langt til dagpendling. Hvis kjørehastigheten kommer opp i 80-90 km/t, så vil reisetiden komme ned mot 1t 10-1t 5 minutter.

Ellers består transportsystemet av riksvegene E6, E10, rv. 83 og rv. 827. I nordvest er Fv. 850 forbindelsen fra Kvæfjord til Harstad. Fv. 825 knytter sammen E6, kommunene Gratangen og Tjeldsund og E10 ved Tjeldsundbrua langs fjordene Gratangen, Astafjorden og Tjeldsundet. Helt i nordøst går fv. 84 fra E6 og forbinder Lavangen med Salangen. I tillegg kommer andre fylkesveger og kommunale veger. Ofotbanen er Nord-Norges eneste grensekryssende jernbane, og går fra riksgrensen mot Sverige på Bjørnfjell til Narvik, der også E10 krysser parallelt. I tillegg til malmtogene fra Kiruna er det også annen godstransport og passasjertransport på Ofotbanen. Passasjerene med Ofotbanen er først og fremst fritidsreisende. Regionen grenser til Salten i sør, Vesterålen og Lofoten i vest og Troms i nord. I KVV Nord-Norgebanen utredes arm med jernbane mellom Harstad og Narvik. En slik arm vil gi reisetid på under en time mellom byene.

Langs veg kan man reise med buss fra Harstad via Evenes og Bjerkvik til Narvik. Disse rutene korresponderer også med ruter til Lofoten og Vesterålen. Regionale bussruter går også fra Narvik til Bodø eller Tromsø. Ved en eventuell fergefri Tysfjord og forbedringer i vegnettet både nord og sør for Narvik, vil reisetiden kunne reduseres med flere timer. Men likevel ikke så mye at vegtransporten reelt kan konkurrere med fly.

Narvik havn er Nord-Norges største målt i tonnasje, som hovedsakelig er jernmalm fra Sverige. Narvik havn har ikke noe regulært persontransporttilbud. Harstad havn er også en større havn i Nord-Norsk sammenheng. Det er ingen hurtigbåttilbud internt i regionen. Harstad har hurtigbåt nordover til Finnsnes og Tromsø. Kystruten (Hurtigruten) har anløp i Harstad.





Figur 17 Reisetider langs veg i Hålogalandsregionen

Kommune	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter	
		Reisetid stor lufthavn	
Narvik	Narvik	0:50	Evenes
Harstad	Harstad	0:45	Evenes
Kvæfjord	Borkenes	0:55	Evenes
Evenes	Bogen	0:15	Evenes
Tjeldsund	Evenskjer	0:15	Evenes
Ibestad	Hamnvik	1:35	Bardufoss
Gratangen	Årstein	1:00	Evenes
Lavangen	Tennevoll	1:00	Bardufoss

Tabell 25 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Hålogalandsregionen

BA-region	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter				
		Reisetid nærmeste nabo BA-region	Reisetid sykehus		Reisetid større by	
Narvik	Narvik	0:40 (Årstein)	-	Narvik	-	Narvik
Harstad	Harstad	1:11 (Hamnvik)	-	Harstad	-	Harstad
	Borkenes	1:52 (Sortland)	0:20	Harstad	0:21	Harstad
	Bogen	0:37 (Narvik)	0:35	Narvik	0:37	Narvik
	Evenskjer	0:57 (Lødingen)	0:30	Harstad	0:32	Harstad
Ibestad	Hamnvik	0:46 (Sjøvegan) <sup>1)</sup>	1:11	Harstad	1:11	Harstad
Gratangen	Årstein	0:40 (Narvik)	0:40	Narvik	0:40	Narvik
-	Tennevoll <sup>2)</sup>	0:33 (Årstein)	0:55	Narvik	0:52	Harstad

Tabell 26 Reisetid på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Hålogalandsregionen

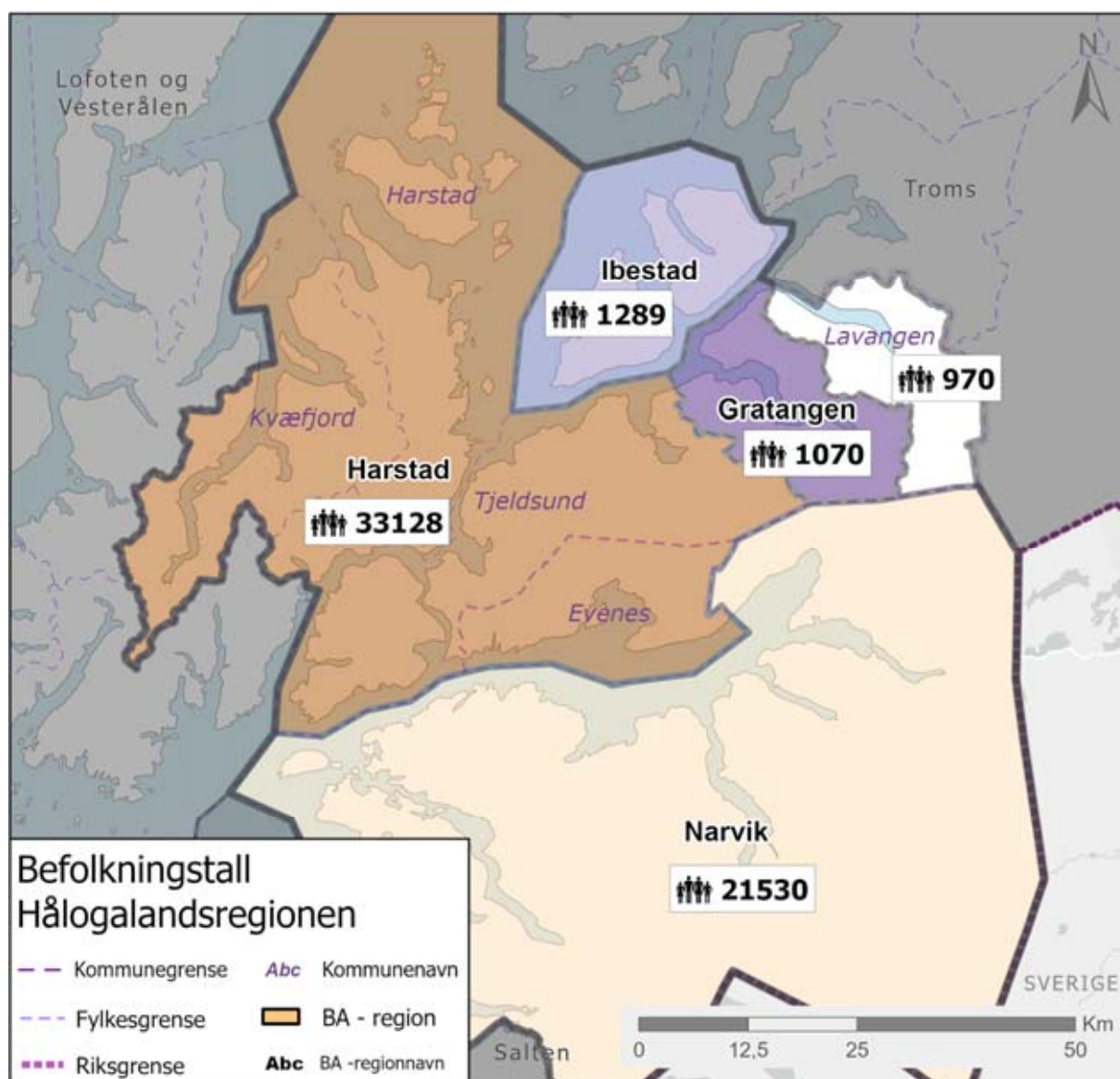
- 1) Sjøvegan er BA-regionsenter i Salangen BA-region, som er en del av Troms-regionen i denne rapporten.
- 2) Lavangen, med kommunesenteret Tennevoll, inngår som randkommune i Salangen BA-region, som har Sjøvegan som BA-regionsenter og kommunesenter.

## Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder

Regionen har ca. 58 000 innbyggere og om lag 92 % bor i eller nært tettsteder. Andelen som bor i regionens to bykommuner, Harstad og Narvik er 80 %. Både Harstad og Narvik er større byer med over 20 000 innbyggere som har alle funksjoner som hører til en større by, herunder universitet, offentlig administrasjon og sykehus. Lufthavnen Evenes ligger omtrent midt mellom byene.

Narvik er viktig regionalt transportknutepunkt for Nord-Norge, med kobling både mot Sverige med jernbane og veg, i Nord/Sør-aksen langs E6 og Øst/Vest aksen mot Lofoten og Vesterålen langs E10.

Harstad og Narvik er regionens største og viktigste BA-regioner, har 94 % av innbyggerne og er viktige også for kommunene og regionene rundt.



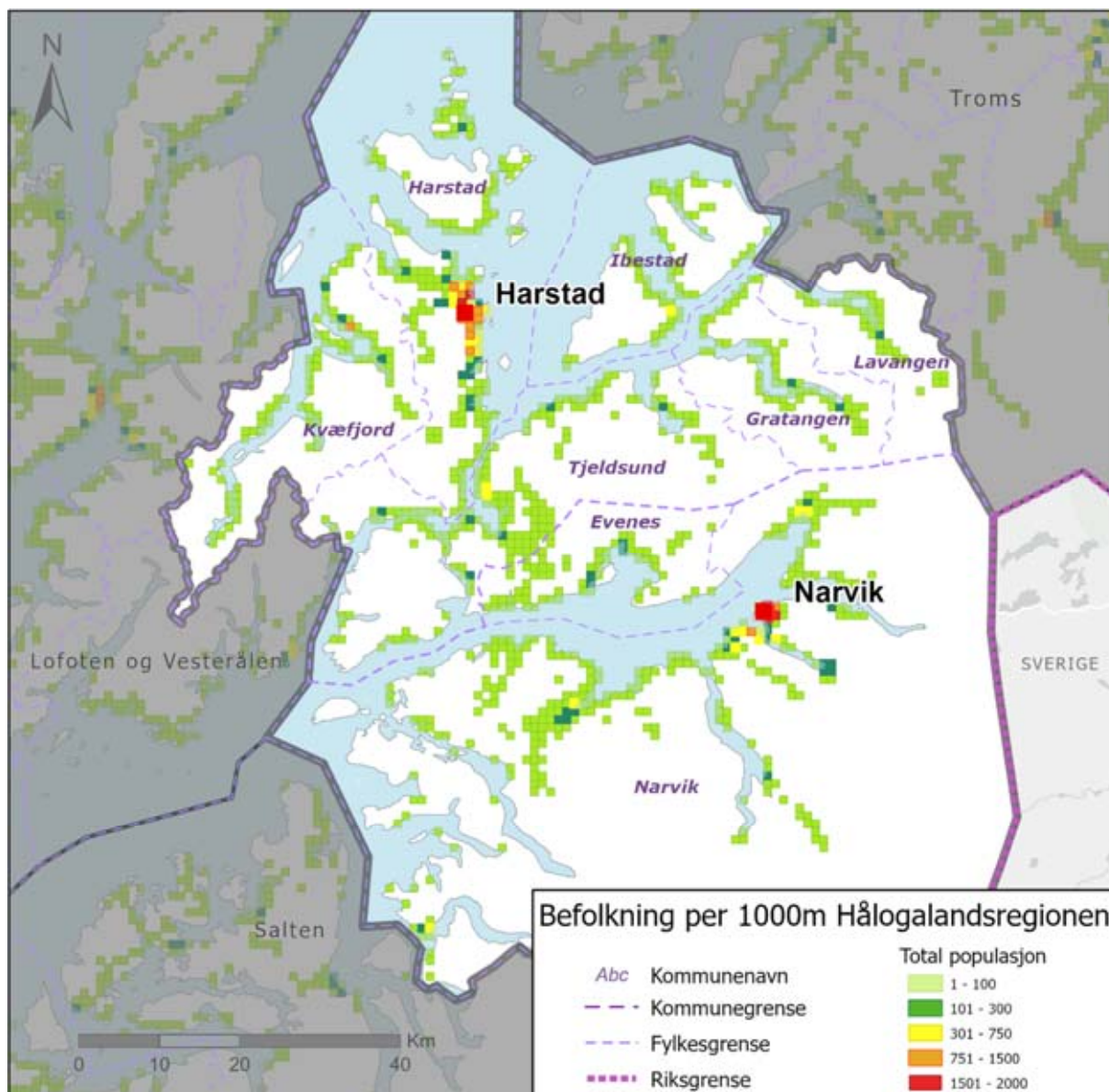
Figur 18 BA-regioner med befolkning i BA-regionene



BA-region	Befolkning i BA-region	Kommune	Kommunesenter	Befolkning i kommunen	Befolkning i tettsted og inntil 30 min fra
Narvik	21 530	Narvik	Narvik	21 530	21 022
Harstad	33 128	Harstad	Harstad	24 804	23 421
		Kvæfjord	Borkenes	2 789	2 029
		Evenes	Bogen	1 334	1 334
		Tjeldsund	Evenskjer	4 201	3 470
Ibestad	1 289	Ibestad	Hamnvik	1 289	1 258
Gratangen	1 070	Gratangen	Årstein <sup>1)</sup>	1 070	-
-	-	Lavangen <sup>2)</sup>	Tennevoll	970	970
<b>Hålogalandsregionen</b>	<b>57 017</b>			<b>57 987</b>	<b>53 504</b>

Tabell 27 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Hålogalandsregionen

- 1) Årstein er av SSB ikke definert som tettsted.
- 2) Lavangen, med kommunesenteret Tennevoll, inngår som randkommune i Salangen BA-region. Salangen BA-region omtales i kap. 3.5 Troms.



Figur 19 Befolkning i Hålogalandsregionen

## Befolkningsutvikling

Befolkningsutvikling	År, befolkning pr. 1. jan		
	2000	2020	2022
Narvik <sup>1)</sup>	22 756	21 845	21 530
Harstad <sup>2)</sup>	23 627	24 827	24 804
Kvæfjord	3 287	2 858	2 789
Evenes	1 523	1 387	1 334
Tjeldsund <sup>3)</sup>	4 636	4 268	4 201
Ibestad	1 763	1 375	1 289
Gratangen	1 345	1 105	1 070
Lavangen	1 052	1 042	970
<b>Hålogalandsregionen</b>	<b>59 989</b>	<b>58 707</b>	<b>57 987</b>

Tabell 28 Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Hålogalandsregionen

- 1) I befolkningstallene for år 2000 inngår Ballangen kommune og den delen av Tysfjord kommune som ble innlemmet i Narvik kommune og Hålogalandsregionen i 2020.
- 2) I befolkningstallene for år 2000 inngår Bjarkøy kommune som ble innlemmet i Harstad i 2010.
- 3) For år 2000 inngår Skånland kommune som ble innlemmet i Tjeldsund i 2020.

Alle kommunene unntatt Harstad hadde befolkningsnedgang mellom 2000 og 2020. Ibestad og Gratangen hadde størst prosentvis nedgang med henholdsvis om lag 22 og 18 %. Harstads økning var på ca. 5 %. Ingen av kommunene har hatt befolkningsøkning mellom 2020 og 2022. For regionen totalt har det vært en befolkningsnedgang på vel 2 % mellom 2000-2020 og litt over 1 % mellom 2000-2022. Nedgangen pr. år mellom 2020 og 2022 har altså vært om lag ti ganger større enn i perioden 2000-2020.

## Befolkningsprognoser

Befolkningsprognoser	Befolkning pr. 1. jan	Prognose SSB 2022-2050	Prognose TM 2022-2050
Kommune	2022	2050	2050
Narvik	21 530	20 050	18 431
Harstad	24 804	24 023	23 600
Kvæfjord	2 789	3 023	1 981
Evenes	1 334	1 453	1 080
Tjeldsund	4 201	4 370	3 256
Ibestad	1 289	1 259	760
Gratangen	1 070	1 139	880
Lavangen	970	826	790
<b>Hålogalandsregionen</b>	<b>57 987</b>	<b>56 143</b>	<b>50 778</b>

Tabell 29 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Hålogalandsregionen

SSB forventer i 2050 nedgang i folketallet for fire av ti kommuner. Økningen kommer i de mindre kommunene Kvæfjord, Evenes, Tjeldsund og Gratangen. Mens de store bykommunene Harstad og Narvik forventes nedgang. Totalt forventer SSB at folketallet vil gå ned i regionen.

TM forventer i 2050 nedgang i folketallet for alle kommunene. Totalt forventer TM at folketallet vil gå ned i regionen.

## Sysselsatte

BA-region (tilleggskommuner i parentes)	Sysselsatte med arbeidssted i kommunen	Sysselsatte med arbeidssted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted i kommunen	Sysselsatte med bosted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted og arbeidssted i kommunen
Narvik	10 408	10 408	10 194	10 194	9 351
Harstad	12 436	15 687	12 548	16 373	10 557
(Kvæfjord)	1 146		1 339		699
(Evenes)	645		573		310
(Tjeldsund)	1 460		1 913		1 115
Ibestad	558	558	578	578	444
Gratangen	465	465	496	496	325
- (Lavangen) <sup>1)</sup>	333	-	427	-	263
<b>Sum</b>	<b>27 451</b>	<b>27 118</b>	<b>28 068</b>	<b>27 641</b>	<b>23 064</b>

Tabell 30 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Hålogalandsregionen

- 1) Lavangen inngår som randkommune i Salangen BA-region. Salangen BA-region omtales i kap. 3.5 Troms. Antall sysselsatte i Lavangen kommune inngår i Hålogalandsregionen. Antall sysselsatte i Salangen BA-region inngår i Troms.

Tabellen viser at Hålogalandsregionen har en negativ pendlerbalanse på 617 personer, eller -2,2 %. Det vil si at det er 617 flere personer som reiser ut av regionen for å arbeide, enn det er sysselsatte med arbeidssted i regionen.

Kommunene Narvik og Evenes skiller seg ut ved at det er flere som reiser inn for å arbeide enn det er sysselsatte som er bosatt i kommunen.

Det er 23 064 sysselsatte som arbeider i bostedskommunen sin i Hålogalandsregionen, dvs. som ikke pendler.

## Pendling

Mellom de to større bykommunene Harstad og Narvik er det lite pendling, dvs. kun 1 % som pendler fra Narvik til Harstad og 0,5 % som pendler andre vegen. Reisetiden mellom byene er om lag 1,5 timer på E6, E10 og rv. 83. Hvis det oppnås en reisetid på under 1 time og 15 minutter og god reisekomfort kan det være potensial for regionforstørring mellom byene. Statens vegvesen har planlagt vegutbedringer på alle tre vegene som vil redusere reisetiden til under denne reisetiden og med god reisekomfort. Mulig arm til Harstad på en mulig Nord-Norgebane inngår i KVVU Nord-Norgebanen, og vil redusere reisetiden ytterligere mellom byene.

Deler av regionen er allerede godt koblet sammen, særlig gjelder dette Harstad BA-region som består av fire kommuner. Men også de andre kommunene som ligger i omlandet til byene har en høy pendlingsandel inn til bykommunen som er nærmest. Evenes kommune har en pendlingsandel på 35 % ut til nabokommunene og 43 % inn fra nabokommunene. Tjeldsund kommune, som også ligger direkte på E10-aksen har et lignende mønster, med hele 52 % utpendling til nabokommunene og tilsvarende pendling inn på 17 %.

Tabellen viser relasjoner mellom kommuner til nærmeste bykommune, som ikke er i deres egen BA-region. Den eneste av disse der det er lite pendling fra omlandskommunen til bykommunen er mellom Tjeldsund og Narvik. Tjeldsund er derimot svært godt integrert med Harstad.

Gratangen til Narvik har høy pendlingsandel, mens kommunene lenger nord langs E6 ikke har det.

Kommuner (Fra – til)	Reisetid t: min	Sysselsatte bosatt i Fra-kommunen	Antall som pendler	Pendlere totalt, begge retninger	Pendlingsandel mellom kommunene	Pendlingsandel fra omlandskommune til Narvik eller Harstad
Narvik – Harstad	1:28	10 194	104	162	0,7 %	1 %
Harstad – Narvik		12 548	58			0,5 %
Evenes – Narvik	0:37	573	56	97	0,9 %	9,8 %
Narvik – Evenes		10 194	41			
Tjeldsund – Narvik	1:03	1 913	34	55	0,5 %	1,8 %
Narvik - Tjeldsund		10 194	21			
Gratangen – Narvik	0:40	496	47	120	1,1 %	9,5 %
Narvik – Gratangen		10 194	73			
Ibestad – Harstad	1:11 <sup>1)</sup>	578	57	116	0,9 %	9,9 %
Harstad – Ibestad		12 548	59			

Tabell 31 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Hålogalandsregionen

- 1) Inkluderer ferge Sørrollnes – Stangnes, et fergesamband som kan benyttes til dagpendling.

Reisetidene er i timer og minutter og kan inkludere veg-, tog- og sjøtransport. I denne regionen er alle reisetidene i tabellen langs veg. Tog- eller sjøtransport eksisterer ikke i dag.

## Områdebeskrivelser

Hålogalandsregionen har tre kommunikasjonsmessige hovedakser:

- E6 fra Tysfjorden til Gratangsfjellet
- E10 og Ofotbanen fra Narvik mot Sverige
- E10/rv. 83 fra Bjerkvik via Tjeldsundet til Harstad

### Indre Ofotfjorden og Tysfjorden

Narvik, Bjerkvik og Evenes er alle viktige transportknutepunkter, og alle fire transportformer er til stede i dette området. I Narvik er kombinasjonen jernbane fra Sverige og malmtransport med skip, og godstransport på bil og tog gjennom Sverige den største grensekryssende transportkorridoren i Nord-Norge. Persontransport til og fra Sverige antas først og fremst å være fritidsreisende.

På grunn av lang reisetid til Harstad og kommunene imellom, eller langs E6 er det ikke mange som pendler til og fra Narvik. Hovedvegene E6 og E10 vestover har strekninger med smal veg med dårlig kurvatur og lav kjørehastighet. Det er også en strekning med skredproblematikk på E10 forbi Bogen i Evenes. Reguleringsplaner er utarbeidet og vedtatt for de problematiske strekningene både på E6 og E10. Bjerkvik er et viktig godsknutepunkt med store varelagre, men også for langdistanse busstransport nordover, sørover og vestover.

Området i og rundt Evenes omtales også som Evenesregionen, og her er persontransporten preget av den store lufthavnen og Forsvarets flystasjon. Evenes lufthavn skaper mye transport, og har influensområde helt til Lofoten, Vesterålen og et stykke opp i Troms. Lufthavnen er den viktigste innfallsporten til persontransport til og fra regionen.

Det store området mellom Narvik og Tysfjorden ligger i sin helhet i Narvik kommune. Området har tettstedene Kjøpsvik og Ballangen, men består ellers av store fjellområder og mange mindre fjordarmer. E6 og rv. 827 har begge fergeforbindelser over Tysfjorden. Rv. 827 er i tillegg til å koble Kjøpsvik til omlandet, har vegen også mye tungtransport, særlig vinterstid. Internt i den store Narvik kommune er det antakeligvis mange som reiser ganske langt for å jobbe i Narvik by. Det øvrige vegnettet i kommunen har også problematiske strekninger, for eksempel fv. 7570 til Beisfjord som har skredproblematikk.

### Sør-Troms

Den vestlige delen av Sør-Troms har to hovedakser for transport langs veg, E10 og rv. 83. Fjord- og øyområdene i øst er knyttet sammen av fylkesveger. Harstad er det store senteret i Sør-Troms og har et variert arbeidsmarked som tiltrekker seg mange pendlere fra alle de mindre kommunene rundt, også Evenes i Nordland. Fra lbestad kommune går det ferge, som er innrettet for dagpendling. Rv. 83 er hovedinnfartsvegen til Harstad og har høy trafikk med ÅDT på rundt 5 000. Vegen har dårlig kurvatur, liten vegbredde og randbebyggelse som gir lav kjørehastighet. Mesteparten av Fv. 850 mellom Harstad og retning Sortland er smal, har dårlig kurvatur og et fergesamband (Refsnes-Flesnes) over Gullsfjorden.

Kollektivtransporttilbudet på aksene Harstad-Evenes-Narvik er rutebuss og flybuss. Nordland fylkeskommune drifter rutebuss mellom Harstad og Narvik uten bussbytte på morgenen og ettermiddagen i begge retninger. Dvs. at dagpendling er teoretisk mulig, selv om reisetiden er lang (1t 40-2.00 timer), og bussen fra Narvik om ettermiddagen går allerede kl. 14. Det er også tilbud midt på dagen, med bussbytte til/fra Troms fylkeskommune sin buss ved Tjeldsund. For å kunne benytte



dette tilbudet man må benytte to apper for billettkjøp, en for hver fylkeskommune. I hvilken grad rutebusstilbudet benyttes til pendling er ikke kjent. Det er også fem forskjellige kollektivsoner og to adskilte kollektivregioner (Harstadregionen og Narvikregionen) på strekningen mellom byene. De to kollektivregionene kan synes å ligge akkurat for langt unna hverandre i dag, for å kunne kobles sammen til en felles region.

Reise med flybussen innebærer at man må bytte buss hvis man skal ta den hele vegen mellom byene. Flybussen er ca. dobbelt så dyr som rutebuss.

Hurtigbåten nordover mot Finnsnes og Tromsø fra Harstad har for lang reisetid til dagpendling, men knytter likevel regionen godt sammen mot servicetilbudet i byene i nord.

Mellom Gratangen og Narvik er reisetiden 40 minutter og arbeidsmarkedene er godt koblet sammen, selv om de ikke er i samme BA-region og man må forsere den bratte stigningen over Gratangseidet. Nabokommunen Lavangen er en del av Salangen BA-region. Mellom Setermoen i Bardu kommune og Narvik er reisetiden litt over en time, men det er likevel veldig lite pendling. Gratangsfjellet kan antas å være en barriere i persontransport mellom Narvik i sør og kommunene nord for fjellet.

## Oppsummering

Hålogalandsregionen er preget av to større byer og mindre omlandskommuner rundt. Regionen har ca. 58 000 innbyggere og 93 % bor i eller nært tettsteder. Transportmessig har regionen to hovedakser på veg. E6 fra grensa mot Salten i sør er hovedvegen i Tysfjordområdet. Nordover fra Narvik er den hovedvegen i Indre Ofotfjorden, og over Gratangsfjellet mot Troms. E10 vestover er hovedvegen mot Sør-Troms, Lofoten og Vesterålen. E10 østover og Ofotbanen knytter regionen sammen med Sverige. I tillegg er rv. 827 som går forbi Kjøpsvik en viktig veg for tungtransporten gjennom Norge vinterstid, og for å knytte tettstedet til omlandet. Bykommunene Harstad og Narvik har hhv. ca. 25 000 og 22 000 innbyggere, og begge har de viktigste senterfunksjonene som administrasjonssenter, sykehus, universitet og et bredt næringsliv og arbeidsmarked.

Reisetiden mellom Harstad og Narvik er om lag 1,5 time med bil og nærmere to timer med buss, og det skjer omtrent ikke pendling mellom byene. Bo-, arbeids- og tjenestemarkedene er dermed nesten ikke koblet sammen. Både E6, E10 og rv. 83 mellom Harstad og Narvik har strekninger med smal veg og dårlig kurvatur, randbebyggelse, skredproblematikk og kjørehastighet lavere enn 80 km/t. For alle disse vegstrekningene er det utarbeidet og vedtatt reguleringsplaner. Hvis reell kjørehastighet kommer opp i 80-90 km/t vil reisetiden komme ned mot 1t 5 minutter. Da vil det være potensial for å oppnå regionforstørring gjennom å koble sammen Harstad- og Narvikregionene. I dag er det kun vegtransport som er aktuelt i denne transportaksen. Jernbanedirektoratet utreder for tiden også en mulig arm med jernbane fra Narvik til Harstad. En slik løsning vil gi enda kortere reisetid, på under en time.

Harstad har gode koblinger til nabokommunene, med høye pendlingsandeler og god integrasjon med omlandet. Dette har Narvik i mindre grad, på grunn lange avstander og fjelloverganger til sitt omland. Kommunene Evenes og Tjeldsund på akse Narvik – Harstad er i en særstilling av omlandskommunene fordi de ligger midt mellom de to bykommunene, har stor lufthavn i umiddelbar nærhet og har stor inn og utpendling fra og til nabokommunene. Pendling med rutebuss til og fra Harstad og Narvik er mulig, men det er ikke kjent i hvor stor grad dette skjer.

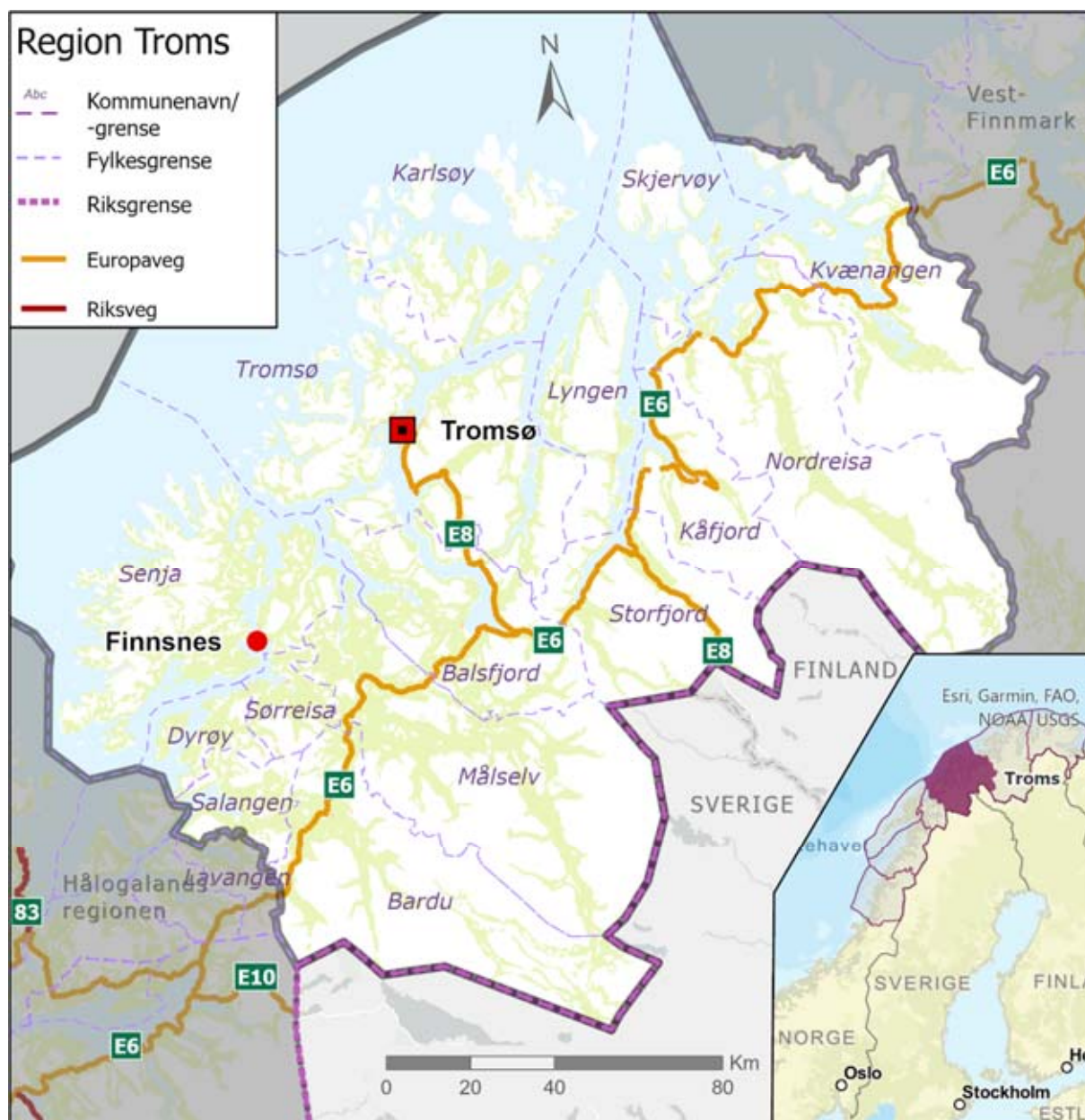
## Sentrale problemstillinger i Hålogalandsregionen

- Transportsystemet mellom Harstad og Narvik knytter på grunn av lang reisetid ikke regionene godt nok sammen til å bli en felles bo- arbeids- og serviceregion.
- Transportsystemet til og fra Narvik kobler på grunn av lange reisetider ikke omlandet godt nok sammen for å gi regionforstørring.



## 3.5 TROMS

## Geografi



Figur 21 Regionalt oversiktskart Troms

Det som her er definert som Troms-regionen består av 15 kommuner. Salangen, Bardu, Dyrøy, Senja, Sørreisa og Målselv inngår i Midt-Tromsrådet. Tromsø, Balsfjord, Karlsøy, Lyngen og Storfjord inngår i Tromsø-områdets regionråd. Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen inngår i Nord-Troms regionråd.

Regionen grenser til Hålogalandsregionen i sør, Vesterålen i sørvest og Vest-Finnmark i nordøst. Den har ca. 200 km grense til Sverige og ca. 100 km grense til Finland. Innlandet preges av store daler,

høyfjell og starten på Finnmarksvidda i nordøst. Troms og Finnmarks høyeste fjell, Jiehkkevárri på 1 834 moh. ligger i Lyngsalpene, og største innsjø er Altevatnet i Bardu. E6 danner en barriere som deler Troms på langs, i kyst og innlandsområder. En rekke fjordsystemer deler opp kystområdene, fra Vågsfjorden, Solbergfjorden og Gisundet i sør til Malangen, Balsfjorden, Tromsøysundet og Ullsfjorden i de midtre områdene til Reisafjorden og Kvæningen i nord mot Finnmark.

## Transportsystem og reisetider

I 2021 startet ombyggingen og utvidelsen av terminalen på Tromsø lufthavn, Langnes. Dette prosjektet forventes å være ferdig innen utgangen av 2023. Lufthavnen har 2 400 meter lang rullebane, er hovedadkomsten for persontransport til Troms og er Nord-Norges største lufthavn med ca. 2,5 millioner reisende i året. Bardufoss lufthavn har 2 400 meter lang rullebane og har en sivil og en militær del. Lufthavnen har en lokal og regional betydning for Midt-Troms området, og som backup til Tromsø lufthavn i dårlig vær. Sørkjosen lufthavn har 799 meters rullebane.

E6 gjennom Troms starter ved Nordland grense ved Gratangsfjellet/Fossbakken i Bardu og går til Alteidet i Kvæningen. Tromsø er største destinasjon for godstransport på veg i Nord-Norge og det meste av godset følger E6 sørover mot Narvik. E6 Kvæangsfjellet er pr. 2023 under bygging, og E6 Nordkjosbotn-Hatteng har utarbeidet reguleringsplan.

Ut fra hovedåren E6 går det viktige vegforbindelser både til kysten og til Finland. Fv. 855 og fv. 86 går fra E6 ved Bukta til Finnsnes. Deler av fv. 855 fram til Finnfjordbotn er anbefalt utbedret i KVVU Innfarter til Tromsø (KVVU IF Tromsø). Det er utarbeidet reguleringsplan for å legge om fv. 86 i tunnel utenom bysentrumet i Finnsnes. Fv. 86 fortsetter fra Finnfjordbotn til Sørreisa, og er korteste veg derfra til E6 og Bardufoss.

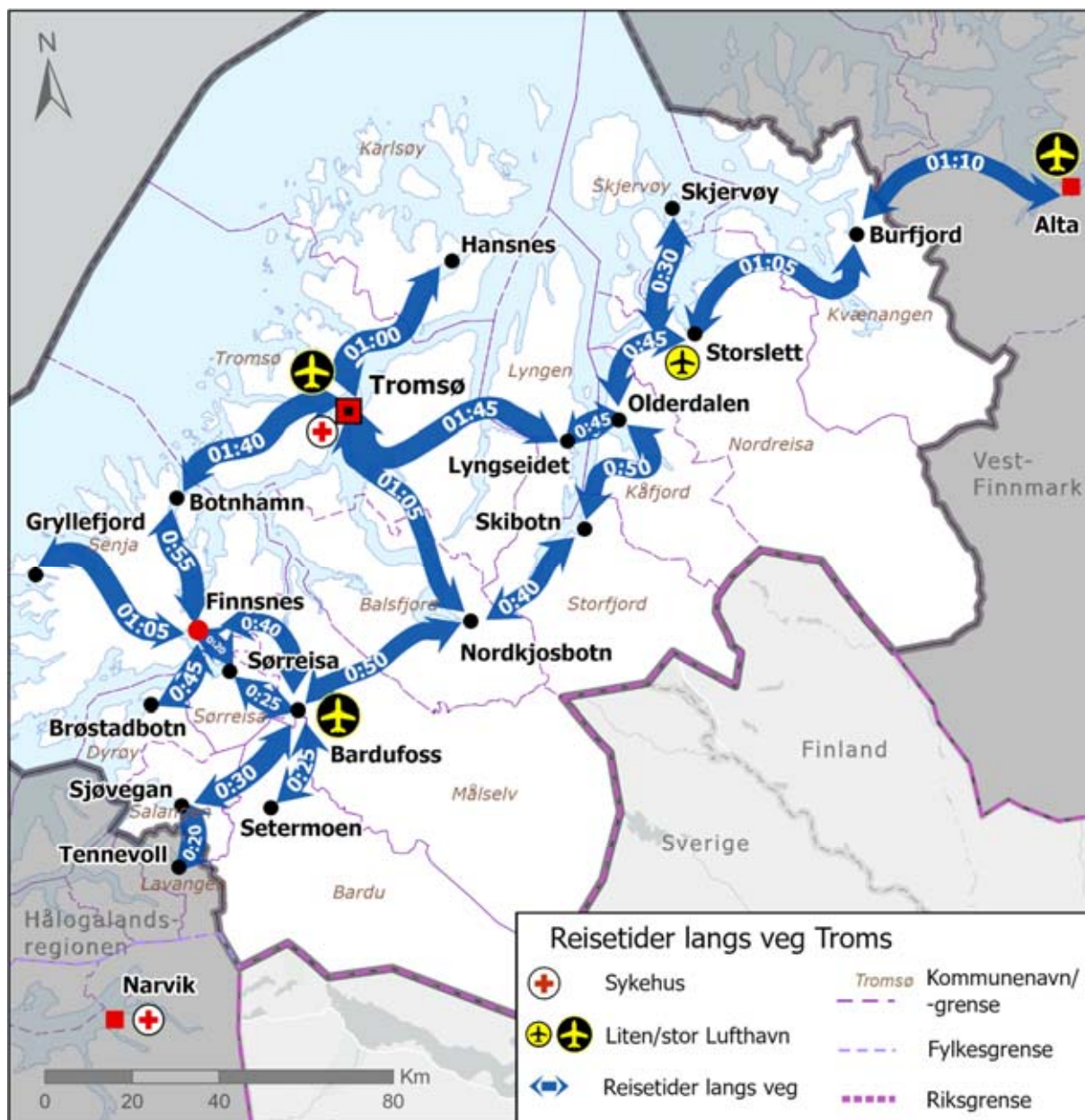
E8 fra Nordkjosbotn er hovedinnfartsveg til Tromsø. To strekninger er anbefalt nybygd i KVVU IF Tromsø; E8 Jernberg og E8 Sørbotn-Laukslett. Sistnevnte er pr. 2023 under bygging. Ny innfartsveg, Østre Malangenkorridor til Tromsø er anbefalt som Konsept 5 i KVVU IF Tromsø. Denne nye vegen er utredet til å gå fra Bukta til Tromsø, vest for dagens E8.

E8 mot Finland går fra Skibotn til Kilpisjärvi (Finland grense). Fv. 866 fra Langslett til Skjervøy har de senere år blitt utbedret til god standard, både for tungtransport fra oppdrettsnæringen og persontransport. Fv. 91 forbinder Lyngseidet østover til E6 med ferge over Lyngen, og vestover mot Tromsø med ferge over Ullsfjorden. Fergefri fv. 91 fra kommunesenteret Lyngseidet til Tromsø er utredet og planlagt i flere omganger, senest i KVVU IF Tromsø.

Hurtigbåtsambandet Harstad – Finnsnes – Tromsø er med sine rundt 200 000 passasjerer i året Nord-Norges største. Mellom Skjervøy og Tromsø gir hurtigbåtsambandet der en raskere forbindelse til byen enn langs veg. Fergeforbindelsen mellom Senja og Kvaløya knytter de ytre kystområdene i Tromsø-området og Midt-Troms sammen.

Med sine 1,2 millioner tonn gods og over 1 million passasjerer årlig er Tromsø havn en av de største og viktigste havnene i Nord-Norge. Den har tre havneavsnitt og er en av Norges største fiskeri- og cruisehavner. Av de om lag 9 000 fartøyene som anløper Tromsø i året er ca. 40 % fiskefartøy. Tromsø havn har anløp av Kystruten, noe også Finnsnes og Skjervøy har. Bergneset, Finnfjordbotn og Sørreisa havner er viktige gods- og industrihavner.





Figur 22 Reisetider langs veg i Troms



Kommune	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter			
		Reisetid liten lufthavn		Reisetid stor lufthavn	
Tromsø	Tromsø	-	-	-	Tromsø, Langnes
Balsfjord	Storsteinnes	-	-	0:44	Tromsø, Langnes
Karlsøy	Hansnes	-	-	1:00	Tromsø, Langnes
Lyngen	Lyngseidet	-	-	1:47	Tromsø, Langnes
Senja	Finnsnes	-	-	0:43	Bardufoss
Dyrøy	Brøstadbotn	-	-	0:51	Bardufoss
Sørreisa	Sørreisa	-	-	0:26	Bardufoss
Målselv	Moen	-	-	0:11	Bardufoss
Bardu	Setermoen	-	-	0:27	Bardufoss
Salangen	Sjøvegan	-	-	0:51	Bardufoss
Storfjord	Hatteng	-	-	1:10	Bardufoss
Kåfjord	Olderdalen	0:39	Sørkjosen	2:33	Tromsø, Langnes
Skjervøy	Skjervøy	0:39	Sørkjosen	2:50	Tromsø, Langnes
Nordreisa	Storslett	0:05	Sørkjosen	2:17	Tromsø, Langnes
Kvænangen	Burfjord	1:09	Sørkjosen	1:15	Tromsø, Langnes

Tabell 32 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Troms

BA-region	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter				
		Reisetid nærmeste nabo BA-region	Reisetid sykehus		Reisetid større by	
Tromsø	Tromsø	1:23 (Hatteng)	-	Tromsø	-	Tromsø
	Storsteinnes	0:34 (Moen)	1:18	Tromsø	1:14	Tromsø
	Hansnes	2:23 (Hatteng)	1:05	Tromsø	1:05	Tromsø
	Lyngseidet	0:46 (Hatteng)	1:46	Tromsø	1:42	Tromsø
Senja	Finnsnes	0:33 (Moen)	2:11	Narvik	2:09	Narvik
	Brøstadbotn	0:29 (Sjøvegan)	1:36	Narvik	1:34	Narvik
	Sørreisa	0:32 (Moen)	1:53	Narvik	1:51	Narvik
Målselv	Moen	0:33 (Finnsnes)	1:36	Narvik	1:34	Narvik
	Setermoen	0:25 (Sjøvegan)	1:06	Narvik	1:04	Narvik
Salangen <sup>1)</sup>	Sjøvegan	0:44 (Hamnvik <sup>2)</sup> )	1:08	Narvik	1:06	Narvik
Storfjord	Hatteng	0:35 (Storsteinnes)	1:23	Tromsø	1:23	Tromsø
Kåfjord	Olderdalen	0:46 (Storslett)	2:32	Tromsø	2:27	Tromsø
Skjervøy	Skjervøy	0:45 (Storslett)	2:49	Tromsø	2:45	Alta
Nordreisa	Storslett	0:45 (Skjervøy)	3:31	Tromsø	2:12	Alta
Kvænangen	Burfjord	0:55 (Øksfjord) <sup>3)</sup>	3:17	Tromsø	1:10	Alta

Tabell 33 Reisetid på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Troms

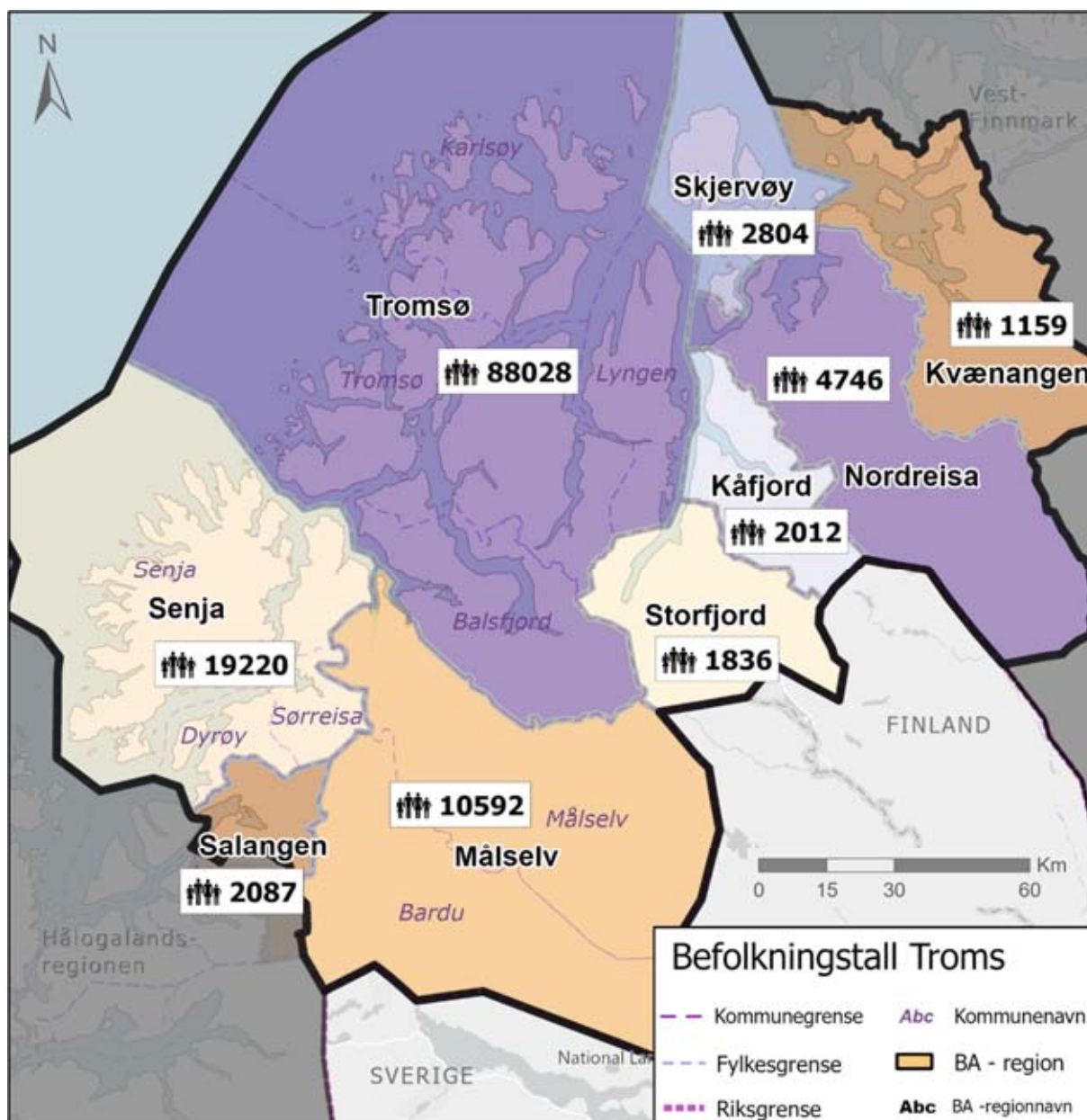
- 1) I Salangen BA-region inngår også Lavangen kommune, dvs. at regionen har en kommune i region Troms og en i Hålogalandsregionen. Lavangen er omtalt under kap. 3.4 Hålogalandsregionen.
- 2) Hamnvik er kommunesenter i Ibestad kommune, i Hålogalandsregionen.
- 3) Øksfjord er kommunesenteret i Loppa kommune, i Vest-Finnmark

## Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder

Regionen har ca. 132 000 innbyggere og ca. 92 % bor i eller nært tettsteder. Andelen som bor i regionens to bykommuner, Senja og Tromsø er ca. 70 %.

Tromsø er Nord-Norges største bykommune med om lag 77 500 innbyggere. Byen har alle funksjoner som hører til en større by, herunder universitetsutdanning, offentlig administrasjon og sykehus. Tromsø lufthavn, Langnes er den viktigste innfallsporten for persontransport til og fra Troms.

BA-regionene Tromsø, Senja og Målselv regionens største, og har ca. 78 % av innbyggerne. Disse tre BA-regionene er viktige også for kommunene og regionene rundt.

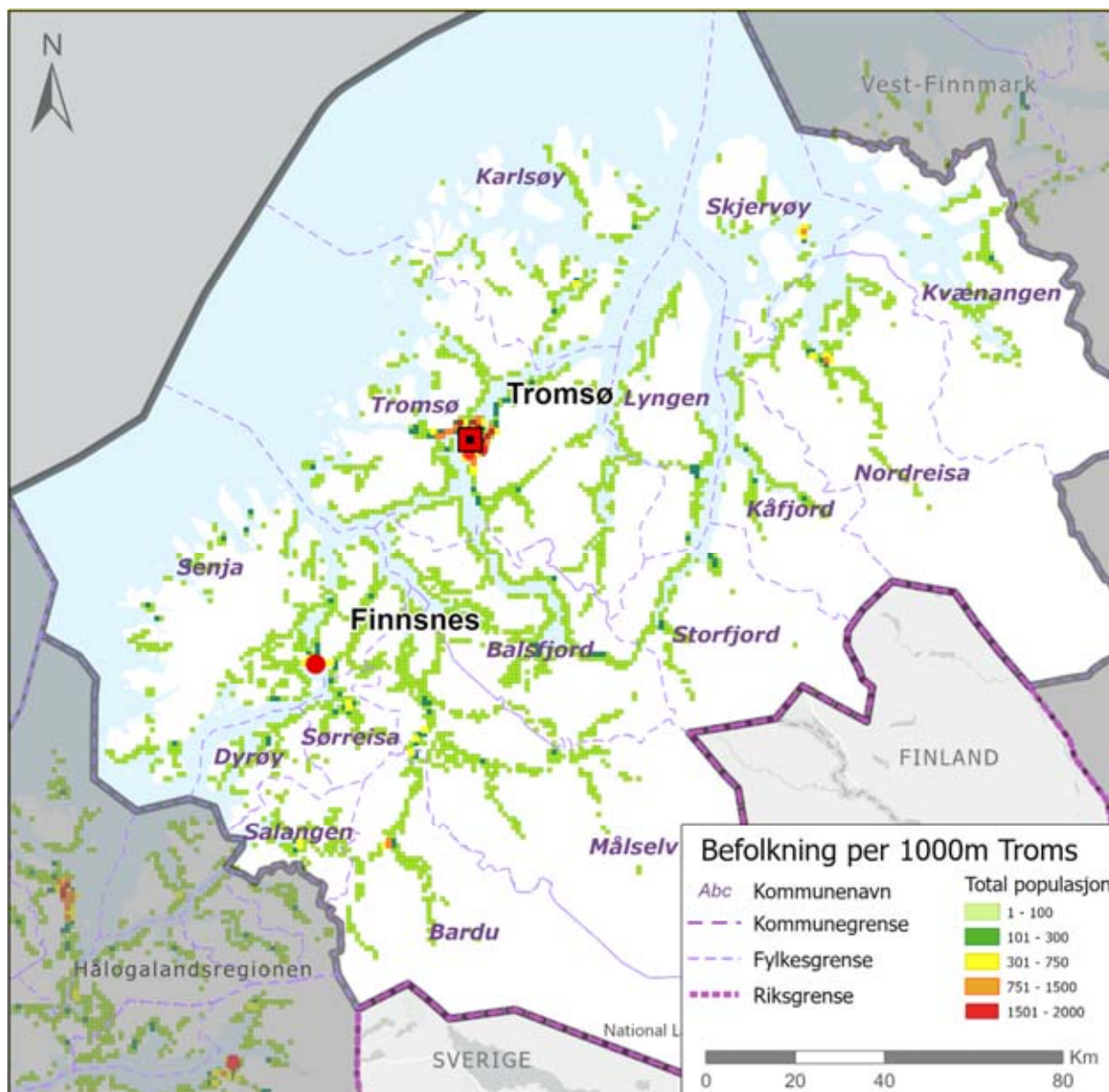


Figur 23 BA-regionengrenser med befolkning i BA-regionene, Troms

BA-region	Befolkning i BA-region	Kommune	Kommunesenter	Befolkning i kommunen	Befolkning i tettsted og inntil 30 min fra
Tromsø	88 028	Tromsø	Tromsø	77 544	75 431
		Balsfjord	Storsteinnes	5 576	4 531
		Karlsøy	Hansnes	2 179	1 138
		Lyngen	Lyngseidet	2 729	2 134
Senja	19 220	Senja	Finnsnes	14 738	13 152
		Dyrøy	Brøstadbotn	1 068	-
		Sørreisa	Sørreisa	3 414	3 296
Målselv	10 592	Målselv	Moen	6 599	6 389
		Bardu	Setermoen	3 993	3 818
Salangen <sup>1)</sup>	3 057	Salangen	Sjøvegan	2 087	2 016
Storfjord	1 836	Storfjord	Hatteng	1 836	1 601
Kåfjord	2 012	Kåfjord	Olderdalen	2 012	2 012
Skjervøy	2 804	Skjervøy	Skjervøy	2 804	2 569
Nordreisa	4 746	Nordreisa	Storslett	4 746	4 424
Kvænangen	1 159	Kvænangen	Burfjord	1 159	1 136
<b>Troms</b>	<b>133 454</b>			<b>132 484</b>	<b>122 509</b>

Tabell 34 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Troms

- 1) I Salangen BA-region inngår også Lavangen kommune, dvs. at regionen har en kommune i region Troms og en i Hålogalandsregionen. Lavangen er omtalt under kap. 3.4 Hålogalandsregionen.



Figur 24 Befolkning i Troms-regionen i 1000 meters ruter

## Befolkningsutvikling

Befolkningsutvikling	År, befolkning pr. 1. jan		
	2000	2020	2022
Tromsø	59 145	76 974	77 544
Balsfjord	5 749	5 559	5 576
Karlsøy	2 496	2 200	2 179
Lyngen	3 225	2 794	2 729
Senja	15 011	14 851	14 738
Dyrøy	1 337	1 083	1 068
Sørreisa	3 294	3 464	3 414
Målselv	7 054	6 640	6 599
Bardu	3 889	4 005	3 993
Salangen	2 346	2 146	2 087
Storfjord	1 872	1 829	1 836
Kåfjord	2 369	2 071	2 012
Skjervøy	2 934	2 927	2 804
Nordreisa	4 821	4 861	4 746
Kvænangen	1 435	1 191	1 159
<b>Troms</b>	<b>116 977</b>	<b>132 595</b>	<b>132 484</b>

Tabell 35 Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Troms

Tromsø, Sørreisa, Bardu og Nordreisa hadde befolkningsøkning mellom 2000 og 2020. Tromsø hadde en økning på ca. 30 %, som er mest i Nord-Norge i perioden. Sørreisa hadde en økning på ca. 5 %, Bardu ca. 3 % og Nordreisa en marginal økning under 1 %. Alle de andre kommunene hadde nedgang. Dyrøy hadde størst prosentvis nedgang med ca. 19 %, deretter fulgte Kvænangen med ca. 17 % og Kåfjord med ca. 13 %.

Balsfjord og Storfjord hadde befolkningsøkning mellom 2020 og 2022. Begge kommunene hadde en marginal økning på under 0,5 %. Alle de andre kommunene hadde nedgang.

For regionen totalt har det vært en befolkningsøkning på vel 13 % mellom 2000-2020 og en marginal nedgang på 0,1 % mellom 2000-2022.



## Befolkningsprognoser

Befolkningsprognoser	Befolkning pr. 1. jan	Prognose SSB 2022-2050	Prognose TM 2022-2050
Kommune	2022	2050	2050
Tromsø	77 544	84 849	91 665
Balsfjord	5 576	5 715	4 729
Karlsøy	2 179	2 443	1 366
Lyngen	2 729	2 433	1 614
Senja	14 738	14 367	12 656
Dyrøy	1 068	990	679
Sørreisa	3 414	3 344	3 002
Målselv	6 599	6 837	5 910
Bardu	3 993	4 407	3 971
Salangen	2 087	2 127	1 513
Storfjord	1 836	1 865	1 312
Kåfjord	2 012	1 868	1 215
Skjervøy	2 804	2 555	2 232
Nordreisa	4 746	4 515	3 894
Kvænangen	1 159	1 125	783
<b>Troms</b>	<b>132 484</b>	<b>139 440</b>	<b>136 537</b>

Tabell 36 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Troms

SSB forventer i 2050 økning i folketallet i Tromsø, Balsfjord, Karlsøy, Målselv, Bardu, Salangen og Storfjord. I de andre åtte kommunene forventes nedgang. Totalt forventer SSB at folketallet vil gå opp i regionen.

TM forventer i 2050 nedgang i folketallet for alle kommunene unntatt Tromsø. Totalt forventer TM at folketallet vil gå opp i regionen.



## Sysselsatte

BA-region (tilleggskommuner i parentes)	Sysselsatte med arbeidssted i kommunen	Sysselsatte med arbeidssted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted i kommunen	Sysselsatte med bosted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted og arbeidssted i kommunen
Tromsø	45 417	49 873	43 366	48 392	40 105
(Balsfjord)	2 240		2 668		1 837
(Karlsøy)	999		1 047		773
(Lyngen)	1 127		1 311		986
Senja	7 605	9 030	7 297	9 536	6 203
(Dyrøy)	359		498		282
(Sørreisa)	1 066		1 741		806
Målselv	3 741	5 745	3 534	5 749	2 811
(Bardu)	2 004		2 215		1 708
Salangen <sup>1)</sup>	965	1 298	1 002	1 429	729
Storfjord	813	813	866	866	558
Kåfjord	705	705	904	904	618
Skjervøy	1 361	1 361	1 373	1 373	1 151
Nordreisa	2 048	2 048	2 339	2 339	1 801
Kvænangen	493	493	533	533	389
<b>Totalt</b>	<b>70 493</b>		<b>70 694</b>		<b>60 757</b>

Tabell 37 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Troms

- 1) I Salangen BA-region inngår også Lavangen kommune, dvs. at regionen har en kommune i region Troms og en i Hålogalandsregionen. Lavangen er omtalt under kap. 3.3 Hålogalandsregionen.

Tabellen viser at Troms har en negativ pendlerbalanse på 201 personer, eller -0,3 %. Det vil si at det er 201 flere personer som reiser ut av regionen for å arbeide, enn det er sysselsatte med arbeidssted i regionen.

Kommunene Tromsø, Senja og Målselv skiller seg ut ved at det er flere som reiser inn for å arbeide enn det er sysselsatte som er bosatt i kommunen.

Det er 60 757 sysselsatte som arbeider i bostedskommunen sin i Troms, dvs. som ikke pendler.

## Pendling

### Tromsø BA-region

I Tromsø BA-region inngår Tromsø, Karlsøy, Balsfjord og Lyngen. Reisetiden mellom Tromsø og Karlsøy er 1 time langs fv.863, mens den er 1 t 20 min til Balsfjord langs E6 og E8 og 1 t 46 min til Lyngen langs fv. 91. Veggen mellom Tromsø og Karlsøy er smal og svingete og har 9 bruer som er flaskehals. En time reisetid er ellers normalt innenfor en BA-region, mens reisetiden til de to sistnevnte kommunene er uvanlig lange. Høyt pendlingsnivå med hhv. 16 % fra Balsfjord og 11 % fra Lyngen til Tromsø gjør likevel at de inngår i Tromsø BA-region. Når reisetiden blir over 1 t 15 minutter antas det at mye av pendlingen er ukependling.

E8 til Tromsø har delstrekninger med smal veg, skred og dårlig trafiksikkerhet. Gjennom KVV IF Tromsø er i det anbefalte Konsept 5 utredet ny vegforbindelse fra Midt-Troms til Tromsø, med kobling til Balsfjord, som vil redusere reisetiden mellom Balsfjord og Tromsø til under 45 min. Veggen mellom Lyngen og Tromsø er smal, har dårlig kurvatur og innebærer også fergesamband over Ullsfjorden. I KVV IF Tromsø er det også utredet fergefri forbindelse i Konsept 3 mellom Lyngseidet og Tromsø med bruer over Ullsfjorden mellom Tromsø og Lyngseidet, som vil redusere reisetiden til om lag 1 time.

### Storfjord – Tromsø

Fra Storfjord til Tromsø er det selv med over 1 t og 20 minutters reisetid og varierende vegstandard 16 % pendling. Dette indikerer at arbeidsmarkedet i den større bykommunen er viktig for Storfjord. Potensielt kan vegprosjektene E6 Nordkjosbotn-Hatteng, E8 Jernberg og E8 Sørbotn-Laukslett forbedre forbindelsen mot Tromsø.

### Kåfjord – Tromsø

Fra Kåfjord til Tromsø er det selv med over 2,5 timers reisetid 13 % pendling. Dette indikerer at arbeidsmarkedet i Tromsø er viktig for Kåfjord. Mellom Kåfjord og Tromsø kan man kjøre enten E6 og E8, eller fv. 91 og E8. Reisetiden er omtrent den samme, men fv. 91 og E8-ruta innebærer to ferger over hhv. Lyngen og Ullsfjorden. I KVV IF Tromsø er det gjennom Konsept 3 utredet fergefri forbindelse over Ullsfjorden, som reduserer reisetiden til ca. 1 t 45 minutter.

### Nordreisa og Skjervøy – Tromsø

Både fra Nordreisa og Skjervøy er reisetiden langs veg til Tromsø rundt 3,5 timer. Pendlingsnivået ligger på 4-6 %, og dette antas å være langpendling. Mellom Skjervøy og Tromsø går det hurtigbåt, som ikke er tilpasset dagpendling. Hurtigbåten antas likevel å være viktig for befolkningen for å nå Tromsø for andre besøk, som for eksempel sykehus, handel og kulturtilbud. En evt. reisetidsreduksjon med fergefri forbindelse over Ullsfjorden kan redusere reisetida til om lag 2 t 45 minutter, noe som kan øke pendlingsnivået og annen ferdsel til Tromsø.

### **Målselv og Senja – Tromsø**

Fra Målselv (Bardufoss) er reisetida langs veg til Tromsø ca. 1t 45 min, og fra Senja (Finnsnes) ca. 2t 15 min. Pendlingsnivået til Tromsø for begge kommunene er ca. 3,5 %, og dette antas hovedsakelig å være langpendling. Mellom Finnsnes og Tromsø går det det hurtigbåt. Tromsø-Finnsnes er tilpasset dagpendling, men ikke motsatt. Hurtigbåten antas likevel å være viktig for befolkningen i Senjaregionen for å nå Tromsø for andre besøk, som for eksempel sykehus, handel og kulturtilbud. I KVU IF Tromsø anbefales Konsept 5, som er en ny hovedveg som reduserer reisetiden mellom Midt-Troms og Tromsø til om lag en time til Målselv og 1 t 15 min til Senja. Dette antas å gjøre det mulig å dagpendle, samt øke annen ferdsel til og fra Tromsø, noe som gjør at BA-regionene kan kobles sammen. Tromsøregionen vil dermed bli koblet sammen med Midt-Troms til en stor serviceregion med et felles bo- og arbeidsmarked.

### **Målselv – Senja**

Mellom Målselv og Senja er reisetiden ca. 40 minutter. Likevel er det lite pendling, bare ca. 3,5 % mellom kommunene og ca. 6 % fra Målselv til bykommunen Senja. Fv. 855 mellom Målselv og Senja er smal, svingete og har kjørehastighet på under 70 km/t. I KVU IF Tromsø er det i det anbefalte Konsept 5 inkludert oppgradering av fv. 855, som vil redusere reisetiden gjennom økt kjørehastigheten til 80 km/t.

### **Kåfjord – Storfjord**

Mellom Kåfjord (Olderdalen) og Storfjord (Hatteng) er reisetiden 1t 9 min. Pendlingsnivået mellom kommunene er i underkant av 2 %. Vegstandarden på E6 på denne strekningen er god, bortsett fra Olderdalen-Birtavarre, som har smal veg. Bru over Kåfjorden kan redusere reisetiden til ca. 45 minutter. Dette kan koble de to BA-regionene Storfjord og Kåfjord sammen til en felles region.

### **Storfjord – Balsfjord**

Mellom Storfjord (Hatteng) og Balsfjord (Storsteinnes) er reisetiden 35 minutter. Pendlingsnivået mellom kommunene er ca. 4,5 %. E6 Nordkjosbotn-Hatteng er smal og svingete, og strekningen oppleves som trafikkfarlig. Ny E6 på denne strekningen kan koble Storfjord sammen med BA-region Tromsø, der Balsfjord inngår.

### **Balsfjord – Målselv**

Mellom Balsfjord (Storsteinnes) til Målselv (Bardufoss) er reisetiden 43 minutter. Pendlingsnivået mellom kommunene er ca. 3,5 %. E6 Olsborg-Heia er smal og svingete, og strekningen oppleves som trafikkfarlig. Utbedring av E6 på denne strekningen kan koble Målselv sammen med BA-region Tromsø, der Balsfjord inngår.

Kommuner (Fra – til)	Reisetid t: min	Sysselsatte bosatt i Fra-kommunen	Antall som pendler	Pendlere totalt, begge retninger	Pendlingsandel mellom kommunene	Pendlingsandel fra omlandskommune til Tromsø eller Senja (Finnsnes)																																																																																																																								
Tromsø – Karlsøy	1:00	43 366	163	221	0,5 %	5,5 %																																																																																																																								
Karlsøy – Tromsø		1 047	58				Tromsø – Lyngen	1:46	43 366	38	182	0,4 %	11 %	Lyngen – Tromsø	1 311	144	Tromsø–Balsfjord	1:20	43 366	131	244	0,5 %	16 %	Balsfjord–Tromsø	2 668	418	Tromsø-Storfjord	1:23	43 366	39	178	0,4 %	16 %	Storfjord-Tromsø	866	139	Tromsø-Kåfjord	2:33 <sup>1)</sup>	43 366	22	136	0,3 %	13 %	Kåfjord-Tromsø	2:36	904	114	Tromsø-Skjervøy	3:36 <sup>2)</sup>	43 366	41	97	0,2 %	4,1 %	Skjervøy-Tromsø	1:50	1 373	56	Tromsø-Nordreisa	3:16	43 366	37	178	0,4 %	6 %	Nordreisa-Tromsø	2 339	141	Tromsø-Målselv	1:48	43 366	51	178	0,4 %	3,6 %	Målselv-Tromsø	3 534	127	Tromsø-Senja	2:13 <sup>3)</sup>	43 366	159	427	0,8 %	0,4 %	Senja-Tromsø	1:15	7 297	268	3,7 %	Senja-Målselv	0:32	7 297	170	374	3,5 %	5,8 %	Målselv-Senja	3 534	204	Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-	Storfjord-Kåfjord	866	9	Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %
Tromsø – Lyngen	1:46	43 366	38	182	0,4 %	11 %																																																																																																																								
Lyngen – Tromsø		1 311	144				Tromsø–Balsfjord	1:20	43 366	131	244	0,5 %	16 %	Balsfjord–Tromsø	2 668	418	Tromsø-Storfjord	1:23	43 366	39	178	0,4 %	16 %	Storfjord-Tromsø	866	139	Tromsø-Kåfjord	2:33 <sup>1)</sup>	43 366	22	136	0,3 %	13 %	Kåfjord-Tromsø	2:36	904	114	Tromsø-Skjervøy	3:36 <sup>2)</sup>	43 366	41	97	0,2 %	4,1 %	Skjervøy-Tromsø	1:50	1 373	56	Tromsø-Nordreisa	3:16	43 366	37	178	0,4 %	6 %	Nordreisa-Tromsø	2 339	141	Tromsø-Målselv	1:48	43 366	51	178	0,4 %	3,6 %	Målselv-Tromsø	3 534	127	Tromsø-Senja	2:13 <sup>3)</sup>	43 366	159	427	0,8 %	0,4 %	Senja-Tromsø	1:15	7 297	268	3,7 %	Senja-Målselv	0:32	7 297	170	374	3,5 %	5,8 %	Målselv-Senja	3 534	204	Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-	Storfjord-Kåfjord	866	9	Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73						
Tromsø–Balsfjord	1:20	43 366	131	244	0,5 %	16 %																																																																																																																								
Balsfjord–Tromsø		2 668	418				Tromsø-Storfjord	1:23	43 366	39	178	0,4 %	16 %	Storfjord-Tromsø	866	139	Tromsø-Kåfjord	2:33 <sup>1)</sup>	43 366	22	136	0,3 %	13 %	Kåfjord-Tromsø	2:36	904	114	Tromsø-Skjervøy	3:36 <sup>2)</sup>	43 366	41	97	0,2 %	4,1 %	Skjervøy-Tromsø	1:50	1 373	56	Tromsø-Nordreisa	3:16	43 366	37	178	0,4 %	6 %	Nordreisa-Tromsø	2 339	141	Tromsø-Målselv	1:48	43 366	51	178	0,4 %	3,6 %	Målselv-Tromsø	3 534	127	Tromsø-Senja	2:13 <sup>3)</sup>	43 366	159	427	0,8 %	0,4 %	Senja-Tromsø	1:15	7 297	268	3,7 %	Senja-Målselv	0:32	7 297	170	374	3,5 %	5,8 %	Målselv-Senja	3 534	204	Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-	Storfjord-Kåfjord	866	9	Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73																
Tromsø-Storfjord	1:23	43 366	39	178	0,4 %	16 %																																																																																																																								
Storfjord-Tromsø		866	139				Tromsø-Kåfjord	2:33 <sup>1)</sup>	43 366	22	136	0,3 %	13 %	Kåfjord-Tromsø	2:36	904	114	Tromsø-Skjervøy	3:36 <sup>2)</sup>	43 366	41	97	0,2 %	4,1 %	Skjervøy-Tromsø	1:50	1 373	56	Tromsø-Nordreisa	3:16	43 366	37	178	0,4 %	6 %	Nordreisa-Tromsø	2 339	141	Tromsø-Målselv	1:48	43 366	51	178	0,4 %	3,6 %	Målselv-Tromsø	3 534	127	Tromsø-Senja	2:13 <sup>3)</sup>	43 366	159	427	0,8 %	0,4 %	Senja-Tromsø	1:15	7 297	268	3,7 %	Senja-Målselv	0:32	7 297	170	374	3,5 %	5,8 %	Målselv-Senja	3 534	204	Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-	Storfjord-Kåfjord	866	9	Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73																										
Tromsø-Kåfjord	2:33 <sup>1)</sup>	43 366	22	136	0,3 %	13 %																																																																																																																								
Kåfjord-Tromsø	2:36	904	114				Tromsø-Skjervøy	3:36 <sup>2)</sup>	43 366	41	97	0,2 %	4,1 %	Skjervøy-Tromsø	1:50	1 373	56	Tromsø-Nordreisa	3:16	43 366	37	178	0,4 %	6 %	Nordreisa-Tromsø	2 339	141	Tromsø-Målselv	1:48	43 366	51	178	0,4 %	3,6 %	Målselv-Tromsø	3 534	127	Tromsø-Senja	2:13 <sup>3)</sup>	43 366	159	427	0,8 %	0,4 %	Senja-Tromsø	1:15	7 297	268	3,7 %	Senja-Målselv	0:32	7 297	170	374	3,5 %	5,8 %	Målselv-Senja	3 534	204	Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-	Storfjord-Kåfjord	866	9	Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73																																					
Tromsø-Skjervøy	3:36 <sup>2)</sup>	43 366	41	97	0,2 %	4,1 %																																																																																																																								
Skjervøy-Tromsø	1:50	1 373	56				Tromsø-Nordreisa	3:16	43 366	37	178	0,4 %	6 %	Nordreisa-Tromsø	2 339	141	Tromsø-Målselv	1:48	43 366	51	178	0,4 %	3,6 %	Målselv-Tromsø	3 534	127	Tromsø-Senja	2:13 <sup>3)</sup>	43 366	159	427	0,8 %	0,4 %	Senja-Tromsø	1:15	7 297	268	3,7 %	Senja-Målselv	0:32	7 297	170	374	3,5 %	5,8 %	Målselv-Senja	3 534	204	Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-	Storfjord-Kåfjord	866	9	Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73																																																
Tromsø-Nordreisa	3:16	43 366	37	178	0,4 %	6 %																																																																																																																								
Nordreisa-Tromsø		2 339	141				Tromsø-Målselv	1:48	43 366	51	178	0,4 %	3,6 %	Målselv-Tromsø	3 534	127	Tromsø-Senja	2:13 <sup>3)</sup>	43 366	159	427	0,8 %	0,4 %	Senja-Tromsø	1:15	7 297	268	3,7 %	Senja-Målselv	0:32	7 297	170	374	3,5 %	5,8 %	Målselv-Senja	3 534	204	Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-	Storfjord-Kåfjord	866	9	Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73																																																										
Tromsø-Målselv	1:48	43 366	51	178	0,4 %	3,6 %																																																																																																																								
Målselv-Tromsø		3 534	127				Tromsø-Senja	2:13 <sup>3)</sup>	43 366	159	427	0,8 %	0,4 %	Senja-Tromsø	1:15	7 297	268	3,7 %	Senja-Målselv	0:32	7 297	170	374	3,5 %	5,8 %	Målselv-Senja	3 534	204	Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-	Storfjord-Kåfjord	866	9	Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73																																																																				
Tromsø-Senja	2:13 <sup>3)</sup>	43 366	159	427	0,8 %	0,4 %																																																																																																																								
Senja-Tromsø	1:15	7 297	268			3,7 %																																																																																																																								
Senja-Målselv	0:32	7 297	170	374	3,5 %	5,8 %																																																																																																																								
Målselv-Senja		3 534	204				Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-	Storfjord-Kåfjord	866	9	Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73																																																																																										
Kåfjord-Storfjord	1:09	904	25	34	1,9 %	-																																																																																																																								
Storfjord-Kåfjord		866	9				Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-	Balsfjord-Storfjord	2 668	51	Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73																																																																																																				
Storfjord-Balsfjord	0:35	866	102	153	4,3 %	-																																																																																																																								
Balsfjord-Storfjord		2 668	51				Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-	Målselv-Balsfjord	3 534	73																																																																																																														
Balsfjord-Målselv	0:43	2 668	134	207	3,3 %	-																																																																																																																								
Målselv-Balsfjord		3 534	73																																																																																																																											

Tabell 38 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Troms

- 1) Langs rute A (E6/E8) og rute B (fv. 91).
- 2) Langs rute A (fv. 866, E6 og E8) og rute B (hurtigbåt).
- 3) Langs rute A (fv. 86, fv. 855, E6 og E8) og rute B (hurtigbåt).

Reisetidene er i timer og minutter og kan inkludere veg-, tog- og sjøtransport. I denne regionen er alle reisetidene i tabellen langs veg, med unntak av mellom Tromsø og Skjervøy, og Tromsø og Senja der både veg og hurtigbåt er vist. Reisetidene mellom Tromsø og Kåfjord inkluderer to ruter, en langs fv. 91 med ferger, og en langs E6 og E8.

## Områdebeskrivelser

Troms har tre kommunikasjonsmessige hovedakser:

- E6/E8 fra Gratangsfjellet via Nordkjosbotn til Tromsø
- Hurtigbåtsambandet Linje 2 Harstad-Finnsnes-Tromsø
- E6 fra Nordkjosbotn til Alteidet

### Midt-Troms

Midt-Troms består av de store innlandsområdene, som hovedsakelig utgjøres av kommunene Målselv og Bardu, og kystområdene med Senja som den største kommunen. Langs kysten er hovedfarleden gjennom Gisundet viktig for persontransport både med hurtigbåt og Kystruten. Reisetiden mellom Finnsnes og Tromsø er 1 t 15 minutter med hurtigbåt, og er dermed om lag en time raskere enn langs veg. Fylkesvegene 855 og 86 binder sammen kyst- og innlandsområdene der E6 går. I nord binder fv. 862 kysten sammen med Kvaløya og Tromsø, og i sør fv. 84 mot Salangen og Ibestad. Midt-Troms har også fylkesveger over Malangenområdet, og langt inn i innlandet mot Sverige og nordover.

På innlandet er E6 den viktigste forbindelsen, både nordover mot Tromsø og sørover mot Narvik og Nordland. Bardufoss lufthavn, som både har en militær og en sivil del, gir et tilbud til befolkningen i disse områdene for å reise til og fra Oslo.

### Tromsøområdet

Dette området er preget av byen Tromsø, som ligger ved kysten og er Nord-Norges mest folkerike by og regionsenter i Troms. Hovedvegen til Tromsø er E8, som går fra E6 ved Nordkjosbotn. Fylkesvegene både ytterst imot havet og Senja, og sørover over Malangen knytter Tromsøregionen sammen i sør-vestlig retning. Nordover er dette området preget av de store øyene, som Kvaløya og Ringvassøya. Fv. 863 binder sammen Tromsø med Karlsøy kommune, og er eneste veg den retningen. Fv. 91 knytter med fergesambandene over Ullsfjorden og Lyngen, Tromsø rett østover mot Lyngen kommune og E6 i Kåfjord kommune. Reisetiden langs veg fra Tromsø by er fra en time og oppover til alle nabokommunene. Tromsø lufthavn, Langnes har mest passasjerer i landsdelen. Tromsø havn er også en av de viktigste i nord, og er viktig for hurtigbåttrafikk, Kystruten og cruisetrafikk.

### Nord-Troms

Denne delen av Troms har sitt senter i Storslett, ca. 3,5 timers reise med bil fra Tromsø. Fjordsystemene med Storfjorden, Lyngen, Reisafjorden og Kvænangen danner naturlige barrierer for transportsystemet. Ingen av disse fjordene har kryssinger med broer og tunneler. Det er imidlertid mulig å krysse Kåfjorden med bru, noe som vil redusere reisetiden til Tromsø til om lag 3 timer. I tillegg til E6 er det mulig å redusere reisetiden på vegforbindelsen fra Olderdalen via Lyngseidet til Tromsø gjennom bruer over Ullsfjorden. I Konsept 3 i KVU IF Tromsø, inngår ny veg på fv. 91 fra Lyngseidet til E8 i Ramfjorden, noe som muliggjør å kjøre i 80 km/t på hele strekningen. Fv. 866 fra E6 til Skjervøy er viktig både for å knytte kommunen sammen mot nabokommunen Nordreisa og mot Tromsø. Den nordligste kommunen Kvænangen skiller seg ut med at den er nærmere knyttet mot Alta, med ca. en times reisetid, enn mot Tromsø som tar ca. fire og en halv time.

## Oppsummering

Troms-regionen har 15 kommuner med om lag 132 000 innbyggere, hvorav ca. 92 % bor i eller inntil en halvtime fra et tettsted. Andelen som bor i regionens to bykommuner, Senja og Tromsø er ca. 70 %. Tromsø har en sentral posisjon i regionen med universitet og sykehus, offentlig administrasjon og et stort handels- og kulturtilbud. På grunn av lange reisetider langs dagens vegsystem mot Tromsø, har alle de seks kommunene i Midt-Troms kortere reisetider til Narvik enn til Tromsø. De tre kommunene lengst nord i Nord-Troms, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen har kortere reisetid til Alta enn til Tromsø.

Konsept 5 i KVV Innfarter til Tromsø (KVV IF Tromsø) med ny hovedveg mellom Målselv og Tromsø vil gjøre Tromsø til nærmeste større by for Midt-Troms to største kommuner Senja og Målselv, samt Sørreisa. Konsept 3 i KVV IF Tromsø innebærer at Skjervøy vil få kortere reisetid til Tromsø og Nordreisa vil få omtrent lik reisetid til både Tromsø og Alta.

Tromsø lufthavn, Langnes er den viktigste innfallsporten for persontransport til og fra Troms. Bardufoss lufthavn har både en militær og en sivil del, og er et tilbud til folk i Midt-Troms for reiser til og fra Oslo. Sørkjosen lufthavn er Nord-Troms lokale lufthavn, med tilbud til Tromsø og videre.

E6 går gjennom Troms og er et skille mellom store og lite befolkede innlands- og fjellområder, og veger som går ut til tettere befolkede områder ved kysten. Unntaket er gjennom kommunene Målselv og Bardu i Midt-Troms, der befolkningen hovedsakelig bor langs E6. De lange avstandene mellom sentrene i distriktene og inn i mot det store regionsenteret Tromsø, gjør at flere av bo- og arbeidsmarkedsregionene er lite eller dårlig koblet sammen.

Et særtrekk med Troms er at regionen har høye pendlingsandeler fra omlandet rundt til Tromsø, selv om det er lange reisetider. Det antas derfor at mye av pendlingen fra distriktskommunene inn mot Tromsø er lang-/ukependling. Ut over arbeidspendling kommer annen persontransport fra distriktene mot Tromsø, som handel, kulturtilbud, sykehus og andre tjenestetilbud.

Det er også problematisk med lange reisetider for flere av de andre kommunene. Bedre tilknytninger og kortere reisetider mellom disse kommunene kan også gi regionforstørringseffekter og styrke bosetning og næringsliv i distriktene. Det er i lys av dette sett på pendlingsrelasjoner mellom utvalgte kommuner. I Troms-regionen kan de deles i to grupper; Den ene med omlandkommuners tilknytninger til Tromsø, den andre med tilknytninger omlandkommunene i mellom.

I den første gruppen er det sett på pendling mellom Midt-Troms, med BA-Regionene Målselv og Senja, og Tromsø. Der er reisetidene for lange til at bo- og arbeidsmarkedene kan bli felles. Mellom Finnsnes og Tromsø går det det hurtigbåt, der Tromsø-Finnsnes er tilpasset dagpendling, men ikke motsatt. Reisetidene internt i Tromsø BA-region er også enten for lange, og har i tillegg problem med trafiksikkerhet og skred (E8 mot Balsfjord), flaskehalsen som smale bruer (fv. 863 mot Karlsøy) og smal veg, ferge som gjør at man ikke kan reise når man vil (fv. 91 mot Lyngen). Alle disse relasjonene har potensial for reisetidsreduksjoner ned til rundt en time. Det samme problemet gjelder også på andre siden av Lyngen, dvs. Kåfjord, Skjervøy og Nordreisa. Der er det imidlertid ikke realistisk å komme ned på reisetider rundt en time. Nordreisa har for eksempel 3,5 timers reisetid i dag til Tromsø.

I den andre gruppen er det lignende forhold som gjelder mellom Kåfjord og Storfjord, Storfjord og Balsfjord, og Balsfjord og Målselv. Alle disse ligger langs E6. For Kåfjord og Storfjord er problemet lang reisetid. For de to andre relasjonene er det trafikkfarlig, smal og svingete veg med lav standard

på E6. Mellom Målselv og Senja er fv. 855 smal og har stedvis dårlig geometri og mye randbebyggelse.



## Sentrale problemstillinger i Troms

Hovedproblemstillingen for transport mellom omlandet og Tromsø er:

Transportsystemet til og fra Tromsø kobler ikke omlandet og naboregionene godt nok sammen med byen for å gi regionforstørring.

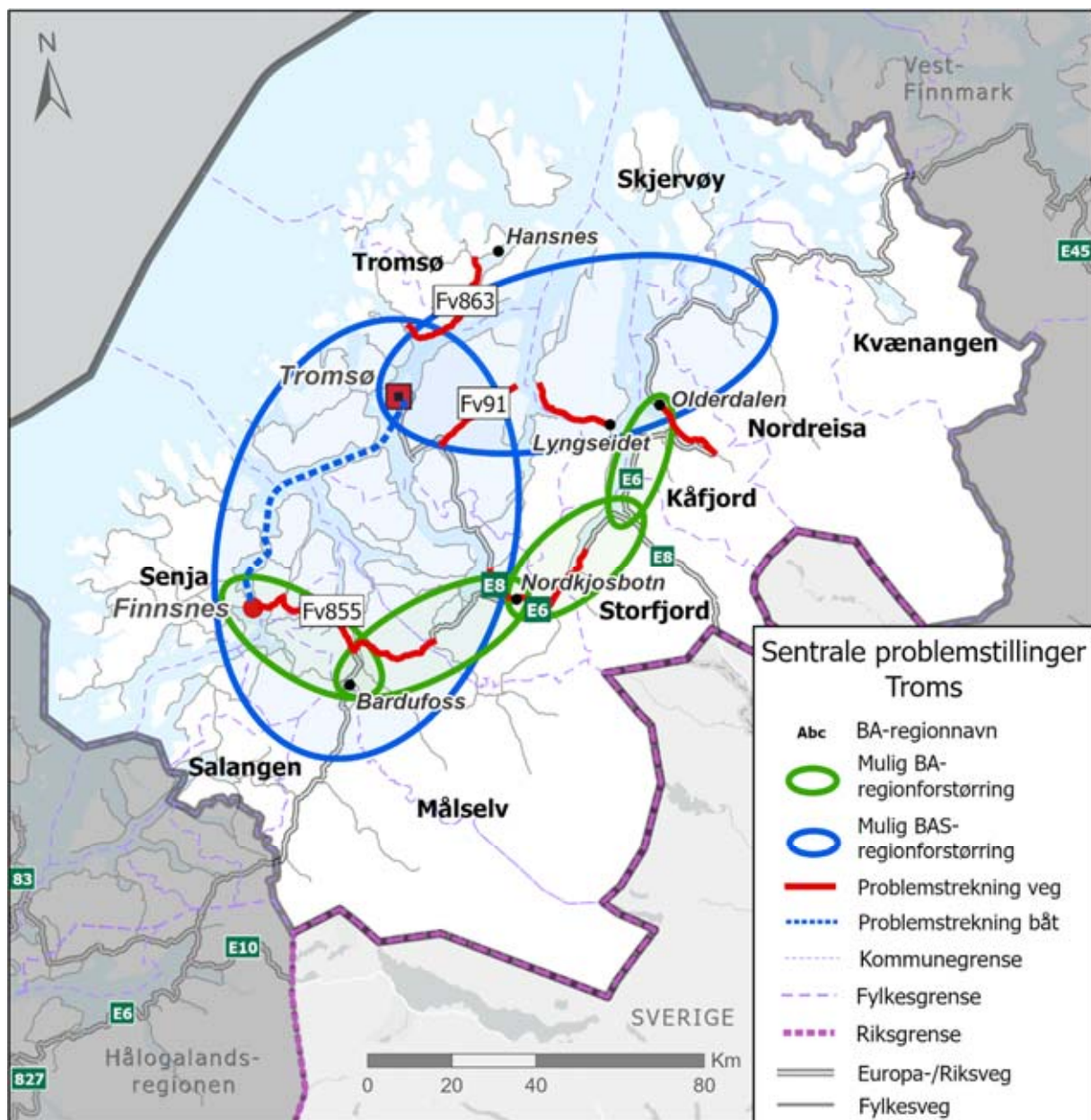
Spesifisert på de områdene dette gjelder, kan dette uttrykkes slik:

- Det er for lang reisetid mellom Tromsø og Senja- og Målselvregionen.
- Mellom Finnsnes og Tromsø går det det hurtigbåt, der Tromsø-Finnsnes er tilpasset dagpendling, men ikke motsatt.
- Internt i Tromsø BA-region er det fra Tromsø:
  - o For lang reisetid og ferge langs fv. 91 som gjør at man ikke kan reise når man vil til Lyngen kommune
  - o For lang reisetid med E8 og E6 til Balsfjord kommune
  - o 9 smale bruer og ellers smal veg på fv. 863 med dårlig geometri til Karlsøy kommune
- Det er for lang reisetid mellom Tromsø og BA-regionene Kåfjord, Skjervøy og Nordreisa.

I de øvrige delene av Troms-regionen er det langs E6:

- For lang reisetid til regionforstørring mellom BA-regionene Kåfjord og Storfjord
- Trafikkarlig, smal og svingete veg mellom kommunene Storfjord og Balsfjord, som antas å bidra til dårlig sammenkobling mellom bo- og arbeidsmarkedene.
- Trafikkarlig, smal og svingete veg mellom kommunene Balsfjord og Målselv, som antas å bidra til dårlig sammenkobling mellom bo- og arbeidsmarkedene

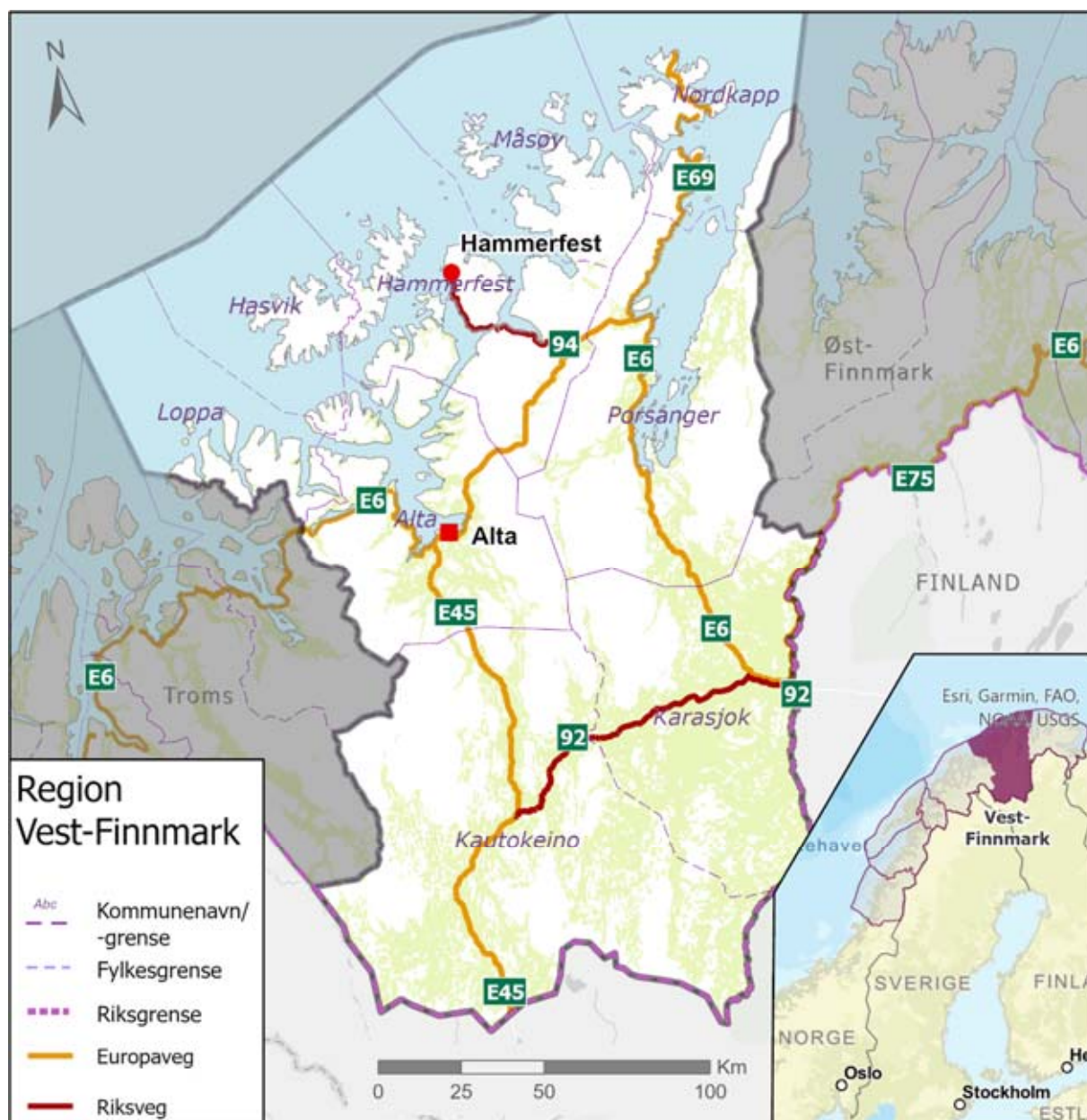
I tillegg er koblingen mellom kystområdene og innlandet i Midt-Troms dårlig, som uttrykkes gjennom at det er trafikkarlig, smal og svingete veg mellom kommunene Målselv og Senja, som antas å bidra til dårlig sammenkobling mellom bo- og arbeidsmarkedene



Figur 25 Sentrale problemstillinger, Troms

## 3.6 VEST-FINNMARK

## Geografi



Figur 26 Regionalt oversiktskart Vest-Finnmark

Vest-Finnmark består av de ni kommunene Alta, Loppa, Hasvik, Hammerfest, Måsøy, Nordkapp, Porsanger, Karasjok og Kautokeino. Regionen domineres av Finnmarksvidda på innlandet i sør. Altafjorden, Sørøya/Kvaløya, Nordkinnhalvøya/Magerøya og Porsangerfjorden med Porsangerhalvøya utgjør de største elementene i kystlandskapet. Helt i vest rager regionens høyeste fjell, Øksfjordjøkelen 1191 m over havet.



## Transportsystem og reisetider

Regionens to store lufthavner ligger i Alta og Lakselv, mens det er kortbane-lufthavner i Hammerfest, Hasvik og Honningsvåg. KVU for ny Lufthavn i Hammerfest har utredet lufthavnstrukturen i Hammerfest, herunder ny lufthavn på Grøtnes. Avinor anbefaler å opprettholde dagens lufthavn i Hammerfest. VargsundXpressen hurtigbåt går mellom Alta og Hammerfest, i tillegg er det 9 andre hurtigbåtsamband, som knytter kystsamfunnene sammen. Regionen har også fem fylkesfergesamband, som er med på å forlenge vegnettet og knytte regionen bedre sammen. Vest-Finnmark har ca. 40 regionale buss-samband, inkludert skoleruter.

Riksvegene E6, E45, E69, rv. 92 og rv.94 strekker seg gjennom regionen sammen med mindre fylkesveger og kommunale veger. Langs kysten finnes både større og mindre havner. Vest-Finnmark grenser til Nord-Troms i vest og Øst-Finnmark i øst. Grenseovergang E45 Kivilompolo fører til Finland i sør, mens rv.92 over Karigasniemi går til Finland mot øst.



Figur 27 Reisetider langs veg i Vest-Finnmark

Kommune	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter			
		Reisetid liten lufthavn		Reisetid stor lufthavn	
Alta	Alta	-	-	0:05	Alta
Hammerfest	Hammerfest	0:05	Hammerfest	2:10	Alta
Loppa	Øksfjord	1:30	Hasvik	1:50	Alta
Hasvik	Hasvik	0:05	-	3:20	Alta
Måsøy	Havøysund	-	-	2:15	Lakselv, Banak
Nordkapp	Honningsvåg	0:05	-	2:25	Lakselv, Banak
Porsanger	Lakselv	-	-	0:05	Lakselv, Banak
Kautokeino	Kautokeino	-	-	1:45	Alta
Karasjok	Karasjok	-	-	1:00	Lakselv, Banak

Tabell 39 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Vest-Finnmark

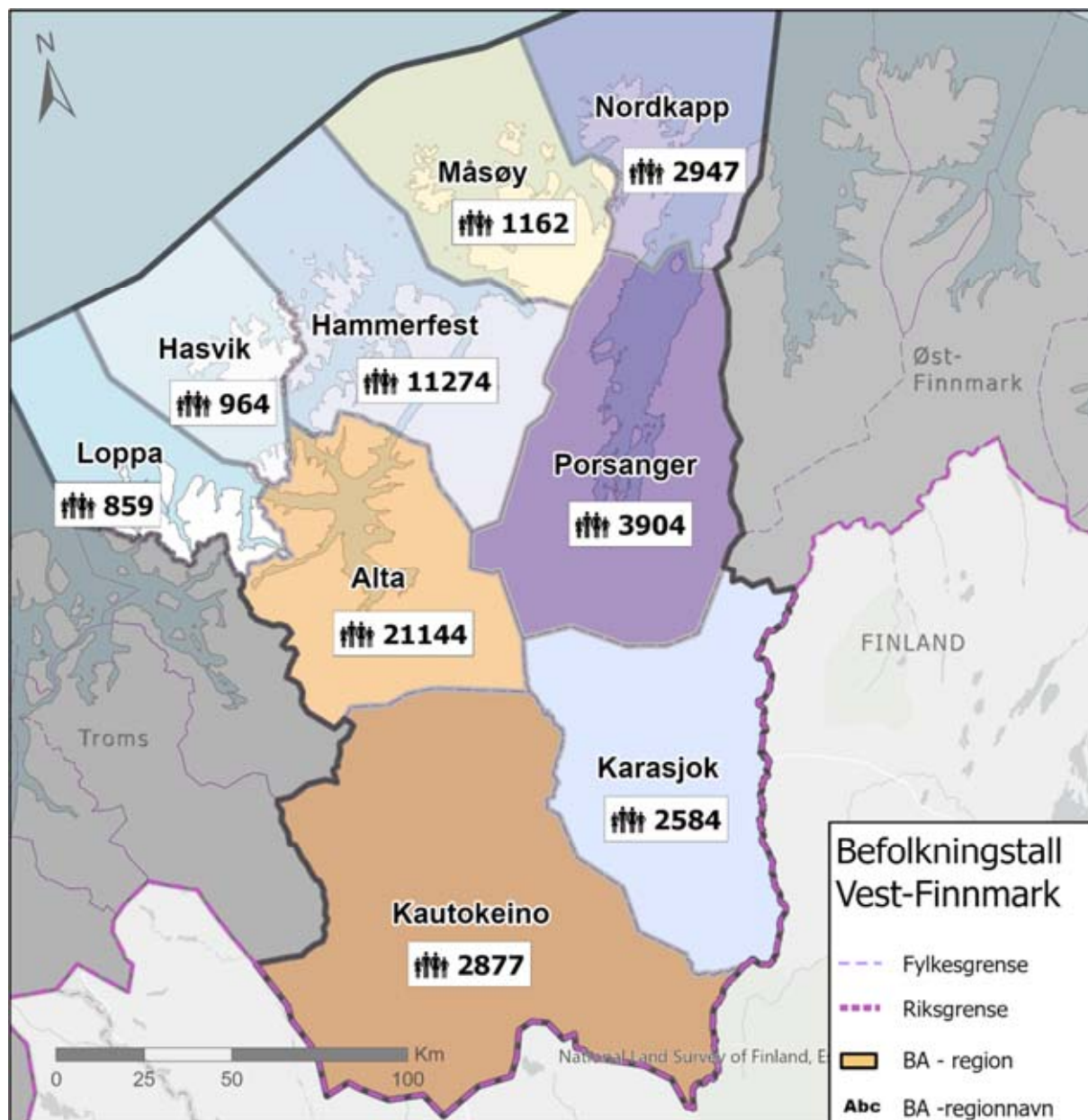
BA-region	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter				
		Reisetid nærmeste nabo BA-region	Reisetid sykehus		Reisetid større by	
Alta	Alta	1:40 (Øksfjord)	2:15	Hammerfest	-	Alta
Hammerfest	Hammerfest	2:05 (Alta)	-	Hammerfest	2:15	Alta
Loppa	Øksfjord	1:25 (Hasvik)	3:55	Hammerfest	1:40	Alta
Hasvik	Hasvik	1:25 (Øksfjord) <sup>4)</sup>	5:25	Hammerfest	3:10	Alta
Måsøy	Havøysund	2:10 (Lakselv)	2:35	Hammerfest	2:55	Alta
Nordkapp	Honningsvåg	2:25 (Lakselv)	2:50	Hammerfest	3:05	Alta
Porsanger	Lakselv	0:55 (Karasjok)	2:15	Hammerfest	1:56	Alta
Kautokeino	Kautokeino	1:40 (Alta)	4:00	Hammerfest	1:50	Alta
Karasjok	Karasjok	0:55 (Lakselv)	3:10	Hammerfest	2:40	Alta

Tabell 40 Reisetider på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner i Vest-Finnmark. Ferje er også en del av vegsystemet

## Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder

Regionen har rundt 47 700 innbyggere og 77 % bor i eller nært tettsteder. Andelen som bor i regionens to største bykommuner, Alta og Hammerfest er 68 %. Alta huser en stor campus av Norges Arktiske Universitet. Lokalsykehuset for Vest-Finnmark er Hammerfest sykehus. Hammerfest er også et viktig senter for olje- og gassindustrien i Nord-Norge.

Alta og Hammerfest er regionens største og viktigste BA-regioner og er viktige også for kommunene rundt. Likevel er det ingen BA-regioner i Vest-Finnmark med flere enn én kommune, noe som gjenspeiler de store avstandene og krevende transportforbindelsene i regionen.

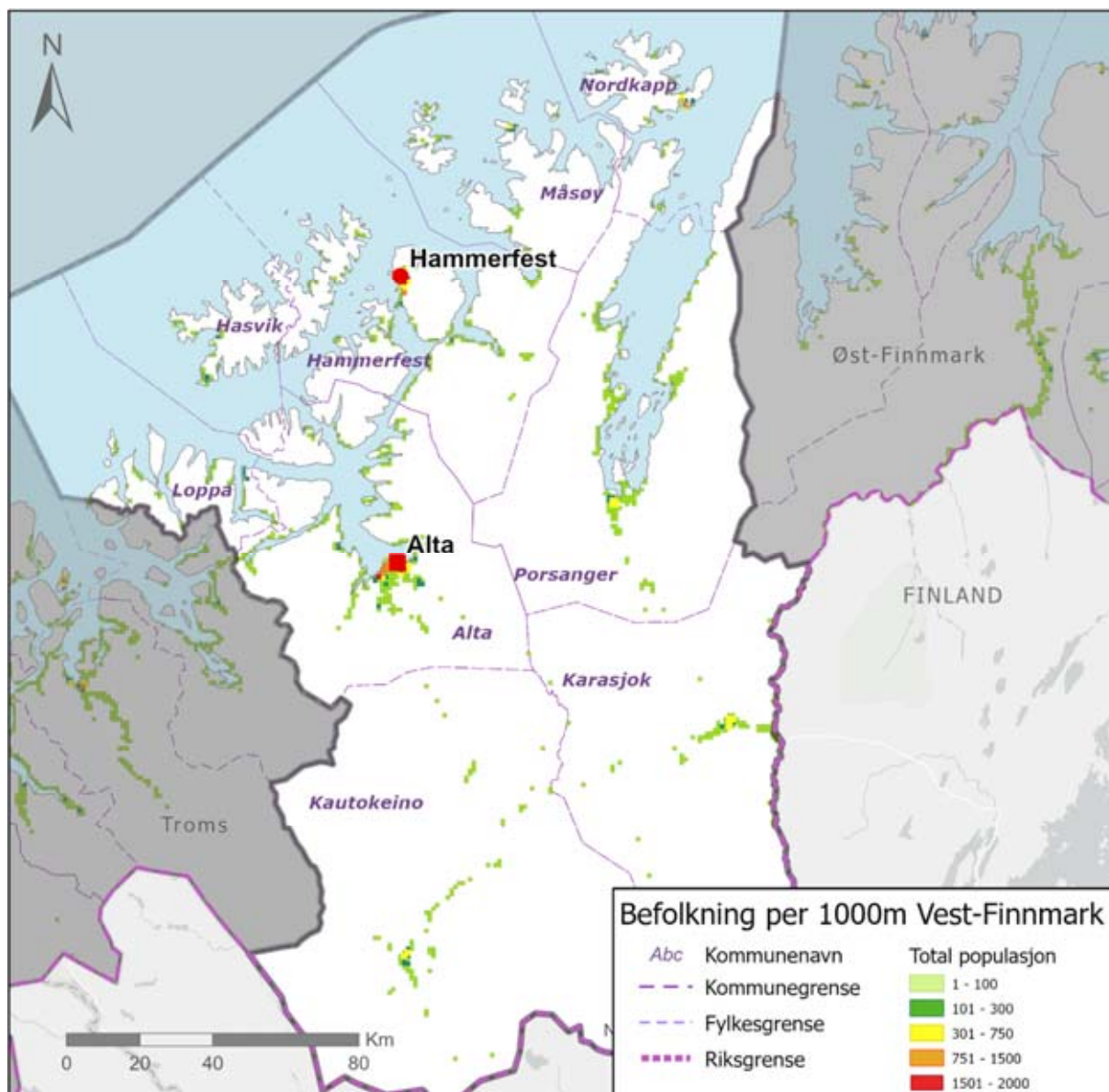


Figur 28 BA-regionegrenser med befolkning i BA-regionene, Vest-Finnmark



BA-region	Befolkning i BA-region	Kommune	Kommunesenter	Befolkning i kommunen	Befolkning i tettsted og inntil 30 min fra
Alta	21 144	Alta	Alta	21 144	16 817
Hammerfest	11 274	Hammerfest	Hammerfest	11 274	9 353
Porsanger	3 904	Porsanger	Lakselv	3 904	2 214
Loppa	859	Loppa	Øksfjord	859	473
Hasvik	964	Hasvik	Hasvik	964	359
Måsøy	1 162	Måsøy	Havøysund	1 162	979
Nordkapp	2 947	Nordkapp	Honningsvåg	2 947	2 746
Kautokeino	2 877	Kautokeino	Kautokeino	2 877	1 565
Karasjok	2 584	Karasjok	Karasjok	2 584	2 020
<b>Vest-Finnmark</b>	<b>47 715</b>		<b>Sum</b>	<b>47 715</b>	<b>36 526</b>

Tabell 41 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Vest-Finnmark



Figur 29 Befolkning i Vest-Finnmark i 1000 meters ruter

## Befolkningsutvikling

Befolkningsutvikling	År, befolkning pr. 1. jan		
	2000	2020	2022
Alta	16 837	20 789	21 144
Hammerfest	10 319	11 448	11 274
Porsanger	4 451	3 998	3 904
Loppa	1 426	888	859
Hasvik	1 200	1 005	964
Måsøy	1 477	1 225	1 162
Nordkapp	3 517	3 162	2 947
Kautokeino	3 068	2 910	2 877
Karasjok	3 074	2 628	2 584
<b>Vest-Finnmark</b>	<b>45 369</b>	<b>48 053</b>	<b>47 715</b>

Tabell 42 Befolkningsutvikling i Vest-Finnmark

Alle kommunene, unntatt Alta og Hammerfest hadde befolkningsnedgang mellom 2000 og 2020. Loppa hadde størst prosentvis nedgang med i ca. 38 %. Mens Alta hadde størst økning på rundt 24 %. Mellom 2020-22 har det vært befolkningsøkning kun i Alta. For regionen totalt har det vært en befolkningsøkning på ca. 6 % mellom 2000-2020 og ca. 5 % mellom 2000-2022. Befolkningsøkningen har skjedd i Alta og Hammerfest, resten av regionen har hatt nedgang.

## Befolkningsprognoser

Både Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM) tar i sine befolkningsprognoser utgangspunkt i 2022.

Befolkningsprognoser	Befolkning pr. 1. jan	Prognose SSB 2022-2050	Prognose TM 2022-2050
Kommune	2022	2050	2050
Alta	21 144	22 201	24 353
Hammerfest	11 274	11 303	11 375
Porsanger	3 904	3 737	2 972
Loppa	859	999	434
Hasvik	964	1 200	652
Måsøy	1 162	1 326	762
Nordkapp	2 947	2 822	1 929
Kautokeino	2 877	2 528	2 396
Karasjok	2 584	2 306	1 856
<b>Vest-Finnmark</b>	<b>47 715</b>	<b>48 422</b>	<b>46 729</b>

Tabell 43 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Vest-Finnmark

SSB forventer i 2050 nedgang i folketallet for alle kommunene, unntatt Alta og Hammerfest. Totalt forventer SSB at folketallet vil gå opp i regionen.

TM forventer nedgang i folketallet for alle kommunene unntatt Alta og Hammerfest i 2050. Totalt forventer TM at folketallet vil gå ned i regionen.

## Sysselsatte

BA-region	Sysselsatte med arbeidssted i kommunen/BA-regionen	Sysselsatte med bosted i kommunen/BA-regionen	Sysselsatte med bosted og arbeidssted i kommunen
Alta	11 263	10 966	9 975
Hammerfest	6 309	6 082	5 555
Porsanger	1 829	1 950	1 633
Loppa	357	410	314
Hasvik	411	453	388
Måsøy	495	562	468
Nordkapp	1 503	1 581	1 389
Kautokeino	1 292	1 458	1 174
Karasjok	1 407	1 372	1 160
<b>Vest-Finnmark</b>	<b>24 866</b>	<b>24 834</b>	<b>22 056</b>

Tabell 44 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Vest-Finnmark

Tabellen viser at Vest-Finnmark har en positiv pendlerbalanse på 32 personer, eller 0,1 %. Det vil si at det er 32 flere personer som reiser inn i regionen for å arbeide, enn det er sysselsatte med bosted i regionen.

Det er 22 056 sysselsatte som arbeider i bostedskommunen i Vest-Finnmark, dvs. som ikke pendler.

## Pendling

De eneste BA-regionene i Vest-Finnmark som har kort nok reisetid på veg mellom hverandre for dagpendling, er mellom Porsanger (Lakselv) og Karasjok. Pendlingsnivået er likevel moderat mellom disse to kommunene. Det er mellom Alta og Hammerfest det er mest pendling, men også her er pendlingsnivået lavt sammenlignet med antall sysselsatte bosatt i kommunene.

Fra Loppa til Alta er det en høy pendlingsandel. Hurtigbåten går tidlig om morgenen fra Loppa med retur fra Alta på ettermiddagen. Dette muliggjør dagpendling. Mellom Kautokeino og Alta og Kautokeino og Karasjok er det også en relativt høy pendlingsandel.

Kommuner (Fra – til)	Reisetid t: min	Sysselsatte bosatt i Fra- kommunen	Antall som pendler	Pendling totalt, begge retninger	Pendlingsandel mellom kommunene	Pendlingsandel fra minste kommune til største																																				
Hammerfest-Alta	2:10/1:40 <sup>1)</sup>	6 082	156	243	1,4 %	2,6 %																																				
Alta-Hammerfest		10 966	87				Karasjok-Porsanger	1:00	1 372	53	97	2,9 %	3,9 %	Porsanger-Karasjok	1 950	44	Loppa-Alta	1:40/1:45 <sup>2)</sup>	410	51	75	0,7 %	12,5 %	Alta-Loppa	10 966	24	Kautokeino-Alta	1:40	1 458	83	86	1 %	5,7 %	Alta-Kautokeino	10 966	36	Kautokeino-Karasjok	1:35	1 458	79	90	3,2 %
Karasjok-Porsanger	1:00	1 372	53	97	2,9 %	3,9 %																																				
Porsanger-Karasjok		1 950	44				Loppa-Alta	1:40/1:45 <sup>2)</sup>	410	51	75	0,7 %	12,5 %	Alta-Loppa	10 966	24	Kautokeino-Alta	1:40	1 458	83	86	1 %	5,7 %	Alta-Kautokeino	10 966	36	Kautokeino-Karasjok	1:35	1 458	79	90	3,2 %	5,4 % <sup>3)</sup>	Karasjok-Kautokeino	1 372	11						
Loppa-Alta	1:40/1:45 <sup>2)</sup>	410	51	75	0,7 %	12,5 %																																				
Alta-Loppa		10 966	24				Kautokeino-Alta	1:40	1 458	83	86	1 %	5,7 %	Alta-Kautokeino	10 966	36	Kautokeino-Karasjok	1:35	1 458	79	90	3,2 %	5,4 % <sup>3)</sup>	Karasjok-Kautokeino	1 372	11																
Kautokeino-Alta	1:40	1 458	83	86	1 %	5,7 %																																				
Alta-Kautokeino		10 966	36				Kautokeino-Karasjok	1:35	1 458	79	90	3,2 %	5,4 % <sup>3)</sup>	Karasjok-Kautokeino	1 372	11																										
Kautokeino-Karasjok	1:35	1 458	79	90	3,2 %	5,4 % <sup>3)</sup>																																				
Karasjok-Kautokeino		1 372	11																																							

Tabell 45 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Vest-Finnmark

- 1) Reisetid med VargsundXpressen hurtigbåt mellom Alta og Hammerfest. Dagpendling fra Alta til Hammerfest er mulig med dette tilbudet.
- 2) Reisetid med StjernesundXpressen hurtigbåt mellom Øksfjord og Alta. Det er korrespondanse som muliggjør overgang til hurtigbåt til Hammerfest.
- 3) Vanligvis er det størst pendlingsandel fra en mindre kommune til en større. Men i tilfellet Kautokeino – Karasjok er det motsatte tilfelle, med 5,4 % fra den litt større Kautokeino kommune til Karasjok kommune.



## Områdebeskrivelser

Vest-Finnmark har tre kommunikasjonsmessige hovedakser:

- E6/rv. 94 fra Alteidet via Alta og Skaidi til Hammerfest
- E45/rv. 92 fra Alta via Gievdneguoika til Karasjok
- E6 fra Skaidi via Lakselv til Karasjok

I transportsystemet i de nordlige deler av regionen inngår mange kystforbindelser med ferger og hurtigbåter. Disse forbindelsene er viktige for å binde regionen sammen.

### Alta-Hammerfest

Dette området er preget av de to byene Alta og Hammerfest, der nesten 70 % av befolkningen i Vest-Finnmark bor. Begge kommunene er sterke BA-regioner, men reisetiden er for lang til dagpendling, både langs veg og med hurtigbåt.

E6 fra Alta opp til Sennalandet har stigningsproblematikk. E6 over Sennalandet har høyfjellsutfordringer vinterstid med midlertidige stenginger og kolonnekjøring. Rv. 94 Skaidi-Hammerfest har både vinterstengninger, smal vegbane og dårlig geometri. Det er potensial for å redusere reisetiden langs veg ned mot 1 t 45 min, hvis vegstandarden heves og gjør det mulig å oppnå en gjennomsnittlig kjørehastighet på 80 km/t. Men dette vil likevel være for lang reisetid for vesentlig økt dagpendling, og antas ikke gi en stor effekt for mulig regionforstørring. For regional service som sykehus og stor lufthavn kan det ha en positiv virkning med redusert reisetid på veg.

Flere hurtigbåtsamband har utgangspunkt i Alta, mens Kystruta (Hurtigruta) ikke anløper byen. Alta har bussforbindelse til Tromsø (ca. 7 timer) og til Kirkenes (ca. 10 timer). På grunn av så lange reisetider skjer de fleste reiser mellom naboregionene med fly.

### Kystområdene i nord-vest

Dette området utgjøres av kommunene Loppa og Hasvik, der sistnevnte i sin helhet er en øykommune uten fast vegforbindelse. Hasvik er derfor helt avhengig av ferge- og hurtigbåtforbindelse for å være tilknyttet fastlandet. Loppa er også avhengig av hurtigbåtforbindelsen til Hammerfest, som et supplement i tilknytningen til Alta.

### Kystområdene i nord-øst

Området består av kommunene Måsøy og Nordkapp, og begge har lang reisetid til byene Hammerfest og Alta. For Måsøy, med kommunesenteret Havøysund er hurtigbåtforbindelsen til Hammerfest og sykehuset viktig. Kystruten (Hurtigruta) er også et viktig supplement for Honningsvåg i tilknytningen til Hammerfest. Havøysund med sine ca. 1 000 innbyggere har i motsetning til de fleste av de andre større tettstedene langs Finnmarkskysten ikke en lokal lufthavn. Vegforbindelsen fv. 889 til E69 ved Olderfjord og E6 har framkommelighetsproblematikk på grunn av smal og svingete veg. E69 mellom Olderfjord og Honningsvåg er den mest vinterstengte vegen i Nord-Norge. Det er særlig fokksnø som er årsaken til stengingene om vinteren.

### **Finnmarksvidda og Porsanger**

Finnmarksvidda utgjøres i hovedsak av kommunene Kautokeino og Karasjok. Transportsystemet er i hovedsak de tre riksvegene E6, E45 og rv. 92. I tillegg er det tilgang til stor lufthavn for Porsanger og Karasjok i Lakselv, men den har et begrenset rutetilbud. Kautokeino har 1 time og 45 minutters reisetid til nærmeste lufthavn i Alta.

Vegnettet har varierende standard, og særlig har strekningene E45 Kløfta og den vestre delen av rv. 92 ved Gievdneguoikka nedsatt framkommelighet. E45 Kløfta er et ferdig planlagt prosjekt, som ligger inne i Nasjonal transportplan. I nord langs Porsangerfjorden har E6 mellom Lakselv og Olderfjord lav standard og er stedvis smal, svingete og har dårlig horisontalkurvatur. De store avstandene som er mellom tettstedene i dette området gjør at den regionale integrasjonen er liten. Oppgradering av vegnettet på de strekningene med dårligst framkommelighet vil forbedre forbindelsene i dette området, selv om ikke reisetiden blir vesentlig kortere.

## Oppsummering

Regionen er preget av lange reisetider fra distrikt til sentra, stor lufthavn og større by i Alta og sykehus og petroleumsbase i den andre byen, Hammerfest. Det er i underkant av 48 000 innbyggere i Vest-Finnmark, av disse bor 77 % i eller nært byer og tettsteder. Regionen kan geografisk og transportmessig deles inn i fire: Alta-Hammerfestaksen, Kystområdene i nord-vest, Kystområdene i nord-øst og Finnmarksvidda og Porsanger.

68 % av innbyggerne bor i BA-regionene Alta og Hammerfest, men lang reisetid på over to timer gjør at det er lite pendling dem imellom. E6 opp til Sennalandet er svingete og har bratte stigninger. E6 Sennalandet har vinterproblematikk. Rv. 94 er svingete og smal og har også vinterproblematikk med stenginger og kolonnekjøring. Den lange reisetiden og de mange vegstengingene gjør at koblingen mellom regionene blir dårlig og reisen imellom uforutsigbar. Hvis gjennomsnittlig kjørehastighet kommer opp i 80 km/t kan reisetiden reduseres til ca. 1 time og 45 minutter. Dette vil fortsatt være for langt for dagpendling, men vil forbedre servicetilgangen. Dagpendling med hurtigbåt er mulig fra Alta til Hammerfest, men ikke i motsatt retning.

Kortbanelufthavnene i Hammerfest, Honningsvåg og Hasvik er viktige bindeledd i transportsystemet til resten av regionen. Vegen til Honningsvåg, E69 er vegstrekningen i Nord-Norge med flest stenginger på grunn av vinterproblematikk. Fv. 889 til Havøysund, som er uten lufthavn, har også framkommelighetsproblemer på grunn av smal og svingete veg. Hasvik har ikke fastlandsforbindelse, og er derfor avhengig av fly, båt og ferge for kommunikasjon. Det er imidlertid problematisk at billettprisene på flyreiser er svært høye. I tillegg er det lang reisetid til større sentra, sykehus og stor lufthavn. Flyrutene er en del av «fly-kystruta» i Troms og Finnmark som har endepunkt i Kirkenes i øst og Tromsø i vest.

Finnmarksvidda er preget av lange reisetider, og begrenset utbygd transportsystem. I praksis er det tre hovedveger som er forbindelsesårene i dette store området; E6, E45 og rv. 92. E45 har en strekning med smal, svingete og bratt veg gjennom Kløfta, og stedvis høvfjellsproblematikk videre opp på vidda. Rv. 92 Gievdneguoika har lav standard og nedsatt framkommelighet. Det samme gjelder E6 langs Porsangerfjorden. I tillegg til riksvegene har Porsanger og Karasjok tilgang til stor lufthavn i Lakselv, som imidlertid har et begrenset flyrutetilbud. Nærmeste lufthavn til Kautokeino er Alta.

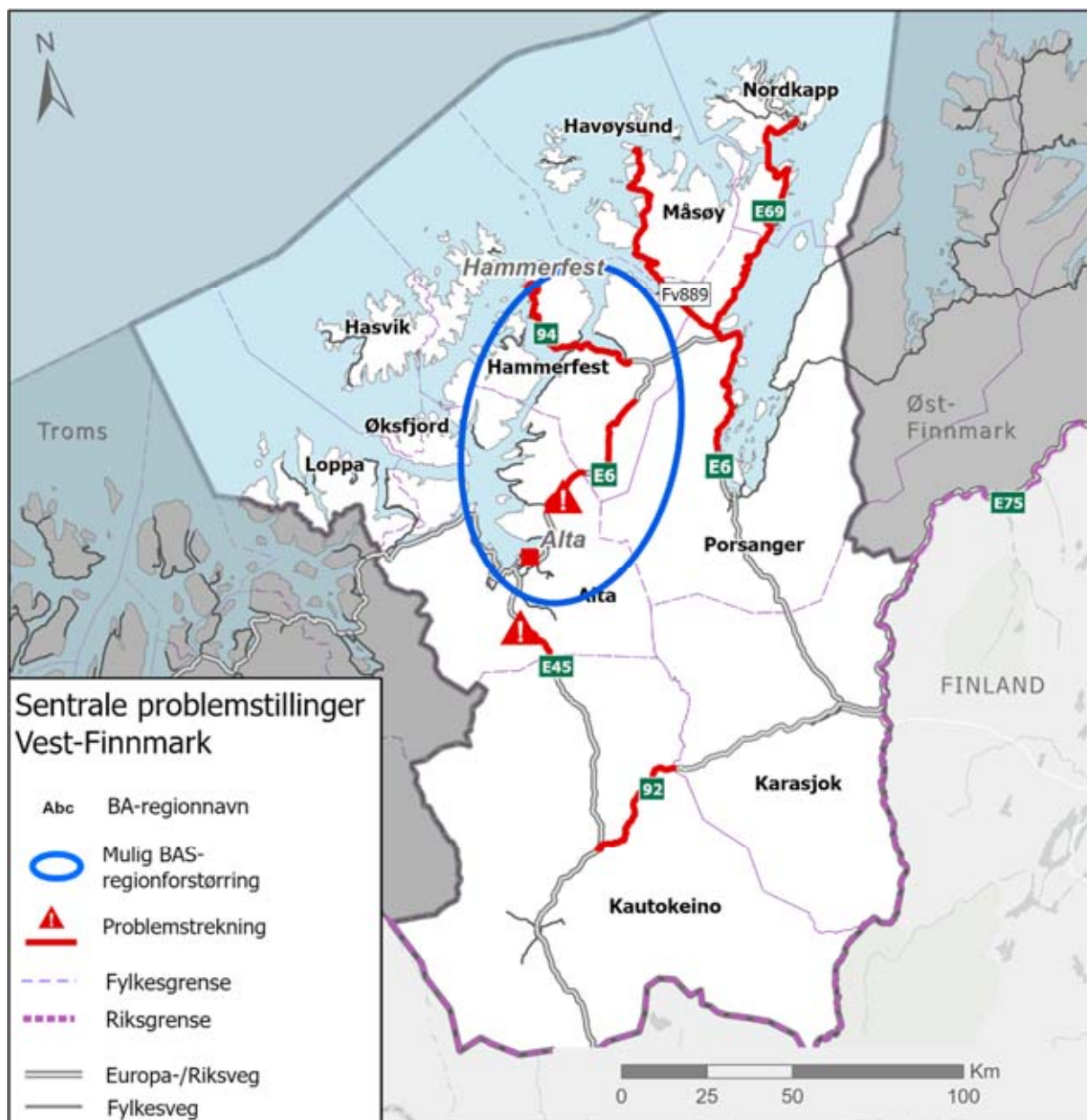
Langs veg er det lang reisetid fra alle distriktene til regionens eneste større by, Alta.

De ti hurtigbåtsambandene er et viktig nettverk av kommunikasjonslinjer langs kysten av Vest-Finnmark. Særlig fordi avstandene langs fylkesvegnettet og inn mot riksvegnettet er lange og strekningsvis har lav standard. Vest-Finnmark har også fem fergesamband på fylkesvegnettet som bidrar til å knytte regionen sammen.

Kystruten (hurtigruta) har særlig mellom Honningsvåg og Hammerfest en viktig funksjon for lokaltransport, men anløper ikke Alta.

## Sentrale problemstillinger i Vest-Finnmark

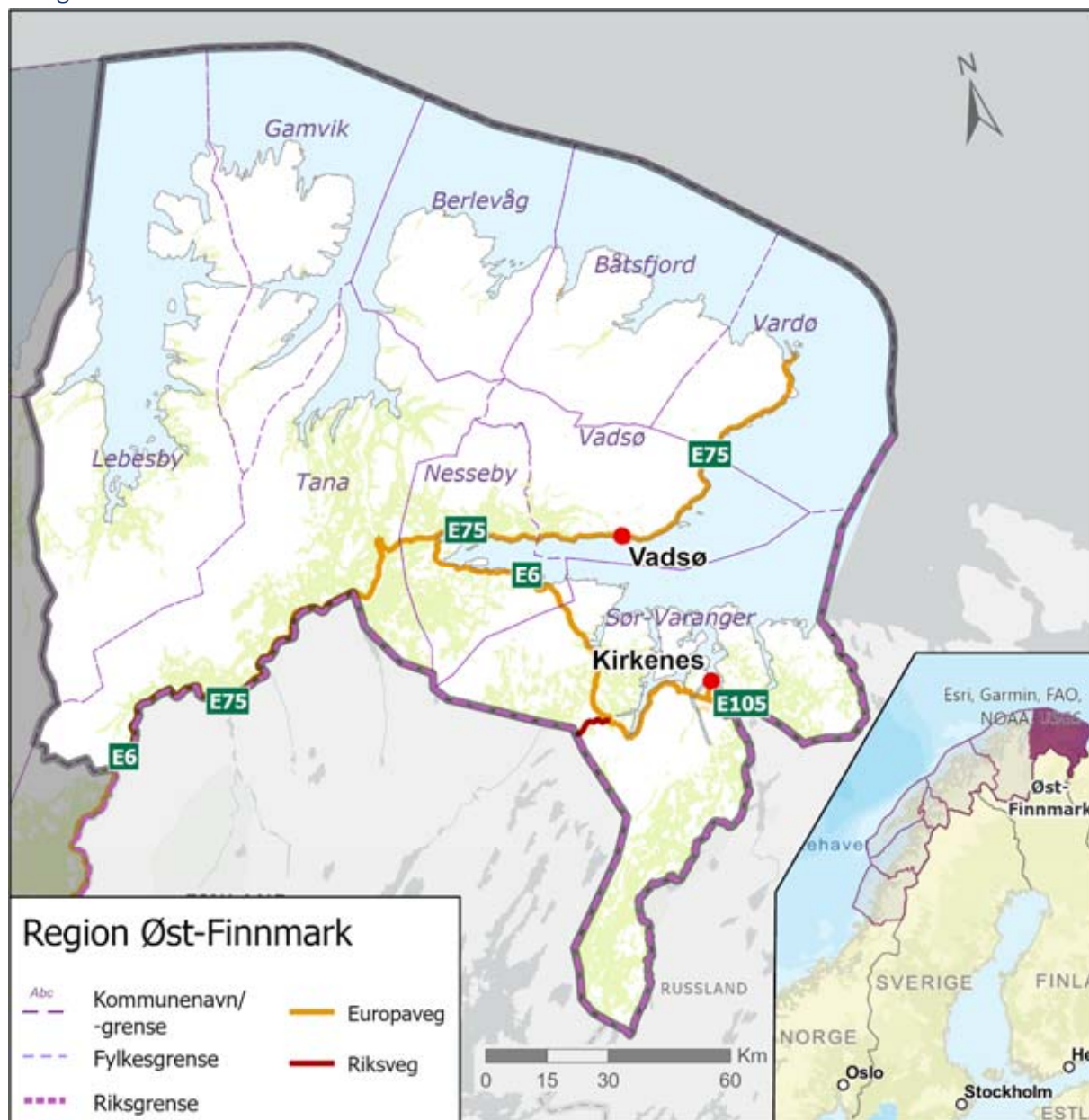
- Transportsystemet kobler ikke de to største bo- og arbeidsmarkedsregionene Alta og Hammerfest nært nok til å kunne fungere som ett felles arbeids- og tjenestemarked.
- Det er lange reisetider for å komme seg fra de mindre BA-regionene til sykehus i Hammerfest eller den større byen Alta med stor lufthavn. Lakselv lufthavn har begrenset tilbud.
- E6 Sennalandet, rv. 94 og E69 har høyfjellsproblematikk som gir redusert regularitet, med framkommelighetsproblematikk på grunn av mange stengninger om vinteren.
- E6 Alta-Sennalandet har stigningsproblematikk og dårlig kurvatur.
- E6 langs Porsangerfjorden, E45 Kløfta, rv. 94 og rv. 92 Gievdneuoika har dårlig framkommelighet med smal og svingete veg.
- Fv. 889, til Havøysund som er det største tettstedet i Finnmark uten lufthavn, har framkommelighetsproblematikk på grunn av smal og svingete veg.



Figur 30 Sentrale problemstillinger, Vest-Finmark

## 3.7 ØST-FINNMARK

## Geografi



Figur 31 Regionalt oversiktskart Øst-Finnmark

Øst-Finnmark er Norges østligste region, og er preget av Finnmarksvidda på innlandet, Varangerfjorden, Tanafjorden og Laksefjorden og de store halvøyene Varangerhalvøya og Nordkinnhalvøya imellom. Regionen består av kommunene Sør-Varanger, Nesseby, Tana, Lebesby, Gamvik, Båtsfjord, Vardø og Vadsø. Kystområdene i nord er arktisk klimasone. En av Norges største elver, Tanaelva kommer fra Finland og renner ut i Tanafjorden. Pasvikområdet er særegent i Nord-Norsk sammenheng med sitt østlige barskogspreget. Landskapet er jevnt over ganske flatt og bølgete, og den høyeste fjelltoppen er Råsttigáisá i Tana kommune på 1066 moh. I øst deler Øst-Finnmark 196 km grense med Russland. I sør grenser regionen mot Finland.



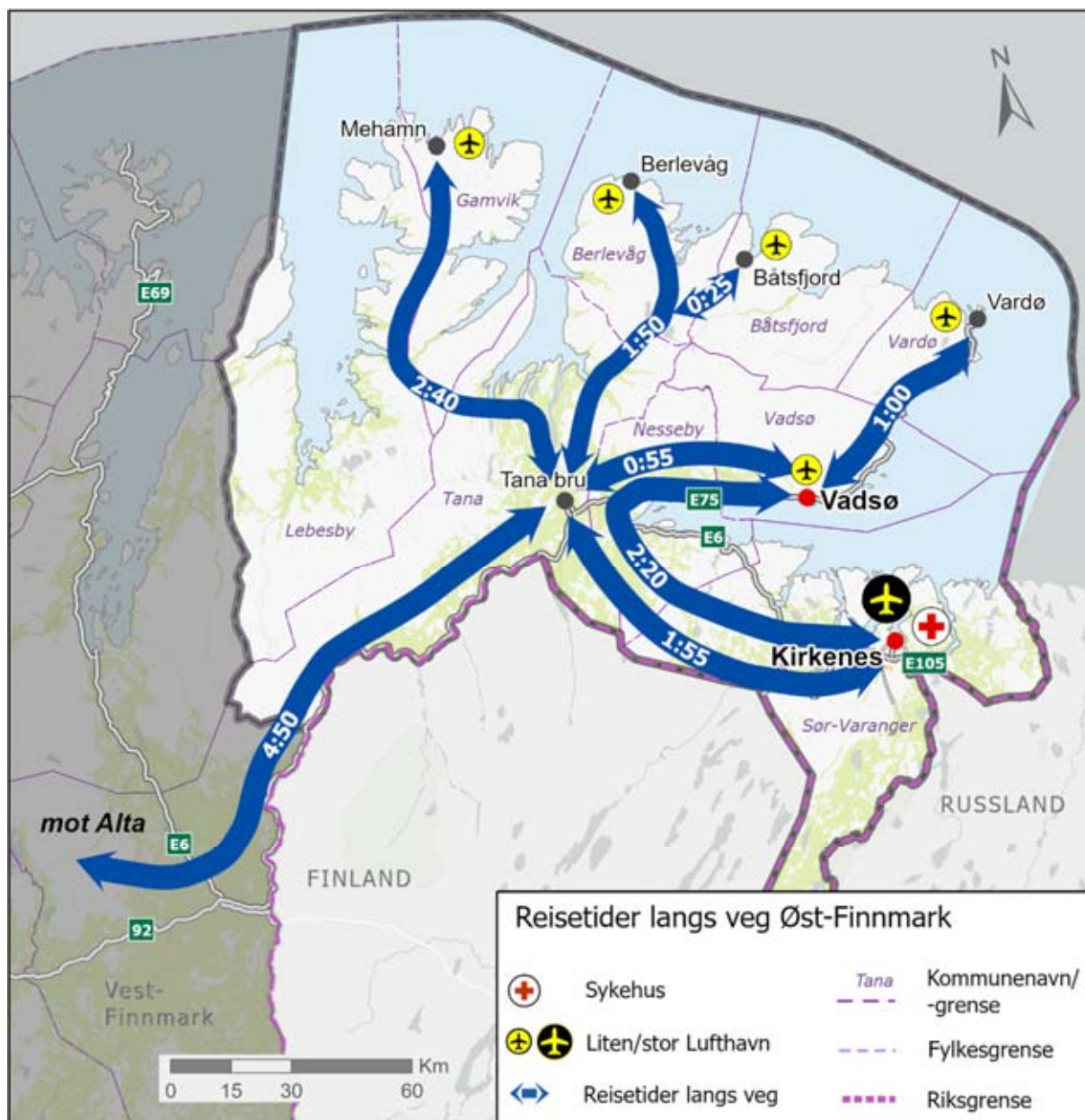
## Transportsystem og reisetider

På Høybukthavnen utenfor Kirkenes ligger regionens eneste store lufthavn, mens det er kortbane-lufthavner i Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg og Mehamn. Transportsystemet består videre av riksvegene E6, E75, E105 og rv. 92. De viktigste fylkesvegene er fv. 98 og fv. 890, og i tillegg er det andre fylkesveger og kommunale veger samt en rekke større og mindre havner, herunder statlige fiskerihavner. LangfjordXpressen i Gamvik kommune er Øst-Finnmarks eneste hurtigbåtrute. Regionen grenser til Russland i øst, Finland i sør og Vest-Finnmark i vest. Grenseovergangene er rv. 92, fv. 895 og E75 til Finland og E105 til Russland.

Kirkenes og Vadsø ligger ca. 2,5 timers kjøring fra hverandre. Med fly er reisetiden ca. 1 time, inkludert transport til og fra flyplassen og innsjekk mm. Det går ingen båtrute mellom Vadsø og Kirkenes. Klimavennlig hurtigbåt mellom de to byene er utredet av Finnmark fylkeskommune og vil kunne gi en reisetid på rundt 45 minutter.

Det planlegges ny stamnett-terminal ved Høybukta utenfor Kirkenes, samt at indre havneavsnitt i Varangerregionen har planer om industri- og havneutbygginger i tilknytning til petroleumsvirksomheten. I Kirkenes arbeides det med å etablere ny helikopterbase for luftambulansse.

Kystruten har anløp i Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Vadsø og Kirkenes og er et supplement til øvrig transportsystem i regionen.



Figur 32 Reisetider langs veg i Øst-Finnmark

Kommune	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter			
		Reisetid liten lufthavn		Reisetid stor lufthavn	
Sør-Varanger	Kirkenes	-	-	0:15	Kirkenes, Høybuktkmoen
Vadsø	Vadsø	0:05	Hammerfest	2:10	Kirkenes, Høybuktkmoen
Nesseby	Varangerbotn	0:50	Hasvik	1:30	Kirkenes, Høybuktkmoen
Vardø	Vardø	0:05	Vardø	3:15	Kirkenes, Høybuktkmoen
Tana	Tana bru	1:05	Vadsø	1:45	Kirkenes, Høybuktkmoen
Båtsfjord	Båtsfjord	0:10	Båtsfjord	3:10	Kirkenes, Høybuktkmoen
Berlevåg	Berlevåg	0:05	Berlevåg	3:35	Kirkenes, Høybuktkmoen
Lebesby	Kjøllefjord	0:05	Mehamn	3:10 <sup>5)</sup>	Lakselv, Banak
Gamvik	Mehamn	0:30	Mehamn	3:20 <sup>5)</sup>	Lakselv, Banak

Tabell 46 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn i Øst-Finnmark

BA-region	Kommunesenter	Alle reisetider er i timer og minutter				
		Reisetid nærmeste nabo BA-region	Reisetid sykehus		Reisetid større by	
Sør-Varanger	Kirkenes	1:55 (Tana bru)	0:05	Kirkenes	6:55 <sup>1)</sup>	Alta
Vadsø	Vadsø	0:55 (Tana bru)	2:20	Kirkenes	5:55	Alta
	Varangerbotn	0:20 (Tana bru)	1:40	Kirkenes	5:15	Alta
Vardø	Vardø	1:00 (Vadsø)	3:25	Kirkenes	7:00	Alta
Tana	Tana bru	0:55 (Vadsø)	1:55	Kirkenes	5:00	Alta
Båtsfjord	Båtsfjord	1:15 (Berlevåg)	3:20	Kirkenes	6:25	Alta
Berlevåg	Berlevåg	1:15 (Båtsfjord)	3:45	Kirkenes	6:50	Alta
Lebesby	Mehamn	2:55 (Tana bru)	4:45	Kirkenes	5:40	Alta
	Kjøllefjord	3:05 (Tana bru)	4:55	Kirkenes	5:50	Alta

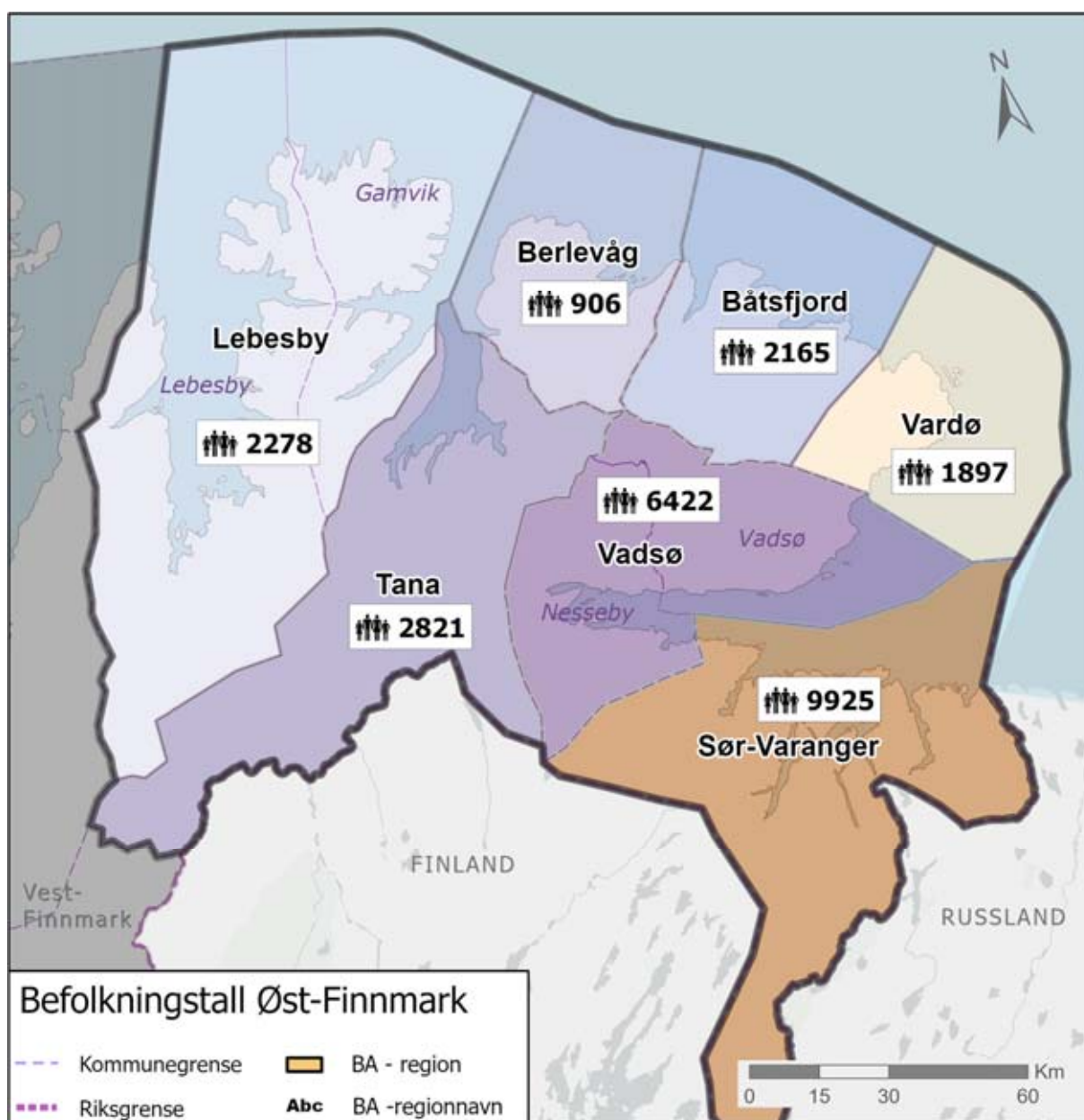
Tabell 47 Reisetider på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner i Øst-Finnmark

- 1) Via Norge. Via rv. 92 og Finland er reisetiden 6:20. Inn i Norge igjen ved rv. 92 grenseovergang til Karigasniemi og Karasjok.

### Befolkning i BA-regioner, kommuner og tettsteder

Regionen har totalt ca. 26 400 innbyggere hvorav ca. 87 % bor i eller innenfor 30 minutter fra tettsteder, der alle unntatt Tana bru ligger langs kysten. Det er lange reisetider mellom byene og tettstedene. Fra områdene ytterst på kysten (Kjøllefjord, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord og Vardø) er det for eksempel fra mellom 3,5 til 5 timer å kjøre for å komme til regionens eneste sykehus, som er i Kirkenes.

Regionens to byer og største arbeidsmarkeder er Vadsø og Kirkenes. 60 % av befolkningen i Øst-Finnmark bor i disse to bo- og arbeidsmarkedsregionene. Vadsø har mange offentlige arbeidsplasser og institusjoner, mens det er mye privat næringsliv i Kirkenes. Kirkenes er et lite desentralisert studiested for høyere utdanning, med 16 studenter pr. mars 2022.



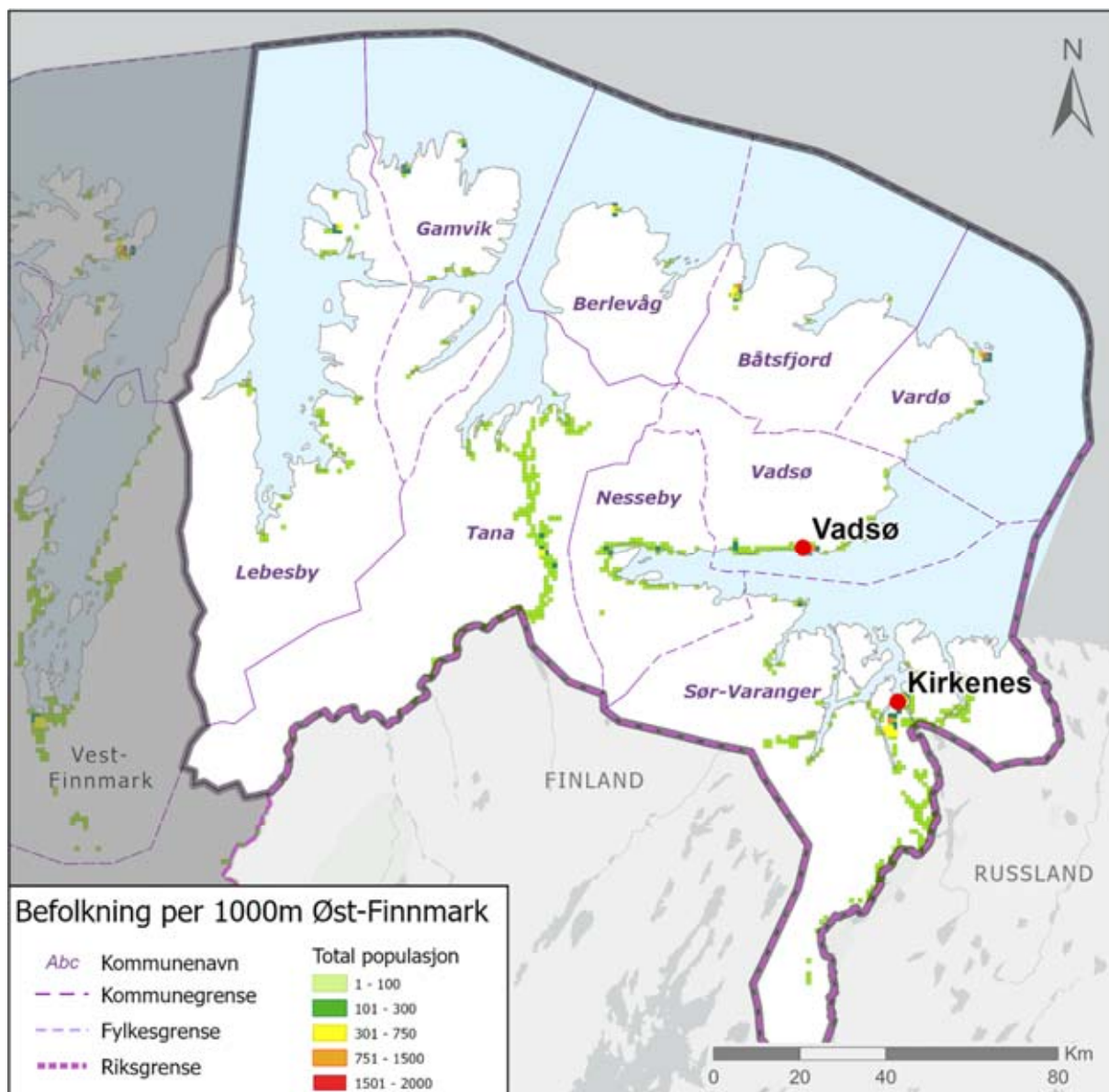
Figur 33 BA-regiongrenser med befolkning i BA-regionene, Øst-Finnmark

BA-region	Befolkning i BA-region	Kommune	Kommunesenter	Befolkning i kommunen	Befolkning i tettsted og inntil 30 min fra
Sør-Varanger	9 925	Sør-Varanger	Kirkenes	9 925	8 629
Vadsø	6 422	Vadsø	Vadsø	5 568	5 158
		Nesseby	Varangerbotn <sup>1)</sup>	854	-
Vardø	1 897	Vardø	Vardø	1 897	1 846
Tana	2 821	Tana	Tana bru	2 821	2 450
Båtsfjord	2 165	Båtsfjord	Båtsfjord	2 165	2 151
Berlevåg	906	Berlevåg	Berlevåg	906	889
Lebesby	2 278	Lebesby	Kjøllefjord	1 221	928
		Gamvik	Mehamn	1 057	920
<b>Øst-Finnmark</b>	<b>26 414</b>			<b>26 414</b>	<b>22 971</b>

Tabell 48 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder i Øst-Finnmark

1) Kommunesenteret Varangerbotn i Nesseby kommune er ikke definert som tettsted hos SSB.





Figur 34 Befolkning i Øst-Finnmark i 1000 meters ruter



## Befolkningsutvikling

Befolkningsutvikling	År, befolkning pr. 1. jan		
	Kommune	2000	2020
Berlevåg	1 236	957	906
Vadsø	6 130	5 788	5 568
Vardø	2 705	2 029	1 897
Lebesby	1 463	1 290	1 221
Gamvik	1 288	1 169	1 057
Deatnu - Tana	3 074	2 918	2 821
Sør-Varanger	9 532	10 158	9 925
Unjárga - Nesseby	965	926	854
Båtsfjord	2 470	2 221	2 165
<b>Øst-Finnmark</b>	<b>28 863</b>	<b>27 456</b>	<b>26 414</b>

Tabell 49 Befolkningsutvikling, Øst-Finnmark

Alle kommunene unntatt Sør-Varanger hadde nedgang i befolkningen mellom 2000 og 2020. Vardø og Berlevåg hadde størst prosentvis nedgang med hhv. ca. 27 og 30 % nedgang. Utviklingen mellom 2020 og 2022 viser en markant negativ endring i befolkningsutviklingen for alle kommunene på bare to år.

## Befolkningsprognoser

Befolkningsprognoser	Befolkning pr. 1. jan	Prognose SSB	Prognose
		2022-2050	TM 2022-2050
Kommune	2022	2050	2050
Berlevåg	906	959	555
Vadsø	5 568	5 344	3 968
Vardø	1 897	1 982	1 185
Lebesby	1 221	1 326	772
Gamvik	1 057	1 388	872
Deatnu - Tana	2 821	2 801	2 047
Sør-Varanger	9 925	10 087	8 702
Unjárga - Nesseby	854	880	548
Båtsfjord	2 165	2 187	2 086
<b>Øst-Finnmark</b>	<b>26 414</b>	<b>28 147</b>	<b>20 734</b>

Tabell 50 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Øst-Finnmark

SSB forventer i 2050 nedgang i folketallet for Vadsø og Tana. De andre kommunene har økning i folketallet. Totalt forventer SSB at folketallet vil gå opp i regionen.

TM forventer nedgang i folketallet for alle kommunene i 2050.

### Sysselsatte

BA-region (tillegskommuner i parentes)	Sysselsatte med arbeidssted i kommunen	Sysselsatte med arbeidssted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted i kommunen	Sysselsatte med bosted i BA-regionen	Sysselsatte med bosted og arbeidssted i kommunen
Sør-Varanger	5 126	5 126	5 257	5 257	4 696
Vadsø	2 864	3 242	2 843	1 841	2 495
(Nesseby)	330		399		256
Vardø	831	831	888	888	760
Tana	1 403	1 403	1 442	1 442	1 148
Båtsfjord	1 134	1 134	1 149	1 149	1 056
Berlevåg	450	450	496	496	424
Lebesby	564	1 041	589	1 111	475
(Gamvik)	477		522		426
<b>Sum</b>	<b>13 179</b>		<b>13 585</b>		<b>11 736</b>

Tabell 51 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Øst-Finnmark

Tabellen viser at Øst-Finnmark har en negativ pendlerbalanse på 406 personer, eller -3,1 %. Det vil si at det er 406 flere personer som reiser ut av regionen for å arbeide, enn det er sysselsatte med arbeidssted i regionen.

Det er 11 736 sysselsatte som arbeider i bostedskommunen i Øst-Finnmark, dvs. som ikke pendler.

## Pendling

BA-regionene i Øst-Finnmark som har kort nok reisetid på veg mellom hverandre for dagpendling, er mellom Vadsø og Tana og mellom Vadsø og Vardø. Pendlingsnivået er likevel moderat mellom disse to kommunene. Reisetiden mellom Båtsfjord og Berlevåg er også i nærheten av dagpendlingsavstand, men har svært lite pendling regionene imellom. Det er mellom Sør-Varanger og Vadsø det er mest pendling, men også her er pendlingsnivået lavt sammenlignet med antall sysselsatte bosatt i kommunene.

For å illustrere hvor langt unna Lebesby er nærmeste BA-region, Tana, er også denne relasjonen vist i tabellen. Det er nesten ingen pendling mellom disse to regionene.

Kommuner (Fra – til)	Reisetid t:min	Sysselsatte bosatt i Fra- kommunen	Antall som pendler	Pendling totalt, begge retninger	Andel som pendler mellom kommunene
Sør-Varanger – Vadsø	2:25	5 257	54	114	1,4 %
Vadsø – Sør-Varanger		2 843	60		
Sør-Varanger – Tana	1:55	5 257	54	90	1,3 %
Tana – Sør-Varanger		1 442	36		
Tana – Vadsø	0:57	1 442	34	91	2,1 %
Vadsø – Tana		2 843	57		
Vadsø – Vardø	1:01	2 843	26	47	1,3 %
Vardø – Vadsø		888	21		
Båtsfjord – Berlevåg	1:17	1 149	2	9	0,5 %
Berlevåg – Båtsfjord		496	7		
Lebesby – Tana	3:04	589	1	2	0,1 %
Tana – Lebesby		1 442	1		

Tabell 52 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Øst-Finnmark

## Områdebeskrivelser

Øst-Finnmark har tre kommunikasjonsmessige hovedakser:

- Kortbanenettet med små lufthavner fra Mehamn til den store lufthavnen i Kirkenes
- E75 fra Tana bru via Vadsø til Vardø
- E6 fra Karasjok via Tana bru til Kirkenes

### Ytre kystområder

Fjordene Varangerfjorden og Tanafjorden, og halvøyene Varangerhalvøya og Nordkinnhalvøya er store geografiske barrierer, som bidrar til at reisetiden langs veg blir lang fra distrikt til sentre. Det er også et kjennetegn for regionen at tettsteder er knyttet sammen innenfor 45-60 min med veg på halvøyene, som Vadsø/Vardø, Båtsfjord/Berlevåg og Kjøllefjord/Mehamn/Gamvik. De lange avstandene langs fv. 98 og fv. 890 gjør at det i praksis er lite aktuelt med pendling i disse aksene.

Reisetiden på veg fra de ytre kystområdene til regionens største by Kirkenes er mellom 2,5 til 5 timer, og det er ikke realistisk å se for seg vesentlig reduksjon av disse reisetidene.

Kortbanelufthavnene i de ytre kystområdene sørger for tilknytning til omverdenen, og de antas å ha stor betydning for grunnlaget for bosetning og næringsliv.

Kystruten har anløp i Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø og Vadsø i dette området. I et ellers tynt utviklet transportsystem er det trolig at dette transporttilbudet også bidrar på en lignende måte som kortbanelufthavnene.

### Tanaområdet

Tanaområdet har en annen bosetningsstruktur enn resten av regionen, med randbebyggelse langs vegnettet som følger Tanaelva og fjordbotnene i området. Selv om ikke tettstedet Tana bru har større befolkning enn ca. 730 innbyggere er befolkningen totalt om lag 3 000 personer innenfor ca. en halvtimes reisetid til Tana bru. Det er om lag to timers reisetid mellom Tana og Kirkenes og en time fra Tana til Vadsø. Det er ikke realistisk å se for seg vesentlige reduksjoner av disse reisetidene.

### Kirkenesområdet

Kirkenes by- og tettstedsområde har ikke et nærliggende nabolaget innenfor 45-60 minutters reisetid på veg. Men Kirkenes kan knyttes sammen den andre byen i regionen, Vadsø med båt rute som vil kunne ha en reisetid på ca. 45 minutter.

Den store lufthavnen på Høybukta vest for Kirkenes er viktig for denne nordøstligste delen av Norge, og knytter regionen sammen med direkteruter til Oslo og Tromsø. Lufthavnen kan slik sett anses som den viktigste innfallsporten for persontransport til og fra Øst-Finnmark.

## Oppsummering

Regionen er preget av lange reisetider mellom BA-regioner, til sykehus, stor lufthavn og større by. Det er om lag 25 000 innbyggere i Øst-Finnmark, av disse bor 79 % i byer eller tettsteder. Regionen kan transportmessig deles inn i tre: Ytre kystområder, Tanaområdet og Kirkenesområdet.

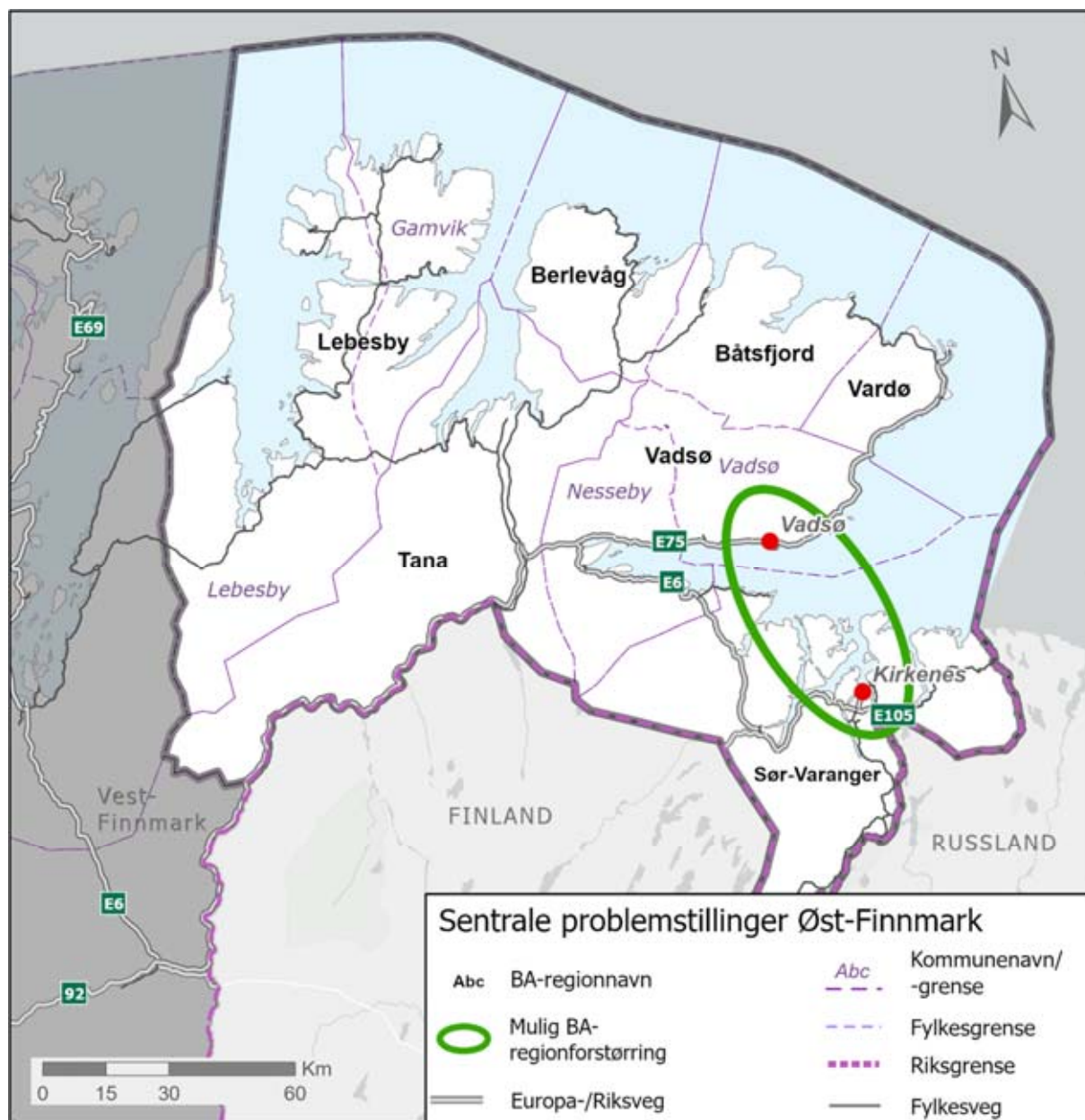
I overkant av 60 % av befolkningen i Øst-Finnmark bor i BA-regionene Vadsø og Sør-Varanger. Derfor er den lange reisetiden mellom de to største sentrene Vadsø og Kirkenes særlig problematisk for regionen. Lang reisetid gjør at regional integrasjon av arbeidsmarkedet i den mest folkerike delen av Øst-Finnmark skjer i veldig liten grad, og er krevende. Dette selv om avstanden over Varangerfjorden ikke er lengre enn ca. 40 km. Det eksisterer ikke noe hurtigbåttilbud over fjorden i dag. Det samme gjelder for tilgangen til offentlige tjenester, handel og kultur- og idrettstilbud. Det finnes ikke et reelt kollektivtilbud mellom Vadsø og Kirkenes, noe som forsterker problemstillingen om liten regional integrasjon.

Kortbanelufthavnene fungerer som viktige bindeledd i transportsystemet i Øst-Finnmark. Men det er problematisk at billettprisene er svært høye. I tillegg er det lang reisetid fra Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø og Vadsø til større sentra og stor lufthavn. Flyene går som regel innom alle stedene, som en «kystrute» når man skal reise til Kirkenes eller Tromsø. Berlevåg og Vardø har en direkterute pr dag til Kirkenes, mens Vadsø har to. Den store lufthavnen på Høybukta utenfor Kirkenes er den viktigste innfallsporten for persontransport til regionen, og har slik sett stor betydning.

Til den nærmeste større byen Alta i naboregionen Vest-Finnmark er det to flyavganger om dagen direkte fra Vadsø og Kirkenes. Det er busstilbud mot Alta, som tar ca. 10 timer. Mesteparten av reisene mot naboregionen Vest-Finnmark antas derfor å skje med fly. Det samme gjelder mot Oslo og Tromsø. Mot Murmansk og Russland har det vært et busstilbud, som nå er nedlagt. Mot Finland er det ikke noe kollektivtilbud. Det er ett lokalt hurtigbåttilbud i Øst-Finnmark (Gamvik). Kystruten (hurtigruta) stopper en rekke steder langs kysten, men den har også lang reisetid og anløper ikke Alta. Den antas likevel å ha en betydning for bosetning og næringsliv langs kysten.

## Sentrale problemstillinger i Øst-Finnmark

- Transportsystemet kobler på grunn av lang reisetid ikke de to største bo- og arbeidsmarkedsregionene Sør-Varanger og Vadsø nært nok til å kunne fungere som ett felles arbeids- og tjenestemarked.
- Flytilbudet har for høye billettpriser og lang reisetid for å komme seg fra de mindre BA-regionene til senterfunksjoner som sykehus, stor lufthavn eller en større by.
- Hele regionen har svært lang reisetid til Alta, som er nærmeste større by.



Figur 35 Sentrale problemstillinger, Øst-Finnmark



## 4 FIGURLISTE OG TABELLISTE

### 4.1 Figurliste

Figur 1 Regionalt oversiktskart Helgeland.....	20
Figur 2 Reisetider langs veg i region Helgeland. Fergesamband regnes som en del av vegsystemet. .	23
Figur 3 BA-regiongrenser med befolkning i BA-regionene, Helgeland .....	26
Figur 4 Befolkning, i 1000 meters ruter.....	28
Figur 5 Sentrale problemstillinger, Helgeland.....	39
Figur 6 Regionalt oversiktskart, Salten .....	40
Figur 7 Reisetider langs veg i Salten .....	42
Figur 8 BA-regiongrenser med befolkning i BA-regionene.....	45
Figur 9 Befolkning i 1000 meters ruter, Salten.....	47
Figur 10 Sentrale problemstillinger, Salten .....	56
Figur 11 Regionalt oversiktskart Lofoten og Vesterålen .....	57
Figur 12 Reisetider langs veg i region Lofoten og Vesterålen. Fergesamband regnes som en del av vegsystemet .....	60
Figur 13 BA-regiongrenser med befolkning i BA-regionene, Lofoten og Vesterålen .....	64
Figur 14 Befolkning, i 1000 meters ruter, Lofoten og Vesterålen .....	66
Figur 15 Sentrale problemstillinger Lofoten og Vesterålen .....	76
Figur 16 Regionalt oversiktskart Hålogalandsregionen.....	77
Figur 17 Reisetider langs veg i Hålogalandsregionen.....	79
Figur 18 BA-regiongrenser med befolkning i BA-regionene.....	81
Figur 19 Befolkning i Hålogalandsregionen.....	83
Figur 20 Sentrale problemstillinger, Hålogalandsregionen.....	91
Figur 21 Regionalt oversiktskart Troms.....	92
Figur 22 Reisetider langs veg i Troms.....	95
Figur 23 BA-regiongrenser med befolkning i BA-regionene, Troms.....	98
Figur 24 Befolkning i Troms-regionen i 1000 meters ruter .....	100
Figur 25 Sentrale problemstillinger, Troms.....	111
Figur 26 Regionalt oversiktskart Vest-Finnmark .....	112
Figur 27 Reisetider langs veg i Vest-Finnmark .....	113
Figur 28 BA-regiongrenser med befolkning i BA-regionene, Vest-Finnmark .....	116
Figur 29 Befolkning i Vest-Finnmark i 1000 meters ruter .....	118
Figur 30 Sentrale problemstillinger, Vest-Finnmark .....	127
Figur 31 Regionalt oversiktskart Øst-Finnmark .....	128
Figur 32 Reisetider langs veg i Øst-Finnmark .....	130
Figur 33 BA-regiongrenser med befolkning i BA-regionene, Øst-Finnmark.....	132
Figur 34 Befolkning i Øst-Finnmark i 1000 meters ruter .....	134
Figur 35 Sentrale problemstillinger, Øst-Finnmark .....	140

## 4.2 Tabelliste

Tabell 1 Problemstillinger, som omhandler persontransport i transportsystemet .....	9
Tabell 2 Store lufthavner med lang rullebane over 2 000 meter i Nord-Norge .....	12
Tabell 3 Lufthavner med kort og mellomlang rullebane, og helikopterhavn (Værøy) i Nord-Norge....	13
Tabell 4 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Helgeland.....	24
Tabell 5 Reisetid langs veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Helgeland .....	25
Tabell 6 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner, og tettsteder, Helgeland .....	27
Tabell 7 BA-regioner, Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Helgeland .....	29
Tabell 8 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Helgeland ..	30
Tabell 9 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Helgeland.....	31
Tabell 10 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Helgeland .....	33
Tabell 11 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Salten.....	43
Tabell 12 Reisetid på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Salten .....	44
Tabell 13 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Salten .....	46
Tabell 14 Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Salten.....	48
Tabell 15 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Salten .....	49
Tabell 16 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Salten.....	49
Tabell 17 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Salten .....	51
Tabell 18 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Lofoten og Vesterålen. Ferje regnes som en del av vegsystemet.....	61
Tabell 19 Reisetid langs veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Lofoten og Vesterålen.....	62
Tabell 20 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Lofoten og Vesterålen	65
Tabell 21 Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Lofoten og Vesterålen .....	67
Tabell 22 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Lofoten og Vesterålen .....	68
Tabell 23 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Lofoten og Vesterålen .....	69
Tabell 24 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Lofoten og Vesterålen .....	71
Tabell 25 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Hålogalandsregionen.....	80
Tabell 26 Reisetid på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Hålogalandsregionen.....	80
Tabell 27 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Hålogalandsregionen..	82
Tabell 28 Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Hålogalandsregionen.....	84
Tabell 29 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Hålogalandsregionen.....	85
Tabell 30 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Hålogalandsregionen.....	86
Tabell 31 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Hålogalandsregionen .....	87
Tabell 32 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Troms.....	96
Tabell 33 Reisetid på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner, Troms.....	97
Tabell 34 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Troms.....	99
Tabell 35 Befolkningsutvikling i kommuner 2000-2020-2022, Troms.....	101
Tabell 36 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Troms....	102
Tabell 37 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Troms.....	103
Tabell 38 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Troms .....	106
Tabell 39 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn, Vest-Finnmark .....	114
Tabell 40 Reisetider på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner i Vest-Finnmark. Ferje er også en del av vegsystemet .....	115
Tabell 41 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder, Vest-Finnmark .....	117

Tabell 42 Befolkningsutvikling i Vest-Finnmark .....	119
Tabell 43 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM) , Vest-Finnmark.....	120
Tabell 44 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Vest-Finnmark .....	121
Tabell 45 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Vest-Finnmark.....	122
Tabell 46 Reisetid langs veg til liten og stor lufthavn i Øst-Finnmark .....	131
Tabell 47 Reisetider på veg til utvalgte samfunnsfunksjoner i Øst-Finnmark.....	131
Tabell 48 Befolkning pr. 1. jan 2022 i BA-regioner, kommuner og tettsteder i Øst-Finnmark .....	133
Tabell 49 Befolkningsutvikling, Øst-Finnmark .....	135
Tabell 50 Befolkningsprognoser Statistisk sentralbyrå (SSB) og Telemarksforskning (TM), Øst-Finnmark.....	135
Tabell 51 Sysselsatte i kommuner og BA-regioner, Øst-Finnmark.....	136
Tabell 52 Pendling mellom utvalgte kommuner, (kommunesentre), Øst-Finnmark .....	137

