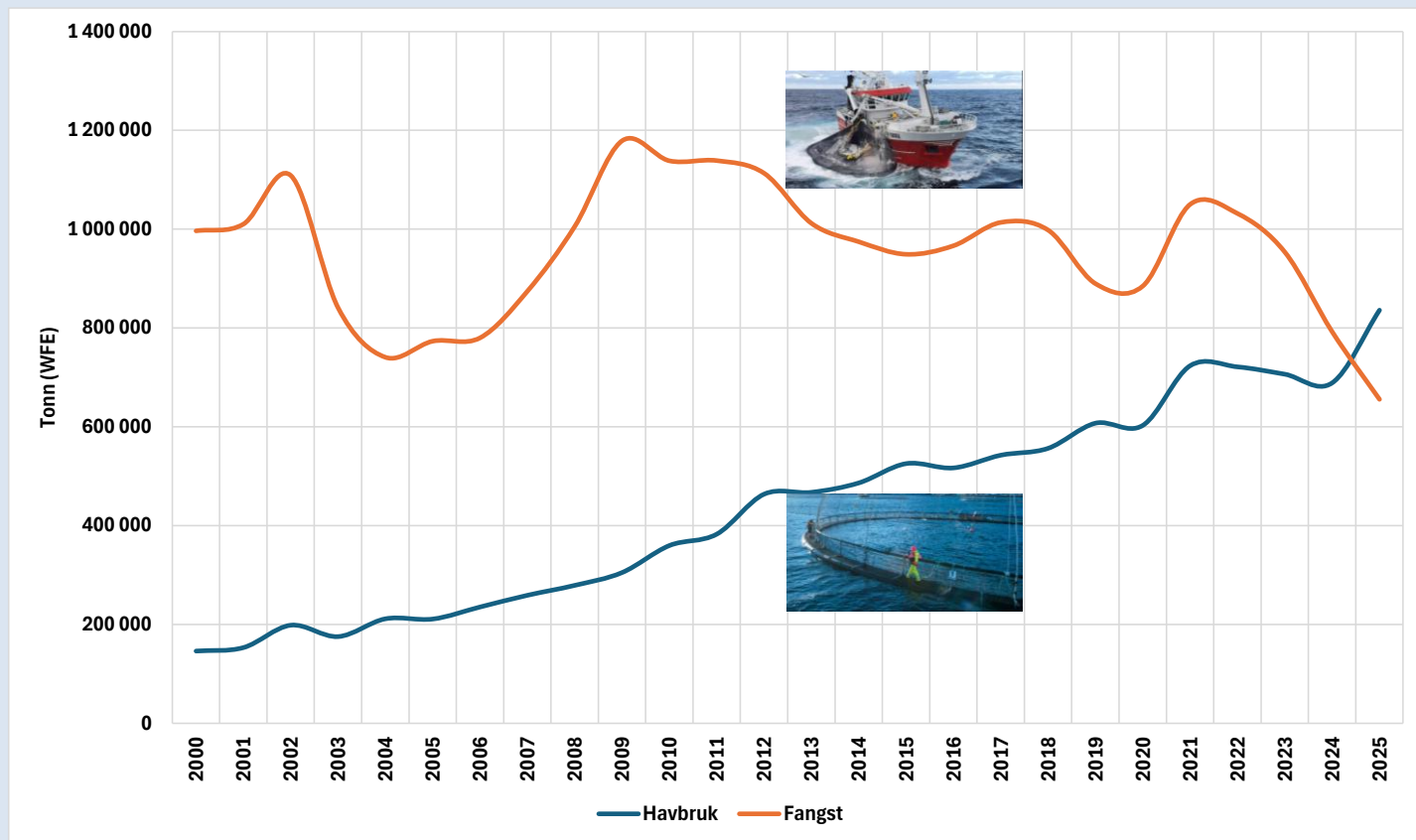


SJØMATNÆRINGEN – HAVBRUK OVERGÅR FANGST I VOLUM (TONN)

Verdien av nordnorsk havbruk har i mange år vært høyere enn fangstverdien. I 2025 er det imidlertid første gang at havbruksnæringens produksjon i Nord-Norge overstiger volumet av landede villfangede arter. Sammenlignet med tidligere år kan dette innebære en dreining i det utgående transportarbeidet i landsdelen, med en relativ forskyvning fra sjøtransport til økt bruk av vei- og banetransport.



Landet fangstvolum og produsert havbruksvolum, Nord-Norge 2000-2025, tonn levende vekt (Tallkilde: Fiskeridir.)

Store deler av de utgående transportene fra fangstnæringen har tradisjonelt gått sjøveien. Dette gjelder særlig produkter med lang holdbarhet, som for eksempel frossen fisk.

Transporten av ferdigprodukter fra havbruksnæringen består derimot i stor grad av ferskvarer, hvor vei- og banetransport dominerer.

Endringer i næringsstrukturen, med økt andel havbruk og redusert relativ betydning av fangst, påvirker dermed også transportarbeidet. Utviklingen peker mot et skifte i retning av mer landbasert transport.

Potensialet for økt jernbanetransport vurderes som betydelig, men det faktiske omfanget vil avhenge av kapasiteten og påliteligheten i infrastrukturen. Den nye godsstrategien for jernbanen (jf. side 3) kan bidra til økt bruk av jernbane i godstransporten.

NEW NORTH PROSJEKTET – «FLASKEHALSRAPPORTEN» FERDIGSTILT



En 60-siders delrapport om transportutfordringer og forbedringstiltak er publisert. Den bygger på flerårig statistikk og flere tusen hendelser langs utvalgte veikorridorer i Finland, Sverige og Norge, -samt intervjuer med sjåførere.

Delprosjektet har vurdert flere konkrete utfordringer, bl.a.:

- betydelige vinterutfordringer langs veiene
- begrenset åpningstid ved tollstasjoner
- utilstrekkelig antall og kvalitet på hvileplasser for sjåførere

Flere av utfordringene var kjent fra tidligere, men prosjektet har bidratt til å kvantifisere forhold som tidligere i større grad var basert på antagelser.

Vinterutfordringer i form av stengninger, kolonnekjøring og ulykker fremstår som den viktigste utfordringen for regulariteten i veitransporten. I perioden 2021–2025 ble det registrert nærmere 3 000 slike hendelser, hvor om lag 80 prosent inntraff i vinterperioden. E10 over Bjørnfjell var den mest utsatte strekningen, med rundt halvparten av stengningene og over 90 prosent av kolonnekjøringene. Siden slike hendelser i liten grad kan forutses og planlegges for, skaper de betydelige utfordringer for gjennomføringen av næringstransportene som er analysert i prosjektet.

I Nord-Norge benyttes ti **tollstasjoner** ved eksport og import av gods. Kun to av disse har døgnåpent. Nordland har ingen døgnåpne stasjoner. Begrensede åpningstider reduserer driftsfleksibiliteten og medfører ofte lengre transportavstander enn nødvendig.

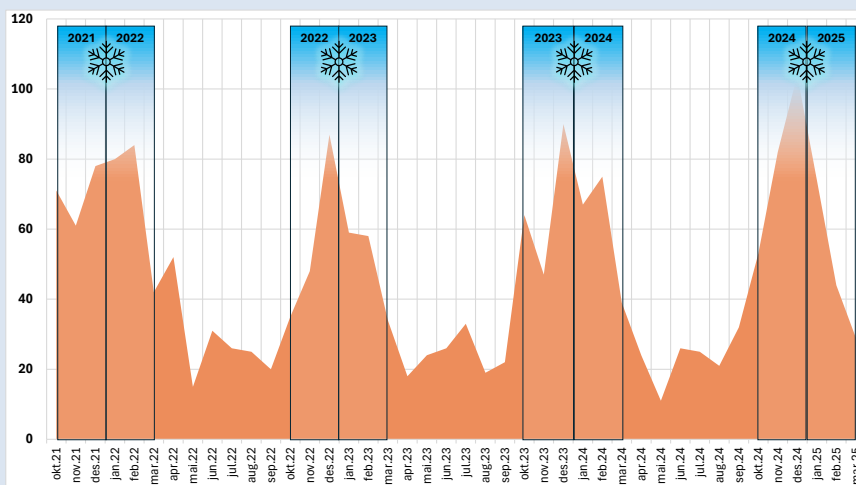
Tilgang på **hvileplasser** for sjåførere er avgjørende både for trafikksikkerheten og for å etterleve regelverket for kjøre- og hviletid. Prosjektet viser at det samlet sett er for få og til dels lite egnede hvileplasser. Sammenlignet med nabolandene vurderes situasjonen i Norge, inkludert planlagte tiltak, som relativt best. I Sverige er det et høyt antall hvileplasser, men med begrenset kapasitet, mens man i Finland i stor grad er avhengig av bensinstasjoner og tilfeldige stoppmuligheter.

«New North» er et av de største EU-prosjektene innen transport og logistikk i Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland.

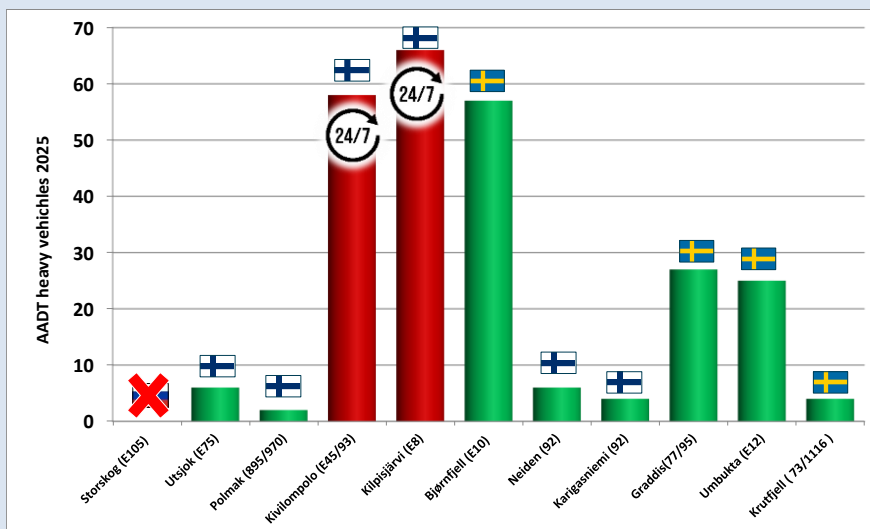
Prosjektperioden er tre år, med avslutning høsten 2026. Fra norsk side deltar de nordnorske fylkeskommunene, med Finnmark fylkeskommune som prosjektansvarlig.

Transportutvikling AS har fagansvar for arbeidet knyttet til næringstransport langs utvalgte grensekryssende veikorridorer.

Første delrapport (markedsanalyse) ble levert i april 2025, mens delrapporten om transportutfordringer (flaskehalser) og forbedringstiltak ble levert i mai 2026.



Figur: Månedlig frekvens fra oktober 2021 til mars 2025 for registrerte ulykker langs utvalgte korridorer i NEW North prosjektet. 80% av ulykkene skjer i vintermånedene.



Figur: Årsdøgntrafikk (ÅDT) med tunge kjøretøy over 10 grensestasjoner mellom Nord-Norge og Sveige/Finland. De to rødt markerte søylene viser trafikken over døgnåpne stasjoner (E8 og E45)

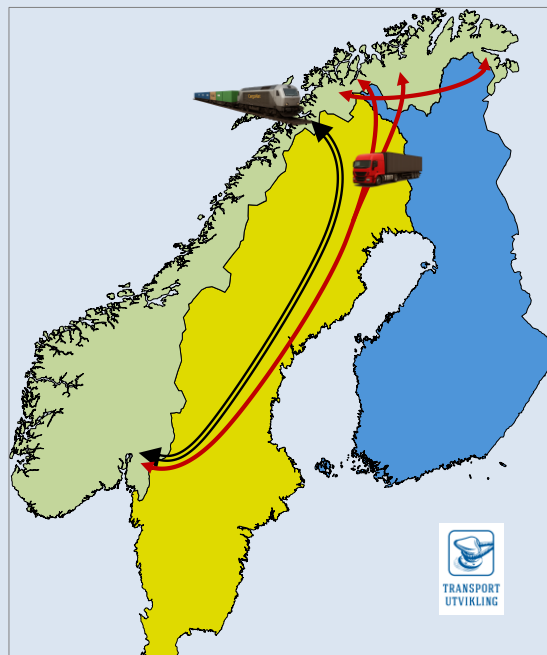
NVIT – NORSKE VARER I TRANSITT

I Nord-Norge benyttes Sverige og Finland ofte som transittland for varetransport til og fra Sør-Norge, samt mellom de nordligste fylkene. Typiske varestrømmer omfatter blant annet sjømat, dagligvarer, landbruksprodukter og pakkeforsendelser.

Fra 21. januar 2025 innførte EU krav om bruk av sekssifrede HS-koder for alle varer i transitt. Dette innebærer at forsendelser som tidligere kunne deklarerer med én varelinje, nå kan kreve et betydelig større antall linjer. Ettersom flere aktører ikke rakk å tilpasse seg innen fristen, ble det etablert en midlertidig forenklet registreringsordning, gjeldende frem til 31. mars 2026.

De største transportoperatørene har nå tilpasset seg NCTS-5 og tilhørende datakrav.

Til tross for innledende bekymringer knyttet til kostnader og gjennomføring, tyder erfaringene på at innføringen har vært mindre krevende enn først antatt.



Figur: Noen transportruter via Sverige/Finland som ofte benyttes ved transport til/fra Norge

NY NASJONAL GODSSTRATEGI FOR JERNBANEN

I Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 ga Samferdselsdepartementet Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en ny godsstrategi for jernbanen. Strategien var på høring fra april til 15. juni 2026. Godsstrategien skal inngå i beslutningsgrunnlaget for neste rullering av NTP, som vil gjelde for perioden 2029–2040. Godsstrategien skal også analysere og beskrive utviklingen i jernbanens godstransport frem mot 2050, med særlig vekt på jernbanens rolle i transportsystemet i et langsiktig 2050-perspektiv.

Godsstrategien tar utgangspunkt i seks jernbanekorridorer samt tiltak som allerede ligger inne i gjeldende NTP (2025–2036), og vurderer behovet for nye tiltak i et tidsperspektiv frem mot 2050. Med bakgrunn i føringene i NTP kan det forventes at strategien legger opp til en styrket satsing på jernbanen:

(sitat) Etterspørselen etter gods på jernbane har et potensial for vekst, men det krever tiltak for å møte veksten. Regjeringen vil legge til rette for dette gjennom en rekke enkeltprosjekter og tiltak, spesielt rettet mot de viktigste godstrekkningene. Regjeringens satsing på drift og vedlikehold av jernbanen skal bidra til å øke driftsstabiliteten og dermed forutsigbarheten for godstransporten. Andre virkemidler, som økonomiske støtteordninger, skal bidra til å styrke vilkårene for gods-transport på jernbane. Regjeringen ønsker også mer effektive og miljøvennlige jernbaneterminaler. (NTP 2025-2026, kap. 5.4.4 Utvikling av infrastrukturen for godstransport)

For jernbanekorridorene som berører Nord-Norge – Oslo–Sverige–Narvik og Trondheim–Bodø – legges det til grunn at det kun er behov for nye tiltak (utover dagens NTP) på strekningen Trondheim–Bodø i de neste 25 årene.



EUROPADAGER I TROMSØ – 7. MAI 2026

Nordnorske Europadager 2026 ble arrangert 7. mai på The Dock 69°39 i Tromsø. Konferansen samlet folkevalgte, næringsliv, forvaltning og europeiske aktører til en bred og fremtidsrettet diskusjon om Nord-Norges rolle i Europa.

En del av konferansen fokuserte på «**Fremtidsrettet mobilitet i nord**». Mobilitet i nord handler ikke lenger bare om regional utvikling, laks sørover og dagligvarer nordover. Nå inngår transporten i nordområdene i en større europeisk sammenheng. Gjennom EUs satsinger på TEN-T og økt vekt på samspill mellom sivile og militære behov, blir de nordlige transportkorridorene en del av Europas nye strategiske satsing.

Under konferansedelen «Fremtidsrettet mobilitet i nord» ble det gjennomført fire presentasjoner: Nord-Norges Europakontor, Forsvarets Operative Hovedkvarter, Statens Vegvesen og Transportutvikling AS.

Mer informasjon og presentasjoner finnes på nettsidene til Nord-Norges Europakontor: <https://www.northernorway.org/nordnorske-europadager/>



Moderator for «Fremtidsrettet mobilitet i nord» var Marius Chramer, Troms fylkeskommune

KORT OM TRANSPORTUTVIKLING AS

VI ER ET OPERASJONELT KONSULENT- OG RÅDGIVINGSSELSKAP INNENFOR PRIMÆROMRÅDENE TRANSPORT OG LOGISTIKK. VÅRE RÅDGIVERE HAR LANG ERFARING FRA NÆRINGSLIVET OG SOLID FAGLIG BAKGRUNN. DETTE SKAL SIKRE DEG SOM KUNDE ET GODT PRODUKT.

VÅRE KUNDER FINNES INNENFOR PRIVAT OG OFFENTLIG SEKTOR, BÅDE PÅ NASJONALT OG INTERNASJONALT NIVÅ. VÅRT MARKEDSMESSIGE HOVEDFOKUS ER RETTET MOT NORDOMRÅDENE.

VI ER ENGASJERT I ALT FRA PLANLEGGINGSSTADIET TIL OG MED IMPLEMENTERING OG DRIFT AV LØSNINGER. VI FINNER ANVENDBARE OG MILJØVENNLIGE LØSNINGER FOR TERMINALER, HAVNER OG FOR TRANSPORTER PÅ VEI, SJØ OG BANE. VI UTVIKLER LOGISTIKKJEDER OG INTERMODALE LØSNINGER, HERUNDER INTERNASJONALE TRANSPORTKORRIDORER.

TRANSPORTUTVIKLING AS HAR I SIN STRATEGI DEFINERT 3 PRIMÆRE FORRETNINGSOMRÅDER:

Konsulenttjenester

Operative tjenester

FoU-tjenester

KONSULENTTJENESTENE HAR VÆRT, OG ER, GRUNNLAGET FOR TRANSPORTUTVIKLINGS VIRKSOMHET. VÅRE MEDARBEIDERE HAR I MANGE ÅR LEVERT KONSULENTTJENESTER SOM F.EKS.:

- UTVIKLING OG FORBEDRING AV TRANSPORTLØSNINGER
- RUTEPLANLEGGING
- UTVIKLING AV TRANSPORTKNUTEPUNKT
- HAVNE- OG TERMINALPLANLEGGING
- MARKEDSUNDERSØKELSER OG ANALYSER
- ØKONOMISKE VURDERINGER OG FINANSIELLE LØSNINGER
- UTARBEIDELSE AV TRANSPORT- OG SAMFERDSELSPLANER
- ORGANISERING OG LEDELSE AV FAGSEMINARER/KONFERANSER
- PROSJEKT- OG PROSESSLEDELSE