

4. FEBRUAR 2023

KVU for transportløsninger i Nord-Norge

Næringer

Geografisk fordeling, transportøvelse
og utfordringer



Foto: Statens vegvesen

Forord

I det innledende arbeidet med KVV for transportløsninger i Nord-Norge ble flere arbeidsgrupper etablert, blant annet «Næringer». Arbeidet har bestått av situasjonsbeskrivelse, og beskrivelse av behov (inkludert transportbehov) og utfordringer. I løpet av perioden april 2021 – mars 2022 gjennomførte arbeidsgruppe «Næringer» flere møter med innhenting av beskrivelser, grunnlagsdata og drøfting av disse temaene. Arbeidsgruppen har bestått av følgende representanter:

Svein Bjørge Larsen	Statens vegvesen
Else-Marie Marskar	Statens vegvesen
Tor Vidar Olsen	Kystverket
Jannicke Røren	Kystverket
Lars Draagen	Avinor
Eirik Selmer	Troms og Finnmark fylkeskommune
Marit Wambheim	Troms og Finnmark fylkeskommune
Tommy Nilsen	Nordland fylkeskommune
Terje Gustavsen	Nordland fylkeskommune
Ragnhild Harsvik Ødegaard	Jernbanedirektoratet
Tor Johan Nicolaisen	Jernbanedirektoratet

Det er gjennomført et eksternt oppdrag der Transportutvikling AS har samlet data, gjennomført analyser og beskrevet situasjonen, samt utfordringer, for sjømatnæringen/forbruksvarer/landbruk/mineral/industri m.fl.

Det er videre gjennomført flere fellesmøter i arbeidet med KVV'en, samt møter/workshops med eksterne aktører.

Det foreliggende notatet/rapporten er en oppsummering av disse aktivitetene og representerer transportetatene og Avinor sitt innspill mht. «Næringer».

Videre henvises til eget notat om «Kyst-til-marked»-strategien, som blir utarbeidet med utgangspunkt i workshop i Tromsø, juni 2022.

Innhold

Kap.1 Samspillet mellom næringsutøvelse og transport (i et KVV-perspektiv)	side 3
Kap.2 Næringer, geografiske ulikheter, utviklingstrekk og tilhørende utfordringer ...	side 5
Kap.3 Transportutøvelse og tilhørende utfordringer	side 25

Kap.1

Samspeilet mellom næringsutøvelse og transport (i et KVVU-perspektiv)

Transportaktivitetene for næringslivet består av

Godstransport:

- Ut-transporter av ferdigprodukter og produkter for videreforedling
- Inn-transporter av innsatsvarer
- Service- og utbyggings-transporter for drift og utvikling av næringsaktivitet
- Vareforsyning

Persontransport:

- Arbeidsreiser inkl. vurdering av omland for rekruttering
- Tjenestereiser og besøksreiser iht. marked og utvikling inkl. vurdering av omland for komplementaritet

Ved drøfting og vurdering av transportbehov er det viktig å fange opp betingelsene for hele reisekjeden «dør-til-dør», samt mulige betingelser knyttet til oppholdstid ved reisemålet for personreiser og logistiske betingelser for godstransporter som legger føringer for mulige transportløsninger og -valg.

Sentrale egenskaper

Denne utredningen sitt hovedfokus er på transportløsninger i hovedkorridorene i landsdelen, inkludert de grensekryssende forbindelsene. For den enkeltes reise-/transportopplevelse inngår fylkes- og kommunalveinettet som ofte utgjør tilknytningene mellom kysten og produksjonsstedene på den ene siden, og byene og markedene på den andre siden. For høyverdivarer, som for eksempel fersk fisk, levende yngel eller kritiske innsatsfaktorer, må hele transportkorridoren ha god standard og forutsigbar fremkommelighet. Da er det ikke tilstrekkelig med fokus på «kun» de høyest trafikkerte transportårene.

For alle næringer består transportbehovet av både utgående og innkommende transport. Dette gjelder både for person- og godstransporter. Det er store forskjeller i volum og retningsbalanse, krav til transportene og leveransebetingelsene for den enkelte næring. For sjømatnæringen kan det for eksempel være tale om like mye, eller mer, inntransporter (av fôr, utstyr og smolt (fiskeyngel)), som uttransporter av sjømat. Her er transportbehov og krav til transportene for ferske og frosne produkter ikke nødvendigvis sammenfallende.

Mange av primær- og sekundærnæringene i Nord-Norge, som for eksempel havbruk, er avhengige av effektiv persontransport for tilgang til arbeidskraft.

Konkrete eksempler på slike egenskaper er:

- Transporttilbudet med tilhørende reisetid/reisekostnad/kvalitet for arbeidsreiser. Dette vil påvirke hvilket omland for rekruttering av kompetent arbeidskraft det enkelte foretak/bedrift kan regne med.
- Samspillet mellom flere ulike samfunnssektorer, der transport er en av disse, med tanke på å skape bo- og bli-lyst. Dette innebærer en helhetlig tenkning for samfunns- og tilbuds-utvikling som blant annet inkluderes i begrepet Bo-, Arbeids- og Service-regioner (BAS-regioner).
- Rimelige vilkår for tjenestereiser i et omland der ulike bedrifter inngår i dannelsen av verdi- og forsyningskjeder. Samspillet mellom bedrifter, leverandører og underleverandører vil påvirkes av transporttilbud og -kostnader, men der dette i noen grad kompenseres gjennom digitale løsninger (uten krav til fysiske reiser).
- Transportkostnader, inkludert begrepet «avstandsulempen», for innkommende og utgående transporter. Avstandsulempen brukes gjerne for å beskrive ulikhetene i konkurranseforholdet mellom næringsvirksomhet i spredtbygde områder med krevende transportforhold og næringsvirksomhet som er lokalisert nærmere omsetningsmarkedene med tilhørende lavere transportkostnader.

Kap.2

Næringer, geografiske ulikheter, utviklingstrekk og tilhørende utfordringer

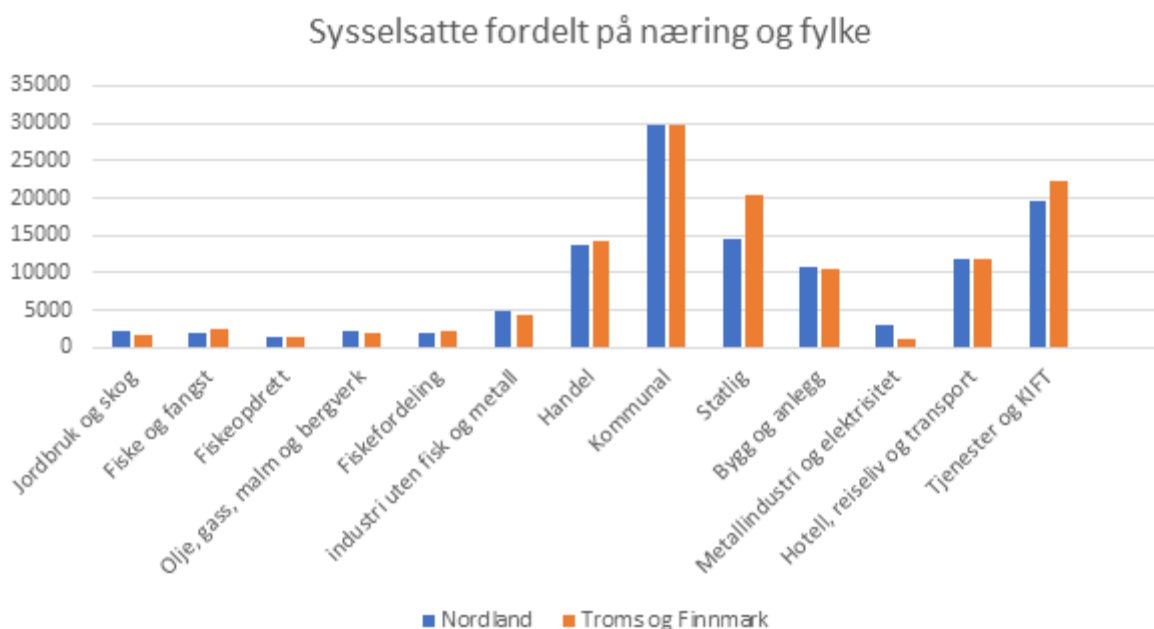
Næringsvirksomheten i landsdelen, med tilhørende sysselsetting, er om lag på nivå med landet sett under ett. Den utgjør 242 000 personer i arbeid i landsdelen.

Det er noen mindre forskjeller mellom fylker, regioner og byer. Denne situasjonsbeskrivelsen omhandler næringer og regionale forskjeller for sysselsetting, verdiskaping og jobbskaping.

Næringer og regionale forskjeller

Næringslivet i Nord-Norge er ressursbasert. Det er store forskjeller mellom de større byene og de omkringliggende regionene. Sammenhengene mellom næringsliv, verdiskaping og transportbehov er tilsvarende ulikt fordelt.

Næringslivet sysselsetter om lag 242 000 personer fordelt på næringer, som det framgår av figuren under. Sysselsettingen i Nord-Norge ligger om lag på landsgjennomsnittet, med noen mindre forskjeller mellom fylkene og kjønn.



Figur 2-1: Sysselsatte i Nord-Norge (2019, SSB)

Det er flest sysselsatte i offentlig forvaltning og tjenesteyting, i likhet med landet for øvrig. Mange er også sysselsatt innenfor varehandel, reiseliv, hotell, restaurant og samferdsel. De dominerende sekundærnæringene er bygg og anlegg, bergverk, olje og gass, industri og el-/vannforsyning.

Jordbruk, reindrift og sjømatproduksjon er viktige næringer, og disse påvirker både bosettingsmønster og verdiskaping mer enn sysselsettingen nominelt sett skulle tilsi.

Det er noen mindre forskjeller i sysselsetting og fordeling på næringer mellom fylkene. Nordland har en overvekt innen industri, mens Troms og Finnmark har en overvekt innen statlig sektor. Troms og Finnmark har også en overvekt innen tjenester og kompetanseintensiv forretningsmessig tjenesteyting. Nordland har flere sysselsatte innen jord og skogbruk, mens fiskeri har en overvekt i Troms og Finnmark. Fylkene er om lag like store på oppdrett. Se Figur 2-1.

Forskjellene blir imidlertid mer fremtredende når tallene fordeles på regioner regnet etter samlet antall sysselsatte, samt med tanke på fordelingen mellom næringer og behov for transport- og logistikk-løsninger. De mest befolkningstunge regionene har overvekt av offentlig virksomhet, kompetanseintensiv forretningsmessig tjenesteyting (KIFT), handel, bygg og anlegg, hotell og transport. I regionene Vest-Finnmark, Tromsø, Midt-Troms (med Forsvarets aktivitet) og Salten utgjør de sysselsatte innenfor disse næringene over 70 prosent av tilgjengelig arbeidsstyrke (20-69 år). Mindre befolkningstette regioner har to til tre ganger flere sysselsatte tilknyttet transportintensive næringer som havbruk, bergverk, petroleumsvirksomhet og industri enn fylkeshovedstedene, målt i andel av arbeidsstyrken.

De viktigste næringene og verdiskaping

Sysselsetting og verdiskaping i Troms og Finnmark skjer i hovedsak på kysten, mens det for Nordland i tillegg er stor landbasert aktivitet i E6-/Nordlandsbane-/Ofotbane-korridorene. De viktigste næringene er:

- Sjømatnæringen
- Petroleumsnæring med tilhørende leverandørindustri
- Mineralnæring og industri
- Reiseliv
- Landbruksnæringen inkludert skogbruk og reindrift
- Andre næringer og offentlig sektor

Sjømatnæringen

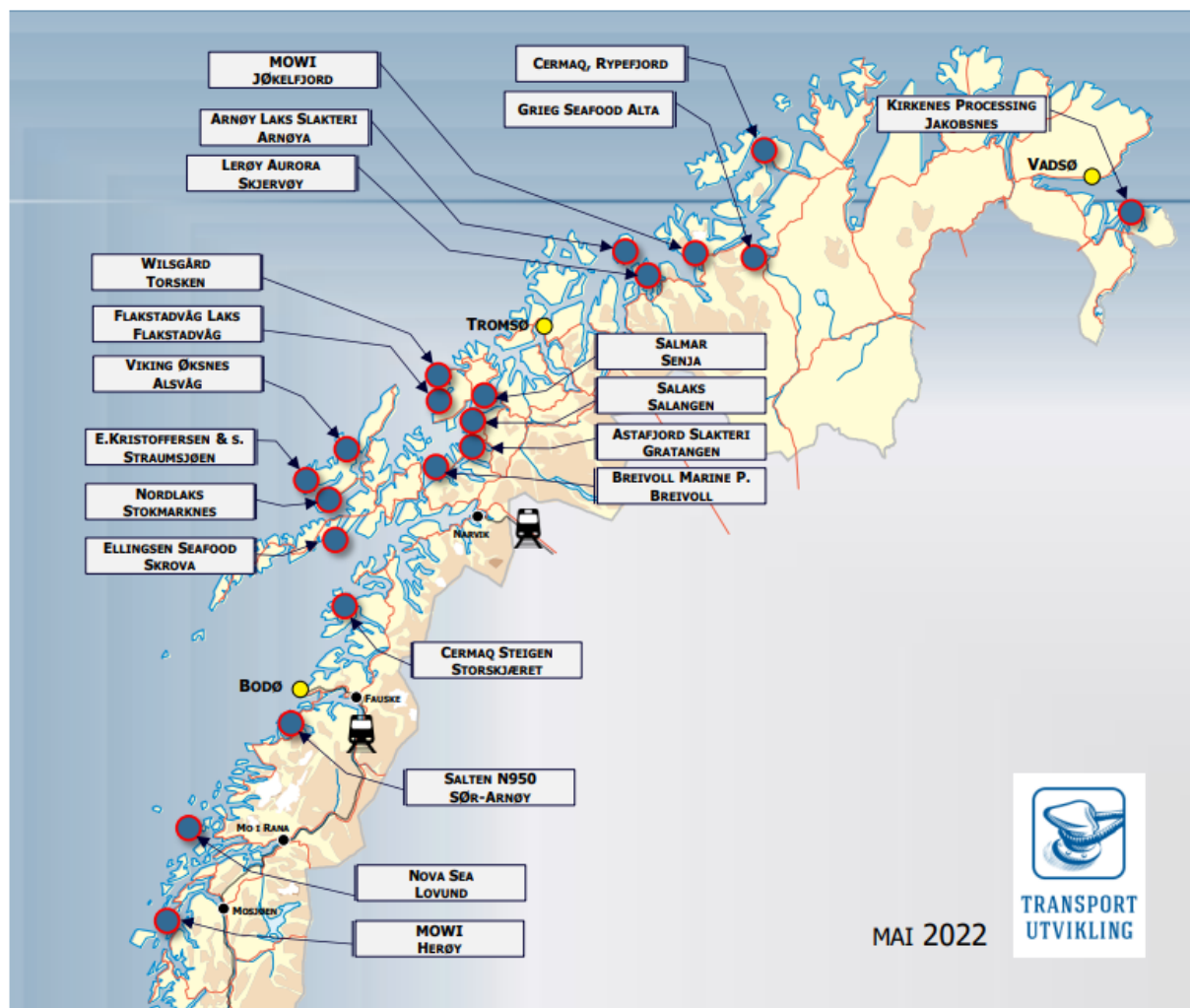
Sjømatnæringene omfatter fiskeri, havbruk, nye marine næringer, fiskeforedling og leverandørindustri. Næringen er geografisk spredt i alle kystkommuner. I 2019 ble det tatt ut 130 mill. levende matfisk i Nord-Norge, som utgjør i overkant av 40 prosent av landets samlede uttak (kilde: SSB 09259 Akvakultur). Fisken svarer for over 1/5-del av landets og 2/3-deler av Nord-Norges fastlandseksport (hovedkontorproblematikk forstyrrer sannsynligvis dette bildet noe).

Sjømatnæringen i Nord-Norge består av mer enn 250 aktører, når en inkluderer havbruk, tradisjonelle fiskerier, de som leverer innsatsfaktorer, bearbeiding osv. Den årlige trafikken består av mange tusen enkeltransporter, der ruter og volum kan variere fra år til år.

Havbruk – Oppdrett

I Nord-Norge er det 20 lakseslakterier pr. mai 2022. Det er innhentet 2021-informasjon fra samtlige 20, noe som vil gi oversikt over 100 prosent av trafikken. I tillegg er det beskrevet data fra regionale leverandører av innsatsfaktorer, som f.eks. fôr, da denne trafikken ikke registreres via slakteriaktørene.

Figur 2-2 viser lokaliseringen av lakseslakterier. Med unntak av Salmar på Senja, var alle i full drift i 2021.



Figur 2-2: Lakseslakterier i Nord-Norge pr mai 2022.

Slakteriene er spredt over hele landsdelen, og alle, med unntak av Cermaq i Hammerfest, er lokalisert i relativt lang avstand fra E/Rv nettet, i de fleste tilfeller ved en fylkesvei.

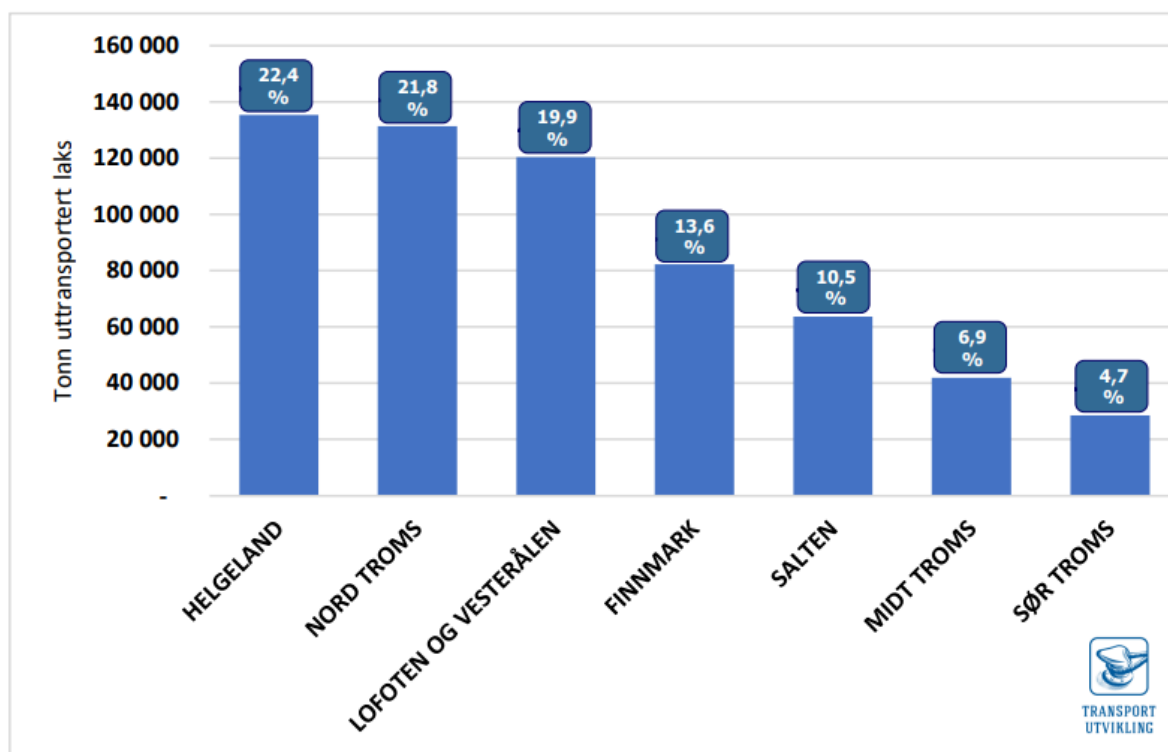
Inn til slakteriene kommer fisken i hovedsak med brønnbåt, som levende fisk. I noen tilfeller, f.eks. til filetfabrikker, kan fisken komme inn til slakteriet med bil.

I 2021 ble det transportert 603.435 tonn med ferdigprodukt (laks) ut fra slakteriene i Nord-Norge. I tillegg transporteres det ut biprodukter i form av ensilasje, eller at biproduktene går inn i annen lokal produksjon. Eksempelvis har Nordlaks egen produksjon av lakseolje/proteinkonsentrat basert på egne råstoffer.

Uttransporten av ferdigprodukt i 2021 var ca. 18 prosent høyere enn i 2020. Økningen tilsvarer ca. 92.000 tonn, eller ca. 4.850 vogntog en vei (basert på 19 tonn nettotransport pr. vogntog/semi).

Den landbaserte trafikken starter hos slakteriene, og i den regionen de er lokalisert. Regionfordelingen av uttransportert ferdigprodukt (laks) er vist Figur 2-3. Helgeland, Nord-Troms og Lofoten/Vesterålen hadde den største trafikken, med til sammen over 64 prosent av Nord-Norge.

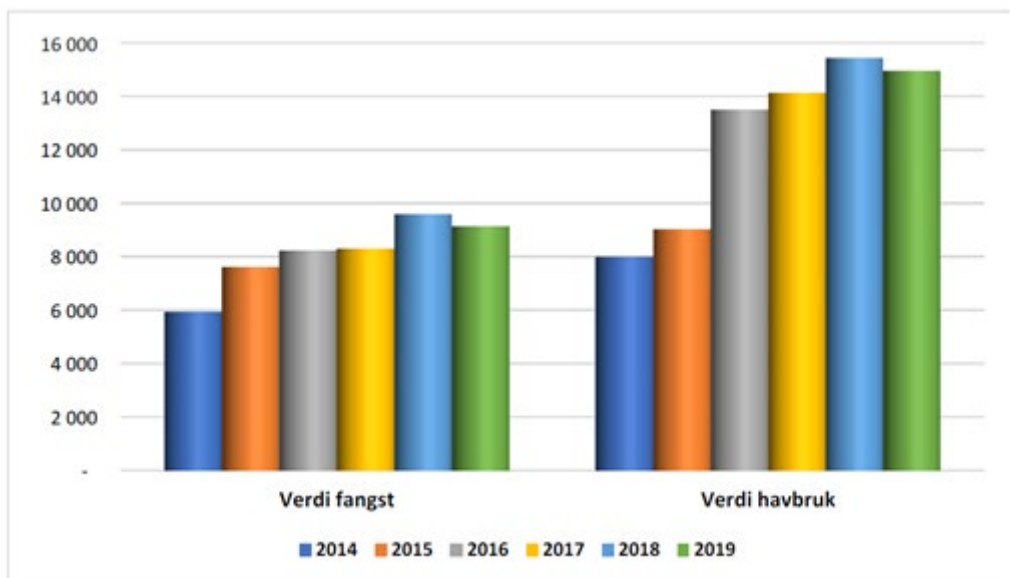
Salten har normalt en større andel av produksjonen, men slakteriet i Gildeskål var under ombygging i 2021. Og, med Salmar sitt slakteri på Senja i full drift vil derved fordelingen endre seg noe.



Figur 2-3: Regional fordeling av uttransportert laks i 2021.

Fem av slakteriene ligger på øyer, der eneste forbindelse til fastlandet er fylkesveiferge (se nærmere omtale i kap.3):

- I 2021 produserte de nevnte fem «øy slakteriene» 32 prosent av Nord-Norges slaktevolum
- De fire «øy-slakteriene» i Nordland produserte ca. halvparten (48 prosent) av Nordlands slaktevolum samme år.



Figur 2-4: Omsetningsverdi (mill.) fangst og havbruk, Troms og Finnmark 2014-2019. (Kilde: Fiskeridirektoratet). Hentet fra: «Status 2020 - Næringstransporter i Troms og Finnmark», Transportutvikling AS, 10.desember 2020.

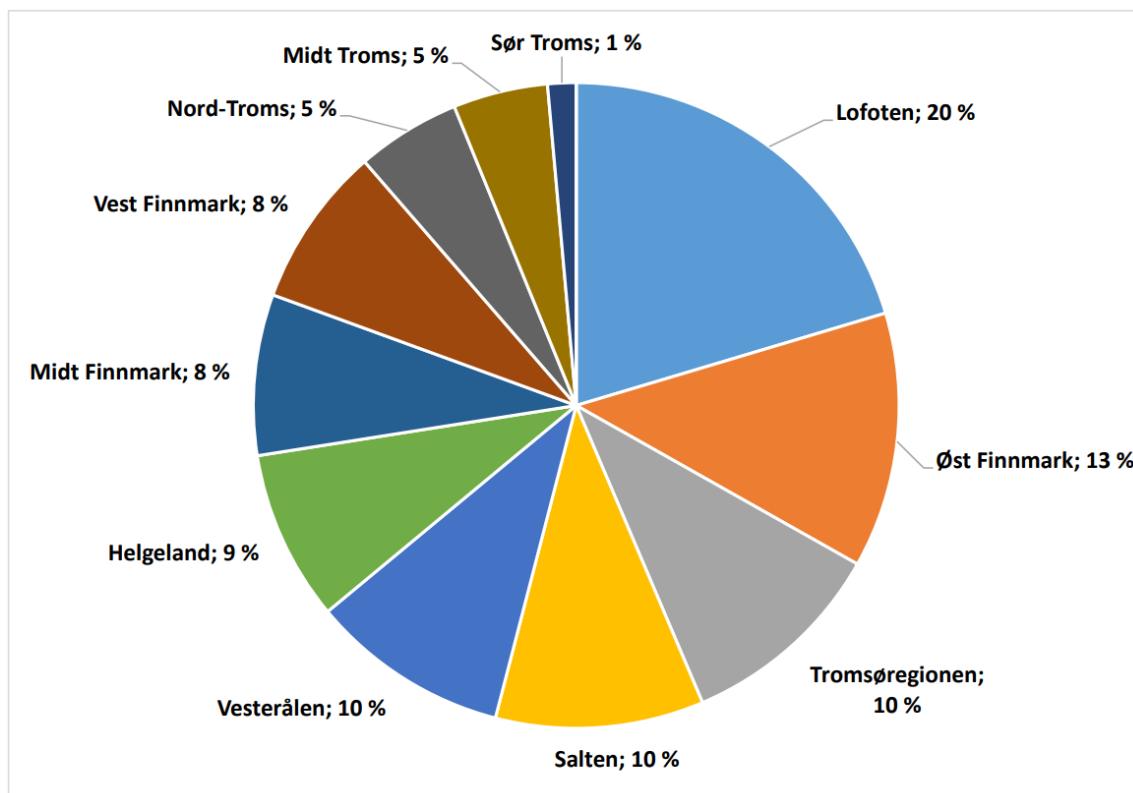
Nordland er ett av de største sjømatfylkene i landet målt i omsetningsverdi. I 2020 var Nordlands andel av volumet innen havbruk på 21,4 prosent, mens den for fiskeri var på 11 prosent. I 2020 ble det landet og slaktet om lag 625.000 tonn villfanget og oppdrettet fisk i Nordland.

Fiskeri - Fangst – Villfanget fisk

Nord-Norge har ca. 215 mottak av villfanget fisk, herunder pelagisk. Mange av mottakene er små, men de er svært viktige for mange av de mindre stedene i landsdelen. Ofte er sjømatbedriften den største arbeidsgiver i lokalsamfunnet.

Aktørene er spredt over hele landsdelen, og det var i 2021 registrert mottak i alle regioner i landsdelen med unntak av Ofoten. Det foreligger data fra totalt 113 fangstaktører, som totalt gir oss oversikt over ca. 90 prosent av ut- og inntransportene. De 27 største står for 80 prosent av levert kvantum.

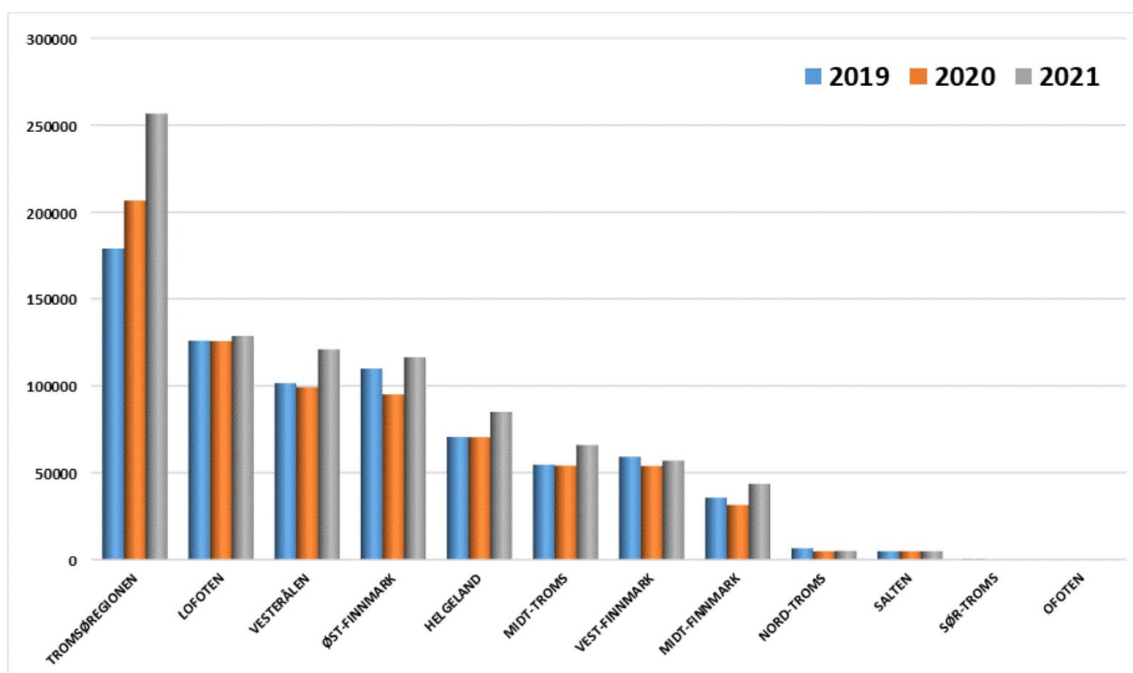
Figur 2-5 viser den prosentuelle fordeling av mottakene, uavhengig av størrelse. Tallene inkluderer alle mottak, herunder pelagiske.



Figur 2-5: Regional fordeling av mottak i 2021 (Kilde: Råfisklaget, Fiskeridirektoratet, egne data).

Produksjon i 2021

Aktørenes størrelse varierer fra en årsproduksjon på noen få kilo til ca. 100.000 tonn. Da de fleste aktørene er små vil trafikken ha en annen regional fordeling enn fordelingen av antall mottak. Totalt ble det levert ca. 886.000 tonn til mottakene i 2021. Tallene inkluderer pelagisk fisk med anslagsvis ¼ av totalvolumet i 2021. Den regionale fordelingen av levert vekt fra 2019 til 2021 er vist i Figur 2-6.



Figur 2-6: Regional fordeling av levert vekt i 2021 (Kilde: Råfisklaget, Fiskeridir., egne data).

Noen utviklingstrekk:

- Fra 2020 til 2021 har det vært en økning i levert kvantum (inkludert pelagisk) på nærmere 19 prosent (138.000 tonn). Hvis hele denne økningen hadde vært transport med bil, ville det representert rundt 8.000 flere utgående tunge kjøretøy på veiene.
- Det er registrert vekst i alle regioner fra 2020 til 2021.
- De største landingene skjer i Tromsø og er i hovedsak knyttet til fryseler. De to store fryselerne i Tromsø sto for 22 prosent av Nord-Norges samlede landinger i 2021. Hovedtyngden av transportene fra disse aktørene skjer med båt, -inn- og ut av terminalen.
- Det er ingen landinger i Ofoten og svært lite i Sør-Troms.
- I Salten var landingene relativt små i 2021, men trafikken er likevel høy. Dette skyldes bl.a. at råstoffer (ensilasje/kapp) til Pelagia Bodø, som transporteres inn fra andre aktører i næringen, bearbeides og transporteres videre.

Fremtid/endringer: Fiskeressurser og kvotetildeling

Myndighetene står fritt til å fatte vedtak om fordeling av fiskerettigheter til kvoter av felles fiskeressurser. Dette gir myndighetene handlefrihet til å fordele kvoterettighetene i tråd med havressurslovens formål om at de skal bidra til verdiskaping, sysselsetting og bosetting langs kysten. Dette til forskjell fra reguleringer av fiskeindustri og vannkraft som er bundet opp av EØS og avledede avtaler med EU.

Fiskereguleringer er komplisert, både for fiskerne og fiskeindustrien. Fiskerne blir stilt ovenfor et vanskelig valg om hvordan de skal tilpasse seg de tilgjengelige kvotene. Fiskeindustrien henter sitt råstoffgrunnlag fra fisken som landes. Hvordan kvotene fordeles får også direkte betydning for arbeidsplasser i kystkommunene, som etter loven skal tilgodesees ved fordeling.

Riksrevisjonen har påvist store avvik mellom fiskerilovgivningens målsettinger og fiskerimyndighetenes fordelingspraksis – spesielt bidraget til arbeidsplasser i kystkommunene, som er blitt mindre og mindre med årene.

Årsaken til dette knytter seg særlig til at myndighetene i stor grad har overlatt fordelingen av kvoter til kjøp og salg mellom rederier. De mest pengesterke rederiene har derfor fått anledning til å kjøpe opp kvoter fra andre redere som har hatt muligheten til å selge kvoter de opprinnelig har fått tildelt gratis fra staten. Kjøperne har samtidig fått anledning til å samle sammen slike kvoter – såkalte strukturkvoter, på stadig større fartøy.

Petroleumsnæringen med tilhørende leverandørindustri

Sysselsettingen i petroleumsnæringen i Troms og Finnmark er knyttet til produksjonen på Melkøya i Hammerfest fra Snøhvitfeltet og Goliatplattformen. Antall sysselsatte i 2019 var 850 i petroleumsindustrien i Finnmark og 281 i Troms. Nordland har tre felt i drift utenfor Helgeland. Aasta Hansteen, Skarv og Norne forsynes alle fra Sandnessjøen og Brønnøysund. Aktiviteten for Nordlandsbedriftene utgjorde 617 årsverk. I tillegg utgjør leverandørindustri til petroleumsnæringa betydelig sysselsetting i hele landsdelen, samt beredskap og basisvirksomheten i Hammerfest.

Omsetningen i petroleumsnæringa var på om lag 3,97 milliarder kroner i 2019, og fordelte seg slik:

- Troms og Finnmark: 2,52 milliarder kroner
- Nordland: 1,45 milliarder kroner

Leverandørindustrien omfatter små og mellomstore bedrifter som leverer tjenester til petroleumsnæringen, samt utbygging av infrastruktur og bygg/anlegg. Virksomhetene er knyttet til de største byene og stedene i fylkene.

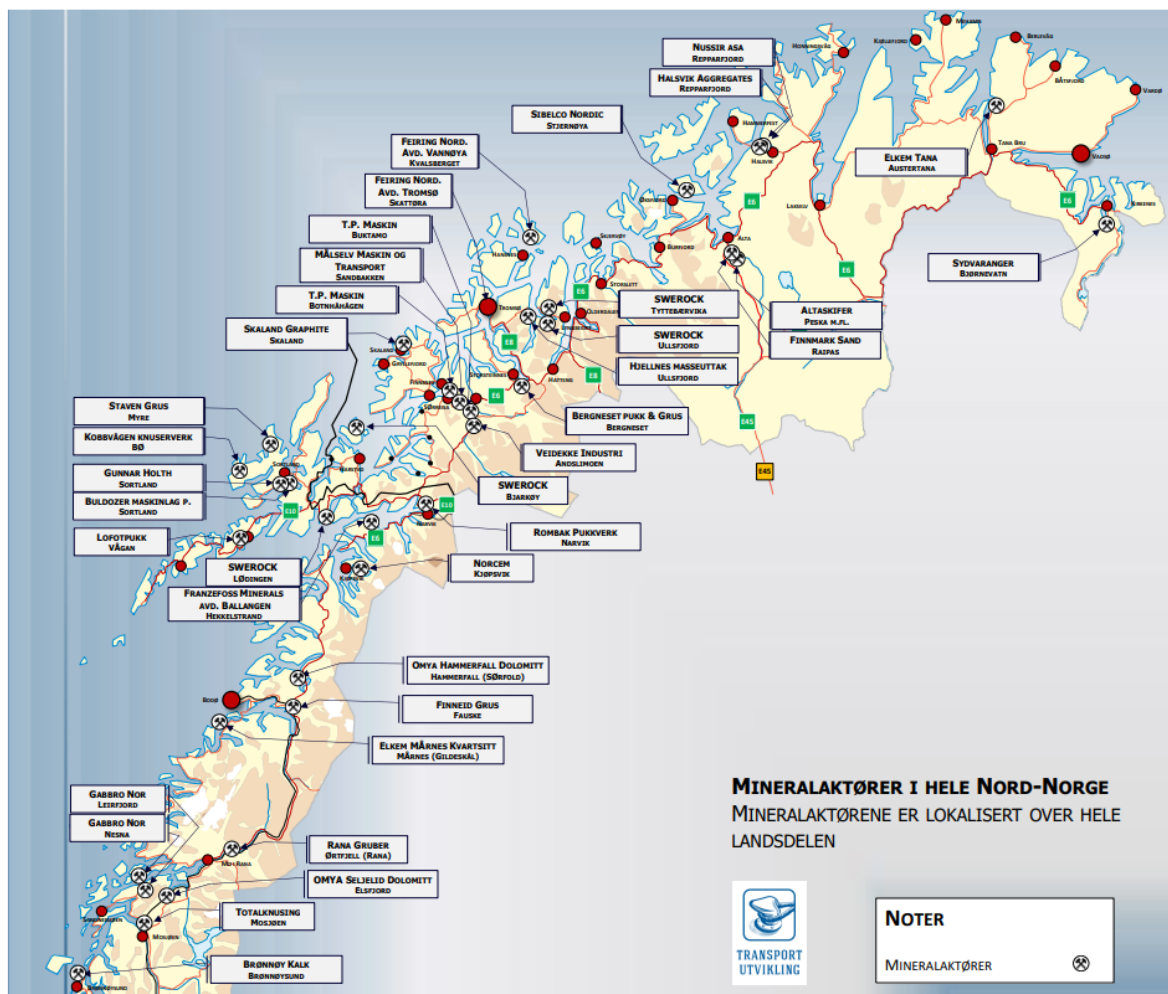
- Leverandørindustrien – petroleum:
Levertrapporten.no viser omfang av leverandørindustriens leveringer til petroleumsnæringa. 2019 totalt 1133 sysselsatte, hvorav 704 lokale og 429 som pendler inn. Det er to petroleumssenter i Troms og Finnmark, Hammerfest og Harstad. Ansatte i oljeselskap etc. kommer i tillegg.
- I Hammerfest er det utbygging og drift av felt i form av basefunksjoner, og driftsorganisasjonene for Goliat + Hammerfest LNG.
- Harstad – lete og driftsmiljø for nordnorsk sokkel. Equinor 250+ stk ansatt der. Også andre oljeselskap har flere ansatte der samt i leverandørindustri – Aibel er størst.
- Leverandørindustrien til petroleum er lokalisert rundt om i fylket, som Tromsø (konsulent + FoU) og Kirkenes (mekanisk).

I Salten og på Helgeland er det flere bedrifter som leverer til et internasjonalt marked, en er derfor noe mindre konjunkturavhengig basert på virksomheten i landsdelen. Forsyningsbasene i Sandnessjøen og Brønnøysund konkurrerer i en viss grad med Kristiansund. Disse byene må derfor ha konkurransedyktige logistikk-løsninger for å bevare dagens posisjon.

Mineralnæring og industri

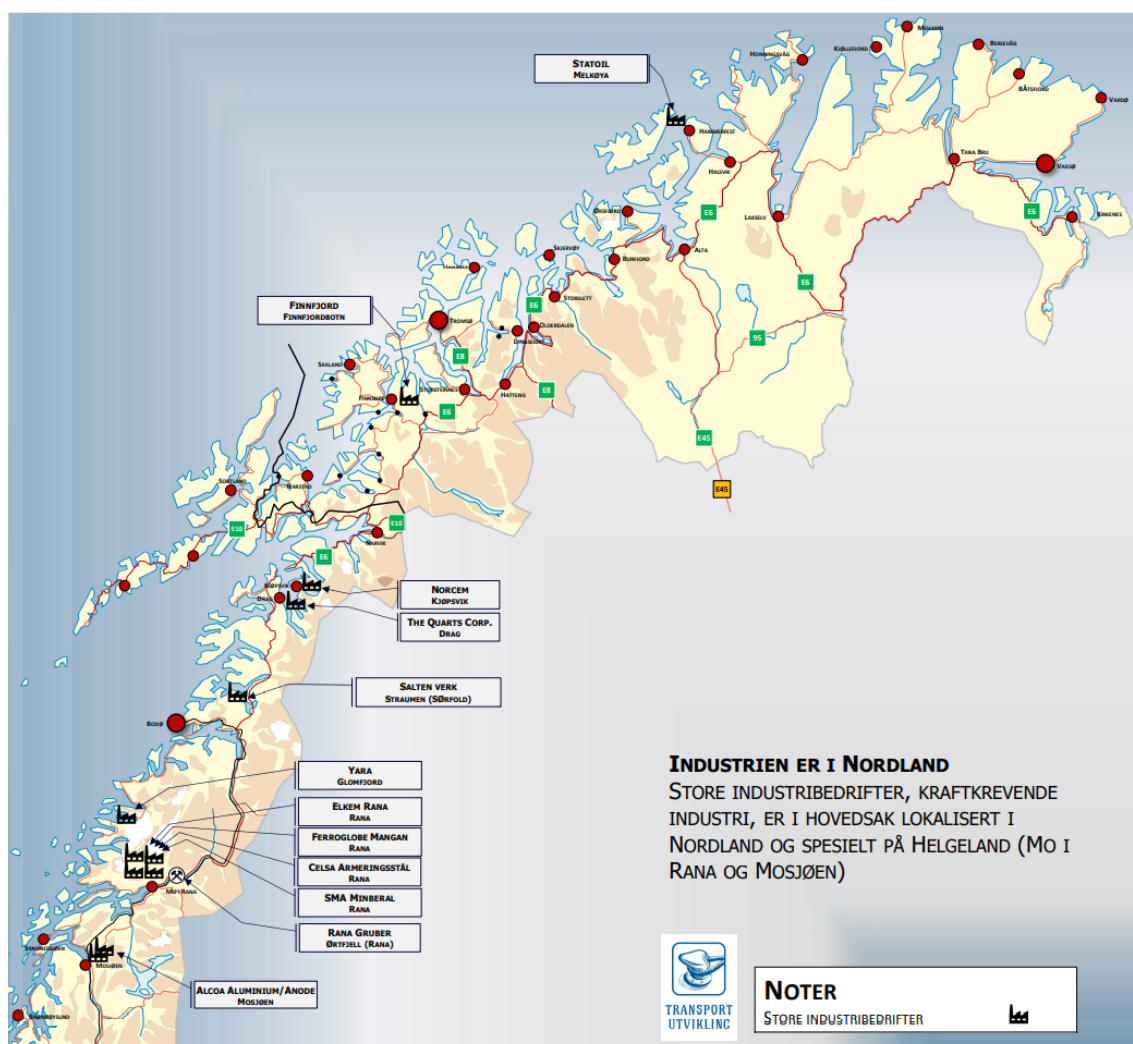
Mineralnæringen og industri omfatter blant annet gruver, dagbrudd, og pukk/grusverk. Næringen er relatert til virksomheter spredt i hele landsdelen, men ofte med tilknytning til sjø.

Av Figur 2-7 framgår lokaliseringen av større mineralaktører i landsdelen. Datagrunnlaget er fra 2019, og enkelte aktører har skiftet navn (bl.a. YIT til Swerock). I hovedsak er lokaliseringen den samme i dag som i 2019.



Figur 2-7: Større mineralaktører i landsdelen (Transportutvikling AS).

Tyngre industri, er en upresis definisjon av større bedrifter med en form for bearbeiding til industrielle produkter. I stor grad dreier dette seg om kraftintensiv industri som skaper store eksportverdier. Figur 2-8 under viser lokaliseringen av større industriaktører i landsdelen.



Figur 2-8: Større industriaktører i landsdelen (Transportutvikling).

Eksempler på nøkkeltall:

- Elkem Tana omsatte for 620 mill. kr i 2019, 27 ansatte.
- Finnfjord smelteverk har 130 ansatte og en omsetning på rundt 1 milliard kroner.
- Planlegges ny oppstart av jernmalm produksjon i Sør-Varanger og kopper i Repparfjorden.
- Mulig ny aktivitet i Sulitjelma.

Helgeland er den største industriregionen i Nord-Norge og har et næringsliv som avviker fra store deler av Nord-Norge for øvrig. Næringslivet med nær 1700 sysselsatte innen metallindustri og elforsyning, har vokst ut fra store kraftoverskudd og lang industriell aktivitet. I tillegg er det over 2000 sysselsatte innen øvrig industri i de to regionene på Helgeland (Mo og Mosjøen), samt nær 1000 sysselsatte innen olje, gass, malm og bergverk. Store bedrifter er Elkem Rana, Ferroglobe Mangan Norway, Celsa Armeringsstål og SMA Mineral. Disse næringene synes å ha håndtert pandemien og «samfunnsnedstengingen» godt. Med det grønne skifte har den kraftforedlende industrien i Nordland, og leverandørene tilknyttet industrien, et stort potensial for vekst i årene fremover.



Figur 2-9: Kraftforedlende industri i Nordland (Kilde: Nærings- og godsstrømsanalysen Nordland).

Svært mye av produksjonen går til eksport. For de to bedriftene i Elkem-konsernet dreier det seg om opp til 98 prosent. I 2020 var den samlede eksportverdien fra den kraftforedlende industrien i Nordland på 11,3 milliarder kroner.

Verdien av fastlandseksporten i år 2020 overgår årene 2018 og 2019 (kilde: SSBs Utenrikshandelsstatistikk). Den konkurranseutsatte delen av disse næringene har en ulempe i form av Norges utkantlokalisering. I tillegg til avhengigheten av forutsigbare transporttilbud og infrastruktur av god kvalitet, er næringene avhengige av lave transportkostnader. I den globale og europeiske konkurransen møter næringene aktører hvor både beliggenhet og generelt kostnadsnivå tilsier lavere produktkostnader.

Reiseliv

Reiselivet i Troms og Finnmark består av små og mellomstore bedrifter som tilbyr både vinterturisme og opplevelser. Disse er hovedsakelig lokalisert i tilknytning til større byer og tettsteder, der også hotell og flyplassforbindelse er tilgjengelig, samt attraktive destinasjoner som Nordkapp-plataet, grensekommunen Sør-Varanger, nasjonale turistveier, og andre naturbaserte opplevelsesnæringer. Antall ansatte i reiselivsnæringene i Troms og Finnmark var 10 554 i 2019.

I 2018 var det registrert rundt 2.000 reiselivsbedrifter i Nordland med Helgeland, Lofoten og Salten, som de viktigste reiselivsdestinasjonene i fylket. De fleste bedriftene er små, men har stor betydning for lokalsamfunnene. Antall ansatte i reiselivsnæringene i Nordland var 13 198 i 2019. Fra 2015 og fram til 2020 økte omsetningen innenfor reiselivsnæringen med 39 prosent, der omsetningen i 2020 var på nesten 12,8 milliarder kroner. Koronapandemien satte deretter en stopper i en lang periode for nærings- og fritidsreiser, både for personer fra inn- og utland. Det fikk stor innvirkning på omsetningen innenfor reiselivsnæringen. Fra 2015-2019 økte sysselsettingen innenfor reiseliv med 1,5 prosent, men fra 2019-2020 hadde næringen en nedgang på sju prosent. Reiselivet i Nordland er spredt ut over hele fylket, men med til dels ulike kundegrupper. Lofoten er den store ferie-/fritidsdestinasjonen hvor rundt 60 prosent av de besøkende er utenlandske feriereisende. I Salten-regionen er situasjonen at 40 prosent av de besøkende er utlendinger og den største målgruppen er her yrkes- og forretningsreisende, kurs og konferanser. Totalt antall gjestedøgn i Nordland i 2019 var på 2 349 853. Dette tallet inkluderer både kommersielle gjestedøgn og registrerte gjestedøgn via Airbnb. Det er Lofoten og Salten som er de store destinasjonene med 1 493 317 av disse gjestedøgnene. Veksten i antallet kommersielle gjestedøgn har vært på mer enn 45 prosent siden 2015.

Reiseliv omsatte for ca. 63 180 000 kr i 2018.

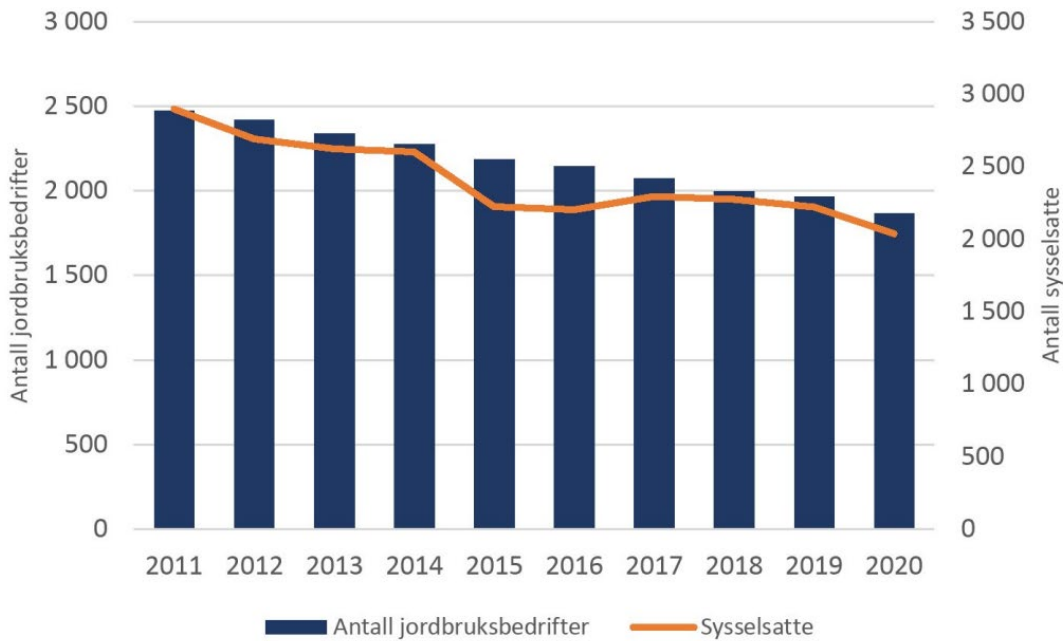
Landbruksnæringen inkl. skogbruk og reindrift

Landbruksnæringen består av gårdsbruk fordelt i hele landsdelen og reindrift i indre strøk, men der noen kystkommuner har liten aktivitet. Tilstrekkelig utmark og beiteområder er avgjørende for næringens funksjonsdyktighet. Næringen omfatter slakteri, meieri, lager, distribusjon av innsatsvarer og produkter, samt sysselsetting i leverandørindustrien.

Landbruk i landsdelen består av 2.939 jordbruksbedrifter (SSB, 2021 tall). I løpet av de siste 10 årene har antallet landbruksbedrifter i landsdelen gått ned med 880 (30 prosent), til dagens 2.939. Brukene er blitt større og trafikken mer konsentrert.

Nordland hadde 1.864 gårdsbruk med til sammen 2.036 sysselsatte i 2020. Det er mer landbruksaktivitet i Nordland enn i resten av landsdelen. 62 prosent av jordbruksbedriftene i landsdelen ligger i Nordland. (SSB, 2021 tall)

Ny teknologi, mer rasjonell drift og strukturelle endringer har gjort at landbruket har gått i retning av færre, men større enheter. I Nordland gikk sysselsettingen og antall gårdsbruk ned med henholdsvis 30 og 25 prosent fra 2011-2020. Dette er en utvikling som sannsynligvis vil fortsette framover.

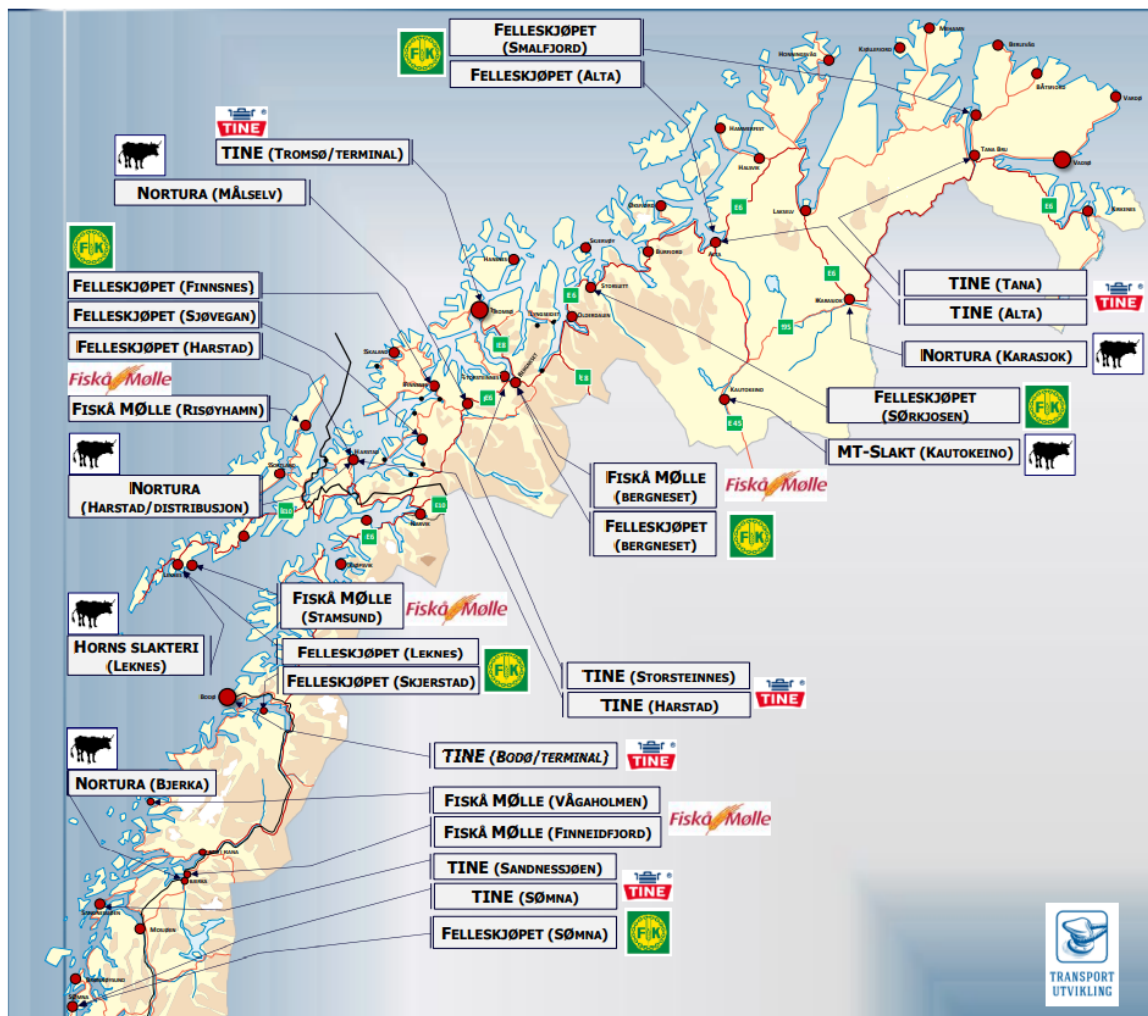


Figur 2-10: Utvikling i antall jordbruksbedrifter i Nordland og sysselsatte (Kilde: SSB).

Til tross for at antallet gårdsbruk og sysselsatte har gått mye ned de siste ti årene, har melk- og kjøttproduksjonen i fylket kun hatt en svakt nedadgående trend. I perioden 2011-2020 gikk produksjonen av kjøtt ned med 4,4 prosent og melkeproduksjonen ned med 2,7 prosent.

Helgeland dominerer landbruksaktiviteten i Nordland, både for husdyrhold og melkeproduksjon. Transportene innen landbruk varierer med hensyn til type lastbærere og fyllingsgrad. Det dreier seg om alt fra transporter av levende dyr i tilpassede biler, henting og transport av melk i bulk, til transport av ferdigprodukter. Rundt meierier, dyreslakterier og lagerfunksjoner er trafikken høy. Deler av næringen er sesongbetont. Transporten skjer på vei og en del av transportene benytter ferjer, særlig på Helgeland. Det transporteres også et stort volum innsatsfaktorer som f.eks. gjødsel.

Disse gårdsbrukene og bedriftene mottar innsatsfaktorer og leverer råvarer til et fåtall landbrukskonsern, som f.eks. Tine, Nortura, Felleskjøpet og Fiskå Mølle. Figur 2-11 viser oversikt over større landbruksaktører i landsdelen.

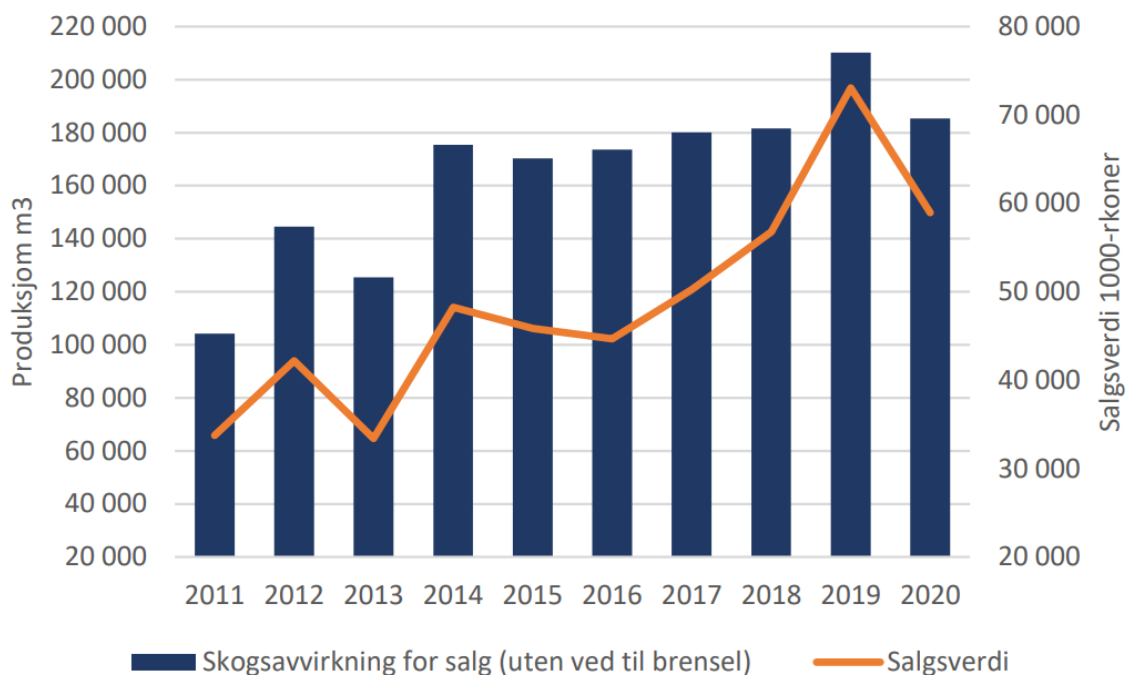


Figur 2-11: Større landbruksaktører i landsdelen (Transportutvikling AS).

Skogbruk

Med unntak av Nordland er det lite skogbruk i Nord-Norge. I 2021 utgjorde Nord-Norges andel av totalt avvirket trevirke i Norge ca. 1,9 prosent. Mer enn 93 prosent av dette kom fra Nordland og ca. 69 prosent av Nord-Norges avvirkning skjedde på Helgeland.

I 2020 ble det hugget 185.268 m³ skog for salg i Nordland. 97 prosent av all skog som avvirkes er gran. 70 prosent går til treforedlingsindustrien, mens resten går til produksjon av planker og bord.



Figur 2-12: Skogsavvirkning i Nordland for salg m³ (uten ved til brensel) og salgsverdi (Kilde: SSB).

Fra 2011-2020 økte avvirkningen av skog med nesten 80 prosent. Tilsvarende har salgsverdien økt i samme periode. I 2020 var den på 58,9 millioner kroner. Helgeland er den største skogbruksregionen målt i både skogsareal og avvirkningsmengde. I 2020 sto Helgeland for 78 prosent av all skog som ble hugget og omsatt i fylket.

I 2021 var det registrert 216 bedrifter innenfor skogbruk, noe som var en økning på 25 prosent fra 2012. Bedriftene er som regel små og mange har ingen produksjon. De fleste bedriftene innenfor skogbruk er i Vefsn, Rana, Brønnøy og Bodø. De aller fleste omsetter tømret sitt gjennom Allskog, som er et samvirke eid av skogeiere i Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms. Allskog har 70 prosent av markeds andelene i sitt geografiske nedslagsfelt.

Reindrift

Reindriftsnæringa i landsdelen produserte 805 årsverk i 2019, som drifter om lag 175 000 rein. Figuren under viser fordelingen av årsverk på reinbeiteområdene.

		Rein pr	Samlet antall
Reinbeiteområde	Årsverk	årsverk	rein
Polmak/Varanger	50	490	24 500
Karasjok øst	108	204	22 032
Karasjok vest	136	172	23 392
Kautokeino øst	95	244	23 180
Kautokeino midt	181	177	32 037
Kautokeino vest	88	268	23 584
Troms	80	152	12 160
Nordland	67	205	13 735
Sum	805		174 620

Kilde: Totalregnskap for reindriftsnæringen. Rapport nr 39/2020, Landbruksdirektoratet.

Reindriftsnæringen i Nord-Norge hadde i 2019 inntekter på om lag 318 millioner kroner (dette basert på at samlet inntekt for hele landet er jevnt fordelt pr årsverk).

I Figuren under fremgår slaktevekt i tonn for sesongen 1.april 2020 – 31.mars 2021.

	Slaktevekt i tonn
Reinbeiteområde	2020/2021
Polmak/Varanger	221
Karasjok øst	75
Karasjok vest	117
Kautokeino øst	97
Kautokeino midt	136
Kautokeino vest	93
Troms	44
Nordland	51
Sum	834

Kilde: Ressursregnskap for reindriftsnæringen. Rapport nr 32/2021, Landbruksdirektoratet.

Næringen har stor betydning for bosettingsmønsteret og kulturbevaring.

Andre næringer og offentlig sektor

Andre næringer med betydelig transportvirksomhet er petroleumsdistribusjon, dagligvarer, bygg-/anlegg og resirkulering/renovasjon. Sysselsettingen i 2019 i disse næringene var:

- Elektrisitet, gass og varmtvannsforsyning: 9 200 personer (fordelt på Finnmark + Troms med 3 000 og Nordland med 6 200)
- Varehandel og reparasjon av motorvogner: 28 200 personer (fordelt på Finnmark + Troms med 14 300 og Nordland med 13 900)
- Bygge og anleggsnæringen: 20 800 personer (fordelt på Finnmark + Troms med 10 200 og Nordland med 10 600)

- Resirkulering/avfall/renovasjonsnæringen.
- Offentlig sektor.

Detaljhandelen omfatter i all hovedsak dagligvarehandelen, hvor omsetningen har økt gradvis opp siden 2011. Parallelt har antallet sysselsatte gått ned.

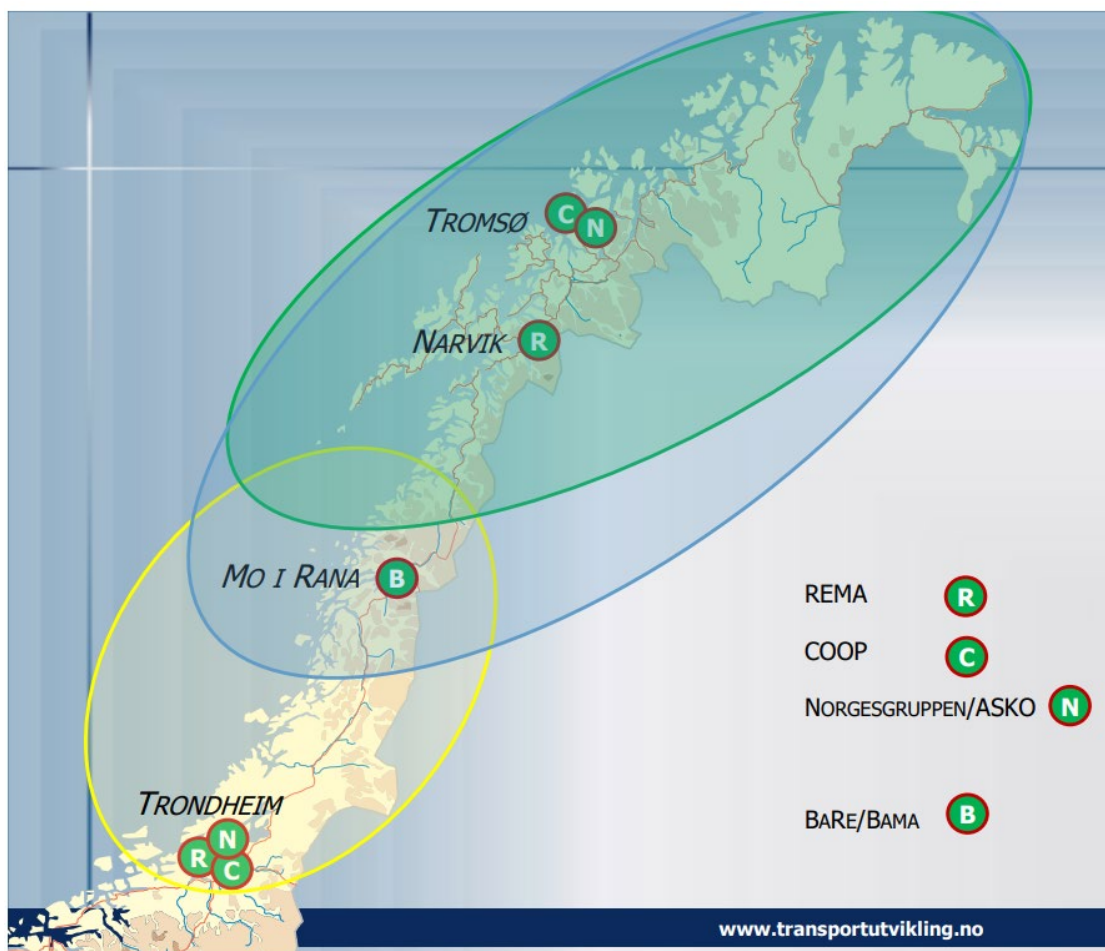
I perioden 2011-2020 økte omsetningen med 33,4 prosent, mens sysselsettingen gikk ned med 13,9 prosent. Tilsvarende tall for perioden 2015-2020 var på henholdsvis 20,2 prosent og -3,8 prosent.

Stadig mer av omsetningen i varehandelen skjer i de store kjøpesentrene, som er lokalisert i byer og tettsteder. Utviklingen går dessuten i retning av økt digitalisering, der blant annet netthandelen har skutt fart; en utvikling som ble forsterket under koronapandemien.

Dagligvaremarkedet styres i hovedsak av de tre store aktørene REMA, Coop og NorgesGruppen/Asko. Den samlede trafikken er betydelig, med mange enkelttransporter til store og små detaljister i hele landsdelen. Det er innhentet 2021-data fra de store aktørene. I tillegg er det innhentet data fra BaRe/Bama frukt/grønt-transporter som kommer i tillegg til de nevnte dagligvaregrossistene. Dette gir oversikt over nærmere 100 prosent av inn- og ut-transportene.

Lokaliseringen av regionale lager framgår av Figur 2-13 og består av:

- Rema har regionalt lager i Narvik (Narvikterminalen) og distribuerer fra Salten og nordover til Øst-Finnmark. Distribusjonen på Helgeland skjer med utgangspunkt i Rema i Trondheim.
- Coop har regionalt lager i Tromsø (Håpet) og distribuerer fra Tysfjorden/Vestfjorden og nordover til Øst-Finnmark. Distribusjonen nord til og med Salten skjer med utgangspunkt i Coop i Trondheim.
- Asko har regionalt laget i Tromsø (Ramfjordbotn) og distribuerer fra Tysfjorden/Vestfjorden og nordover til Øst-Finnmark. Distribusjonen nord til og med Salten skjer med utgangspunkt i Asko i Trondheim.
- BaRe har regionalt lager i Mo i Rana og distribuerer i hele Nord-Norge.



Figur 2-13: Lokalisering av dagligvarelager, frukt og grønt.

Resirkulering/avfall/renovasjonsnæringen

Næringen består av offentlige og private selskap som foretar innsamling av avfall fra private husstander og næringsliv. Næringen har et høyt regionalt trafikkarbeid, men også med en del transporter ut av landsdelen til forskjellige gjenvinningsanlegg.

Deponiforbudet i 2010 førte til at veitransportene økte, da avfallsråstoffer måtte transporteres til Sør-Norge eller andre land for gjenvinning. I de siste årene har brennbare råstoffer i større grad blitt transportert til energi-gjenvinningsanlegg i landsdelen, f.eks. Kvitebjørn i Tromsø.

Offentlig ansatte

Samlet er det i landsdelen sysselsatt 94 409 personer innen offentlig sektor. Dette utgjør 39 prosent av den samlede sysselsettingen i landsdelen. Fordelingen mellom fylkene er; 43 784 i Troms og Finnmark, og 50 625 i Nordland.

Forsvaret sine etableringer i Kirkenes, Lakselv, Indre Troms, Hålogaland og Salten bidrar til en del lokal næringsvirksomhet knyttet til logistikk og servicetjenester.

Jobbskaping - de store linjene i dag og i morgen

Det er en positiv utvikling (i landsdelen) der det skapes flere jobber med økt sysselsetting innen flere sentrale næringer. Det gjelder både i de store bykommunene og regionkommunene. Som for dagens situasjon viser også trendutviklingen store regionale forskjeller. Se Tabell 2-1.

	Jordbruk og skog	Fiske og fangst	Fiske-oppdrett	Olje, gass, malm og bergverk	Fiskefordeling	industri uten fisk og metall	Handel	Kommunal	Statlig	Bygg og anlegg	Metallindustri og el.	Hotell, reiseliv og transport	Tjenester og KIFT
Sysselsatte													
Øst-Finnmark	-18	118	33	-31	18	11	23	-8	-7	81	26	35	-39
Ålgvål	33	1	0	10	0	16	6	18	15	16	1	10	24
Vest-Finnmark	-25	68	111	112	-18	13	59	103	55	188	-12	107	103
Nord-Troms	5	-8	14	3	111	15	10	22	3	213	-2	22	8
Tromsø-området	-36	-36	54	-24	-34	35	120	489	739	503	-69	272	770
Midt-Troms	10	40	122	18	42	-16	-10	52	-17	75	66	-19	30
Hålogaland	20	9	65	-23	1	10	38	-73	-16	-21	77	-112	-4
Vesterålen	-20	0	70	24	91	-8	92	150	44	153	-7	-68	103
Lofoten	3	-17	33	-3	-9	84	41	56	20	87	-3	131	52
Salten	-12	-24	145	-13	14	-21	193	342	373	199	52	244	350
Indre Helgeland	-75	-9	61	69	-8	3	-9	25	52	-96	-21	93	110
Helgeland	-14	0	69	122	-9	37	-95	172	54	180	-43	-7	96

Tabell 2-1: Jobbskaping på næringsnivå i 2015-2019.

Tabellen viser:

- Det har vært større vekst i regioner med store bykommuner.
- Vekst innen sekundærnæring og varehandel/hotell/samferdsel skjer i områder med utvikling knyttet til sjømatproduksjon og turisme.

Tabellen synliggjør at offentlig finansiert sysselsetting har raskere vekst enn den privatfinansierte. Regioner som har stor andel offentlig finansiering vokser herav raskere. Dette kan eksemplifiseres med at selv om havbruksnæringen er en raskt voksende næring, har den ikke skapt flere nye arbeidsplasser i hele Nord-Norge enn staten har direktefinansiert i de to fylkeshovedstadsregionene. Med nye arbeidsplasser følger ringvirkninger i bygg og anlegg, handel, private kompetansearbeidsplasser, transport osv.

For leverandør-industrien er utviklingen fra forrige leveransekartlegging om lag som forventet. Sammenlignet med året før var det en vekst i omsetningen på drøyt 23 prosent, og det ble utført 84 flere årsverk i 2019. Veksten i utførte årsverk har utelukkende kommet fra arbeidskraft som pendler inn til Helgeland. For 2020 ventes et fall i leveransene fra Nordland på 200 millioner kroner og 100 færre årsverk.

Kommende varslede etableringer består av:

- **Hammerfest LNG.** I 2018 annonserte Equinor at de og partnerne hadde besluttet å investere rundt fem milliarder kroner i Askeladd, som er andre fase av Snøhvit-utbyggingen. I juni 2020 inngikk Equinor en intensjonsavtale med Technip FMC om leveranser til utbyggingen av

Askeladd Vest, som skal kobles på Askeladd. Investeringsramme: 10 - 15 milliarder kroner.

- **Johan Castberg.** Johan Castberg-feltet ligger i Barentshavet og består av de tre funnene Skrugard, Havis og Drivis. Equinor har investert rundt 21 milliarder kroner i Barentshavet per 21.12.2019, og planlegger å investere rundt 36 mrd. fra 2020 og fremover.
- **Wisting-feltet.** Wisting er et oljefelt i Barentshavet. Equinor med partnere skal etter planen starte produksjonen i 2022.
- **Hydrogenfabrikk i Berlevåg.** Utvikling av hydrogen basert på vindkraft fra Raggovidda. Investeringsramme: 3 - 4 milliarder kroner.
- **Ammoniakkfabrikk i Hammerfest.** Equinor og Horisont Energi har inngått en intensjonsavtale om å utrede muligheten for å bygge et anlegg som skal produsere karbonnøytral ammoniakk basert på blått hydrogen. Etter planen skal anlegget ha en produksjonskapasitet på over 1 million tonn ammoniakk per år. Investeringsramme: 8-10 milliarder kroner.
- **Hydrogenfabrikk i Narvik.** TECO 2030 ASA utvikler et kombinert innovasjonssenter og fabrikk for hydrogen-brenselceller i Narvik. Anlegget skal kunne produsere brenselceller med en kapasitet på mer enn én gigawatt per år. Produksjonen skal starte i 2022. Innen 2025 forventer selskapet å ha 100 ansatte ved fabrikken, og de sikter mot 500 nye arbeidsplasser innen utvikling og produksjon.
- **Batterifabrikk Mo i Rana.** Freyr har planer om storskala battericelleproduksjon i Nord-Norge. Selskapet forventer å skape opp mot 1500 nye arbeidsplasser de neste fire til fem årene, de fleste av dem på Helgeland. Investeringsramme: 30 - 40 milliarder kroner.

Videre vil ny flyplass i Mo i Rana gi nye muligheter for næringslivet i regionen og understøtte interessen for nyetableringer.

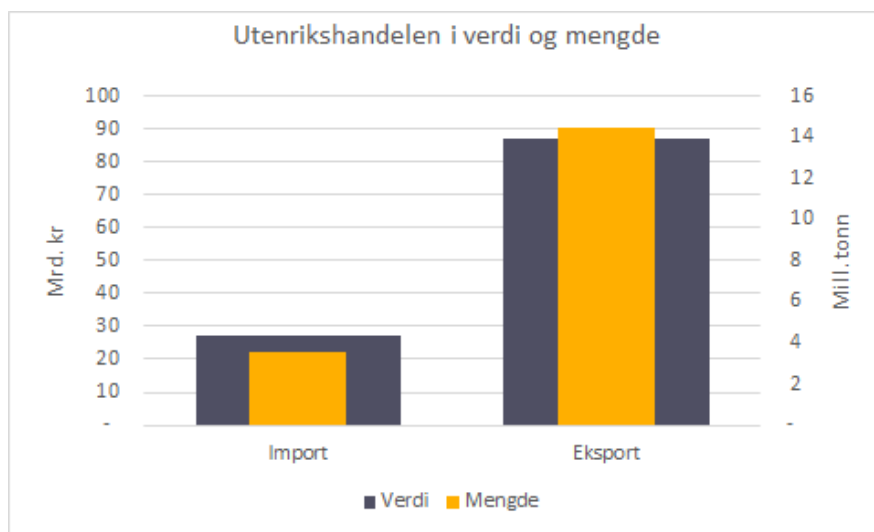
- **Hydrogenfabrikk i Salten.** Meløy kommune ønsker å etablere en hydrogenfabrikk i Glomfjord. Ferdigstillelse: 2023.
- **Andøya Space Orbital.** Andøya Space Orbital skal utvikle og bygge det som kan bli den første kommersielle base for oppskytning av små satellitter i Europa. Første oppskytning er planlagt tidlig i 2022. Investeringsrammen på dette prosjektet er på rundt 1 milliard kroner.

Kap.3

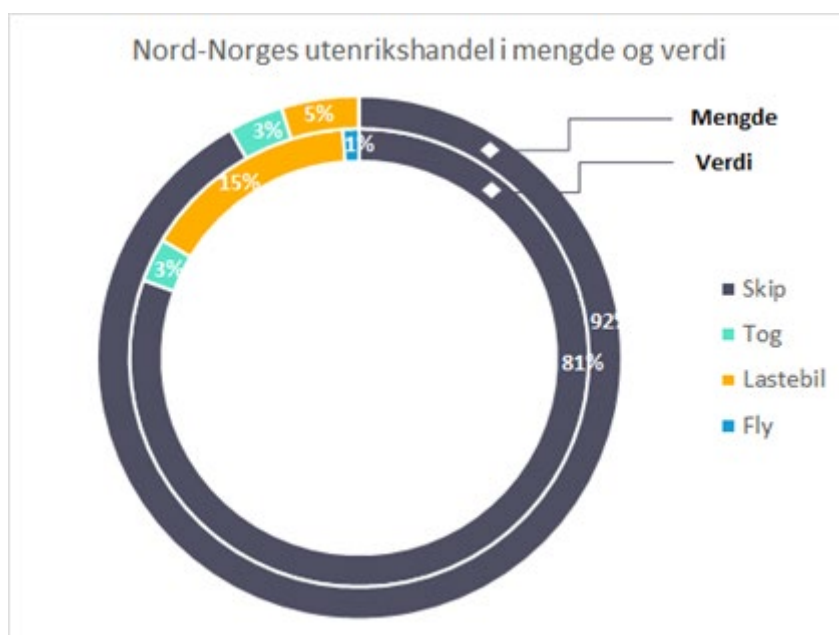
Transportutøvelse og tilhørende utfordringer

Transportbehov for den enkelte næring

Eksporten fra Nord-Norge er flere ganger større enn importen både i verdi og i mengde (dog forstyrres bildet noe av hovedkontoreffekten og sentrallagring for både import og eksport). Volumene er relativt like fra de to fylkene, mens verdiene er størst fra Nordland. Transitten framgår ikke her.



Figur 3-1: Eksport fra og import til Nord-Norge målt i mengde og verdi i snitt for 2018 og 2019. Kilde: SSBs Utenrikshandelsstatistikk, tilrettelagt av Hovi, TØI.



Figur 3-2: Transportformenes andeler av mengde og verdi av utenrikshandelen til Nord-Norge i snitt for 2018 og 2019. Kilde: SSBs Utenrikshandelstatistikk, tilrettelagt av Hovi, TØI.

Sjøtransporten er mest brukte løsningen i utenrikshandelen i Nord-Norge i likhet med i landet for øvrig. Transporten på vei og luft skiller seg ut ved at disse benyttes til frakt av varer med høy verdi og varer som haster og krever høy forutsigbarhet. Jernbanen har en større betydning for eksport- og importrettede transporter i Nord-Norge enn for landet for øvrig (selv uten malmtransporten på Ofotbanen). For veitransportens del reflekterer dette tilgang på gode baneløsninger og at lastebilen taper konkurransekraft fra om lag 600-800 km. For lufttransport vil andel og volum påvirkes av hvor eksporten geografisk registreres.

Sjømatnæringen

Sjømatnæringen er en transportintensiv og eksportrettet næring der markedet hovedsakelig er Europa, samt fly via lufthavner i Sentral-Europa, Oslo, Helsinki og nå også Evenes til Asia og USA.

I 2021 var eksportandelen (verdi) for sjømat fra Troms og Finnmark 90,8 prosent av fylkets fastlandseksport. For Nordland er tilsvarende tall ca. 52,3 prosent.

“Kyst til marked”-transportene har stor betydning for landsdelen og omhandler både bruk av lokal, regional og statlig infrastruktur. Frosset sjømat fraktes i all hovedsak på skip. For denne og ved frakt av store volum er god og variert havnestruktur et sentralt premiss. Dette gjelder særlig for regionene Øst- og Vest-Finnmark, Lofoten og Vesterålen, som har størst sysselsetting innenfor fangst og fiskeforedling. Veksten i sysselsetting i fangst og fiskeforedling siste 5-årsperiode har vært i Finnmark. Midt-Troms (Senja) har også hatt vekst.

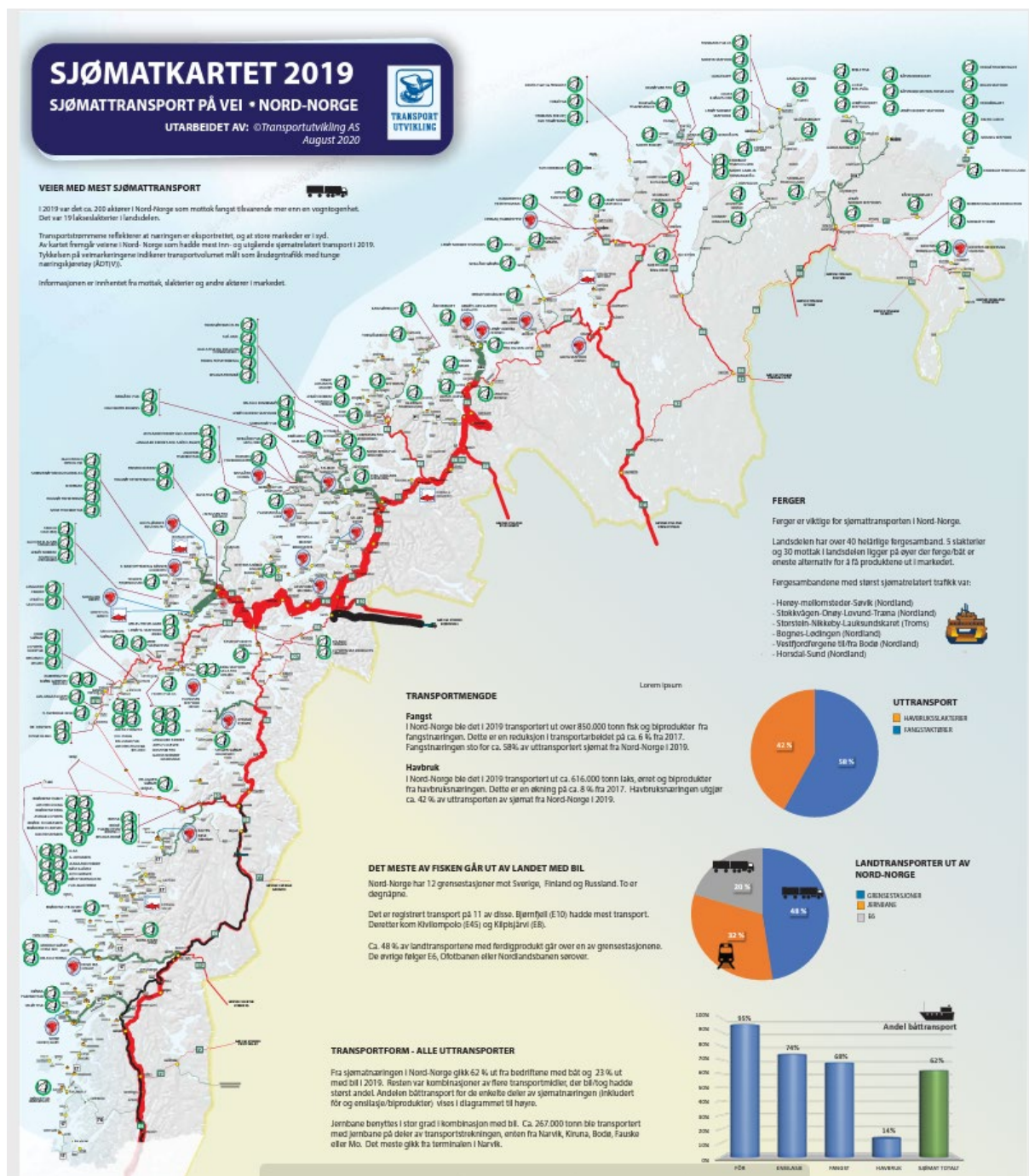
“Kyst til marked”-strategien er også viktig for produksjon og eksport av ferske sjømatprodukter som har behov for raske og forutsigbare transportløsninger med infrastruktur av høy kvalitet der jevne veidekker er en viktig kvalitet. Omtrent all fersk sjømat fraktes ut av landsdelen på vei eller jernbane i dag, og all transport starter på en lokal- eller fylkesvei. Mange transporter krever ferje, kryssing av fjelloverganger og fortolling/grensepassering. Salten og Vest-Finnmark har størst aktivitet etterfulgt av Helgeland, Senja og Vesterålen. Denne næringen har vokst i alle de nordnorske regionene med unntak av Ávjovárri (kommunene Kautokeino, Karasjok og Porsanger i Finnmark).

Uttransport av fersk laks fra Finnmark og Troms skjer med en fordeling på lastebil og med tog over Narvik (Ofotbanen). Nord for Vestfjorden fraktes den ferske fisken fra Lofoten, Vesterålen, Senja, Nord-Troms og Finnmark via Narvik og ut på Ofotbanen, eller ut over grensekorridorene E10, E45 og E8.

Av landet fangstvolum fraktes 60 prosent på sjø, i hovedsak frosset fangst, og resten går til videreforedling eller på vei i kombinasjon med jernbane til markedene.

Fra Salten og Helgeland fraktes den ferske sjømaten ut av fylket på E6 og på med tog på Nordlandsbanen.

Av sjømatkartet nedenfor framgår sjømatbedriftene og transportstrømmene på vei med tunge kjøretøy for sjømatnæringen i 2019. Tykke streker viser mer trafikk enn tynne streker. Veier med grønn farge er fylkeskommunale veier, mens veier med rød farge er statlige. Sorte streker viser sjømattransporter på jernbane. De største veibelastingene skjer fra lakseslakteriene på Herøy, Lovund, Sør-Arnøy, Steigen, Hadsel og Senja, samt fra lakseslakteri og hvitfisknæringen i Øksnes.



Figur 3-3: Sjømatkartet 2019. Sjømattransport på vei i Nord-Norge (Kilde: Nordland fylkeskommune (2022)).

Sjømatnæringen transporterer mye av sine varer på vei. Fangst har en lavere andel veitransport enn havbruk. En god del av havbruksproduktene transporteres med tog, og har økt i de siste årene. Transporten for pelagiske produkter, som i all hovedsak er frossen, transporteres på sjø.

Fortsetter dagens transportmiddelfordeling, med stor andel biltrafikk, kan dette bety en betydelig utfordring for transportkapasiteten på vei og tilknyttede transportformer som ferje og jernbane.

Havbruk – Oppdrett

Trafikken på veiene:

Det er registrert inn- og utgående veitrafikk for havbruk/slakterier på mer enn 150 forskjellige veistrekninger i 2021, fra ÅDT(V) 57 og nedover.

I tabellen nedenfor vises de veistrekninger som har ÅDT(V) ned til 5. Dette er nærmere 50 veistrekninger. Tabellen inkluderer ikke grensepasseringer og det som går via tog til/fra landsdelen. Dette er kommentert i andre kapitler. Statlige veier er markert med rød skrift.

Transport inn- og ut av slakteriene er registrert. Tabellen inkluderer ikke fôrtransport på vei.

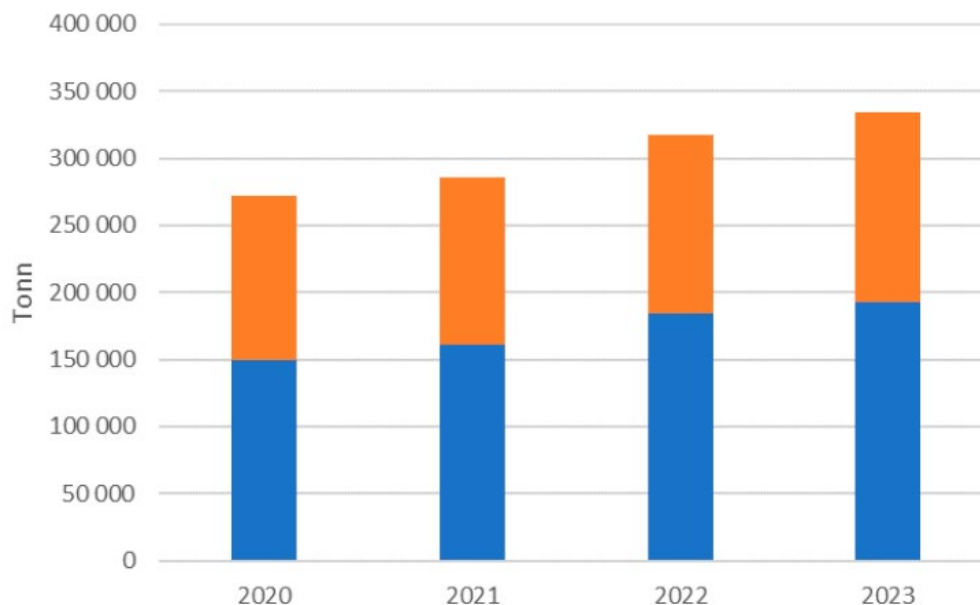
VEIER EX GRENSEPASSERINGER OG FERGER - (ÅVT(V) havbruk 2021			
E10/E6 Bjerkvik-XE10 Stormyra	57	FV855 Buktamo-Finnfjordbotn	19
E6 Stormyra-Narvik (Hålogalandsbrua)	47	FV8690 Skjervøybrua-Storstein	18
E6 Langslett-E8 Skibotn	46	FV17 Stokkvågen-XFV810 Utskarpen	17
E6 XFV78 Kulstad-Mosjøen-Grense Trøndelag	45	FV810 Utskarpen-Mo	17
E10/XRV85 Gullesfjordbotn-Kåringen	43	E6 /E8 Skibotn-Nordkjøsbøtn	17
FV866 Langslett-Skjervøybrua	43	FV86 Svanelvmo-XFV862 Straumsbotn-Torsken	17
E10 Rødskjær-XRV85 Kåringen	39	E6 Fauske-Junkerdalskrysset	15
FV 82 Børøya-Sortland	39	E6 XLeirbotnvannet-XFV15/26	15
RV85 Gullesfjorden-Langvassbukt	39	R94 Skaidi-Rypefjord	15
E10 Tjeldsundbrua-Rødskjær	39	FV820 Sortlandsbrua-X821 Frøskeland	14
E10 Tjeldsundbrua-Bogen	37	E6 XRV77 Junkerdalskrysset-Mo/Tverråga	13
E6 XFV825 Fossbakken-Grense Nordland	34	FV7996 XE6-Simanes	13
E6 Tømmerneset-Fauske	33	FV821 Frøskeland - X7674 Elvenes (Alsvåg)	12
E6 Brandvoll-Fossbakken	28	E6 Nordkj.bøtn-Buktamo	12
E6 X851 Brandvoll-Buktamo	27	E6 XRV827 Dragkrysset-Tømmernes	10
FV866 Skjervøybrua-Skjervøy	25	FV825XE6-Gratangen	10
E6 XE12 Selfors-XE12 Tverråga	24	E6 Bognes-XRV827 Dragkrysset	9
E45 Alta-Kautokeino-Kivilompolo	24	FV7966 Alteidet-Jøkelfjord	9
FV835 XE6 Tømmerneset-Bogøy	23	E6 Langfjordbotn-Alteidet/Troms	7
FV17 XFV78 Leirosen-Sandnessjøen-Søvik	23	RV85 XRV85 Kåringen-Lødingen	7
FV78 Drevja-Holandsvika-Kulstad	23	FV84 Sjøveggen-XE6 Fossbakken	6
FV7284-XFV828 Hestøya (Herøy)	23	FV7810 Laberg-Rotvik	5
E6 Mo-XFV 78/Kulstad (Vefsn)	22	RV80 Fauske-Tverrlandet	5
FV 86 Silsand-Svanelvmo	20	FV 848 Løksbotn-Hamnvik	4
FV86 Gisundbrua-Finnfjordbotn	20		

Tabell 3-1: Havbruksnæringens trafikk på vei i 2021, ÅDT(V) utvalgte veier.

Det er registrert størst trafikk på E6/E10 nord for Narvik (Stormyrakrysset). Her samles trafikk som enten skal over E10 Bjørnfjell, tog i Narvik eller transport langs E6 sørover. På Fylkesveiene er det størst trafikk rundt Skjervøy, Sortland, Kvæfjord (Gullesfjord), Hamarøy/Steigen og Herøy.

Ca. 39 prosent av uttransportene langs vei benyttet ett eller flere fergesamband. Mest trafikk går over de sambandene som er tilknyttet slakterier som er lokalisert på øyer. Størst trafikk gikk i 2021 over Herøy-Søvik, Arnøya-Storstein og Lovund-Stokkvågen.

I 2020 var det 8 større lakseslakterier i Nordland fylke, og fire av disse er lokaliserte ute på øyer hvor ferje er eneste alternative transport med bil til fastlandet.



Figur 3-4: Anslått transportmengde fra lakseslakterier i Nordland, blå søyle angir volum fra slakteri lokalisert på en øy (Kilde: Bedriftene, Nordland fylkeskommune (2022)).

De mest benyttede og belastede veistrekningene har ikke endret seg i 2020 sammenlignet med 2018. Men endringer vil komme til, blant som følge av full produksjon ved Salmar sitt slakteri på Senja.

Av 20 slakterier er fem lokalisert på en øy med 100 prosent avhengighet av ferge for å komme til fastlandet. De 5 slakteriene er (fra sør til nord):

- MOWI (Herøy i Herøy, Nordland)
- Nova Sea (Lovund i Lurøy, Nordland)
- Fiskekroken Salten N950 (Sør-Arnøy i Gildeskål, Nordland)
- Ellingsen Seafood (Skrova i Vågan, Nordland)
- Arnøy Laks (Arnøya i Skjervøy, Troms og Finnmark)

For disse vil fergekapasitet, frekvens og forutsigbarhet være viktig for driften.

Fersk sjømat har videre krav til presisjon (just-in-time), ubrutt kjølekjede under transport og oppetid, punktlighet og regularitet for transporttilbudet og infrastrukturen.

Fremtid/endringer: Færre slakterier og økt volum

I 2007 var det 30 lakseslakterier i Nord-Norge. I 2022 er det 10 færre enn i 2007. Slakteriene er imidlertid blitt større og produserer vesentlig mer enn i 2007. I 2007 ble det i gjennomsnitt pr. slakteri transportert ut 7.768 tonn av hovedproduktet laks. I 2021 var gjennomsnittet 23.992 tonn. Dette er en gjennomsnittlig økning pr. slakteri på over 300 prosent. Dette fører til en konsentrasjon av trafikken rundt de store slakteriene, og nærmest all uttransport av ferdigproduktet laks skjer med bil.

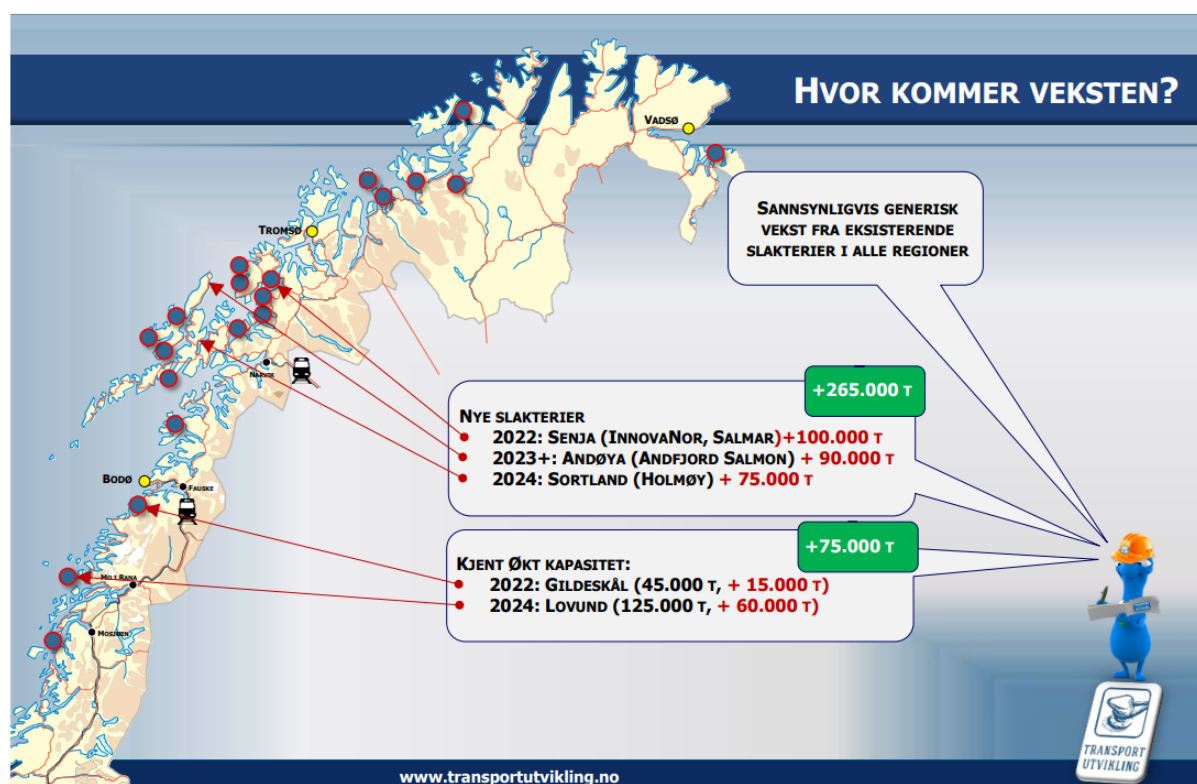
	2007	2014	2020	2021	Endring 2007-2021	
Antall slakterier						
Finnmark	4	3	3	3	-1	-25 %
Troms	10	9	8	9 *)	-1	-10 %
Nordland	16	11	8	8	-8	-50 %
Nord-Norge	30	23	19	11	-19	-63 %
Gjennomsnittlig uttransport pr. slakteri (laks, tonn)	7 768	19 433	26 699	31 760	23 992	309 %

*) Salmar på Senja hadde ikke produksjon i 2021, slik at bedriften ikke er med i gjennomsnittsberegningen

Tabell 3-2: Utvikling antall slakterier.

Fremtid/endringer: Det forventes økt volum

De fleste prognoser for fremtiden konkluderer med stor vekst i havbruksnæringen, ikke bare laks, men også andre arter som f.eks. torsk. Ut fra historikk og gjeldende prioriteringer er det ikke urimelig å legge til grunn en høy fremtidig vekst. Innenfor dagens laksebaserte havbruksnæring er det flere kjente endringer som vil påvirke transportbehovet. Figuren under viser noen kjente endringer knyttet til utvidelser og nyetableringer.



Figur 3-5: Slakterier. Noen utvidelser og nyetableringer.

Figuren over gir ikke en fullstendig oversikt, men eksempler på store investeringer som vil gi betydelig vekst i transportene. Basert på dagens transportmiddelfordeling vil det meste av veksten komme på vei.

Nye slakterier etableres på Senja (etablert), på Andøya (2023+) og Sortland (2024). Basert på slakterienes planer kan disse slakteriene slakte mer enn 250.000 tonn. I tillegg er det flere som

investerer i økt kapasitet, bla. på Lovund (2024) og Sør-Arnøy (i drift fra 2022). Utvidelsen i disse to slakteriene kan gi en økning på rundt 75.000 tonn.

I tillegg til generell vekst hos andre slakterier, vil vekst i transportbelastningen på vei øke med utgangspunkt i nyinvesteringene. Ut fra dagens transportmønster vil veitransporten som følge av kjente nyinvesteringer fra havbruksslaktreiene øke på:

- Senja: Fv855 Senja-Gisundbrua-Buktamo, E6 Buktamo sørover
- Andøya: Fv82 Andøya-Sortland, Rv85 Sortland-Kåringen, eller ny Hålogalandsvei til Fiskfjorden (deretter flere alternative ruter)
- Sortland: Fv82 (Holmen-Sortland), Rv85 Sortland-Kåringen, eller ny Hålogalandsvei til Fiskfjorden (deretter flere alternative ruter)
- Sør-Arnøy: Ferge Sør-Arnøy, Fv838 (Sund-Skauvoll), Fv17 (Skauvoll-Løding), Rv80 Løding-Fauske (deretter flere alternativ, bl.a. tog fra Fauske)
- Lovund: Ferge Lovund-Stokkvågen, Fv810 (Sjona-Mo) (deretter flere alternativ)

Fremtid/endringer: Egen kasseproduksjon

Av de 20 slakteriene var det 6 som hadde nærliggende produksjon av kasser i 2021. Velger flere av slakteriene å etablere slik produksjon vil trafikken på vei påvirkes, fra flere daglige inngående transporter av emballasje til kanskje en bil i uken med innsatsmidler.

Fremtid/endringer: Ny oppdrettsteknologi

Ny produksjonsteknologi, f.eks. store havbaserte merder kan føre til økt volum som følge av at en unngår enkelte utviklingsbegrensninger, jfr. f.eks. Nordlaks' havfarmer. Det være seg konkurranse om regionalt sjøareal eller luseproblematikk. Landbasert oppdrett, som f.eks. Andfjord Salmon, kan bidra til det samme.

Fremtid/endringer: Nye konserveringsmetoder

Nye konserveringsmetoder som gjør at fisk oppfattes i markedet som fersk over en lengre periode enn i dag, kan bidra til endring i transportmiddelfordelingen. F.eks. at en større andel av uttransporten går over fra bil til båt.

Fiskeri - Fangst – Villfanget fisk

Trafikken på veiene:

Det er registrert inn- og utgående veitrafikk fra fangstnæringen på mer enn 200 forskjellige veistrekninger i 2021, fra ÅDT(V) 26 og nedover. I tabellen nedenfor vises veistrekninger som har ÅDT(V) ned til 5. Tabellen inkluderer ikke grensepasseringer og det som går via tog til/fra landsdelen. Statlige veier er markert med rød skrift.

VEIER EX GRENSEPASSERINGER OG FERGER - (ÅVT(V) Fangst 2021			
Strekning	ÅDT	Strekning	ÅDT
E10/E6 Bjerkvik-XE10 Stormyra	26	E69 Repvåg-Honningsvåg	8
E8 Nordkjosbotn-Tromsø	25	FV821 Elvenes-Myre	8
FV86 Finnjordbotn-Finnsnes	24	E6 Lakselv-Olderfjord	8
FV855 Finnjordbotn-Buktamo	23	E45 Alta-Gievdnednegukha	8
E6 /E8 Skibotn-Nordkjosbotn	21	FV7916 Skåningsbukt-Vannvåg	8
FV86 Finnsnes-XFV861 Gisundbrua	20	E10 Fiskebølkrisset-Svolvær	7
FV861 Kjosén-Gisundbrua	19	FV862 Kjosén-XFV7886 Huselv	7
E10 XRV85 Kåringen-Gullesfjordbotn	18	FV82 XFV85 Sortlandsbrua-Strandlandet/Andøybrua	7
E10 Rødskjær-XRV85 Kåringen	17	FV888 Ifjord-(Trollbukt)-Hopseidet	7
E10 Rødskjær-Bjerkvik	16	E6 XLeirbotnvannet-Skaidi	6
E6 Bukta-Bjerkvik	16	FV98 Ifjord-Smalfjordkrisset	6
E6 Andslimoen-XFV86 Andselv	16	E10 Svolvær-Hopsveien	6
E6 Nordkj.botn-Buktamo	15	E6 Alta (nord)	6
FV7868 Roaldsletta-Senjahopen	14	RV85 XFV82 Sortlandsbrua-Sortland	6
RV85 XFV82 Sortlandsbrua-Sigerfjord	14	FV890 Geatjajavri-Kongsfjord-Berlevåg	6
FV890 Tana bru-Leirpollskogen XFV282	13	FV98 Tana bru-Rustefjelbma	6
E6 Stormyra-Narvik (Hål.bru)	13	E6 Fauske-Junkerdalskrisset	6
RV85 Gullesfjorden-Langvassbukt	13	E6 Karasjok-Lakselv	6
FV890 Xleipollskogen-Geatjajavri	13	E6 Olderfjord-Skaidi	6
FV862 Roaldsletta-XFV275 Mefjordbotn	12	E10 Gullesfjordbotn-XFV7630 til Digermulen	6
FV862 Mefjordbotn-XFV861 Kjosén	12	E6 Skippagurra-Tana Bru	6
XE10 Stormyra-XE10 Bjørnfjell	12	FV882 Langfjordbotn-Øksfjord	6
E6/E75 Tana Bru-Roavvegiedde/	12	FV7886 Huselv-Husøy	5
E45 Gievdneguoika-Kautokeino	12	E10 XFV815 Fygge-XFV818 Storeid	5
FV862 Håpet-Kvaløysletta	11	RV80 Tverrlandet - Bodø	5
FV820 Sortlandsbrua-X821 Frøskeland	11	FV 82 Hadselbrua (XFV82/FV7636)-Børøya	5
E69 Olderfjord-Smørffjord	11	FV98 Børselv-Lakselv	5
FV863 Kvaløysletta-XFV7770 Finnvik	10	FV82 Stokmarknes-Melbu	5
FV821 Frøskeland - X7674 Elvenes	10	E10 Bru Sunklakkstraumen-Bøstad	5
FV863 Finnvik-XFV7776 Kvalsundtunnelen	10	FV98 Ifjord-Børselv	5
FV891 Geatjajavri-Båtsfjord	9	E6 Mosjøen-Vasselv	5
E69 Smørffjord-Repvåg	9	FV888 Hopseidet-Rundvannet/FV894	5
FV863 Hessfjord-Hansnes	9	FV82 Børøya-Stokmarknes	5
FV863 xFV7776 Kvalsundtunnelen-XFV7910 Hessfjord	9	E6 Varangerbotn-Skipagurra	4

Tabell 3-3: Fiskeri- og fangstnæringens trafikk på vei i 2021, ÅDT(V) utvalgte veier.

Det er registrert størst trafikk i de to store «veikryssene» i Bjerkvik og Nordkjosbotn. På fylkesveiene er det størst trafikk rundt Senja, Tana, Tromsø/Kvaløya og Sortland. Nord-Norge har over 40 fergesamband der fangstnæringen er en stor bruker. Ca. 23 prosent av uttransportene langs vei benyttet ett eller flere fergesamband. Mest trafikk går med Vestfjordfergene.

Transportmiddelfordeling for sjømatnæringen

Når en ser bort fra inntransport av råvarer til fôrprodusentene i landsdelen (som i stor grad kommer med båt), er inntransportene til landsdelens sjømatnæring vesentlig mindre enn uttransportene. En eksakt transportmiddelfordeling er ikke foretatt, da enhetlige transportmål ikke er definert. Noe kommer i biler (antall biler) og noe i tonn/kubikk.

I hovedsak består inntransporten til næringen av:

- Råstoff til fôr foretas i stor grad med båt. Av 838.00 tonn, kom 2 prosent inn med bil i 2021

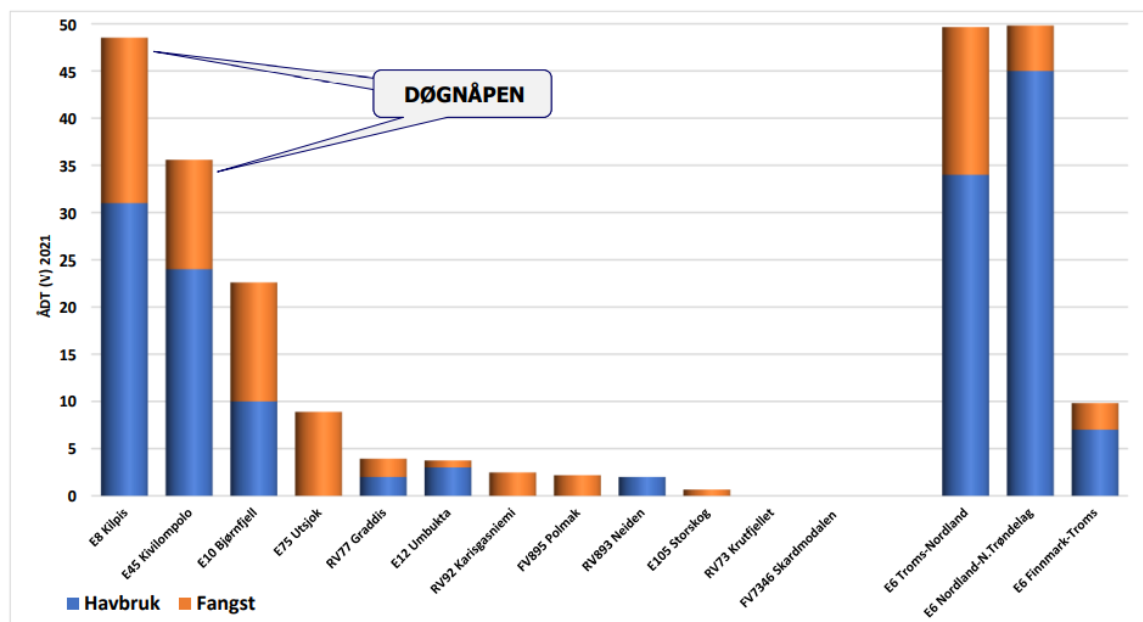
- Paller produseres både lokalt og importeres fra andre land, ofte fra Finland og Baltikum. I 2021 kom noe (ca. 50 VTE over Storskog) fra Russland. Ofte er inntransporten av paller kombinert med uttransport av fisk.
- Salt kommer i hovedsak inn til landsdelen med båt, enten direkte til kunde eller via regionale Saltlager (f.eks. på Vannøya). Det brukes store mengder salt i produksjonen av fisk, anslagsvis 1 kg. salt pr. kg. salt fisk.
- Emballasje, spesielt isoporkasser, produseres i landsdelen og inntransportene består av råstoff. Råstofftransportene er marginale i forhold til transporten av ferdige kasser. Annen emballasje som f.eks. papp hentes ofte fra utlandet eller Trondheim, vanligvis med bil.

Uttransportene skjer i hovedsak med følgende transportformer:

- For havbruk/oppdrett:
Med brønnbåt fra oppdrettsanlegg til slakteri.
Med bil ut fra slakteri, som fordeler seg på fortsatt bil, tog og fly.
- For fiskeri/fangst:
For trålere med foredlings- og frysekapasitet, videre på sjø.
For fiskemottak, der mye går til fryselager og uttransport på sjø (60% av mottatt vekt), samt noe med bil. For fiskemottak går også noe ut fersk og til videreforedling, med biltransport der noe også lastes over på tog.

Sjømatnæringens grensekryssende transporter og verdital

Sjømatnæringens grensekryssende transporter i 2021, målt som ÅDT for tunge kjøretøy, framgår av Figur 3-6. Dette er trafikk i begge retninger, og inkluderer både sjømat ut av landsdelen, diverse inntransporter og tomme kjøretøy. Det er foretatt en fordeling mellom havbruk og fangst.



Figur 3-6: Sjømatnæringens grensekryssinger i 2021, ÅDT(V) – trafikk i begge retninger.

Figuren viser at:

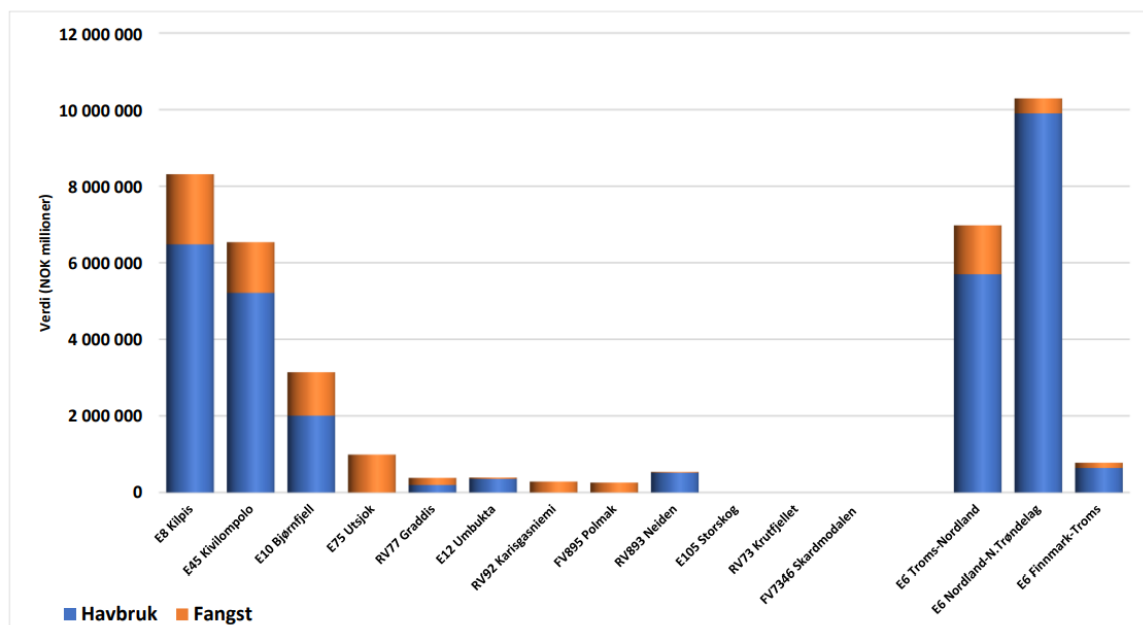
- Nord-Norge har 12 grensestasjoner mot utlandet.

- I 2021 gikk det mest sjømatrelatert transport over E8 Kilpisjärvi. ÅDT(V) var på 49, hvorav havbruk stod for 31.
- Nest største grensestasjon var E45 Kivilompolo med ÅDT(V)=36, hvorav havbruk stod for 24.
- Største og nest største grensestasjon er døgnåpne, mens de øvrige er stengt hele eller deler av natten.
- Bjørnfjell er tredje største stasjon med ÅDT(V) på 23. Bjørnfjell var preget av mange vinterstengninger i 2021.
- Det ble ikke registrert sjømattrafikk over RV73 Krutfjellet og Fv7346 Skardmodalen.
- E105 ble registrert med ADT(V) på 1. Dette er ikke fisk, men paller inn til Finnmark.
- Samlet sjømattrafikk over fylkesgrensene vises til høyre i figuren. Det går mye trafikk mellom Nordland og Troms, og mellom Nordland og Trøndelag. Begge med ca. 50 ÅDT(V).
- Bil/bane-korridorer:
Over Bjørnfjell(E10) og fylkesgrensen mellom Nordland og Trøndelag (E6) brukes både bil og tog. Summerer man bil og togtrafikk vil samlet ÅDT(V) for hver av de to grensepasseringene være:
 - Bjørnfjell: 79, hvorav havbruk sto for 54 (68 prosent).
 - Nordland/Trøndelag: 71, hvorav havbruk sto for 64 (90 prosent).

Eksportverdien av disse transportene vil variere i forhold til hva som transporteres; laks eller annen fisk/sjømat. Laks har en høyere pris pr.kg enn øvrige arter, med unntak av enkelte produkter som f.eks. kongekrabbe, bearbeidet fisk (f.eks. tørrfisk) mv.

I verdiberegningene for 2021 er det lagt til grunn antallet fulle kjøretøy med sjømat ut av landet, dvs ikke basert på ÅDT(V) som ville gitt andre og misvisende verditall. For 2021 er det benyttet kr.65 pr kilo laks og kr.35 pr kilo for annen fisk.

Basert på dette får vi følgende sjømatverdier (millioner NOK) som krysset grensene på vei i 2021:



Figur 3-7: Sjømatnæringens grensekryssinger i 2021, eksportverdi (mill.NOK).

Sjømattransport med tog

Togtransportene er i stor grad organisert ved at sjømat sendes sørover og dagligvarer nordover. Dette gir en fornuftig utnyttelse av termomateriell og bidrar til retningsbalanse.

Det er sjømat og dagligvaretransporter med tog fra Narvik, Fauske, Bodø, Mo og Mosjøen. I tillegg benyttes Kiruna i Sverige.

All transport inn og ut av jernbaneterminalene skjer med bil. Det transporteres containere (som kommer inn med vogntog) eller semihengere. Begge definert som såkalte intermodale enheter. Lasting mellom bil og tog skjer med reach-stackere eller trucker. Normalt posisjoneres containere/semier i lastegater ved jernbanesporene før de løftes om bord i toget.

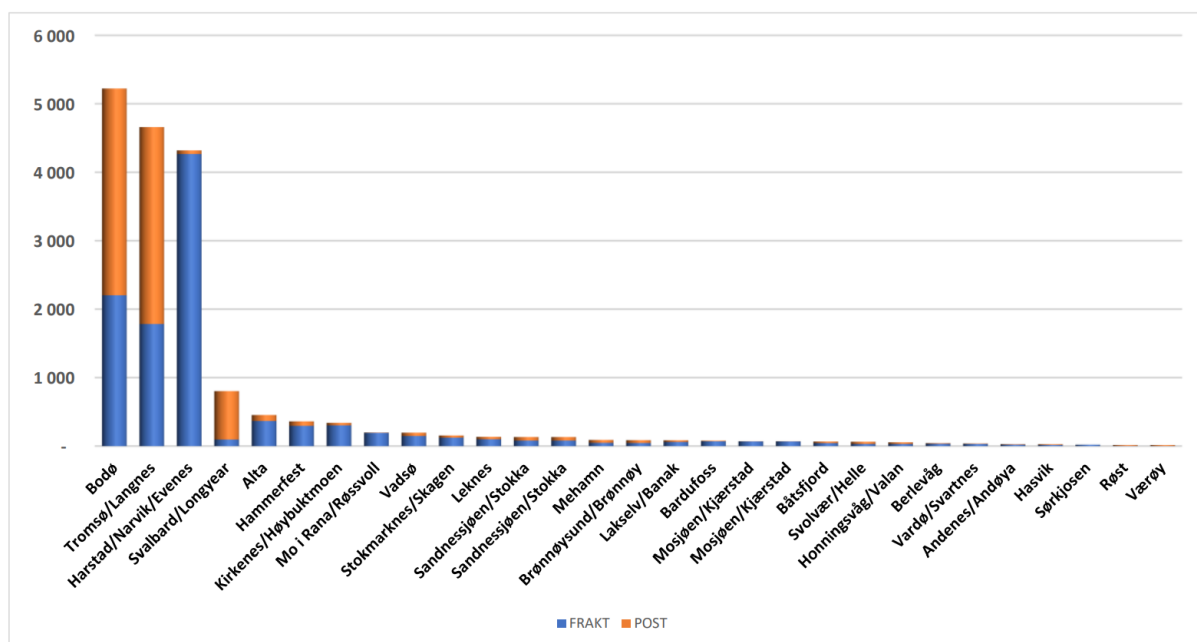
Om lag 30 prosent av sjømatnæringens transporter gikk ut av landsdelen med tog i 2021. Det meste gikk over Narvik, og hovedtyngden var laks.

(Om lag 48-50 prosent av dagligvarene kom inn til landsdelen med tog. Her foreligger eksakte tall, som også kan gi en prosentuell fordeling mellom de forskjellige jernbaneterminalene. Se også beskrivelsen for transport av dagligvarer.)

Sjømattransport (samt andre varetyper) med fly

Godstransport med fly skjer normalt i buken på ordinære passasjerfly. I 2021 var det imidlertid en del rene godsfrakter (laks) fra Evenes.

Figuren under viser mengder i tonn over de enkelte flyplasser i Nord-Norge i 2021 (inkludert Svalbard), fordelt på post og annen frakt. Annen frakt kan være alle former for varer og innsatsfaktorer, også sjømat. Noe sjømat transporteres årlig fra nordnorske flyplasser, f.eks. krabbe fra Alta og Lakseelv. Volumene er små. 2021 var imidlertid historisk sett et uvanlig år, da flere tusen tonn laks ble transportert fra Evenes lufthavn.

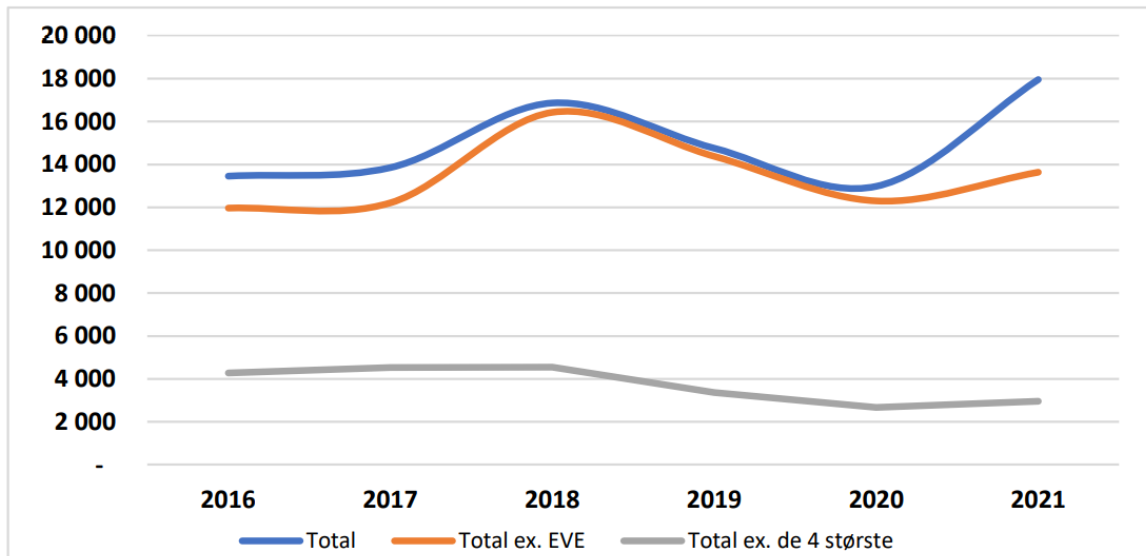


Figur 3-8: Godstransport med fly fra Nordnorske flyplasser i 2021 (Kilde: Avinor, Illustrasjon Transportutvikling).

Av tallgrunnlaget for figuren framgår at:

- I 2021 ble det transportert 18.000 tonn gods over nordnorske flyplasser.
- 18.000 tonn tilsvarer omtrent 10 prosent av godsvolumer over Oslo lufthavn i 2021.
- De tre største lufthavnene hadde 80 prosent av volumet i 2021.
- I 2021 var 40 prosent post og 60 prosent annen frakt.
- Postandelen ligger normalt på 50-60 prosent, med unntak av 2021 da den gikk ned til 40 prosent. Mengden post var omtrent den samme som i 2020, men som følge av nye laksetransporter over Evenes gikk andelen ned.

Utviklingen av godstransport over nordnorske flyplasser vises i figuren nedenfor. Linjene viser totaltall, totalt ex. Evenes (EVE) og totalt ex. de fire største (inkludert Svalbard/LYR).

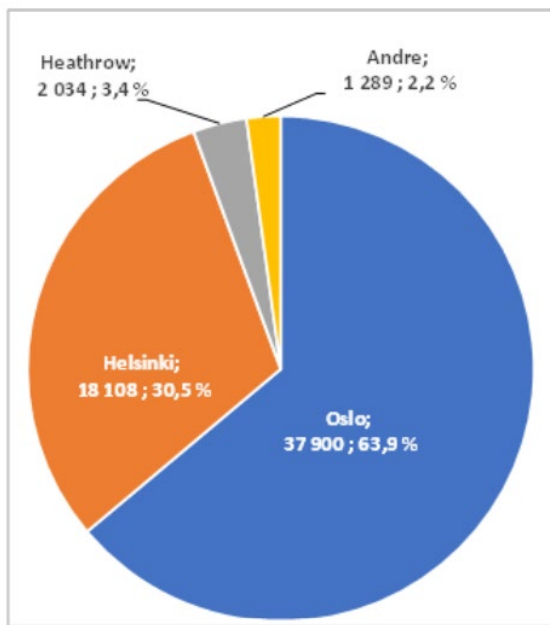


Figur 3-9: Utvikling godstransport med fly, tonn 2016-2021 (Kilde: Avinor).

Av tallgrunnlaget for figuren framgår også at:

- Det fraktes årlig ca. 14.000 -18.000 tonn over flyplassene samlet.
- Økningen fra 2017-2018 skyldes i hovedsak økt transport av post til Tromsø, Bodø og Svalbard.
- Økningen fra 2020 til 2021 skyldes flyfrakt av laks fra Evenes.
- Ekskluderer man de fire største flyplassene (TOS, BOO, EVE og LYR) fra tabellen ble det i 2021 fraktet 2.951 (16 prosent av totalen).

Det ble i 2019 (Sjømatlogistikk til markeder utenfor Europa, Transportutvikling AS, 2020) transportert rundt 60.000 tonn nordnorsk sjømat med fly. 99 prosent var laks. Etter 2020 er flyfraktsituasjonen påvirket av Pandemien og i 2022 av Russlands angrep på Ukraina. 2019 kan derfor være et «normal-år», sammenlignet med de etterfølgende år.



Figur 3-10: Flyfrakt av nordnorsk sjømat. Benyttede flyplasser i 2019.

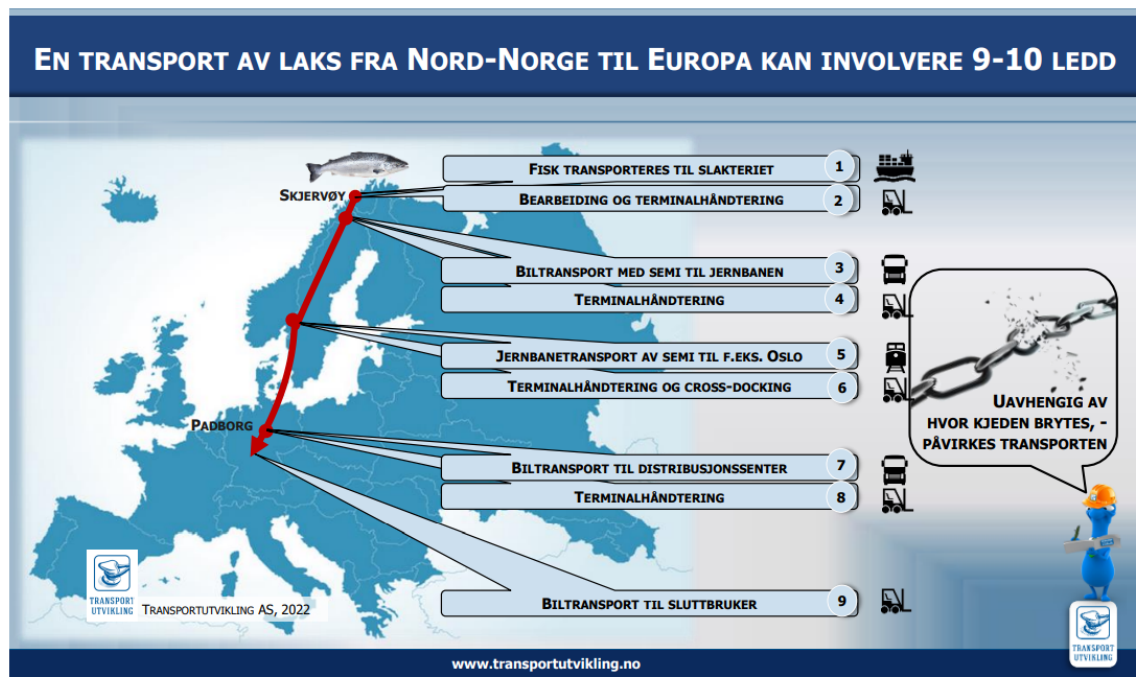
Utredningene bak figuren viser at:

- Laksen ble transportert med bil og tog/bil til forskjellige lufthavner utenfor landsdelen.
- Ca. 64 prosent gikk fra Oslo Lufthavn, både i rene fraktfly og i passasjerfly.
- Ca. 30 prosent gikk fra Helsinki, i hovedsak passasjerfly.
- Det resterende volum gikk fra andre flyplasser i Europa, som Heathrow, Amsterdam, Arlanda, Schiphol m.fl.

Transportkjeder for sjømat (og dagligvarer)

De viktigste landbaserte transportkorridorene for sjømat og dagligvarer er knyttet til de største utenlandskryssingene på vei (Kilpisjärvi, Kivilompolo og Bjørnfjell), togtransporter via Ofotbanen og Nordlandsbanen og grensekryssingen mellom Nordland og Trøndelag. Fra disse punktene spres transportene til/fra regioner over hele Nord-Norge.

Eksempel på transportkjede for eksport av laks (fra Skjervøy til Europa - f.eks. Padborg) framgår av Figur 3-11.



Figur 3-11: Transportkjede mellom Skjervøy og Padborg.

Ut fra Skjervøy ble det i 2021 transportert ca. 117.000 tonn laks, tilsvarende rundt 6.200 tunge kjøretøy. Det meste ble transportert over E8 Kilpisjärvi. Ca. 20 prosent ble transportert via den intermodale ruten bil/tog via Narvik. Denne transportkjeden inkluderer mange mulige logistikkmessige «brudd» som transportøren må ta hensyn til.

Infrastrukturmessig vil de største utfordringene være knyttet til:

- Veitransport mellom Skjervøy og Narvik, spesielt vinterstid.
- Kapasitet i Narvikterminalen.
- Kapasitet og regularitet på hele jernbanestrekningen fra Narvik og sørover.
Pr. 2022 har CargoNet satt i drift et direkte tog mellom Narvik og Padborg, slik at omlasting på Alnabru ikke er nødvendig.
- Sikre alternative ruter (og informere om dette) hvis det er brudd i en del av logistikkjeden. Hvis f.eks. toget ikke går, må alternativene over Bjørnfjell (E10) eller ferger over Tysfjorden (E6 og Rv827) være tilgjengelige.

Fremtid/endringer: Usikkerhet knyttet til volum og transportstruktur

Vekst i villfanget fisk har større grad av usikkerhet enn for havbruk. Selv om det var en stor økning i landet kvantum fra 2020 til 2021, har ikke dette alltid vært tilfelle. Råstoffmarkedet er i stor grad styrt av konsesjoner og reguleringer i forhold til bl.a. bestandsutvikling.

Et annet forhold er knyttet til økte transporter mellom aktører i landsdel, som følge av bl.a. spesialisering, stordriftsfordeler og at det skjer endringer i eierstrukturen der flere bedrifter inngår i samme konsern. Dette kan føre til at intertransportene øker til et høyere nivå enn i dag.

Fremtid/endringer: Fiskefartøy

- Variert flåtestruktur.
- Utviklingen går i retning av færre og større fartøy (dypere og bredere, krever strengere krav til farleder, dybder og plass).
- Flere sesongfiskerier, og stor deltagelse fra fiskeflåten over store deler av landet.

Petroleumsnæringen

De store volumene transporteres ut med LNG-skip fra Melkøya i Hammerfest til det internasjonale markedet. I tillegg skipes olje fra Goliatplattformen utenfor Hammerfest. Olje-/gasseksporten, fra f.eks. Snøhvit, berører i mindre grad landtransportinfrastrukturen.

Distribusjonen av petroleum i landsdelen skjer fra flere tankanlegg, der inntransporten skjer med båt og uttransporten i stor grad med bil. Tallene inkluderer også transport av LNG fra Barents Naturgass (Hammerfest) til flere steder i landsdelen, bl.a. til Vestfjordfergene. Fra 1. oktober 2025 er det besluttet at ferge mellom Bodø og Lofoten skal baseres på 85 prosent hydrogendrift.

Petroleumsdistribusjon står for 12-13 prosent av de registrerte veitransportene i landsdelen; ÅDT=113 (12 prosent av trafikk på vei i 2020) i Troms og Finnmark og ÅDT=90 (13 prosent i 2017) i Nordland. Biltransport er viktigste transportmiddel for uttransport, og trafikken er spredt over hele landsdelen til fyllestasjoner og næringsaktører som bruker petroleumsprodukter i produksjonsprosessen eller til transport.

Her gjelder også til dels samme utfordringer som for fiskerinæringen, men for petroleumsdistribusjon ikke i samme grad pga. lavere krav til transporttid.

Det er ikke registrert transporter med tog og grensekryssende transporter, med unntak av transporter nord i fylket (se bl.a. omtalen av landsbrukstransport).

Mineralnæringen

Næringsaktørene har, hvis mulig, lokalisert seg med direkte tilknytning til kai og 80 prosent benytter sjøtransport. De som har innenlands-aktiviteter benytter bane til kai, så fremst dette er mulig. Næringen er avhengige av veitransport blant annet for utstyr til produksjon og mellom dagbrudd og nærmeste kai. Når mineral fraktes fra brudd som ligger utenom lukket område i tilknytning til kai og må fraktes via kommunalt, fylkeskommunalt eller riksveinett og til kai gir dette konsentrert slitasje, selv om distansene er korte. Utfordringer tilknyttet dette transportbehovet øker når utskipningskaien ligger i en by. Konsentrerte transporter i kortere tidsperioder under infrastrukturbygginger, bygge- eller forsvarsaktivitet kan også gi utfordringer både for infrastruktur og trafikkavvikling.

Det foregår en betydelig mengde korte massetransporter på vei for eksempel av grus, pukk, asfalt og bygge-materiell i tilknytning til bygge- og anleggsaktivitet, som for landet for øvrig.

Transportbehovet til den kraftforedlende industrien løses i stor grad gjennom sjøtransport, og noe på vei og bane. Veitrafikken på enkelte lokale strekninger er høye, bl.a. i tilknytning til Mo Industripark.

Mineralnæringen står for 15-30 prosent av de registrerte veitransportene i landsdelen; ÅDT 145 (15 prosent av trafikken på vei i 2020) i Troms og Finnmark og ÅDT 213 (30 prosent i 2017) i Nordland. Veitrafikken er spredt over hele landsdelen, men er naturlig nok størst rundt de store mineralaktørene og større pukk/grustak. Trafikken, spesielt fra pukk/grus-aktører, varierer i betydelig grad med prosjekter, f.eks. veibygging. Næringen bruker mye båttransport. I Troms og Finnmark gikk 79 prosent av transporten med båt i 2020. Mye av dette volumet var eksport til andre land.

Med unntak av Rana Gruber benytter mineralnæringen tog i liten grad. Det har ikke vært drift i Sydvaranger i 2021, og den lokale jernbanen har dermed ikke vært i bruk. Noe av mineralproduktene eksporteres langs vei og benytter dermed grensestasjoner mot utlandet. Eksempelvis eksporterer Alta Skifer skiferblokker over grenseovergangen Kivilompolo langs E45. For pukk og grus, som utgjør hovedtyngden av transportene, er veitransportstrekningene vanligvis korte, noe som innebærer at mange regionale/lokale veier i nærheten av store pukk-/grusforekomster har stor transportbelastning.

Gruvedrift og industri

En stor del av eksporten fra - og transitten via - Nord-Norge går på kjøll, og større industriområder som eksempelvis Narvik, Mo i Rana og Hammerfest har stor godstransport som går over kai. Både Ofotbanen og Nordlandsbanen frakter store godsvolumer til de store nordlandshavnene. Samtidig er den desentraliserte havnestrukturen med de mange små terminalene, kaiene og det tilhørende veinettet vel så viktig for de mange, og lokalt plasserte, næringsaktivitetene i landsdelen.

Bygg og anlegg er en transportkrevende næring, men med store variasjoner mellom ulike år etter hvor aktiviteten er.

Reiseliv

For reiselivet er velfungerende og pålitelig persontransport sentral. Aktiviteten i reiselivet er ikke fanget opp i egne næringstransportundersøkelser, men framgår av besøkstall ved attraktive destinasjoner. Persontransportvolumet inngår i Avinors statistikk for lufthavner og vegvesenets trafikkdata, herunder et betydelig volum av grensekryssende besøk fra våre naboland. For eksempel var det i 2019 over 200 000 grensekryssinger mellom Russland og Storskog/Norge relatert til handel i Kirkenes. Sjøtransportens volumer vises ved besøk av cruise i Tromsø, Lofoten/Leknes, Nordkapp/Honningsvåg, Svolvær, Hammerfest, Alta og Bodø.

	Endring antall anløp									
	2008	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	2008-2018	2014-2018
Tromsø	97	92	108	109	103	91	101	114	17	5
Bodø	2	6	6	9	9	15	11	17	15	8
Narvik	2	9	8	12	16	3	3	8	6	-4
Harstad	6	5	4	3		3	4	9	3	6
Hammerfest	24	15	19	20	18	23	16	19	-5	-1
Sum bydestinasjoner	131	127	145	153	146	135	135	167	36	14
Nordkapp	108	97	112	104	93	102	96	104	-4	0
Lofoten/Leknes	85	54	65	58	46	35	43	49	-36	-9
Svolvær	11	14	21	21	23	29	30	30	19	9
Alta	15	5	14	29	25	15	18	18	3	-11
Sortland	0	0	0	6	10	4	4	7	7	1
Brønnøysund	1	5	13	12	11	21	18	12	11	0
Barents/Vardø/Kirkenes		1	7	0					0	0
Lakselv					2		0	1	1	1
Sum andre havner	220	176	232	230	210	206	209	221	1	-9
Sum Nord-Norge	351	303	377	383	376	341	344	388	37	5

Tabell 3-4: Anløp av cruiseskip etter havn i Nord-Norge 2008-2018. Antall anløp. Kilde: TØI rapport 1651/2018 Petter Dybedal Cruisetraffikk til norske havner Oversikt, historie og prognoser 2018-2060.

Mange nordmenn valgte å legge ferien til Nord-Norge under koronapandemien, der Lofoten og Helgeland var særlig populært. På den andre siden har forretningssegmentet gått ned under korona, noe som har rammet både kurs- og konferansemarkedet. Parallelt pågår det en diskusjon rundt hvilke konsekvenser cruiseturismen har for klima og miljø, det samme gjelder for masseturismen i for eksempel Lofoten. Om trendene vi har sett under pandemien vil fortsette når den er over, er for tidlig å si. Samtidig kan et stadig sterkere fokus på miljø og klima komme til å forsterke disse trendene, og endre reisevanene våre framover.

Transporten i reiselivet består i hovedsak av fly, tog, bil og båt på lengre strekninger. På kortere strekninger, og mer lokalt, benyttes det i økende grad kollektivtransport som buss, hurtigbåter og ferje, samt lokaltog. Leiebiler benyttes også en del i landsdelen. Kystruten Bergen–Kirkenes er svært populært i reiselivssammenheng. Det har vært økende cruiseanløp i de senere årene, før pandemien inntraff.

Denne næringen er svært sårbar for at samfunnet er åpent og mobiliteten høy. Næringen er også avhengig av forutsigbare transporttilbud og infrastruktur av god kvalitet.

Landbruksnæringen inkl. skogbruk og reindrift

Transport spiller en vesentlig rolle for landbruksnæringen og omfattes av transport av fôr, melk fra gårdsbruk til meieri, transporter av dyr til slakterier, og transporter av ferdige meieri- og slakteprodukter til markedet internt i fylket og utlandet.

Landbruk står for 13-21 prosent av de registrerte veitransportene i landsdelen; ÅDT=127 (13 prosent av trafikken på vei i 2020) i Troms og Finnmark og ÅDT=146 (21 prosent i 2017) i Nordland. Nordland har stor skogbruksaktivitet, som er inkludert i tallene for dette fylket. Biltransport er viktigste transportmiddel for innhenting og distribusjon av råstoff og ferdigvarer i landbruksnæringen.

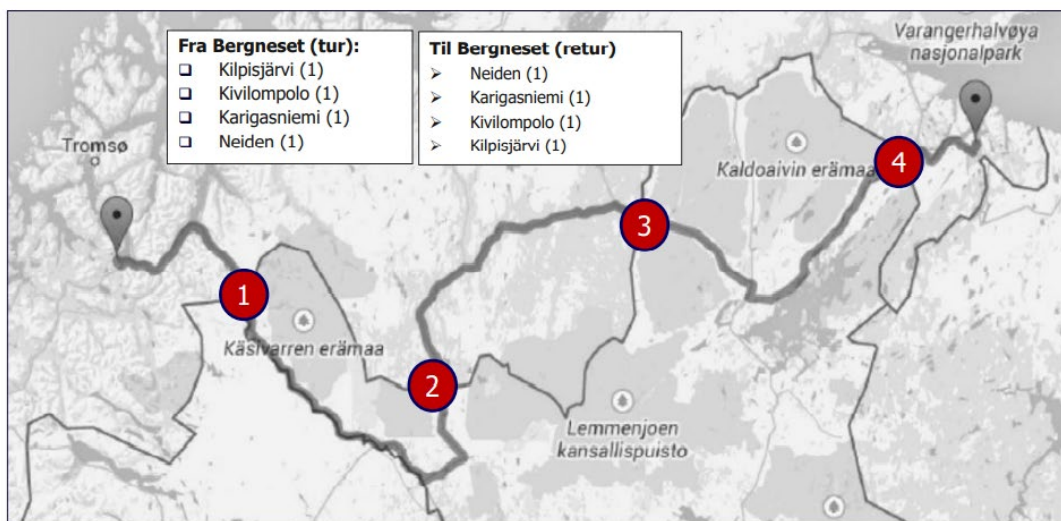
Veitrafikken er spredt over hele landsdelen, men er naturlig nok størst rundt de store lager/produksjonsbedriftene og til/fra de største landbruksregionene.

Transportutfordringen er størst relatert til fylkesveier knyttet til jordbruksområder, der ut-transport av melkeproduksjonen står sentralt.

Felleskjøpet og Fiskå Mølle bruker en del båttransport. Felleskjøpet benytter bl.a. båt ved inntransport til flere steder i landsdelen. Transportene ut fra lager/terminal skjer med bil.

Med unntak av noe inn-/uttransport av kjøttprodukter brukes tog i liten grad.

Grensekryssende transporter skjer først og fremst i de nordlige deler av landsdelen, der man ofte går via naboland for å foreta transporter til/fra norske steder. Dette kan gi litt spesielle situasjoner, og en enkelt transport kan føre til mange grensepasseringer. Figuren under viser en transport mellom Felleskjøpets anlegg på Bergneset (Balsfjord) og Sør-Varanger. I dette tilfellet gir en enkelt transport (t/r) 8 grensepasseringer.



Figur 3-12: Bergneset - Sør-Varanger, 8 grensepasseringer.

Det foregår også en del internttransporter i næringen, dvs. transporter mellom f.eks. TINEs sentrallager i Harstad og TINEs anlegg/terminaler i Troms/Finnmark, Bodø m.fl. Dette gjelder også for Nortura.

Skogbruk

Det meste av tømmer og annet virke fra skogen selges levert ved bilvei. Infrastruktur/tømmerveier er derfor avgjørende for rasjonell drift. En del av veitransport skjer som inntransport til industrien (f.eks. Arbor eller mottakere utenfor fylket). Til sluttbruker går det meste av transporten med båt, etter at virket er transportert med bil til havn.

Fra Helgeland går størstedelen av transportene ut fra landsdelen med båt fra havnen i Mo i Rana og i Mosjøen.

Reindrift

For reindrift omfatter transportbehovet inntransport av fôr i situasjoner der ordinært beite ikke er mulig, og uttransport av slakt og andre produkter. (*Videre omtales selve reindriften med trekkveier under Landskap og miljø og Urfolks interesser*). For reindriftnæringen er også turisttrafikk og opplevelsesreiser viktig.

Andre næringer

Dagligvarer - forbruksvarer

En betydelig andel av transportene er distribusjon av dagligvarer og frakt til og fra lagrene til ASKO og COOP i Tromsø, der det også distribueres varer til deler av nordre Nordland. I tillegg har Coop lagerfunksjon i Trondheim som leverer varer til store deler av Nordland. ASKO har også lagerfunksjon i Trondheim og lever varer opp til Hamarøy.

Rema har lager i Narvik og Trondheim, der lageret i Trondheim leverer varer opp til Mo i Rana.

For områdene nord for Vestfjorden ankommer disse varene i stor grad via Ofotbanen eller veinettene i Sverige og Finland. I Nordland benyttes i hovedsak E6 og Nordlandsbanen. Forsyningstransportene utgjør 19 prosent av transportene i Troms og Finnmark.

Trafikken på veiene:

Det er registrert inn- og utgående veitrafikk fra dagligvarer på mer enn 160 forskjellige veistrekninger i 2021, fra ÅDT(V) 121 og nedover. I tabellen nedenfor vises veistrekninger som har ÅDT(V) ned til 5. Dette er over 50 veistrekninger. Tabellen inkluderer ikke grensepasseringer eller det som går via tog til/fra landsdelen. Statlige veier er markert med rød skrift. Her framgår at:

- De strekningene som har mest veitransport er i stor grad statlige veier. Dette skyldes at de regionale lagrene og de største handlestedene er lokalisert langs slike veier. Dagligvarene distribueres imidlertid til svært mange steder med så små mengder at de ikke kommer frem i tabellen.
- E8 strekningen mellom Ramfjordbotn og Fagernes/Fv91 har svært mye trafikk. Dette skyldes både nærhet til Nord-Norges største by og at to store lager i Tromsø benytter denne strekningen både for inn- og uttransport. Tilknyttet dagligvaretrafikk som går over Ullsfjord-/Lyngenfergene påvirker også disse tallene.
- På Fylkesveiene er det størst trafikk i Tromsø (noe som skyldes at Fv862 går gjennom Tromsø, forbi Coops lager og over til Kvaløya), Lyngen (gjennomgangstrafikk og to ferger), Alstahaug (Fv17) og Senja (Fv855/86).

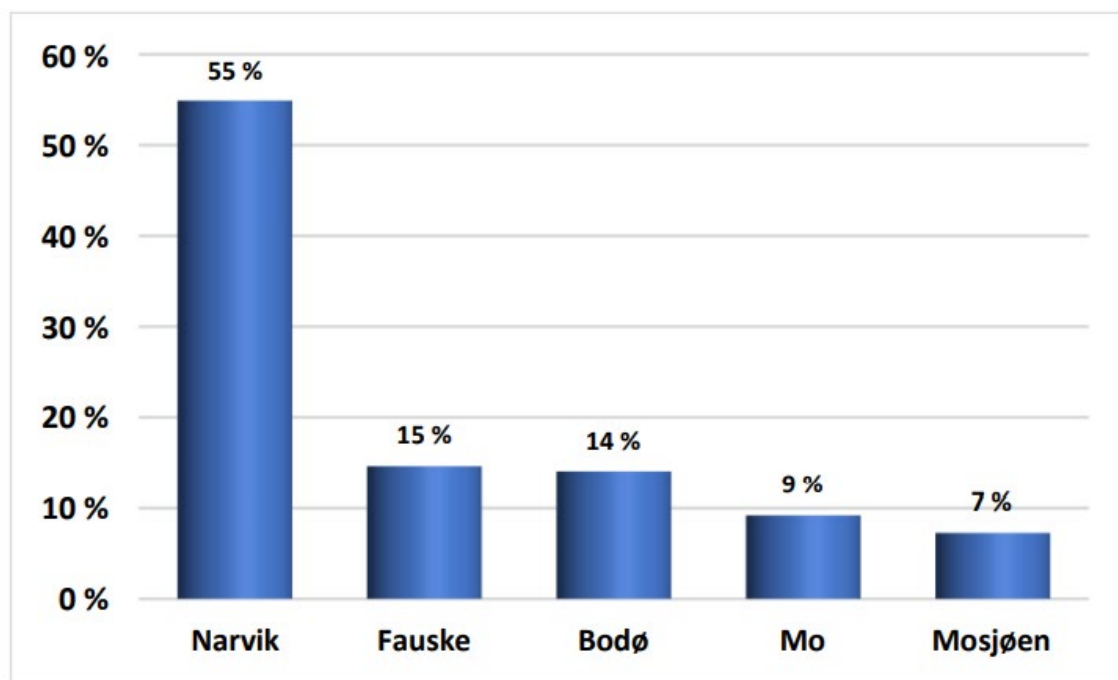
VEIER EX GRENSEPASSERINGER OG FERGER - (ÅVT(V) Dagligvarer 2021			
Strekning	ÅDT	Strekning	ÅDT
E8 Fagernes-Ramfjordbotn	121	E6 Ulsvåg-XRV827 Dragkrysset	21
E8 Nordkjosbotn-Fagernes	114	E10 XRV85 Kåringen-XRV85 Gullesfjordbotn	20
E8 Ramfjordbotn-Tromsø (før brua)	93	RV827 XE6 Sætran-Kjøpsvik	17
RV862/E8 Solistand-Håpet (Tromsø)	89	E10 Tjeldsundbrua-Kåringen	17
E6 Nordkj.botn-Buktamo	78	RV80 Fauske-Tverrlandet	13
E6 Andslimoen-XFV86 Andselv	74	RV85 Gullesfjorden-Sortlandsbrua	13
E6 Buktamo-Andslimoen	73	RV80 Tverrlandet - Bodø	12
E6 Troms grense-Bjerkvik	68	RV85 XFV82 Sortlandsbrua-Sortland	12
E6 Brandvoll-Fossbakken	68	E6 XRV827 Sætran-Skarberget	11
E10/E6 Bjerkvik-Stormyra	57	RV827 Drag-XE6 Dragkrysset	11
E6 /E8 Skibotn-Nordkjosbotn	39	E6 Olderdalen-Sørkjosen/Storslett	9
E6 Fauske-Tømmerneset	33	E45 Gievdneuoika-Kautokeino	9
E6 Innhavet-XFV835 Tømmerneset	32	RV83 Tjeldsundbrua-Harstad /Sama	9
E6 Narvik-Ballangen	30	E6 Burfjord-Alteidet	8
E6 XFV78 Kulstad-Mosjøen	30	R92 Karasjok-Gievdneuoika	8
E6 XE12 Tverråga (Mo)	30	FV91 Fagernes-Breivikeidet	8
E6 Ballangen-XRV827 Sætran	29	E10 Gullesfjordbotn-Svolvær	7
E6 XRV73 Trofors-Vasselv	29	FV17 XFV78 Leirosen-Sandnessjøen	7
E6 XFV76 Vasselva-Majavatn	28	FV855 Finnfjordeidet -Finnfjordbotn	7
E6 Formoen/Forsmolia-XFV78 Kulstad	28	FV7316 XE6 Ømmervatnet-XFV78 Drevja	6
E6 Fauske-Rognan	27	E6/E75 Tana Bru-Roaavvegiedde/E76-Karasjon	5
E6 XE12 Selfors-XE12 Tverråga	27	FV91 Lyngseidet-Svendsby	5
E6 Rognan-Selfors	26	FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	5
E10 Bjerkvik-Bogen	25	E6 Olderdalen-XE8 Skibotn	5
E6 Korgen-Ømmervatnet	24	FV 82 Sortland-Hadselbrua (XFV82/FV885)	5
E6 XFV808 Hemnes-Mo	24	E10 Svolvær-Fyggle	4

Tabell 3-5: Dagligvarenæringens trafikk på vei i 2021, ÅDT(V) utvalgte veier.

Transportmiddelfordeling for dagligvarer

For inntransporter med dagligvarer, lar transportmiddelfordelingen seg beregne. I 2021 ble det transportert inn 22.898 vogntogenheter til landsdelen. 49,7 prosent ble foretatt med bil, uten at andre transportmidler var involvert.

Om lag 50 prosent kom inn til landsdelen med tog, eller i kombinasjon mellom tog og bil. I togandelen ligger det noen (2 prosent) transporter som gikk fra Oslo til Trondheim med tog, og deretter med bil inn til landsdelen. Se Figur 3-13 med hensyn til fordeling på terminalene, der framgår at 55 prosent kom inn over Narvik, 15 prosent over Fauske og 14 prosent over Bodø. På Helgeland ble 9 prosent av dagligvare losset i Mo i Rana og 7 prosent i Mosjøen.



Figur 3-13: Inntransport av dagligvarer med tog (2021).

Basert på den reelle kryssingen av landsdelsgrensen, er derfor biltransporten større enn togtransporten.

Fremtid/endringer: Dagligvarekonsum er påvirket av befolkningsutviklingen

Basert på SSBs prognoser forventes det ikke stor vekst i Nord-Norge i årene fremover, selv om det er regionale forskjeller.

Fremtid/endringer: Næringen er generelt positiv til bruk av tog

Av de inngående dagligvaretransportene i 2021 kom 47 prosent med tog til Nord-Norge. Over halvparten av dette (55 prosent) kom inn via Narvik, mens de øvrige togtransportene ble fordelt mellom Fauske, Bodø, Mo og Mosjøen. Togtransporten kan øke, spesielt hvis kapasitet/frekvens forbedres og at regulariteten blir oppfattet som pålitelig og forutsigbar.

Fremtid/endringer: Mulig økning i direktedistribusjon?

Flere av dagligvarekjedene arbeider med mer direktedistribusjon fra sør til nord. Dette kan føre til at trafikken rundt dagens lager blir mindre, ved at transportene går direkte fra f.eks. nasjonale lager i sør til de enkelte detaljister i Nord-Norge.

Fremtid/endringer: Endringer i lagersituasjonen

Endringer i lagerstrukturen vil også påvirke transportveiene. REMA flytter sitt lager i løpet av 2022, fra Narvikterminalen til Herjangshøgda ved Bjerkvik. Selv om flyttingen skjer internt i samme kommune kan nye lagerfunksjoner og logistikk-løsninger føre til endringer i fordelingen mellom transportmidler.

Fremtid/endringer: Økt netthandel fører til mer godstrafikk på veiene

Forskningen har fokusert mye på hvordan netthandel påvirker den enkelte forbrukers reiseatferd. Noen studier viser at netthandel erstatter reiser til butikk, fordi forbrukeren ikke trenger å reise til butikken når varen leveres på døren eller på et hentested. Andre studier viser at netthandel kommer

som et supplement, fordi netthandel ikke erstatter all handling i butikk. Mange ser på handling som en fritidssysse, og er ikke en aktivitet de vil slutte med selv om de får varene på døra.

Hvordan netthandelen påvirker reiseadferden/transportbehovet til forbrukerne er derfor for tidlig å si.

Avfallstransporter

Transport av avfallsprodukter internt og til naboland utgjør omtrent 13 prosent. Transport tilknyttet leverandørindustri inngår i hovedsak i de andre transportene og utgjør en marginal prosentandel som ikke er definert relatert til næringer.

Det planlegges også anlegg (f.eks. i Skibotn), hvor organiske reststoffer kan gjenvinnes til biogass-/diesel. Dette vil redusere deler av de lange transportene, herunder grensekryssende transporter. Avfallsnæringen står for ca. 15-20 prosent av de registrerte veitransportene. Veitrafikken er spredt over hele landsdelen, men er naturlig nok størst rundt avfallsanleggene og de største byene.

Næringen benytter båttransport til deler av uttransportene, bl.a. metaller, oljerester mv. I 2020 ble det transport 67.000 tonn avfall med båt fra anleggene i Troms og Finnmark. Togtransport brukes i liten grad.

Handel med petroleumsprodukter

Innen petroleum har utviklingen gått mot store sentraldepoter, der flere oljeselskaper tar ut drivstoff fra samme depot/tankanlegg. Distribusjon inn til anleggene skjer vi tankskip, mens distribusjon ut til bensinstasjoner, industri og lignende primært skjer med bil.

De tyngste trafikkerte veiene knyttet til bildistribusjon av petroleumsprodukter ligger i nærheten av de store tankanleggene (de største anleggene er lokaliserte på Mo i Rana og Bodø) og bysentrene.

Utviklingstrender og robusthet

Næringslivets transporter og eksporten fra Nord-Norge er i liten grad redusert i år 2020 sammenlignet med tidligere år. Det er ut fra dette mindre fare for feilinvestering ved å tilrettelegge for effektive næringstransporter enn for eksempel for arbeidsreiser i storbyene. Dette gjelder ikke for reiselivet som er helt avhengige av et åpent og mobilt samfunn.

Nye etableringer stiller nye krav til eksisterende og ny infrastruktur, både med hensyn til næringsveier, stamveier, jernbane og havner. Behovet for ny infrastruktur blir forsterket av det grønne skiftet, som i tillegg vil kreve omlegging av drivstoff fra fossilt brensel til fornybar energi, endring i kjøremønster og bruk av andre transportformer.

Etablering av «grønne korridorer» (med lade- og fyllemuligheter) oppfattes som en viktig utfordring, hvor kommuner, regioner, fylkeskommuner, industri- og transport-aktører og næringsliv foreslås å jobbe i lag. Det er spesielt viktig at en får etablert en god ladeinfrastruktur ved trafikk-knutepunkt som hurtigbåtkaier, fergeleier, jernbane og flyplass.

Overgangen til det grønne skiftet vil også kreve tilgang til økt fornybar energi og tilpasset distribusjonsnett. Dagens distribusjonsnett er ikke tilstrekkelig dimensjonert for elektrifisering av framtidige transportløsninger.

Hovedutfordringer for næringstransporter i Nord-Norge

Alle kjente utfordringer og forbedringstiltak for næringstransport/logistikk i Nord-Norge er beskrevet i foreliggende NTP-dokumenter og i de regionale transportplanene (RTP). Der RTP-ene har høy grad av detaljering.

Hovedutfordringene består av:

- Fylkesveiene er forbindelseslinjene inn til det statlige nettet. Det er gjennomført mange gode tiltak på det statlige nettet, og flere er vedtatt eller under planlegging. Sjømatnæringens produsenter og mottakere av dagligvarer er imidlertid i stor grad lokalisert langs fylkesveiene. Selv om det finnes gode fylkesveier i Nord-Norge, har store deler av fylkesveinettet dårlig standard og mange er så smale at vogntog ikke kan møtes. Spesialiserte vogntog fra slakteri (havbruk/oppdrett) og trevareprodusenter fører til økte krav til blant annet bredde og kurvatur på veinettet. På enkelte veistrekninger er det åpnet opp for bruk av modulvogntog. Behovet for oppgradering er spesielt presserende for tverrforbindelsene fra kysten inn mot E6.
- Vinteren er den delen av året hvor utfordringene er størst. Dette gjelder for sjømatnæringen generelt, men kanskje spesielt for fangstnæringen i omsetningen av vintersesongen. Fremkommelighetsproblematikken er spesielt knyttet til fjelloverganger og veistrekninger hvor kurvatur og stigningsforhold er utfordrende. Nord-Norge har mange rasutsatte veier og fjelloverganger. Vinterstenginger og kolonnekjøring på flere fylkesveg og riksveistrekninger som medfører forsinkelser og verditap. Uforutsigbarheten er den største utfordringen. Bedre og mer presis informasjon om opp-/drifts-/mulig stengt-situasjon i sanntid (med prognose for de nærmeste timene) kan bidra til vurdering av alternative rutevalg og transportløsninger.
- Jernbanens regularitet påpekes av mange som en utfordring. Dette gjelder spesielt trafikken via Ofotbanen. Sikring av regularitet og kapasitet er i dette tilfellet ikke bare et nasjonalt problem (Ofotbanen og Nordlandsbanen), men krever et samarbeid med Sverige for hele strekningen mellom Narvik og Sør-Sverige/Sør-Norge.
- Mange næringer i Nord-Norge er avhengig av ferger, både mindre fylkesveisamband ut til øyene og de store Europa-/Riksveisambandene over Vestfjorden og Tysfjorden. Nord-Norge har over 40 fergesamband. Alle stenger helt eller delvis om natten. Fergenes åpningstid setter begrensning for hvordan næringslivet legger opp sin produksjon. For mange produsenter vil derfor døgn-kontinuerlig produksjon kunne være en utfordring. Aktørene kjenner imidlertid til dette og tilpasser sin produksjon, men produksjonskapasiteten blir stående ubenyttet over deler av døgnet/uken. I tillegg kommer at både fergekapasitet og frekvens medfører usikkerhet for både ut- og inntransporter.
- Dyre ferje- og hurtigbåtbilletter, noe som omfatter forskuddsbeløp til AutoPASS og AutoPASS-ferje. Dårlig standard/servicetilbud på ferjeleiene er også en utfordring.
- Behov for å få til en mer stabil og økt ruteproduksjon, der rutetabellene i større grad utarbeides i tråd med næringslivets og befolkningens behov, samtidig som det tas hensyn til korresponderende transport med ferje, tog og buss. Det siste vil være med på å redusere

antall flaskehalser som fører til forsinkelser.

- Nord-Norge har 12 grensestasjoner mot utlandet. Med unntak av to (E45 Kivilompolo i Finnmark og E8 Kilpisjärvi i Troms), stenger alle på natten. Ingen tollstasjoner i Nordland er døgnåpne. Dette skaper de samme logistikk-/produksjonsutfordringer som «nattestengte» ferger.
- Fiskerihavner:
Dybde og rolighet i fiskerihavnene.
Krav til fiskerihavnene er endret med utviklingen i sjømatnæringen:
 - Strukturelle endringer i fiskeflåten - færre, men større og dypere fartøy
 - Færre fiskemottak og økt avstand mellom mottakene
 - Mer konsentrasjon av fiskelandinger – Betydelig økt antall servicefartøy knyttet til havbruk
 - Økt behov for landstrøm, ferskvann, gode system for avfallshåndtering, laste/ losse-fasiliteterUnderfinansiering av fiskerihavnene gjennom mange år har ført til at det i dag er et stort vedlikeholds- og fornyelsesbehov (molo, kaier, mudring m.m.).
Gamle konstruksjoner og mer ekstremvær vil kunne forsterke utfordringene.
Bidrar til at man ikke får utnyttet verdiskapingspotensialet som ligger i sjømatnæringen og reiseliv.

Kilder/Referanser:

Nordland fylkeskommune (2022). Regional transportplan Nordland 2022-2033. Bodø, Nordland fylkeskommune.

Transportutvikling AS (2022). Næringstransporter i Nord-Norge. Narvik, Transportutvikling AS.

Finnmark fylkeskommune, Troms fylkeskommune og Nordland fylkeskommune. Flere presentasjoner, utredninger og rapporter der næringstransporter inngår.

