

NÆRINGSTRANSPORTER I FINNMARK 2025



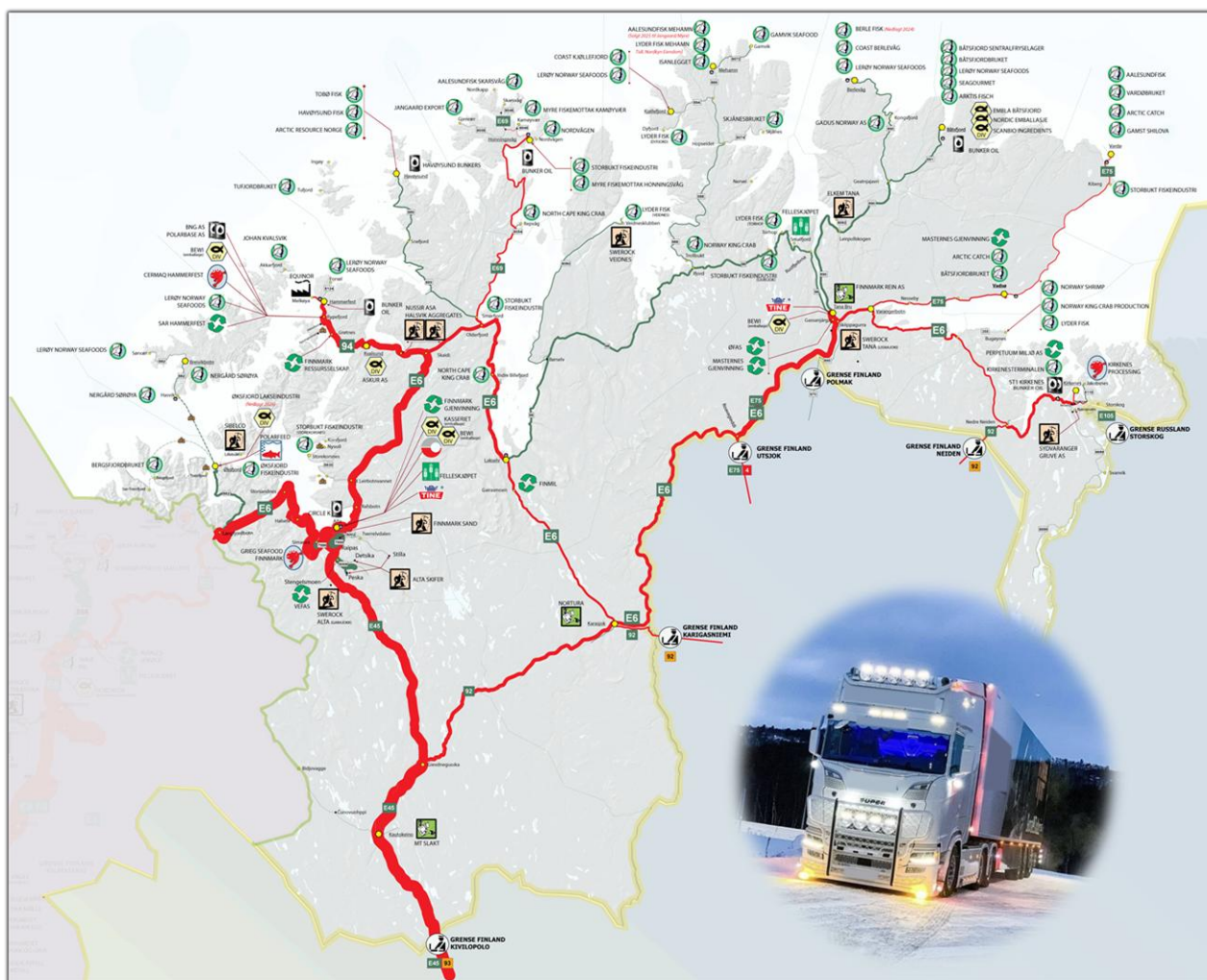
Finnmark fylkeskommune
Finnmárkku fylkkagielda
Finmarkun fylkinkomuuni



OKTOBER 2026

Viktige momenter:

- Fra 2023 til 2025 har det ikke skjedd betydelige endringer i den samlede veitransporten for tungtrafikk i Finnmark.
- Den samlede veitransporten for tunge kjøretøy er redusert med ca. 1%.
- 2025-transporten for de utvalgte næringene domineres av de samme veiene som i 2023
 - Statlige veier:
 - E6 (Skaidi-Langfjordbotn), E45 (Alta-Kivilompolo) og rv.94 (Skaidi-Hammerfest) blant statlige veier
 - Fylkesveier:
 - For fylkesveiene er det mest trafikk på flere veier rundt Alta, og fv.890 (mot Båtsfjord/Berlevåg), fv. 882 (mot Øksfjord)
 - Grenseoverganger:
 - E45 (Kivilompolo) er den klart største grenseovergangen (ÅDT(V): 57). Det kan forventes økt trafikk over fylkets viktigste utenlandskorridor når E45 Kløfta prosjektet ferdigstilles i 2029.
 - Forbindelsen til Troms (Kvænangsfjellet) er bedret, og ført til økt E6-trafikk
- Fangstnæringen har lavere landinger enn i 2023 (-31%), og veitrafikken er redusert.
- Havbruksnæringen har økt slakteriproduksjon (+11%) og veitransporten.
- Selv om de samlede volumene for alle næringer under ett, er lavere enn i 2023, har verdiene langs de fleste korridorene økt som følge av prisvekst. Gjennomsnittlig økte verdiene med ca. 13% fra 2023 til 2025.



INNHALDSFORTEGNELSE

1	HOVEDMOMENTER.....	7
1.1	HISTORISKE ÅDT(V) TALL FOR DE UTVALGTE NÆRINGENE	8
1.2	VEIBELASTNINGSKART.....	8
1.2.1	Kart, alle vurderte næringer – veitransport	9
1.2.2	Kart, alle næringer ex. sjømat – veitransport	10
1.2.3	Kart, sjømatnæringens veitransporter.....	11
1.2.4	Kart, havbruksnæringens veitransporter	12
1.3	ÅDT (V) PÅ UTVALGTE ENKELSTREKNINGER.....	13
1.3.1	Veier med mye tungtransport.....	13
1.3.2	Fylkesveier med mye tungtransport	14
1.3.3	Grensepasseringer mot utlandet	14
1.4	BRUK AV BÅT I FINNMARK	16
1.5	TRANSPORTMIDDELFORDELING UTVALGTE NÆRINGER – BRUK AV BÅT I FINNMARK.....	17
1.6	TRANSPORTMIDDELFORDELING FANGST PR. KOMMUNE – BRUK AV BÅT I FINNMARK	18
2	MANDAT OG PROSJEKTMÅL	19
3	METODE.....	20
3.1	DATAGRUNNLAG OG METODE	20
3.2	BEREGNINGSMETODIKK.....	21
3.3	REFERANSEÅR	21
3.4	USIKKERHET	21
3.5	STRUKTUR.....	21
4	SJØMATNÆRINGEN (ÅDT(V): 75)	22
4.1	SJØMATKAPITLET	22
4.2	VEIBELASTNING OG TRANSPORTRUTER FANGST	22
4.3	VEIBELASTNING OG TRANSPORTRUTER HAVBRUK.....	23
4.4	OFFENTLIG TILGJENGELIG INFORMASJON-FISKERIDIREKTORATET	24
4.4.1	Fangst	24
4.4.2	Havbruk.....	27
4.4.3	Verdien i sjømatnæringen (fangst og havbruk)	28
4.5	PRIMÆRDATA SJØMATNÆRINGEN	29
4.5.1	Samlet transport fangst og havbruk	29
4.5.2	Fangstnæringens mottak.....	30
4.5.3	Havbruksnæringens slakterier	30
4.6	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK.....	31
4.6.1	Vekst i havbruksnæringen.....	31
4.6.2	Usikkerhet knyttet til fangstnæringen	33
4.7	VISUALISERING AV SJØMATNÆRINGENS VEITRANSPORTER	33
5	DAGLIGVARER (ÅDT(V): 26)	34
5.1	INNLEDNING	34
5.2	SENTRALE AKTØRER.....	34
5.3	TRANSPORTMIDDELFORDELING OG VEIBELASTNING.....	35
5.4	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	35
6	MINERALER OG BERGVERK (ÅDT(V): 72)	36
6.1	INNLEDNING	36
6.2	SENTRALE MINERALAKTØRER.....	37
6.3	VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	39
6.4	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	39
7	AVFALLSTRANSPORTER (ÅDT(V): 45)	41
7.1	INNLEDNING	41

7.2	SENTRALE AKTØRER.....	42
7.3	VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	42
7.4	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	44
8	LANDBRUK (ÅDT(V) :26).....	45
8.1	INNLEDNING	45
8.2	SENTRALE AKTØRER.....	46
8.3	VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	49
8.4	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	49
9	PETROLEUM (ÅDT(V): 27).....	51
9.1	INNLEDNING	51
9.2	KYSTTANKANLEGGENE	52
9.3	VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	52
9.4	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	53
10	VERDIVURDERINGER UTVALGTE KORRIDORER OG NÆRINGER	54
10.1	HOVEDMOMENTER/SAMMENFATNING STREKNINGSVERDIER	55
10.2	KORRIDORENE.....	56
10.3	KORRIDOR 1: HAMMERFEST – ALTA – KIVILOMPOLO (RV.94-E6-E45)	57
10.4	KORRIDOR 2 (K2): SØRØYA/HASVIK-LANGFJORDBOTN (FV.882, FERGE, E6)	58
10.5	KORRIDOR 3 (K3): BÅTSFJORD/BERLEVÅG-UTSJOK (FV.891/890-E6/E75).....	59
10.6	KORRIDOR 4 (K4): NORDKAPP-LAKSELV-FINSKEGRENSEN (E69-E6-RV.92)	60
10.7	KORRIDOR 5 (K5): KIRKENES-NEIDEN (E6-RV.92).....	61
10.8	KORRIDOR 6 (K6): NORDKYN-LAKSELV (FV.894/888-FV.98)	62
10.9	KORRIDOR 7 (K7): IFJORD-TANA BRU (FV.98)	63
10.10	KORRIDOR 8 (K8): TANA BRU-VADSØ-VARDØ (E75)	64
10.11	KORRIDOR 9 (K9): HAVØYSUND – E69 (FV.889)	65
10.12	KOMMENTARER RV.92 KARASJOK- XE45 GIEVDNEGUOIKA.....	66
11	KLIMAVURDERINGER.....	67
12	VEDLEGG	69
12.1	DE 30 STØRSTE FANGSTMOTTAKENE I 2025	69
12.2	FERGESAMBAND.....	70
12.3	HAVNER OG KAIANLEGG	72
12.4	FLYFRAKT	73
12.5	FORUTSETNINGER FOR VERDIVURDERINGER	74
12.5.1	<i>Volumgrunnlaget for vurderingene</i>	<i>74</i>
12.5.2	<i>Verdianslag og prissetting</i>	<i>75</i>
12.5.3	<i>Volum og prisforutsetninger</i>	<i>75</i>
12.5.4	<i>Usikkerhetsmomenter.....</i>	<i>77</i>
12.6	BEGREPER OG ORDFORKLARINGER.....	78

Figurliste

FIGUR 1-1: UTVALGTE NÆRINGER	7
FIGUR 1-2: ÅDT(V) OG ANDEL AV TRANSPORTER, UTVALGTE NÆRINGER 2017,2019,2020,2021,2023 OG 2025	8
FIGUR 1-3: TOTALT TRANSPORT PÅ VEI, UTVALGTE NÆRINGER I FINNMARK 2025	9
FIGUR 1-4: UTVALGTE NÆRINGER, EX, SJØMAT, SAMLEDE VEITRANSPORTER I 2025	10
FIGUR 1-5: SJØMATNÆRINGENS VEITRANSPORTER I 2025	11
FIGUR 1-6: HAVBRUKSNÆRINGENS VEITRANSPORTER I 2025	12
FIGUR 1-7: ANDEL BÅTTTRANSPORT 2019, 2021, 2023 OG 2025 (NÆRINGER)	17
FIGUR 1-8: ANDEL BÅTTTRANSPORT 2025 (FANGSTNÆRINGEN PR KOMMUNE)	18
FIGUR 4-1: LANDET FISK I NORD-NORGE, LEVENDE VEKT (2014-2025), KILDE: FISKERIDIREKTORATET	25
FIGUR 4-2: LANDINGER I FINNMARK, TONN LEVENDE VEKT 2025 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET/TRANSPORTUTVIKLING AS)	25
FIGUR 4-3: ENDRINGER I LANDET FANGST I FYLKET, TONN 2023-2025 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	27
FIGUR 4-4: OMSETNINGSVERDI (MILL.) FANGST OG HAVBRUK, FINNMARK 2017-2025 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	28
FIGUR 4-5: PRIMÆRDATA UTGÅENDE TRANSPORTER (T) – UTVALGTE ÅR 2014-2025 (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	29
FIGUR 4-6: LOKALISERING AV SLAKTERIER I FINNMARK, 2026	30
FIGUR 4-7: HAVBRUKSPRODUKSJONS- OG PRISINDEX I FINNMARK, 1994-2025 (TALLKILDE: FISKERIDIREKTORATET)	31
FIGUR 4-8: VEKST I HAVBRUK 1994-2025, FINNMARK, MULIG UTVIKLING 2050 (KILDE: FISKERIDIR. /TRANSPORTUTVIKLING AS)	32
FIGUR 4-9: UTVIKLING I LANDET FANGST TOTALT OG TORSK I FINNMARK 2000-2025 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	33
FIGUR 5-1: LOKALISERING AV DAGLIGVARELAGRE I NORD-NORGE SOM BETJENER FINNMARK	34
FIGUR 6-1: LOKALISERING AV MINERALAKTØRER I FINNMARK, 2025	36
FIGUR 6-2: FREMDRIFTSPLAN SYDVARANGER (KILDE: HTTPS://SYDVARANGER.GRANGEX.COM/NO/PROSJEKTET)	40
FIGUR 7-1: LOKALISERING SENTRALE AVFALLSAKTØRER I FINNMARK	41
FIGUR 7-2: STØRSTE MOTTAKSREGIONER I SVERIGE/FINLAND, AVFALL FRA FINNMARK	44
FIGUR 7-3: LOKALISERING UTSJOK(I) KOMMUNE	44
FIGUR 8-1: STØRRE LANDBRUKSAKTØRER I FINNMARK	45
FIGUR 9-1: TANKANLEGG I FINNMARK	51
FIGUR 10-1: VERDIANSLAG – UTVALGTE KORRIDORER/STREKNINGER I FINNMARK, 2025	54
FIGUR 10-2: VERDIANSLAG – ENKELTSTREKNINGER I KORRIDORENE, MILL. KR., FINNMARK 2025	55
FIGUR 10-3: VERDIANSLAG 2025- KORRIDOR 1	57
FIGUR 10-4: VERDIANSLAG 2025- KORRIDOR 2	58
FIGUR 10-5: VERDIANSLAG 2025 -KORRIDOR 3	59
FIGUR 10-6: VERDIANSLAG 2025- KORRIDOR 4	60
FIGUR 10-7: VERDIANSLAG 2025- KORRIDOR 5	61
FIGUR 10-8: VERDIANSLAG 2025- KORRIDOR 6	62
FIGUR 10-9: VERDIANSLAG 2025- KORRIDOR 7	63
FIGUR 10-10: VERDIANSLAG 2025- KORRIDOR 8	64
FIGUR 10-11: VERDIANSLAG 2025- KORRIDOR 9	65
FIGUR 10-12: RV.92 KARASJOK- GIEVDNEGUOIKA	66
FIGUR 10-13: VERDIANSLAG 2025- RV.92 KARASJOK- XE45 GIEVDNEGUOIKA	66
FIGUR 11-1: TONN CO ₂ UTSLIPP, KORRIDORER 2025	67
FIGUR 11-2: ANSLÅTT CO ₂ UTSLIPP FRA VEITRAFIKK I FINNMARK, 2023 OG 2024 (KILDE: MILJØDIREKTORATET)	68
FIGUR 12-1: TRAFIKK FERGESAMBAND I 2021-2025, KJØRETØY>14 M (KILDE: SVV/SNELANDIA)	71
FIGUR 12-2: HAVNER I FINNMARK 2025	72
FIGUR 12-3. UTVIKLING FLYFRAKT 2019-2025, KG, ALLE FLYPLASSER I FINNMARK (KILDE: AVINOR)	73
FIGUR 12-4. FLYFRAKT 2025, KG, PR. FLYPLASS I FINNMARK (KILDE: AVINOR)	73

Tabelliste

TABELL 1-1: ÅDT(V) OG ANDEL TRANSPORTER, UTVALGTE NÆRINGER 2017,2019,2020,2021,2023 OG 2025	8
TABELL 1-2: UTVALGTE VEISTREKNINGER MED MYE TUNGTRAFIKK (ÅDT(V))	13
TABELL 1-3: UTVALGTE FV.-STREKNINGER MED MYE TUNGTRAFIKK (ÅDT(V))	14
TABELL 1-4: GRENSEPASSERINGER MOT UTLANDET (ÅDT(V))	14
TABELL 1-5: SAMMENFATNING AV FUNN OG VURDERINGER	16
TABELL 4-1: UTVALGTE VIKTIGE VEIER FOR FANGSTBEDRIFTER I FINNMARK (2019, 2020,2021,2023 OG 2025), ÅDT(V)	23
TABELL 4-2: VEIER MED MYE TRAFIKK, HAVBRUK 2019-2021, 2023 OG 2025 ÅDT(V)	24
TABELL 4-3: LANDINGER I KOMMUNER I FINNMARK, LEVENDE VEKT 2014-2023 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	26
TABELL 4-4: SOLGT LAKS OG ØRRET, 1000 TONN LEVENDE VEKT, 2016-2025 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET, 2026)	27

NÆRINGSTRANSPORTER I FINNMARK 2025

TABELL 4-5: HAVBRUKSSLAKTERIER I FINNMARK I 2026	30
TABELL 6-1: SENTRALE MINERALAKTØRER I FINNMARK	37
TABELL 7-1: SENTRALE AKTØRER INNENFOR AVFALLSNÆRINGEN I FINNMARK (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	42
TABELL 8-1: AKTØRER LANDBRUK	46
TABELL 9-1: UTVALGTE TANKANLEGG LOKALISERT I FINNMARK (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	52
TABELL 12-1: FERGESAMBAND I FINNMARK (KILDE: SVV, FERJEDATABANKEN/SNELANDIA)	70

Bildeliste

BILDE 1-1: NÆRINGSTRANSPORT, NORLOG (FOTO: MARKUS KARLSEN)	7
BILDE 1-2: KIVILOMPOLO GRENSESTASJON, E45, (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS)	15
BILDE 1-3: E45 KLØFTA UTBEDRES (KILDE: STATENS VEGVESEN, NETTSIDER, JANUAR 2026)	15
BILDE 4-1: BÅTSFJORD HAVN (FOTO: SARA OLAUSSEN STENSVD, IFINNMARK)	26
BILDE 4-2: MOWI JØKELFJORD (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS)	32
BILDE 6-1: ELKEM TANA (FOTO: ELKEM, "NYHETER OG MEDIA")	37
BILDE 6-2: SIBELCO STJERNØYA (FOTO: SIBELCO)	38
BILDE 6-3: GRUSTRANSPORT (FOTO: MARKUS KARLSEN)	40
BILDE 7-1: AVFALLSINNHEITING I VADSØ (FOTO: MASTERNES TRANSPORT)	43
BILDE 8-1: BERGNESET HAVN, INKL. ANLEGGENE TIL FELLESKJØPET, EWOS OG FISKÅ MØLLE (FOTO: BERGNESET HAVN)	46
BILDE 8-2: TINE ALTA (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING)	47
BILDE 8-3: TINE TANA (FOTO: TINE)	48
BILDE 8-4: SMALFJORD KAI (FOTO: TANA KOMMUNE)	50
BILDE 10-1: GIEVDNEGUOIKA VEGKRYSS RV.92/E45 (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING)	54
BILDE 10-2: UTSJOK GRENSESTASJON (E75) (FOTO: MARKUS KARLSEN)	56
BILDE 12-1: FERGEKØ HASVIKSAMBANDET (FOTO: LARS ENGERENGEN)	70
BILDE 12-2: MF VARGSUND (KILDE: SKIPSREVIEN)	71

1 HOVEDMOMENTER

I arbeidet med «Næringstransporter i Finnmark – 2025-tall» er inn- og utgående veitransport for utvalgte næringer i Finnmark kartlagt og analysert gjennom både kvantitative og kvalitative metoder. De næringene som inngår i analysen, er vist i figuren under.



Figur 1-1: Utvalgte næringer

Alt transportarbeid på vei er derfor ikke registrert. Innhentet informasjon er i hovedsak basert på intervjuer med markedsaktørene.

Denne primærinformasjonen er kvalitetssikret mot tilgjengelig sekundærinformasjon (offentlig statistikk mv.).

Transportvolumene er basert på 2025 tall, og en oppdatering fra 2023 tall.

Rapportens struktur følger oppdragsgivers krav og behov.

Vi ønsker å rette en stor takk til bedrifter, organisasjoner og enkeltpersoner som har ytt oss velvillig bistand.



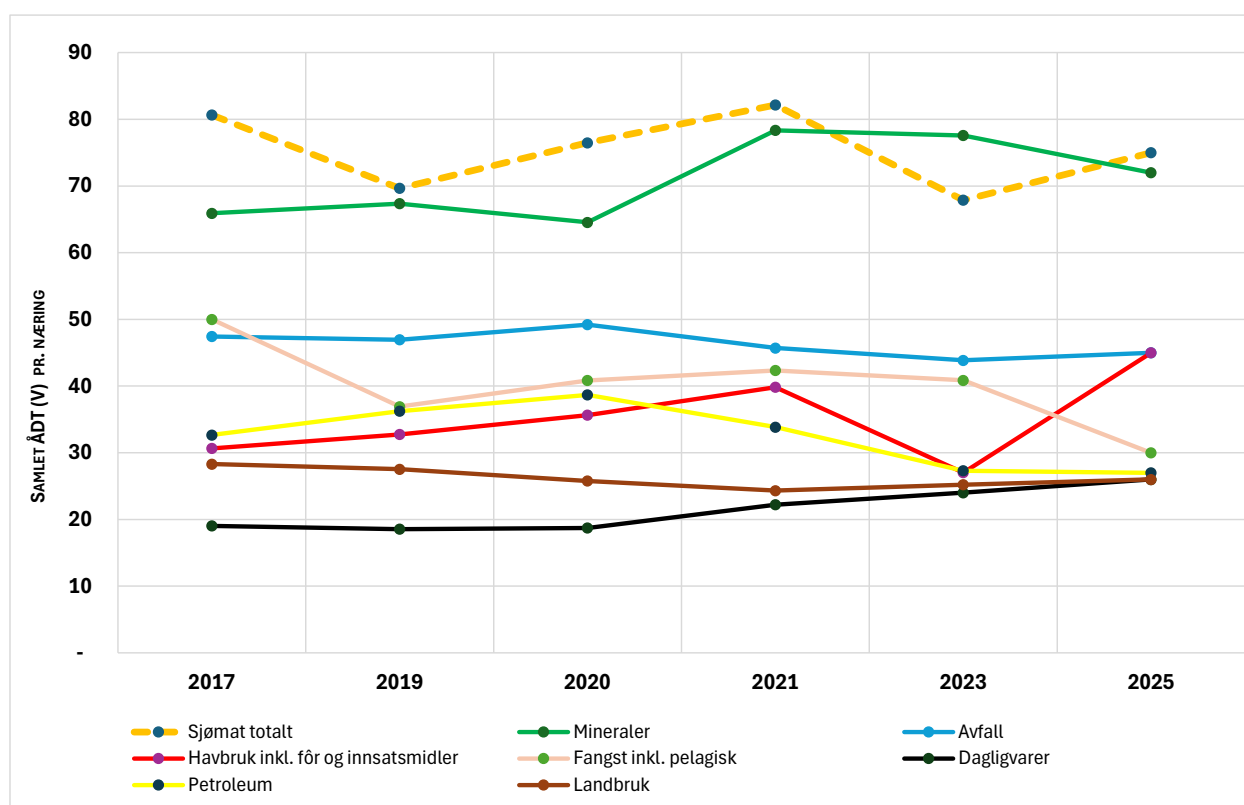
Bilde 1-1: Næringstransport, Norlog (Foto: Markus Karlsen)

1.1 Historiske ÅDT(V) tall for de utvalgte næringene

Tabellen/figuren nedenfor viser ÅDT(V) og de enkelte næringers andel av de utvalgte transportene for årene 2017, 2019, 2020, 2021, 2023 og 2025. Tallene for 2017 er mer usikre enn øvrige tall. Den stiplede linjen i figur 1-2 viser summen av fangst og havbruk (sjømat).

	ÅDT(V) - antall						Andel (% av total)					
	2017	2019	2020	2021	2023	2025	2017	2019	2020	2021	2023	2025
Sjømat totalt	81	70	76	82	68	75	29 %	26 %	28 %	29 %	26 %	28 %
Mineraler	66	67	65	78	78	72	24 %	25 %	24 %	27 %	29 %	27 %
Avfall	47	47	49	46	44	45	17 %	18 %	18 %	16 %	16 %	17 %
Havbruk inkl. fôr og innsatsmidler	31	33	36	40	27	45	11 %	12 %	13 %	14 %	10 %	17 %
Fangst inkl. pelagisk	50	37	41	42	41	30	18 %	14 %	15 %	15 %	15 %	11 %
Petroleum	33	36	39	34	27	27	12 %	14 %	14 %	12 %	10 %	10 %
Landbruk	28	28	26	24	25	26	10 %	10 %	9 %	8 %	9 %	10 %
Dagligvarer	19	19	19	22	24	26	7 %	7 %	7 %	8 %	9 %	10 %
Totalsum	274	266	273	287	266	271	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabell 1-1: ÅDT(V) og andel transporter, utvalgte næringer 2017,2019,2020,2021,2023 og 2025



Figur 1-2: ÅDT(V) og andel av transporter, utvalgte næringer 2017,2019,2020,2021,2023 og 2025

1.2 Veibelastningskart

Finnmark har 1.277 km riks-/europaveier og 1.493 km fylkesveier (Kilde: Kommuneprofilen).

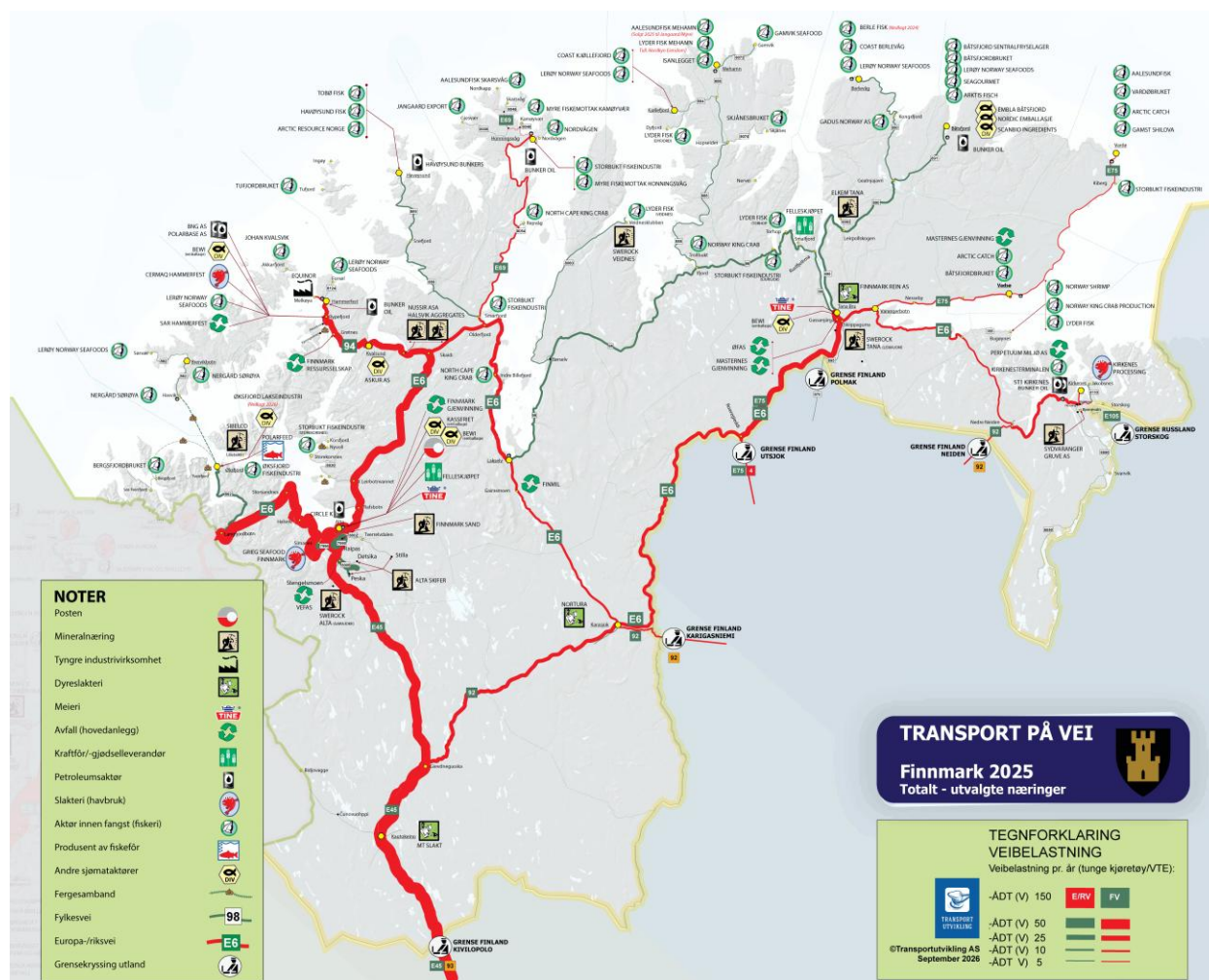
Alta har størst andel offentlig (stat/fylke/kommune) vei (13% av fylket), mens Lebesby har størst andel fylkesvei (14% av fylkesveiene i Finnmark).

Veibelastningskartene finnes som egne særtrykk, med en bedre oppløsning enn det som gjengis i rapporten.

1.2.1 Kart, alle vurderte næringer – veitransport

Kartet i figur 1-3 viser veitrafikken med tunge kjøretøy i 2025, for utvalgte næringer i Finnmark. Veitrafikken er målt ved ÅDT (V). Tykke streker viser mer trafikk enn tynne streker. Veier med grønn farge viser fylkeskommunale veier, mens veier med rød farge viser statlige.

Dette gjelder for samtlige kart gjengitt i kapittel 1.2.



Figur 1-3: Totalt transport på vei, utvalgte næringer i Finnmark 2025

Trafikkbelastningen rundt Alta er svært høy, og lar seg ikke fullt ut illustrere i kartet. De tyngst trafikkerte veiene (strekningene) er:

- E45 (Alta-Kivilompolo)
- E6 (Alta-Skaidi og Alta-Langfjordbotn)
- Rv.94 (Skaidi-Grøtnes/Rypefjord).

1.2.2 Kart, alle næringer ex. sjømat – veitransport

Kartet viser veitrafikken med tunge kjøretøy i 2025 for alle utvalgte næringer i Finnmark, unntatt sjømatnæringen.



Figur 1-4: Utvalgte næringer, ex. sjømat, samlede veitransporter i 2025

Trafikkbelastningen rundt Alta er svært høy, og lar seg ikke fullt ut illustrere i kartet. De tyngst trafikkerte strekningene er:

- Rv.94/E6 mellom Hammerfest og Alta
- E6 Alta-Langfjordbotn/Alteidet og
- E45 Alta- Kivilompolo

1.2.3 Kart, sjømatnæringens veitransporter

Kartet viser veitrafikken med tunge kjøretøy i 2025 for sjømatnæringen i Finnmark. Trafikktallene inkluderer inn- og uttransporter for fangst- og havbruksaktører, samt fôr/innsatsfaktorer og viderefordeling.

Av visualiseringshensyn har sjømatkartet en annen skala enn totalkartene i kapitlene 1.2.1 og 1.2.2. Belastningsstrekene på sjømatkartet er relativt sett tykkere enn nevnte totalkart.



Figur 1-5: Sjømatnæringens veitransporter i 2025

De tyngst trafikkerte strekningene er:

- E45 Alta- Kivilompolo
- E6 Alta-Grense Troms
- Rv.94/E6 mellom Hammerfest og Alta, samt
- fylkesvegstrekingene nord og nordvest for Tana bru

1.2.4 Kart, havbruksnæringens veitransporter

Kartet viser veitrafikken med tunge kjøretøy i 2025 for havbruksnæringen i Finnmark. Trafikktallene inkluderer inn- og uttransporter for lakseslakterier, samt fôr/andre innsatsfaktorer og viderefordeling.

Av visualiseringshensyn har havbrukskartet en annen skala enn totalkartene i kapitlene 1.2.1 og 1.2.2. Belastningsstrekene på havbrukskartet er relativt sett tykkere enn nevnte totalkart.



Figur 1-6: Havbruksnæringens veitransporter i 2025

De tyngst trafikkerte strekningene er Rv.94/E6/E45 Hammerfest-Alta- Kivilompolo, samt E6 Alta/Simanes-Langfjordbotn-Alteidet. Av fylkesveiene er det størst trafikk på:

- fv.8996 (E6-Simanes) og
- fv.8110 (Jakobsnes)

1.3 ÅDT (V) på utvalgte enkeltstrekninger

1.3.1 Veier med mye tungtransport

Et utvalg av de veiene i Finnmark hvor det i dette prosjektet er registrert størst trafikk, er vist i tabell 1-2. Tabellen viser veistrekninger med ÅDT(V) større/lik ca. 9, samt grenseovergangene Neiden, Utsjok, Karigasniemi og Polmak. Fylkesveier er markert med grønn farge, og veier ut av fylket med rosa farge.

Alle veier (ÅDT (V) > 9)	Veg	ÅDT (V)				
Strekning		2019	2020	2021	2023	2025
E45 XE6 Alta- Fv7990	E	71	87	103	86	90
E45 XfV7990-XfV8008 (Gargiav./Raipasv.)	E	59	64	66	74	74
E45 Gievdneguoika-Kautokeino	E	59	63	62	57	60
E45 Kautokeino-Kivilompolo	E	55	58	58	53	57
FV7990 Alta (vest)	Fv.	42	48	61	57	50
E6 Langfjordbotn-XFv.7996	E	31	32	32	34	48
E6 Langfjordbotn-Alteidet/Troms	E	25	27	28	25	43
E6 Alta-Skaidi	E	38	42	43	40	39
R94 Skaidi-Rypefjord	Rv.	36	35	36	32	31
E6/E75 Tana Bru-Roavvegiedde	E	27	29	30	29	30
FV 8008 Peska+-XE45/FV8008	Fv.	21	25	23	26	28
R92 Karasjok-Gievdneguoika	Rv.	24	22	18	19	20
R94 Rypefjord-Hammerfest	Rv.	24	24	14	23	19
E6 Lakselv-Olderfjord	E	20	21	22	19	19
E6 Skiippagurra-Tana Bru	E	17	20	19	16	18
E6 Olderfjord-Skaidi	E	14	17	17	15	18
E6 Roavvegiedde-Karasjok	E	17	16	20	18	17
E6 Varangerbotn-Skiippagurra	E	16	18	17	14	16
E6 Hesseng-Nedre Neiden	E	18	20	17	12	16
FV7996 XE6-Simanen	Fv.	14	13	14	10	15
E6 Gairasmoen-Lakselv	E	23	22	21	17	13
E6 Nedre Neiden-Varangerbotn	E	14	16	15	11	12
FV890 Tana bru-Geatnjavvri	Fv.	14	16	17	16	11
E6 Karasjok-Gairasmoen	E	23	21	14	14	11
E69 Olderfjord-Smørfjord	E	12	14	13	13	11
FV882 Langfjordbotn-Øksfjord	Fv.	6	6	8	12	11
FV98 Børselv-Lakselv	Fv.	10	10	11	11	10
E6 Kirkenes-Bjørkheim	E	16	16	14	7	10
FV98 Ifjord-Børselv	Fv.	9	10	9	9	9
R92 Nedre Neiden-Riksgrense Neiden	Rv.	5	6	7	9	7
E75 Roavvegiedde-Grense Utsjok	E	11	13	11	9	7
R92 Karasjok-Karigasniemi	Rv.	14	12	11	9	5
FV895 Skiippagurra-Polmak	Fv.	1	2	2	2	2

Tabell 1-2: Utvalgte veistrekninger med mye tungtrafikk (ÅDT(V))

Størst veibelastning finner vi i hovedsak langs E45 og E6, Rv.94 og enkelte Fv. strekninger rundt Alta. Det meste av trafikken ut av fylket gikk over E45 Kivilompolo og E6 Alteidet.

1.3.2 Fylkesveier med mye tungtransport

Tabell 1-3 viser et utvalg av Fv-strekninger med ÅDT(V) fra ca. 2 og større. For fylkesveiene er trafikkbelastningen størst på flere strekninger rundt Alta, Tana bru, Båtsfjord og Øksfjord. De høye tallene rundt Alta skyldes i stor grad mineraltransporter.

Fylkesveger (ÅDT (V) > 2)	ÅDT (V)				
Sterkning	2019	2020	2021	2023	2025
FV7990 Alta (vest)	42	48	61	57	50
FV 8008 Peska+-XE45/FV8008	21	25	23	26	28
FV7996 XE6-Simanen	14	13	14	10	15
FV890 Tana bru-Geatnjajavri	14	16	17	16	11
FV882 Langfjordbotn-Øksfjord	6	6	8	12	11
FV98 Børselv-Lakselv	10	10	11	11	10
FV98 Ifjord-Børselv	9	10	9	9	9
FV98 Tana bru-Rustefjelbma	9	10	11	10	8
FV891 Geatnjajavri-Båtsfjord	10	12	12	12	7
FV98 Ifjord-Smalfjordkrysset	8	9	11	9	7
FV888 Ifjord-(Trollbukt)-Hopseidet	11	9	10	8	5
FV890 Geatnjajavri-Berlevåg	7	7	7	6	5
FV8060 Børselv-Veidnesklubben	1	2	4	4	4
FV8110 Jakobsnes-kryss E105	3	4	4	4	4
FV882 Hasvik-Breivikbotn	4	3	3	3	3
FV889 Smørfjord-Havøysund	3	3	2	3	3
FV894 Rundvannet-Kifjordkrysset	4	3	3	4	2
FV895 Skiippagurra-Polmak	1	2	2	2	2

Tabell 1-3: Utvalgte Fv.-strekninger med mye tungtrafikk (ÅDT(V))

1.3.3 Grensepasseringer mot utlandet

Store deler av næringslivet i Finnmark er eksportrettet, og markedene er i sør. Dette fører til at nord-sør transporter dominerer transportbildet.

Finnmark har 6 grensekryssinger mot utlandet, hvor av fem mot Finland. For de utvalgte næringene er det ikke registrert næringstrafikk mot Russland. Kivilompolo (E45) er den klart viktigste grensestasjonen. Kivilompolo er døgnåpen og sto for ca. 70% av utenlandstrafikken (ex. E6 som er en nasjonal transport) i 2025.

Sammenlignet med 2023 har trafikken økt over Kivilompolo, mens den er redusert eller lik, for de øvrige grenstasjonene.

Grensestasjon	Vegnr.	Kommune	2019	2020	2021	2023	2025	
							TU	SVV
Kivilompolo	E45	Kautokeino	55	58	58	53	57	58
Karigasniemi	Rv.92	Karasjok	14	12	11	9	5	4
Neiden	Rv.92	Sør-Varanger	5	6	7	9	7	6
Polmak	Fv.895	Tana	1	2	2	2	2	2
Utsjok	E75	Tana	11	12	11	9	7	6
Storskog	E105	Sør-Varanger	0	1	1	-	-	-
Finnmark			87	91	91	82	78	76

Tabell 1-4: Grensepasseringer mot utlandet (ÅDT(V))



Bilde 1-2: Kivilompolo grensestasjon, E45, (Foto: Transportutvikling AS)

Det kan forventes økt trafikk over den viktige E45 korridoren, når E45 Kløfta prosjektet ferdigstilles i 2029. Prosjektet ble startet opp våren 2026.



Flaskehalsen: Dagens E45 gjennom kløfta følger en naturlig elvecanyon. Den skjærer seg dypt ned i fjellet fra Finnmarksvidda mot Alta. Fjellet er dårlig og porøst. Snøskred, sørpeskred og steinras gir ofte stengt veg. Nå skal strekningen legges i tunnel. Foto: Erik Larsstuen / Statens vegvesen

Bilde 1-3: E45 Kløfta utbedres (Kilde: Statens vegvesen, nettsider, januar 2026)

1.4 Bruk av båt i Finnmark

Det vises her egen rapport «Muligheter for overføring av godstransport fra veg til sjø i Finnmark» (Transportutvikling AS, august 2026).



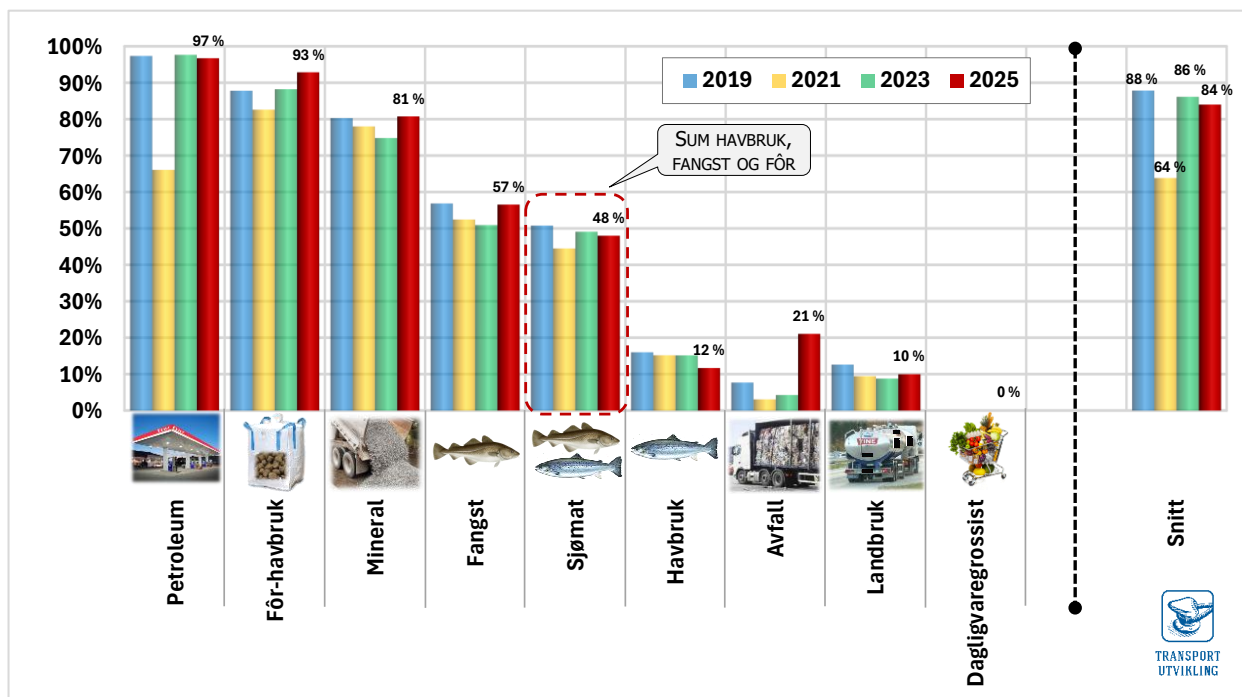
1		Sjøtransporten i Finnmark er dominert av få, store industrielle bulkstrømmer .	LNG fra Melkøya, kvarts fra Tana og nefelinsyenitt fra Stjernøya står samlet for størstedelen av volumene. Uten disse reduseres den sjøtransporterte godsmengden kraftig.
2		Kystrutens rolle som godstransportør er blitt betydelig redusert over tid	Godsvolumene med Kystruten i Finnmark er redusert med rundt 57 % fra 1995 til 2025. Til tross for en økning fra 2024 til 2025 (15 %), utgjør volumene kun om lag 0,4 % av samlet havnetransport i fylket, og rundt 2–3 % når de største enkeltstrømmene holdes utenfor.
3		Kystruten har høy frekvens, men begrenset godseffekt i et transportperspektiv	Omregnet til veitransport tilsvarer Kystrutens samlede godsvolum i Finnmark i 2025 under 8 tunge kjøretøy i ÅDT, langt lavere enn trafikken på mange enkeltveistrekninger i fylket.
4		Hovedårsakene til redusert godstransport med Kystruten er strukturelle	Ruten er i dag primært innrettet mot passasjer- og turisttrafikk , med begrenset og lite forutsigbar godsfunksjon. Mangel på reservert kapasitet, korte liggetider, lav regularitet i perioder og svak markedsposisjon gjør Kystruten lite konkurransedyktig mot veitransport.
5		Endrede konkurranseflater har styrket veitransportens posisjon	Bedre veistandard, høy fleksibilitet, korte framføringstider og konkurransedyktige priser gjør biltransport til førstevalg for mange vareeiere, også på lange strekninger.
6		Godsgrunnlaget i enkelte næringer er svekket	Reduserte fangstlandinger (-33 % siden 2016) har redusert volumgrunnlaget for sjøtransport, særlig for ruter og havner med sterk avhengighet av villfisk.
7		Potensialet for økt sjøtransport finnes, men er begrenset og segmentert	Realistiske muligheter ligger primært i ikke-tidskritisk stykkgods, innsatsfaktorer til næringsliv og offentlig sektor, samt samordnede mindre volumer over regionale ruter. Sjøtransport vurderes som et supplement til, ikke en erstatning for veitransport .
8		Eventuell vekst forutsetter måltrettede tiltak .	Økt bruk av sjøtransport vil kreve samordning av godsvolumer, bruk av eksisterende havneinfrastruktur, justering av havnepriser for korte transporter, samt at sjøtransport vurderes systematisk i regionale planer, anskaffelser og konseptvalgutredninger

Tabell 1-5: Sammenfatning av funn og vurderinger

1.5 Transportmiddelfordeling utvalgte næringer – bruk av båt i Finnmark

Figur 1-7 viser andelen båttransport i de forskjellige utvalgte næringer for 2019, 2021, 2023 og 2025, -samt gjennomsnittet for alle næringene. Kolonnene «Sjømat» er summen av fangstmottak og havbruksslakterier. I «Sjømat» har vi også inkludert innsatsmidler som f.eks. fôr til lokaliteter, salt, paller emballasje mv.

Prosenttallet for hver næring viser sjøtransportandelen av transportene i 2025.



Figur 1-7: Andel båttransport 2019, 2021, 2023 og 2025 (næringer)

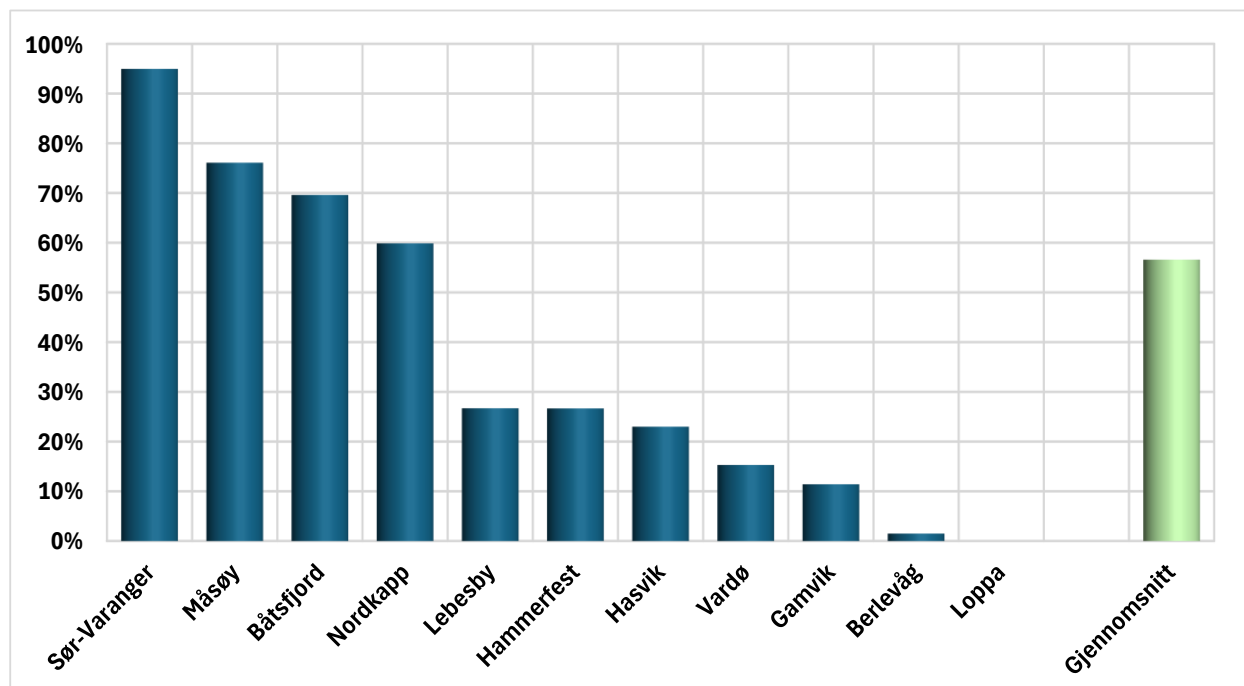
- I 2025 gikk 84% av transportene (inn og ut av fylket) med båt. Andelen i 2023 var 84%.
- Den høye andelen av båttransport skyldes primært bulktransporter knyttet til LNG fra Melkøya, mineralnæringen, inntransport av petroleumprodukter til kysttankanlegg og petroleumsdistribusjon generelt (f.eks. til bensinstasjoner, flyplasser o.l.)
- Andelen båttransport er sterkt påvirket av driften av aktiviteten på Melkøya. I 2021 var den totale sjøtransportandelen nede i 64%, som følge av driftsavbrudd på Melkøya.
- Det meste av petroleumprodukter, fôr til havbruk og mineraler går med båt.
- Ca. 26% av transportarbeidet for de utvalgte næringene i fylket i 2023 gikk med bil, eller bil i kombinasjon med andre transportmidler som tog og fly.
 - Det brukes lite togtransport, ca. 0,2% for alle næringer samlet. Sjømatnæringen bruker imidlertid en del tog, i hovedsak fra Narvik og Kiruna. I 2025 var andelen transport som involverte tog 6,9%
 - 0,1% av de samlede inn/ut transportene involverte fly. 4,6% av transportene innenfor sjømatnæringen involverte fly, primær laks og krabbe.

1.6 Transportmiddelfordeling fangst pr. kommune – bruk av båt i Finnmark

Slakteriene i havbruksnæringen genererer lite utgående sjøtransport, og volumene består i all hovedsak av ensilasje.

Fangstnæringen benytter imidlertid båt i stort omfang ved utgående transporter. Figur 1-8 viser viktige fangstkommuner, og bruken av båt for de aktører som er lokalisert i kommunen. Tallene inkluderer også kombinasjonen mellom bil og båt, men der båt utgjør hoveddelen av transporten.

Figuren viser båtandelen av både ut- og inntransporter.



Figur 1-8: Andel båttransport 2025 (fangstnæringen pr kommune)

- Samlet var båtandelen nærmere 57% i 2025. Det er marginalt høyere enn i 2023, men transportvolumene er mer enn 30% lavere i 2025, sammenlignet med 2023.
- Sør-Varanger, Måsøy, Båtsfjord og Nordkapp har høyest sjøtransportandel. Deretter kommer kommuner som Lebesby, Hammerfest og Hasvik.

Den høye andelen i Sør-Varanger skyldes fryselaagret, og andelen i Måsøy er påvirket av store deler av næringen er lokalisert på en øy.

2 MANDAT OG PROSJEKTMÅL

Regionens næringsliv er i stadig endring ut fra markedssituasjon/etterspørsel, eierskap, teknologi og ressurstilgang mv. Et strukturmessig øyeblikksbilde kan derfor være vesentlig endret i løpet av et kort tidsrom. Finnmark fylkeskommune ved Samferdselsavdelingen ønsker status for næringstransporter basert på 2025 tall, og oppdatert kunnskap om øvrige relevante forhold pr. 2026.

Finnmark fylkeskommune ved Samferdselsavdelingen har utarbeidet tilsvarende rapporter for flere tidligere år. Det er ikke utarbeidet rapporter med tall for 2018 og 2022. I denne rapporten er det for hovedtallene gjort tallmessige sammenligninger for årene 2019, 2020, 2021, 2023 og 2025, og delvis for 2017.

De næringsanalyseområdene som inngår i rapporten, er:

- Sjømatnæringen, inkludert slakteri/fiskemottak.
- Dagligvarer
- Landbruk
- Petroleum
- Mineralnæringen
- Avfallstransporter

Selv om det foregår annen form for næringstransporter i Finnmark, er dette de næringene som står for den største andelen av trafikken på veinettet.

Prosjektet er i hovedsak geografisk avgrenset til Finnmark fylke. Det omfatter også vurderinger av relevante forbindelser til naboland og øvrige norske fylker som påvirker godstransporten i, til og fra Finnmark, herunder bl.a. logistikkstrømmer fra dagligvarelagre lokalisert utenfor fylket.

I næringstransportrapporten er det lagt til grunn den samme overordnede rapportstruktur som i 2023. Arbeidet omfatter:

- En oppdatert statusbeskrivelse, med oversikt over sentrale aktører, produksjonssteder, transportvolumer samt transportruter og godsruiter i og til/fra Finnmark. Dette er basert på tall fra 2025, mens øvrige beskrivelser av virksomheter, veinett, havner og lignende er oppdatert så langt som mulig per 2026.
- En gjennomgang og vurdering av transportarbeidet i de næringene som inngår i analysen.
- En beskrivelse av relevant transportinfrastruktur, inkl. sjøtransport og havner.
- En oppdatering av verddivurderingene fra 2023 for de sentrale transportkorridorene i fylket.
- En utforming av rapporten som et kunnskapsgrunnlag for fremtidige vurderinger og utredninger innenfor fylkeskommunens ansvars- og påvirkningsområder. Funn og dokumentasjon vil også kunne anvendes i internt arbeid i fylket samt overfor eksterne aktører, herunder transportetatene, Stortinget og departementene.
- En kartlegging og forklaring av transportstrømmene på vei, inkludert volum (ÅDT), trafikkbelastning og tilknyttede havner, ferger, produsenter og terminaler. Dette gir grunnlag for å prioritere tiltak, målrette ressursbruk og redusere transportkostnader til fordel for både befolkningen og det regionale næringslivet.

Organisering og leveranser

Næringstransportundersøkelsen 2025 er bestilt av Finnmark fylkeskommune, Samferdselsavdelinga, Seksjon plan og forvaltning. Arbeidet er utført av Transportutvikling AS i perioden oktober 2025 til november 2026. Kunnskapsgrunnlag om potensialet for overføring av gods fra veg til sjø i Finnmark ble levert i august 2026.

3 METODE

3.1 Datagrunnlag og metode

Datagrunnlaget for analysen er i hovedsak innhentet gjennom direkte kontakt med markedsaktørene, primært i form av intervjuer. Det er gjennomført samtaler med et stort antall fiskemottak og samtlige havbruksslakterier i fylket. I tillegg er informasjon samlet inn gjennom intervjuer, telefonsamtaler og e-postkorrespondanse med aktører innen blant annet mineralnæringen, landbruket, dagligvarehandelen, petroleumssektoren og transportnæringen.

Følgende aktørgrupper er inkludert i datainnsamlingen:

• Fiskemottak • Havbruksslakterier • Mineralprodusenter • Dyreslakterier (Nortura m.fl.) • Landbruk (TINE, Felleskjøpet og Fiskå Mølle)	• Avfallsaktører • Dagligvaregrossister • Petroleumsaktører • Rederier, transportører og havner • Relevante offentlige virksomheter
---	---

Kvalitetssikring av datagrunnlaget

Primærdataene er systematisk sammenholdt med tilgjengelig offentlig statistikk. Det vil normalt forekomme avvik mellom primærdata og offentlige datakilder, samt mellom ulike offentlige statistikkgrunnlag. Slike forskjeller kan blant annet skyldes:

- Ulik periodisering av data
- Forskjellige forutsetninger for vekt og last
- Interne transport- og omlastingsprosesser
- Varierende rapporteringsmetoder

I analysen er det lagt størst vekt på de faktiske transportene slik disse er dokumentert gjennom innsamlede primærdata.

Beregning av transportarbeid

Transportarbeidet er målt som antall tunge kjøretøy og vogntog, beregnet som et årlig gjennomsnitt for begge kjøreretninger (ÅDT(V)).

Det er viktig å understreke at flere næringer har betydelige sesongvariasjoner. Den faktiske trafikkbelastningen kan derfor i enkelte perioder være vesentlig høyere enn det gjennomsnittlige ÅDT-tallet indikerer. Der offentlige trafikk tall er benyttet, er datagrunnlaget hentet fra Statens vegvesen. Tunge næringskjøretøy er i denne analysen definert som kjøretøy med en lengde på 16 meter eller lengre.

Kartlegging av veibelastning

For å synliggjøre transportarbeidet på veinettet er transportstrømmene fordelt på 105 veistrekninger i Finnmark samt inn og ut av fylket. Fordelingen bygger på:

- Registrerte veivalg
- Intervjuer med næringsaktører i Finnmark
- Intervjuer med virksomheter utenfor fylket med transportaktivitet i Finnmark (eksempelvis Coop)

Totalt er om lag 1.470 enkelttransporter kartlagt. Sammen med relevante sekundærdata utgjør disse grunnlaget for analysene, visualiseringene og veibelastningskartene som presenteres i rapporten.

3.2 Beregningsmetodikk

For å synliggjøre trafikkbelastningen på veinettet er det benyttet en beregningsmetodikk der registrerte inngående og utgående biltransporter er omregnet til vogntogenheter (VTE). I beregningene er det, så langt dette lar seg dokumentere, tatt hensyn til variasjoner i kjøretøystørrelse, lastevekt, fyllingsgrad og retningsbalanse. Det er videre hensyntatt at ulike godstyper har forskjeller i både vekt og volum, noe som påvirker kapasitetsutnyttelsen og transportmønstrene.

Metoden forutsetter tilgang til detaljert primærinformasjon gjennom intervjuer, i tillegg til omfattende bearbeiding av datamaterialet. Selv om ikke alle enkelttransporter er identifisert, gir de beregnede belastningstallene et robust bilde av de forhold som er mest relevante for fylkeskommunens overordnede transport- og infrastrukturplanlegging.

For de fleste veistrekninger resulterer metodikken i et konservativt anslag over samlet transportmengde, målt som årsdøgntrafikk for tunge kjøretøy (ÅDT (V)).

3.3 Referanseår

For primærdata er 2023 benyttet som referanseår (sammenligningsår jfr. 2025) i rapporten, ettersom dette representerer det siste året med fullstendige primærdatainnsamlinger. For enkelte offentlige datakilder foreligger det imidlertid ikke egne registreringer for perioden da Troms og Finnmark var slått sammen til ett fylke, noe som medfører begrensninger i datagrunnlaget for disse årene.

3.4 Usikkerhet

Flere aktører, blant annet fiskemottak og lakseslakterier, har ikke fullstendig oversikt over hvilke transportruter som faktisk benyttes. For enkelte transportruter må rutevalg derfor estimeres på grunnlag av faglige vurderinger, informasjon fra transportører og skjønnsmessige antakelser. Det forekommer også situasjoner der produktene ikke er solgt ved avgang fra produsenten, men omsettes underveis. I slike tilfeller vil endelig destinasjon være vanskelig å fastslå gjennom intervjuer alene. Destinasjoner er derfor vurdert i lys av informasjon fra transportører, offentlig eksportstatistikk og registreringer av grensepasseringer fra Tolletaten.

Veivalgene varierer betydelig mellom aktører og over tid, og det finnes ikke stabile eller entydige rutevalg som benyttes i samme omfang fra år til år. Dette bidrar til noe metodisk usikkerhet i anslagene for trafikkbelastning og transportmønstre.

3.5 Struktur

Det er ikke utarbeidet et tradisjonelt sammendrag for rapporten. Enkelte sentrale nøkkeltall og hovedfunn presenteres derfor i kapittel 1 («Hovedmomenter») og gjentas ikke nødvendigvis i de påfølgende underkapitlene.

4 SJØMATNÆRINGEN (ÅDT(V): 75)

Hovedmomenter:

- Det samlede veitransportarbeidet knyttet til sjømatbedriftene (både fangst og havbruk) som benytter infrastrukturen i Finnmark fylke har en ÅDT(V) på 75. Tallene inkluderer også innsatsmidler, fôr, biprodukter og internt transporter. Dette er en økning på ca. 10% fra 2023. Det har vært en økning innenfor havbruk og transport av emballasje fra Finnmark til Troms.
- Sjømatnæringen står for 28% av veitransportene (for alle registrerte næringer). Dette er en litt høyere andel enn i 2023
- De mest trafikkerte veistrekningene, basert på ÅDT(V), for hele sjømatnæringen er:
 - ✓ E45 Gievdneguoika-Kautokeino-Kivilompolo
 - ✓ E45 Alta-Gievdneguoika
 - ✓ E6 Alta-Skaidi
 - ✓ E6 Alta-XE45
 - ✓ E6/E45 Alta-Langfjordbotn
 - ✓ Fv.7796 E6-Simanen
 - ✓ E6 Alteidet (mot Troms)
 - ✓ R94 Skaidi-Rypefjord
- Det meste av fiskeproduktene eksporteres ut av regionen. De største transportene ut av fylket går over E45 Kivilompolo. Andre viktige utenlandspasseringer er E75 Utsjok, Rv.92 Karigasniemi og Rv.92 Neiden.
- Sjømatnæringen i Finnmark bruker lite tog (<2,5%), men er en stor bruker av båt. I 2025 gikk 48% av sjømatnæringens transporter med båt.
- Verdiøkningen fra 2023 til 2025, for sjømatnæringen i fylket, var ca. 1,7 mrd. (+12%). Samlet omsetning (fangst og havbruk) var ca. 15,9 mrd. i 2025. (Kilde: Fiskeridir).

Kartet i kapittel 1.2.3 viser veitrafikken for tunge næringskjøretøy, for sjømatnæringen i 2025.

4.1 Sjømatkapitlet

Kapitlet om sjømatnæringen er mer omfattende enn kapitlene om de øvrige næringer, - både på grunn av at transportarbeidet er stort, eksportverdiene er svært høye og at næringen har sterk prioritet i nord.

- Kapittel 4.4 presenterer offentlig informasjon (f.eks. statistikk fra Fiskeridirektoratet)
- Kapittel 4.5 tar for seg de markedsdata som er innhentet fra primærkildene (intervjuer med næringsaktører). Veitransportdata (primærdata) er gjengitt i kapitlene 4.2 og 4.3.

4.2 Veibelastning og transportruter fangst

De veiene i fylket som har størst samlet transportbelastning (ÅDT ca. ≥ 3) for fangstnæringen i 2019, 2020, 2021 og 2023, er gjengitt i tabell 4-1. Fylkesveiene er markert med grønn farge og grenseoverganger med rosa fagre.

- De tyngste transportbelastningene finner vi på E45 (grensekryssing mot Finland). Det er også mye fangsttrafikk på E69 mot Nordkapp/Honningsvåg og rundt Tana bru. På fylkesveiene er det mye fangsttrafikk nord for Tana bru (Fv.890), der trafikken fordeler seg mot Båtsfjord og Berlevåg.
- Det alt vesentligste av fiskeproduktene eksporteres ut av fylket.

Veistrekning (fangst)	ÅDT (V) - antall				
	2019	2020	2021	2023	2025
E45 Gievdneguoika- Kivilompolo	9	10	14	16	12
E69 Olderfjord-Smørfjord	8	10	10	10	8
E6/E75 Tana Bru-Gassanjårga	11	12	12	11	8
FV890 Tana bru - Geatnjajavri	12	13	13	11	7
E45 XE6 Alta-Gievdneguoika	5	7	8	9	7
E6 XLeirbotnvannet-Skaidi	5	7	6	5	7
E6 Olderfjord-Skaidi	4	6	6	5	7
E6 Lakselv-Olderfjord	9	8	8	7	6
FV891 Geatnjajavri-Båtsfjord	8	10	10	9	5
E69 Smørfjord-Honningsvåg	5	8	8	7	5
FV882 Langfjordbotn-Øksfjord	4	4	6	7	5
R92 Karasjok-Gievdneguoika	4	3	7	7	5
E6 Grense Finnmark-Troms	2	2	3	1	4
E6 Karasjok-Lakselv	10	7	6	6	4
E6 Alta-Langfjordbotn	5	4	4	6	4
E75 Roavvegiedde-Grense Utsjok	8	10	6	4	3
FV888 Ifjord-(Trollbukt)-Hopseidet	7	6	7	6	3
FV98 Børselv-Lakselv	5	5	5	5	3
FV98 Ifjord-Børselv	5	5	5	4	3
FV890 Geatnjajavri-Berlevåg	5	6	6	4	3

Tabell 4-1: Utvalgte viktige veier for fangstbedrifter i Finnmark (2019, 2020, 2021, 2023 og 2025), ÅDT(V)

Der det finnes alternativer, kan transportveiene variere fra år til år og fra transport til transport.

- Ifølge Fiskeridirektoratet har det vært en reduksjon i landet fangst fra 2023 til 2025 (-31%). Dette har ført til en reduksjon i det samlede transportarbeidet på veiene fra 2023 til 2025. Det er imidlertid regionale variasjoner og det har vært noe reduksjon i uttransport med båt. Periodiseringer (f.eks. fisk landet sent i 2024, men transportert i 2025, påvirker også transportarbeidet i 2025).
- De anslåtte ÅDT(V) tall er et gjennomsnitt over året. Trafikkbelastningen er reelt sett større i deler av året pga. sesongvariasjoner. Vintersesongen er viktig for mange av bedriftene.
- For fangstnæringen i Finnmark er bruken av tog ubetydelig. Noe går over Narvikterminalen, og noe over Kiruna. Mindre enn 0,5% av de registrerte fangsttransportene ble utført med tog i 2025.

4.3 Veibelastning og transportruter havbruk

Det er generelt for næringen i hele Nord-Norge at uttransporten av ferdigprodukter i all hovedsak skjer med bil, enten direkte til kunden eller via tilknyttede jernbane- og flyterminaler.

Noen av veistrekningene i Finnmark med størst samlet havbrukstransport i 2025 er presentert i tabell 4-2. Tallene omfatter transport av fisk, innsatsmidler, fôr og ensilasje. Det er relativt få veistrekninger i fylket som har trafikk knyttet til havbruksprodukter. Veistrekninger med en ÅDT (V) på om lag 1 eller høyere er inkludert i tabellen. Fylkesveier er markert med grønn farge, mens passeringer ut av fylket er markert med rosa.

Veistrekning (havbruk)	ÅDT (V) - antall				2025
	2019	2020	2021	2023	
E45 Gievdneguoika-Kautokeino-Kivilompolo	19	21	24	15	21
E45 Alta-Gievdneguoika	18	20	24	14	21
E6 Langfjordbotn-Alteidet/Troms	5	6	7	3	18
FV7996 XE6-Simanes	14	13	13	10	14
E6 Alta-Skaidi	11	12	15	11	12
R94 Skaidi-Rypefjord	11	12	15	10	11
FV8110 Jakobsnes-kryss E105	3	4	4	4	4
E6 Hesseng-Nedre Neiden	3	4	4	4	4
Rv92 Nedre Neiden-Riksgrense Neiden	2	3	2	3	3
FV882 Langfjordbotn-Øksfjord	1	1	0	2	2
E6 Nedre Neiden-Tana bru	1	2	2	1	1
FV98 Børselv-Lakselv	1	1	1	1	1

Tabell 4-2: Veier med mye trafikk, havbruk 2019-2021, 2023 og 2025 ÅDT(V)

- Slakteriene i Finnmark benytter i hovedsak to grenseoverganger mot Finland. Dette er Kivilompolo (E45) og Neiden (Rv.92).
- Som tidligere år, hadde grenseovergangen E45 Kivilompolo de største havbruksrelaterte transportene i 2025.
- E6 Alteidet hadde en betydelig økning, sammenlignet med 2023. Over halvparten av økningen skyldes transport av emballasje. En del av havbrukstrafikken via E6 går videre med tog fra Narvik.
- I 2026 forventes det mindre trafikk mellom Øksfjord og Langfjordbotn som følge av at Øksfjord Lakseindustri (videreforedling) ble nedlagt tidlig i 2026.

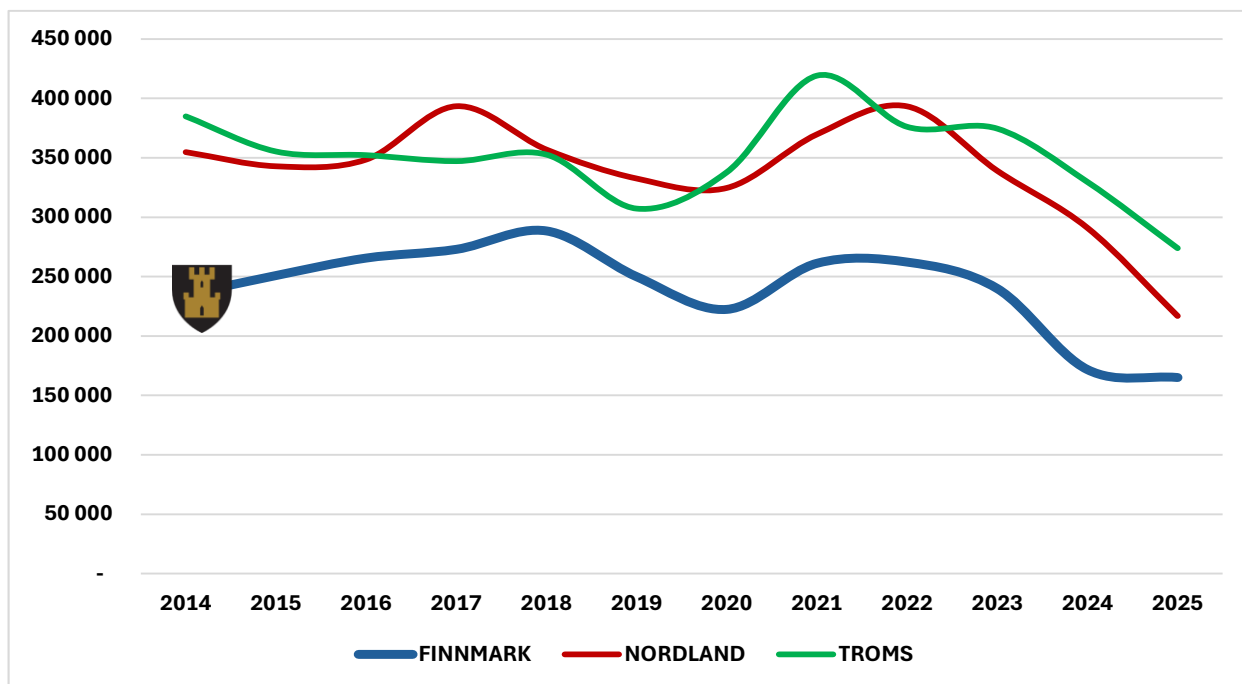
4.4 Offentlig tilgjengelig informasjon-Fiskeridirektoratet

Fiskeridirektoratet og andre offentlige etater publiserer løpende statistikk som omhandler produksjon, landinger og verdiskaping i sjømatnæringen.

- Disse statistikkene gir begrenset informasjon om transportmønstre, men gir et godt grunnlag for å vurdere produksjonsvolumer, landingsaktivitet og verdianslag for næringen.
- I dette kapitlet presenteres relevante offentlige data knyttet til fangstlandinger og havbruksproduksjon.
- Verdianslag for produksjon i fangst- og havbruksnæringen er gjengitt i kapittel 4.4.3.

4.4.1 Fangst

- Ifølge Fiskeridirektoratet ble det i Nord-Norge i 2025 landet ca. 657.000 tonn villfanget fisk, målt som levende vekt. Tallene inkluderer ca. 29.500 tonn makroalger (tang og tare) i Nordland.
- Landingene i Nord-Norge i 2025 var ifølge Fiskeridirektoratet ca. 298.200 lavere enn i 2023 (-21%). Nedgangen skyldes i hovedsak reduksjon i torsk og torskeartet fisk (-66%) og også pelagiske arter (-32%).

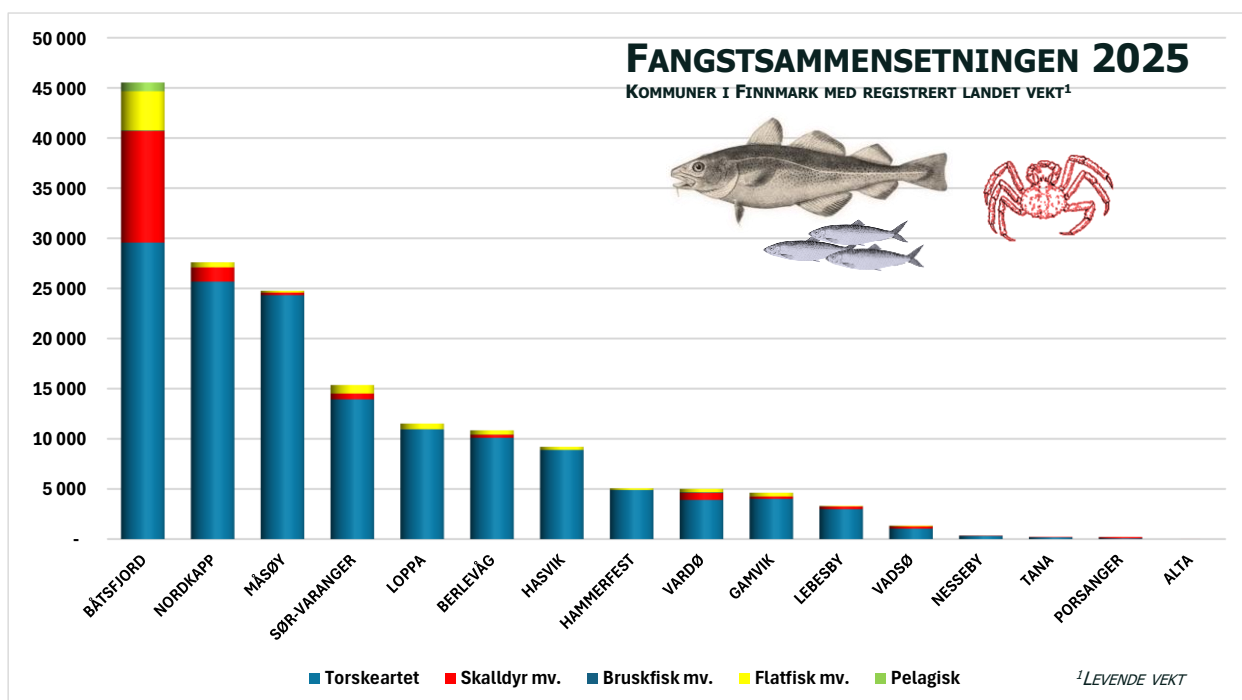


Figur 4-1: Landet fisk i Nord-Norge, levende vekt (2014-2025), Kilde: Fiskeridirektoratet

Figur 4-1 viser Fiskeridirektoratets registreringer av landet fisk fra 2014 til 2025 i Nord-Norge, fordelt på de tre fylkene.

- 25% av de totale landingene i Nord-Norge (2025) skjedde i Finnmark. Det ble landet 165.023 tonn (definert som levende vekt). Dette er ca. 31% lavere enn i 2023. Det meste av nedgangen er også i Finnmark relatert til torskefisk (-74.813 tonn).
- I Nord-Norge utgjorde torskefisk ca. 56% av de totale landingene i 2023. 38% av torskefisken i Nord-Norge ble landet i Finnmark (140.855 tonn).

Figur 4-2 viser landet levende vekt i 2025, for de kommunene som hadde registrerte landinger.



Figur 4-2: Landinger i Finnmark, tonn levende vekt 2025 (Kilde: Fiskeridirektoratet/Transportutvikling AS)

Vi ser at Båtsfjord har vesentlig større landinger enn de øvrige kommunene. De fire kommunene med størst volum står samlet for nærmere 70 % av alle landingene i fylket i 2025. Båtsfjord alene utgjør rundt 28 %.

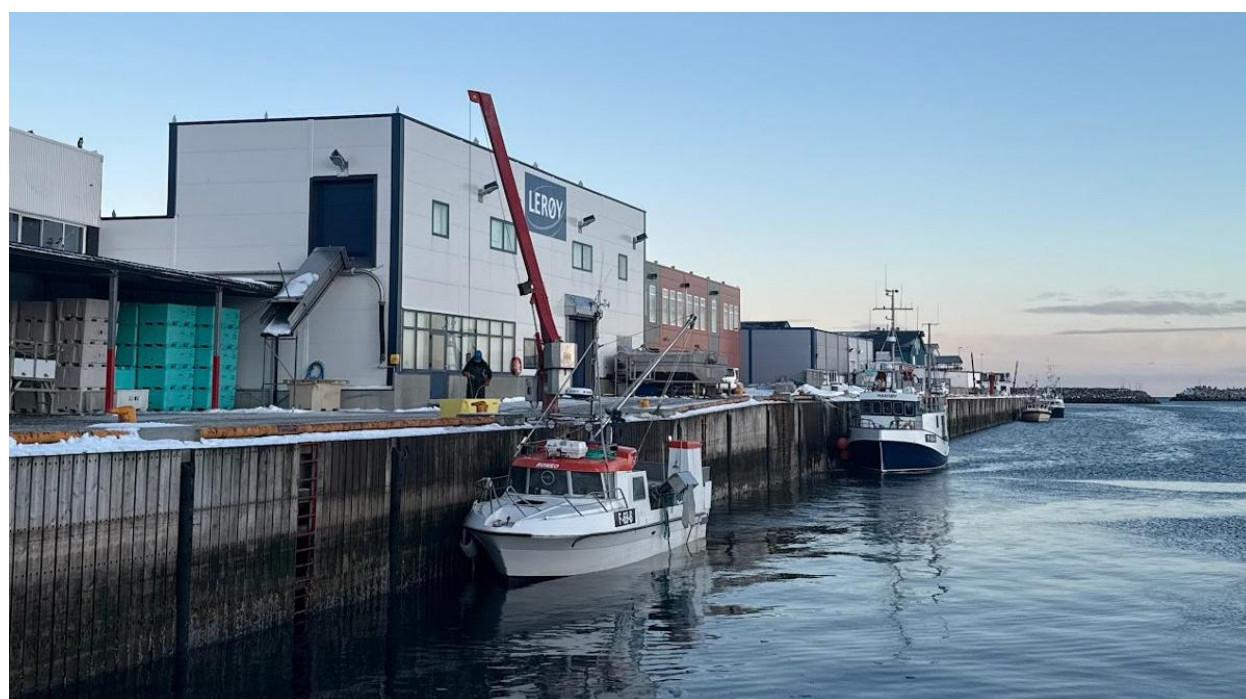
Den blå delen av søylene for hver kommune viser andelen torskeartet fisk. Torsk og torskeartet fisk er den klart dominerende fiskesortgruppen i Finnmark. I 2025 utgjorde denne gruppen 85 % av alle landinger.

Utviklingen i totale fiskelandinger fra og med 2014 er presentert i tabell 4-3. Kommunene er rangert etter størrelsen på landingene i 2025.

Vi ser at det er en samlet reduksjon i Finnmark på nærmere 75.000 tonn (-31%) fra 2023 til 2025, målt som levende vekt. Landingene i 2025 er de laveste som er registrert i hele måleperioden fra 2014. I tabellen har vi markert økning i landinger med grønn farge og reduksjon med rød/rosa farge.

Kommune	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Endringer			
													2024-2023	2023-2025	Siste 5 år (fra 2020)	Siste 10 år (fra 2015)
BÅTSFJORD	57 435	85 786	92 022	94 820	92 118	83 144	78 765	95 787	77 063	71 668	58 389	45 535	-12 855	-26 133	-33 230	-40 251
NORDKAPP	20 998	25 515	19 955	22 664	42 031	33 093	28 484	39 281	42 954	36 812	19 006	27 608	8 602	-9 204	-876	2 093
MÅSØY	39 494	32 146	32 412	32 855	36 813	31 063	27 201	31 754	38 138	36 438	24 569	24 770	202	-11 668	-2 430	-7 375
SØR-VARANGER	15 969	14 724	18 090	20 146	22 885	22 342	14 728	22 162	32 159	26 698	17 052	15 367	-1 685	-11 332	639	643
LOPPA	8	-	350	1 908	1 966	1 159	3 359	6 353	8 113	10 064	9 873	11 521	1 647	1 456	8 162	-
BERLEVÅG	18 541	17 382	13 881	18 593	16 435	15 445	15 978	18 629	17 036	12 675	12 067	10 848	-1 219	-1 827	-5 130	-6 534
HASVIK	16 168	20 934	25 043	20 510	14 754	11 399	10 744	12 646	12 354	13 390	8 215	9 202	987	-4 188	-1 542	-11 732
HAMMERFEST (1)	42 051	30 722	38 134	36 280	34 566	26 050	20 273	6 797	7 239	6 138	4 684	5 067	384	-1 070	-15 205	-25 654
VARDØ	7 189	8 022	6 985	6 765	6 154	7 156	7 879	9 214	9 049	9 026	6 045	5 010	-1 035	-4 016	-2 869	-3 012
GAMVIK	10 764	10 256	12 933	9 787	9 855	11 018	6 605	8 174	10 635	8 818	5 819	4 624	-1 195	-4 194	-1 981	-5 632
LEBESBY	4 216	3 681	3 751	6 951	9 140	5 939	6 229	8 234	4 960	5 038	3 031	3 314	283	-1 724	-2 915	-367
VADSØ	1 006	835	530	469	365	726	699	721	1 027	1 996	1 633	1 350	-284	-646	651	514
NESSBY	501	617	273	606	436	613	534	608	753	374	335	364	30	-10	-169	-252
TANA	103	17	557	46	118	121	185	157	252	393	239	222	-17	-171	37	204
PORSANGER	394	292	605	572	724	515	454	492	303	319	228	218	-10	-101	-235	-74
ALTA	29	48	169	49	185	205	318	268	263	138	546	3	-543	-135	-315	-45
Finnmark totalt	234 867	250 977	265 688	273 023	288 546	249 991	222 434	261 277	262 298	239 986	171 731	165 023	-6 708	-74 963	-57 411	-85 954

Tabell 4-3: Landinger i kommuner i Finnmark, levende vekt 2014-2023 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

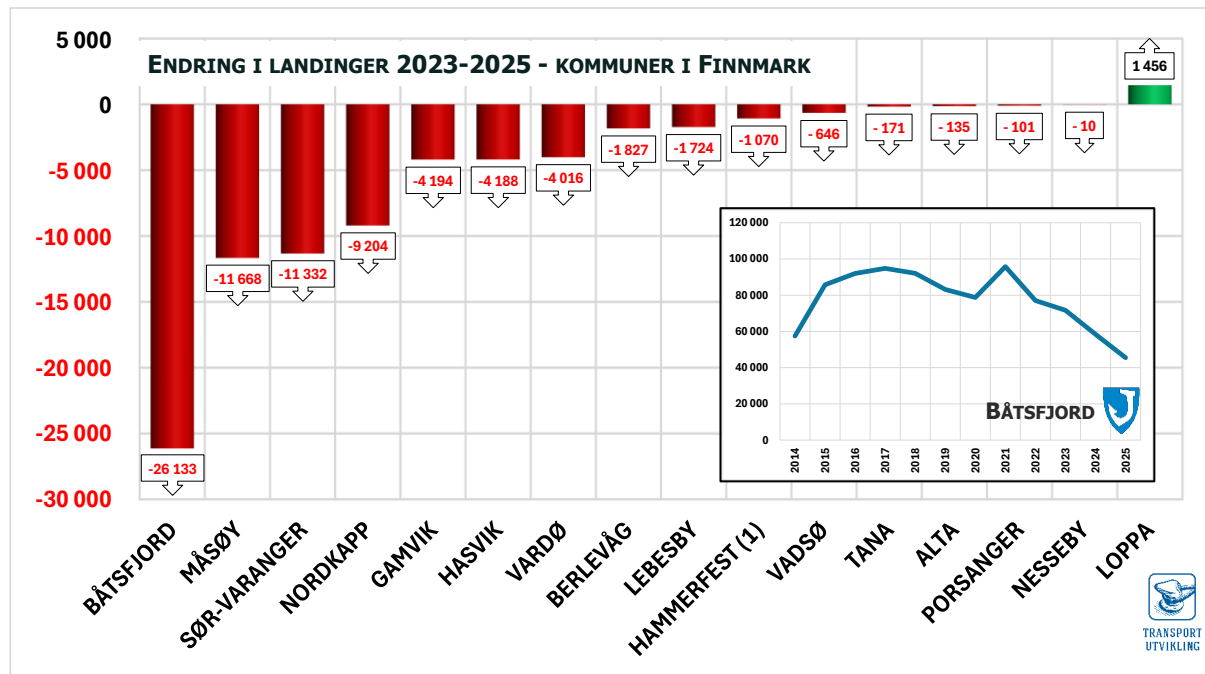


Bilde 4-1: Båtsfjord havn (Foto: Sara Olaussen Stensvold, IFinnmark)

Endringer

Fra 2023 til 2025 hadde alle kommunene, med unntak av Loppa, reduksjon i sine landinger. Båtsfjord, Måsøy og Sør-Varanger hadde størst nominell reduksjon.

I figuren under har vi vist endringene i landet levende vekt fra 2023 til 2025. Båtsfjord er største landingskommune. Utviklingen i Båtsfjord fra 2014 er vist som et utsnitt i figuren.



Figur 4-3: Endringer i landet fangst i fylket, tonn 2023-2025 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

4.4.2 Havbruk

- Finnmark hadde ca. 16% av Nord-Norges produksjon i 2025.
- I Nord-Norge ble det ifølge Fiskeridirektoratet i 2025 produsert ca. 836.000 tonn laks (levende vekt) fra oppdrettsnæringen i landsdelen. Dette er 18% mer enn i 2023.
- Det meste transporteres som ferske produkter. Tabell 4-4 viser utviklingen av produsert mengde (målt som levende fisk) for perioden 2016-2025, samt endringene fra 2023 og fra 2016 (10 år).
- For årene 2020-2022 har Fiskedirektorat tall for Troms og Finnmark fylke samlet.

Fylke/region	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Endring 2023-2025		Endring 10 år	
											Tonn	%	Tonn	%
Nordland	255 359	260 154	254 634	309 696	299 766	362 181	366 133	364 149	360 192	409 770	45 621	13 %	154 411	60 %
Troms	168 813	186 851	188 398	176 935	Mangler tall pr. fylke			226 465	200 830	289 093	62 628	28 %	120 280	71 %
Finnmark	92 702	95 585	113 476	120 826				115 990	128 002	137 432	21 442	18 %	44 730	48 %
Nord-Norge	516 874	542 590	556 508	607 457	602 940	723 805	721 457	706 604	689 024	836 295	129 691	18 %	319 421	62 %
Troms og Finnmark	261 515	282 436	301 874	297 761	303 174	361 624	355 324	342 455	328 832	426 525	84 070	25 %	165 010	63 %
Norge	1 321 472	1 303 353	1 350 348	1 447 542	1 483 996	1 658 417	1 650 563	1 616 947	1 648 751	1 858 101	241 154	15 %	536 629	41 %
Finnmarks andel av Nord-Norge	18 %	18 %	20 %	20 %	Mangler tall pr. fylke			16 %	19 %	16 %	ikke relevant	0 %	ikke relevant	-2 %
Nord-Norges andel av Norge	39 %	42 %	41 %	42 %				44 %	42 %	45 %	ikke relevant	1 %	ikke relevant	6 %

Tabell 4-4: Solgt laks og ørret, 1000 tonn levende vekt, 2016-2025 (Kilde: Fiskeridirektoratet, 2026)

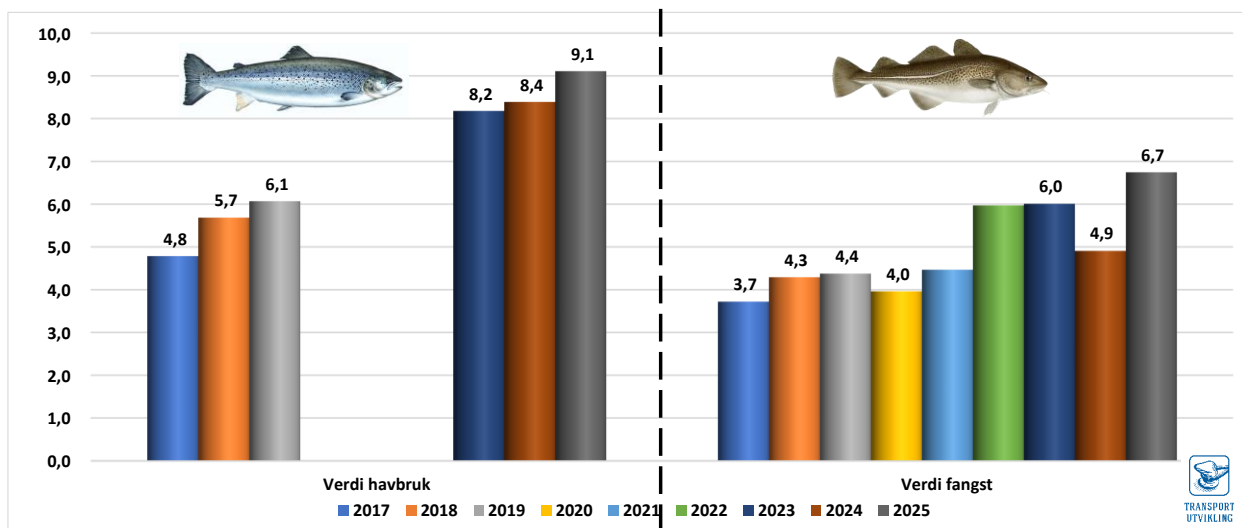
- I perioden 2016-2025 har det vært en vekst i lakseproduksjonen i Finnmark på 48%, og 18% fra 2023. Sammenlignet med Nord-Norge samlet, har veksten i Finnmark vært lavere enn øvrige fylker i landsdelen, mens den de siste 2 år har ligget på landsdelsgjennomsnittet.

4.4.3 Verdien i sjømatnæringen (fangst og havbruk)

Tar vi utgangspunkt i Fiskeridirektoratets statistikk for 2025, var:

- omsetningsverdien for fisk landet (fangst) i Finnmark ca. 6,7 mrd. i 2025. Dette er over 81% mer enn i 2017 og over 12% mer enn i 2023.
- omsetningsverdien i havbruksnæringen var på 9,1 mrd. Dette er over 90% mer enn i 2017 og over 11% mer enn i 2023.

Utviklingen i omsetningsverdi fra 2017 til 2025, for fangst og havbruk, er vist i figur 4-4.



Figur 4-4: Omsetningsverdi (mill.) fangst og havbruk, Finnmark 2017-2025 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Som følge av fylkessammenslåingen har vi ikke verditall fra Fiskeridirektorat for havbruk i Finnmark for 2020, 2021 og 2022.

Verdiene fra sjømatnæringen i Finnmark har økt betydelig de siste årene.

- Samlet omsetning (fangst/havbruk) var ca. 15,9 mrd. i 2025, mot ca. 14,2 mrd. i 2023.
- Fra 2017 til 2025 har samlet verdi økt med ca. 7,3 mrd. (+86%). 59% av denne verdiøkningen kom fra havbruksnæringen.
- I verdivurderingene (kapittel 10) er det benyttet en gjennomsnittspris for leverte og foredlede havbruksprodukter på kr. 95,9 pr. kg og gjennomsnittlig kr. 108,7 pr. kg. for fangstprodukter (inkludert krabbe).

Eksportverdi krabbe 2025: 3-4 milliarder i Finnmark

Både kongekrabbe og snøkrabbe er i hovedsak knyttet til fiskeriaktivitet i Finnmark og tilstøtende havområder. I 2025 utgjorde kongekrabbe om lag 1.844 tonn eksportvolum, mens norske landinger av snøkrabbe var om lag 9.263 tonn. Snøkrabbe representerte dermed et volum som var rundt fem ganger større enn kongekrabbe. Kongekrabbe hadde samtidig en betydelig høyere eksportverdi per kilo, anslagsvis 651 kroner per kg mot 224 kroner per kg for snøkrabbe. Dette innebærer at snøkrabbe i større grad genererer transportvolumer, mens kongekrabbe genererer høyere verdi per transportert enhet.

- Basert på offentlige tall var verdien av norsk eksport av kongekrabbe ca. 1,3 mrd. og snøkrabbe 2,8 mrd. Totalt ca. 4 mrd.
- 80-90% av dette landes i Finnmark, noe som gir et verdianslag på 3,2-3,6 mrd. i eksportverdi 2025.



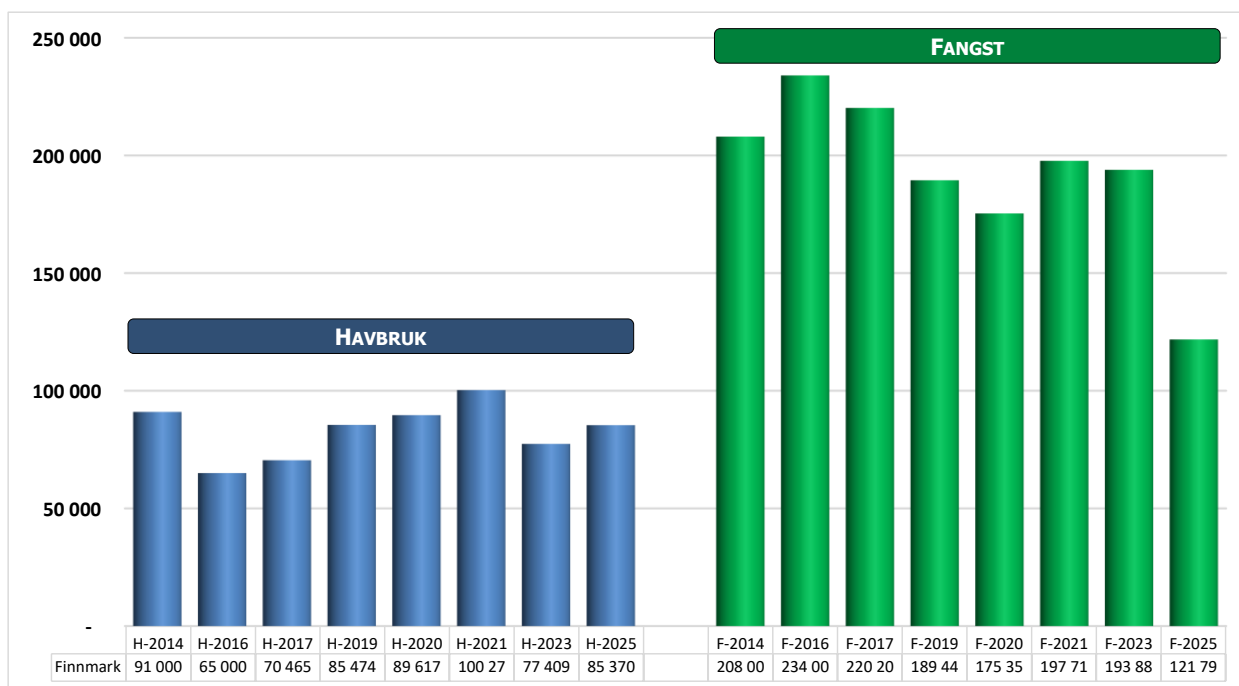
4.5 Primærdata sjømatnæringen

I dette kapitlet gjengis informasjon fra 61 i sjømatnæringen. For transportrelaterte tall vil det være avvik mellom faktisk registrerte transporter og det man kan avlede ut fra offentlig statistikk. Dette skyldes flere forhold, bl.a. at fisk landet i desember ett år transporteres i januar neste år, internt transporter mellom anlegg osv.

4.5.1 Samlet transport fangst og havbruk

- I 2025 var det 3 aktive lakselakterier i Finnmark, og 59¹ operative fangstmottak. Mange av fangstaktørene er små og flere er avdelinger av samme bedrift.
- Havbruksnæringens slakterier i Finnmark hadde ca. 85.370 tonn uttransportert vekt² i 2025, mens fangst hadde utgående transporter/internt transporter på 121.799 tonn³.
- Samlet, for havbruk og fangst (ex. fôr), var uttransporten på 207.169 tonn i 2025.
- Fra 2023 til 2025 ble uttransportene fra sjømatnæringen samlet redusert med ca. 64.000 tonn. For Finnmark er reduksjonen fra 2023 til 2025 knyttet til lavere fangstvolum.

Figur 4-5 viser innhentede uttransportvolum for utvalgte år fra 2014⁴ til 2025, -fordelt på kategoriene havbruk og fangst. Figuren viser data for de årene hvor informasjon er innhentet fra markedsaktørene. Tallene inkluderer alle transportformer (bil og båt), alle utgående produkter (hoved-/bi-produkt) for bedrifter lokalisert i Finnmark.



Figur 4-5: Primærdata utgående transporter (t) – Utvalgte år 2014-2025 (Kilde: Transportutvikling AS)

Havbruksnæringen står for en mindre andel av det totale volum. Prisforskjellen mellom laks og de øvrige tradisjonelle fiskeslag, - og da i laksens favør, fører til at omsetningen/verdien i havbruksnæringen blir høyere enn i fangstnæringen. Se kapittel 4.4.3.

¹ Kilde: Råfisklaget

² Uttransportert vekt omfatter både bil- og båttransport, samt hovedprodukt og biprodukt.

³ Inkluderer alle arter

⁴ 2014 er de første registreringene av primærinformasjon gjort for Finnmark fylkeskommune

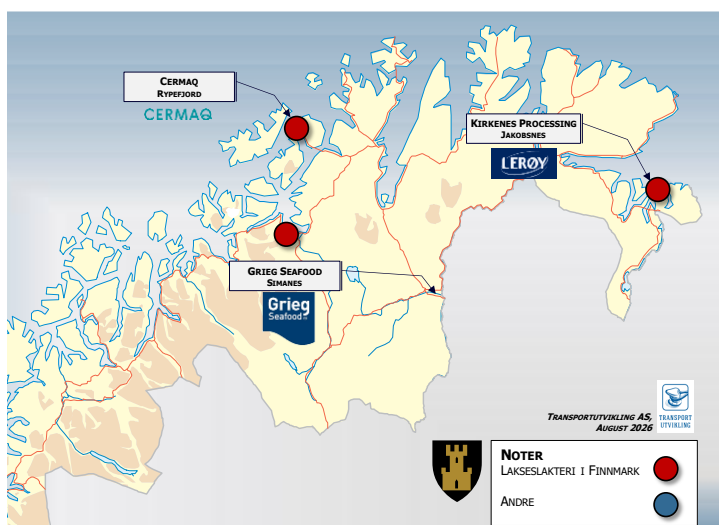
4.5.2 Fangstnæringens mottak

Stort sett alt av fangst i Finnmark i 2025 er registrert gjennom denne undersøkelsen. De 30 største mottakene er gjengitt, og rangert etter størrelse i 2025, i vedlegg 12.1. De øvrige er små, og har færre transporter enn gjennomsnittlig ett vogntog i uken. De største bedriftene har uttransporter på rundt 10.000-30.000 tonn. Disse benytter i stor grad båt ved uttransporten.

Transportvolumene i denne rapporten er basert på tall fra nærmere 50 aktive fangstmottak/produsenter som tar inn fisk for bearbeiding og videresending. Dette utvalget tilsvarer over 95% av totalvolumet av landet fangst i 2025.

I kartet i kapittel 1.2.3 har vi visualisert veitransportstrømmene for sjømatnæringen i Finnmark i 2025, - både fangst og havbruk.

4.5.3 Havbruksnæringens slakterier



I 2025 var det tre lakseslakterier i Finnmark. Antallet slakterier har vært stabilt de siste årene. Data fra samtlige slakterier inngår i datagrunnlaget.

Figur 4-6 viser lokaliseringen av lakseslakteriene i Finnmark pr. august 2026.

Figur 4-6: Lokalisering av slakterier i Finnmark, 2026

- Samlet slaktet de 3 slakteriene i Finnmark 83.370 tonn i 2025 (levende vekt). 13.700 tonn av uttransporten gikk med båt, - i hovedsak ensilasje.
- I 2025 var solgt produksjon fra slakteriene ca. 11% høyere enn i 2023. Økningen har også påvirket veitransporten.
- Deler av havbruksproduksjonen i Finnmark slaktes i andre fylker
- Stort sett all utgående laks går med bil, eller i kombinasjonen bil/tog og noe bil/fly.
- Kirkenes Processing eies pr. 2026 av 100% av Lerøy. Salmar har avhendet sin aksjepost
- Øksfjord lakseindustri (videreforedling av laks) ble nedlagt i 2026
- Rundt slakteriene er veitransportarbeidet høyt.
- Cermaq i Hammerfest (Rypefjord) var det største slakteriet i Finnmark i 2025.

Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Alta	Simanes	Grieg Seafood AS, Alta	Grieg Seafood
Hammerfest	Rypefjord	Cermaq Norway AS, Rypefjord	Cermaq Norway AS
Sør-Varanger	Jakobsnes	Kirkenes Processing AS	Lerøy Aurora AS

Tabell 4-5: Havbruksslakterier i Finnmark i 2026

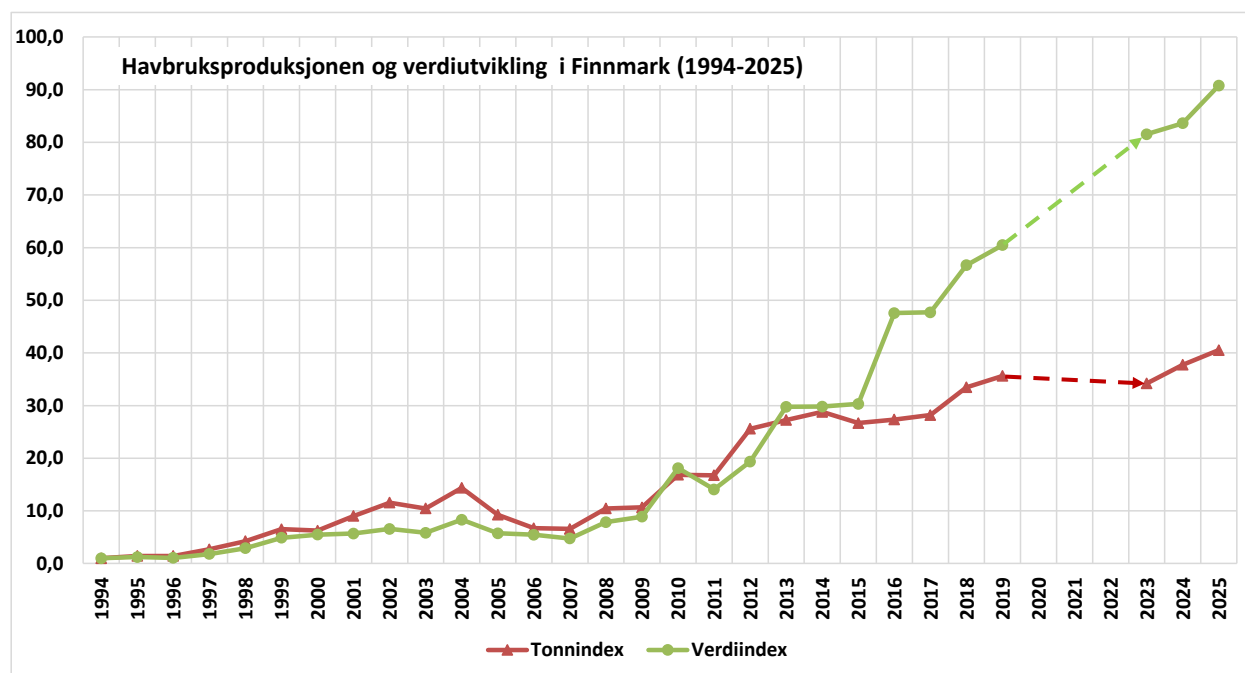
Fylkesveiene med størst havbrukstrafikk er Fv.7996 XE6-Simanes og Fv.8110 Jakobsnes-XE105.

4.6 Endringer og utviklingstrekk

4.6.1 Vekst i havbruksnæringen

Verdien av sjømatnæringens produkter har økt, delvis som følge av økt volum, men i hovedsak som følge av økt salgspris de siste årene.

Figur 4-7 viser den indexerte utviklingen i produksjon og verdi i Finnmark fra 1994 til 2025 (1994 = 1,0). Fram til og med 2015 fulgte utviklingen i produksjon og verdi hverandre tett. Etter 2015 har imidlertid verdiutviklingen vært betydelig sterkere enn produksjonsutviklingen som følge av økte priser. Verdien har dermed økt mer enn produksjonen.

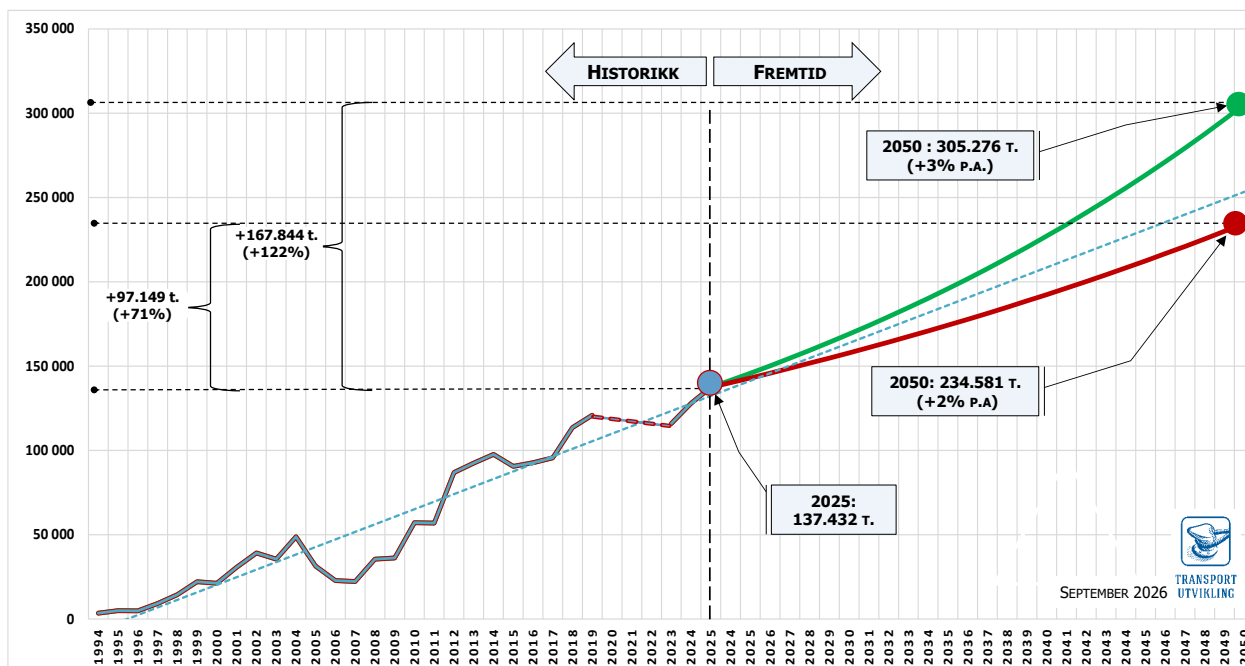


Figur 4-7: Havbruksproduksjons- og prisindex i Finnmark, 1994-2025 (Tallkilde: Fiskeridirektoratet)

I figur 4-8 har vi illustrert faktisk havbruksproduksjon (tonn) i Finnmark fra 1994 og frem til og med 2025. I Finnmark produseres det i dag (2025) over 40 ganger mer enn i 1994, men «bare» 50% mer enn for 10 år tilbake.

I figur 4-8 er den historiske utviklingen i lakseproduksjonen i Finnmark fra 1994 til 2025 vist sammen med to framskrivingsalternativer basert på henholdsvis 2 og 3 prosent årlig vekst fra 2025. Vekstforutsetningene er valgt fordi de anses å være i tråd med de vekstratene som kan oppnås over tid innenfor dagens reguleringsregime for havbruk, herunder Trafikklyssystemet⁵. Selv om oppdrettere i grønne produksjonsområder kan tildeles en kapasitetsøkning på inntil 6 prosent ved kapasitetsjusteringer, tilsvarer dette normalt en lavere gjennomsnittlig årlig vekst i faktisk produksjon over tid.

⁵ Selv om det er bebudet endringer, er Trafikklyssystemet statens primære styringsverktøy for vekst i norsk lakse- og ørretoppdrett. Kysten er delt i 13 produksjonsområder og alle områder i Finnmark finnes i grønn sone. Ved grønt lys kan havbruksvirksomhetene i området gis tilbud om vekst. Ved gult lys kan myndighetene avstå fra kapasitetsjustering. Ved rødt lys har myndighetene, på nærmere vilkår, adgang til å vedta nedregulering av selskaps vekst.



Figur 4-8: Vekst i havbruk 1994-2025, Finnmark, mulig utvikling 2050 (Kilde: Fiskeridir. /Transportutvikling AS)

- Basert på forutsetningene kan man i 2050 produsere:
 - ca. 305.000 tonn ved 3 % årlig vekst fra 2025. (+ 122%)
 - ca. 235.000 tonn ved 2% årlig vekst fra 2025 (+71%)
- Selv om den historiske veksten har vært høy, og dagens reguleringer fortsetter, kan man ikke konkludere med at fremtiden blir som fortiden.
- Man kan heller ikke konkludere med at all produksjon i Finnmark vil bli slaktet i Finnmark i fremtiden. I dag er det en «lekkasje» til slakterier utenfor fylket.
- Man kan imidlertid med noe større sannsynlighet anta at det blir vekst, og at veksten kommer til å bli høyere i Nord-Norge enn i resten av landet, også i Finnmark.

Endringer i havbruksnæringens aktører

- Jøkelfjord lakseslakteri i Kvænangen (MOWI) ble nedlagt i mars 2022.
- Royal Greenland besluttet våren 2026 å avvikle Øksfjord lakseindustri. Produksjonen opphørte ved utgangen av april 2026. Fra 2026 vil dette ventelig redusere transportene på Fv.882 mellom Øksfjord og Langfjordbotn (E6), hvis ikke anlegget finner ny eier eller ny bruk.



MOWIs lakseslakteri Jøkelfjord hadde en høy andel av sine transporter over E45 Kivilompolo.

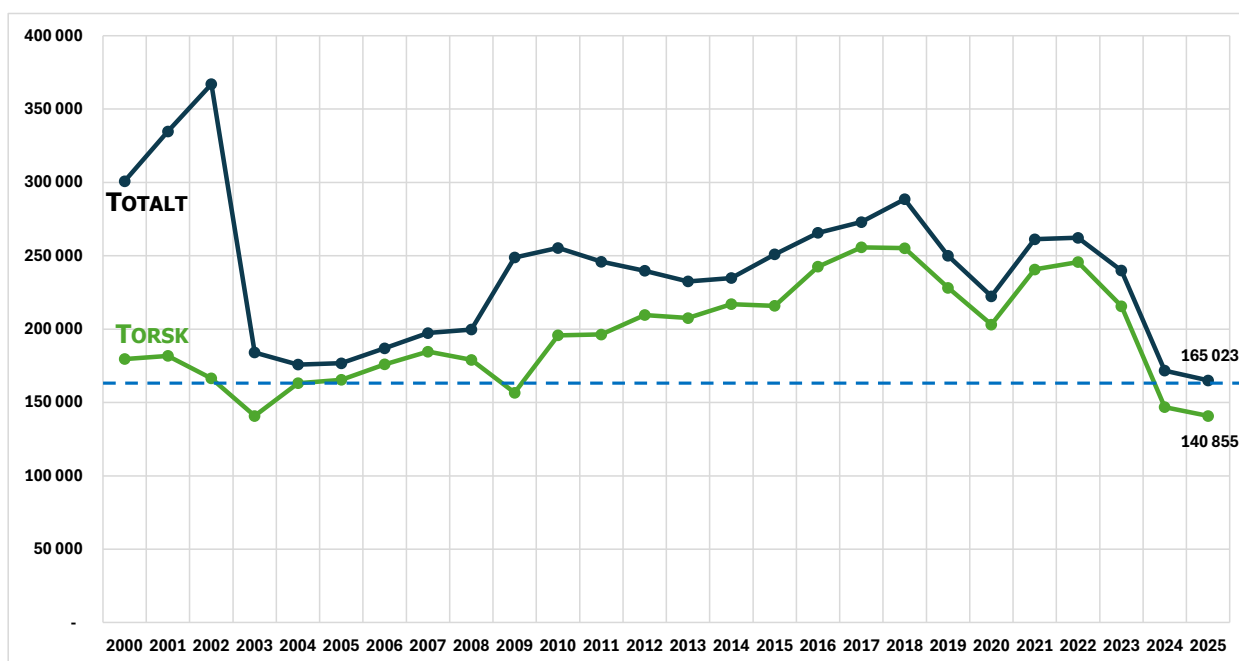
Bilde 4-2: MOWI Jøkelfjord (Foto: Transportutvikling AS)

4.6.2 Usikkerhet knyttet til fangstnæringen

Fremtidsutsiktene for fangstnæringen i Finnmark vurderes som gjennomgående gode, selv om volumene er redusert de siste årene.

Figur 4-9 viser utviklingen av landet fangst totalt, og torsk, for perioden de siste 25 år. Vi ser at torsk dominerer, og at det er store variasjoner i landingsvolumene. De lave tallene i 2025 var omtrent som årene 2003-2005 og landingene tok seg opp etter 2008. Vi ser ikke bort fra at dette kan skje igjen.

Det er imidlertid betydelig usikkerhet knyttet til bestandsutvikling, kvotereguleringer, klimaendringer og markedsforhold. På tross av usikkerhet har regionen et sterkt ressursgrunnlag basert på viktige kommersielle arter som torsk, hyse og kongekrabbe, noe som kan bidra til fortsatt høy transportaktivitet.



Figur 4-9: Utvikling i landet fangst totalt og torsk i Finnmark 2000-2025 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Endringer i fangstnæringens aktører

Det er mange fangstaktører i Finnmark. Næringen er dynamisk, nye kommer til, noen avvikles og eierskap forandres. Vi nevner noen eksempler.

- Fra 1. januar 2026 overtok Havøysund Fisk (Måsøy) ansvaret for mottak og innkjøp for Tobø fisk.
- Aalesundfisk Mehamn (Gamvik) ble i 2025 solgt til Jangaard og Myre Fiskemottak
- Lyder fisk Mehamn har overtatt driften av Nordkyn Eiendom

4.7 Visualisering av sjømatnæringens veitransporter

Se kapittel 1.2.3.

5 DAGLIGVARER (ÅDT(V): 26)

Hovedmomenter:

- Det samlede veitransportarbeidet knyttet til dagligvarer i Finnmark fylke anslås til en ÅDT(V) på rundt 26. Det er ca. 8% høyere enn i 2023.
- Ca. 10 % av de registrerte transportene er knyttet til dagligvarer.
- Transportarbeidet består i hovedsak av transporter inn til Finnmark fra COOPs lager i Tromsø, ASKO's lager i Ramfjord og REMAs lager i Bjerkvik.
- De viktigste transportrutene etter ÅDT(V) for dagligvarenæringen er strekningene:
 - ✓ E45 Gievdneguoika-Kautokeino-Kivilompolo (ÅDT(V):10)
 - ✓ E6 Alta-Langfjordbotn-Alteidet/Troms (ÅDT(V):8-9)
 - ✓ R92 Karasjok-Gievdneguoika (ÅDT(V):8)
 - ✓ E6/E75 Tana bru-Roavvegiedde (ÅDT(V):7)
- Viktigste grenseoverganger er E45 Kivilompolo og E6 Alteidet.
- All distribusjon til detaljistene skjer med bil, mens store deler av inntransportene til landsdelen skjer med tog, primært til Narvik/Fauske, men også via Kiruna.

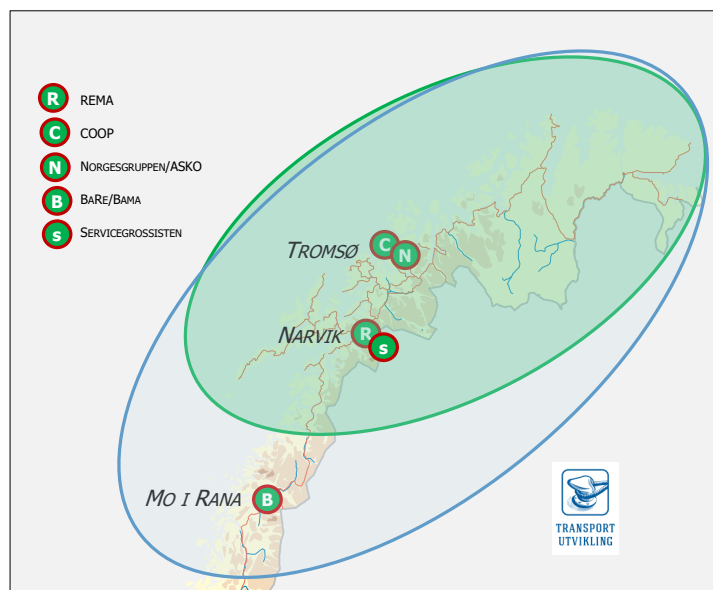
5.1 Innledning

Dagligvaretransportene på vei i Finnmark er lavere enn i øvrige fylker i Nord-Norge. Dette skyldes både befolkningens størrelse og at lagrene for Nord-Norge er lokalisert i Troms og Nordland.

5.2 Sentrale aktører

Dagligvaremarkedet i Norge kontrolleres i hovedsak av tre aktører. Disse er:

- Coop, med lager i Tromsø (Håpet)
- ASKO/NorgesGruppen, med lager i Tromsø kommune (Ramfjord)
- REMA, med lager i Narvik (Bjerkvik/Herjangsfjellet)



REMA, ASKO og Coop distribuerer til hele Finnmark fylke.

Figur 5-1 viser lokaliseringen av dagligvarelagrene i Nord-Norge. Distribusjonsområdet er indikert. I tillegg til de tre hovedaktørene er det noen andre aktører som betjener Finnmark. Bl.a. Servicegrossisten i Narvik og BaRe i Mo i Rana.

Figur 5-1: Lokalisering av dagligvarelagre i Nord-Norge som betjener Finnmark

5.3 Transportmiddelfordeling og veibelastning

I distribusjonsfunksjonen fra de enkelte lagrene i Tromsø, Ramfjord og Bjerkvik benyttes bil for stort sett alle transporter i Finnmark fylke.

- Det er et relativt stort antall biler (over 4.000 i 2025) som går ut fra grossistenes terminaler for levering av dagligvarer til butikker i Finnmark.
- Transporter fra lagrene i Troms og Nordland går både via svenske/finske veier og E6.

Veivalg fra lagrene til Finnmark styres bl.a. av om leveransene skal til Vest-Finnmark eller Øst-Finnmark, samt vær- og føreforhold. For transporter fra Troms til Vest-Finnmark benyttes normalt E6, mens transporter til Øst-Finnmark ofte går over Skibotn og via Finland og over Kivilompolo.

Distribusjonen styres av folketall og lokalisering av butikker/detaljister.

Togtransport

En stor del av inntransportene til Nord-Norge kommer med tog via Narvik, Fauske og Kiruna.

Båttransport

Bruk av båt er ubetydelig.

Veitransporten

Dagligvaretransportene i Finnmark står for ca. 10% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i denne rapporten.

- Veitransporten knyttet til dagligvarer i Finnmark har en ÅDT(V) på rundt 26 i 2026. Dette er 8% høyere enn i 2023.

De mest trafikkerte strekningene for dagligvarenæringen er:
• E45 Gievdneguoika-Kautokeino-Kivilompolo (ÅDT(V):10) • E6 Alta-Langfjordbotn-Alteidet/Troms (ÅDT(V): 8-9) • R92 Karasjok-Gievdneguoika (ÅDT(V):8) • E6/E75 Tana bru-Roavvegiedde (ÅDT(V):7)

Viktige grenseoverganger er E45 Kivilompolo og E6 Alteidet.

5.4 Endringer og utviklingstrekk

Transportene i dagligvaremarkedet har vært relativt stabile over de siste årene.

COOP endret i 2023 noen av rutene som tidligere ble distribuert fra Tromsø. Det går nå ett modulvogntog direkte fra Gardermoen – via Sverige/Finland – og til Tana 5 dager i uka. Modulvogntogene kjører inn i Finnmark via Utsjok. Varene fordeles fra Tana og til Kirkenes, Båtsfjord og Vadsø.

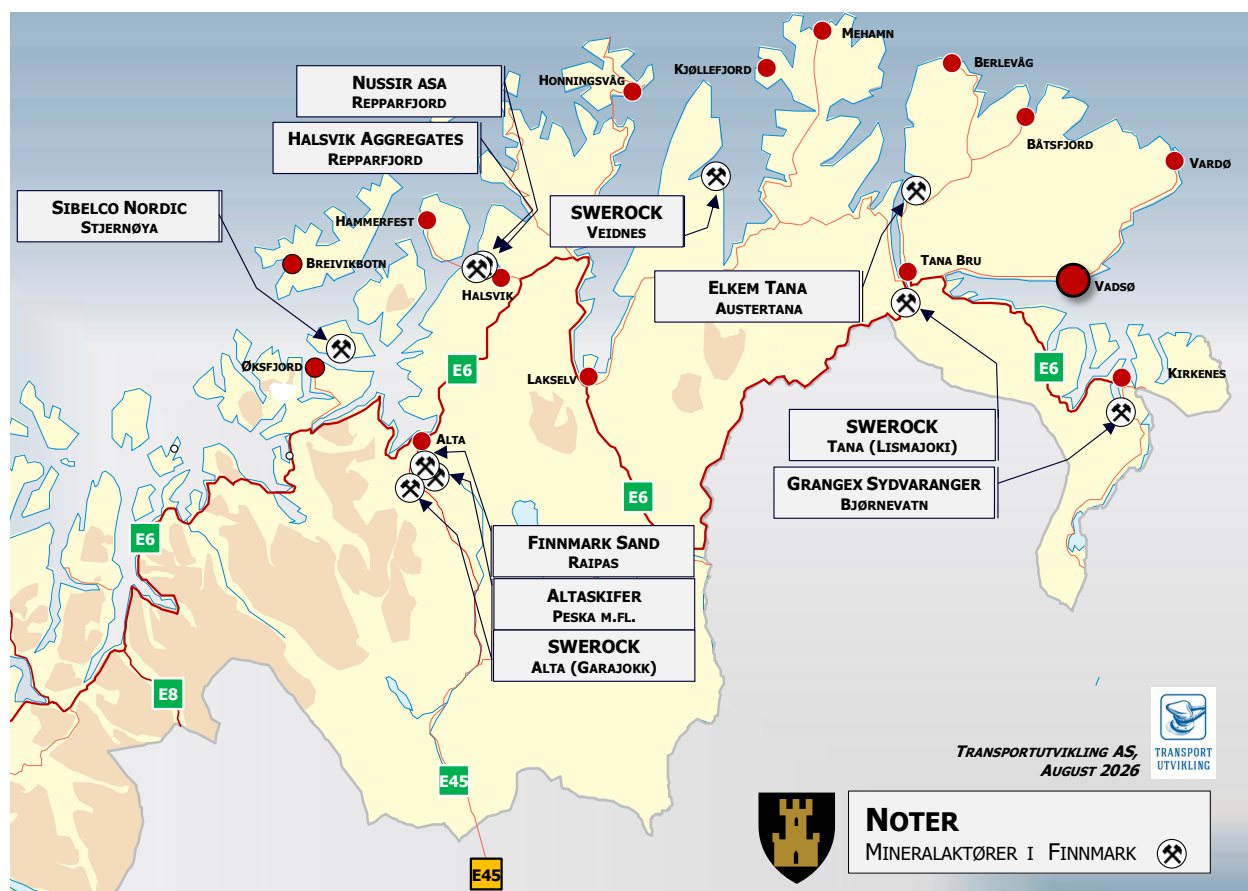
6 MINERALER OG BERGVERK (ÅDT(V): 72)

Hovedmomenter:

- Det samlede veitransportarbeidet knyttet til transport av mineraler, pukk og grus hadde en ÅDT(V) på rundt 72 i 2025. Dette er ca. 7% mindre enn i 2023
- Ca. 28 % av de registrerte transportene er knyttet til mineraler.
- De tre mest belastede veistrekningene etter ÅDT(V) for næringen i 2025 var:
 - ✓ strekninger rundt Alta, bla. Fv.7990/E45. Transportene rundt Alta var vesentlig større enn øvrige områder (ÅDT(V):50)
 - ✓ strekninger rundt Tana bru (ÅDT(V):3-4)
 - ✓ Rv.94 Skaidi-Rypefjord-Hammerfest (ÅDT(V):2-3)
- Det er lite grensepasseringene trafikk. Noe gikk over E45 Kivilompolo, primært skifter fra Alta.
- 81% av transportene skjedde med båt i 2025,- en økning fra 2023 (78%)
- Selv om de store mineralaktørene (f.eks. Elkem Tana og Sibelco) bruker mye båt, bidrar næringen med et betydelig lokalt veitransportarbeid. Strekningene er vanligvis korte, og flere regionale/lokale veier i nærheten av store pukk/grus-forekomster har stor transportbelastning.

6.1 Innledning

Fylket har betydelige transportvolum knyttet til mineraler. Transportene varierer fra store utgående bulkvolum med båt til mindre inntransporter av diesel og sprengstoff med bil. Kartet nedenfor viser lokaliseringen av sentrale mineralaktører i Finnmark i 2025.



Figur 6-1: Lokalisering av mineralaktører i Finnmark, 2025

6.2 Sentrale mineralaktører

Tabell 6-1 viser en liste over noen av de største mineralaktørene. Med unntak av Grangex Sydvaranger og Nussir, var anleggene i drift i 2025.

Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Alta	Stjernøya	Sibelco Nordic AS avd Stjernøy	SCR Sibelco, Belgia
Alta	Raipas	Finnmark Sand AS	Veidekke Industri AS (50%), Alta Lastebilsentral Eiendom AS (50%)
Alta	Peska m.fl.	Altaskifer AS	Alta skiferbrudd SA (100%)
Kvalsund	Repparfjord	Halsvik Aggregates	Group de Cloedt (100%)
Tana	Austertana	Elkem AS, Tana	Elkem ASA
Alta	Garajokka	Swerock avd. Alta	Swerock er eid av svenske Peab AB.
Tana	Lismajok	Swerock avd. Tana	Swerock er eid av svenske Peab AB.
Porsanger	Veidnes	Swerock avd. Veidnes	Swerock er eid av svenske Peab AB.
Sør-Varanger	Bjørnevatn	Grangex Sydvaranger AS (ikke drift i 2025)	Svenske Grangex AB (100%)
Hammerfest	Repparfjord	Nussir ASA (ikke drift i 2025)	Blue Moon Norway AS (ca.94%)

Tabell 6-1: Sentrale mineralaktører i Finnmark

Kvartsittbruddet i Tana

- Elkem Tana, i Austertana, er et av verdens største kvartsittbrudd. Fra 2014 har driften vært stabil. Det brytes ut nærmere 800.000 tonn kvartsitt til bruk i ferrosilisiumindustrien. De fleste kundene befinner seg i Norge, men også på Island.
- Produksjonen skipes ut med bulkfartøy, til bl.a. store bedrifter lokalisert i Nord-Norge (LKAB i Narvik, Finnfjord Smelteverk, Salten Verk og Elkem Rana).
- Biltransport benyttes til inntransport av sprengstoff, deler, drivstoff mv.



Bilde 6-1: Elkem Tana (Foto: Elkem, "Nyheter og media")

Altaskifer AS

- Forekomstene ligger 15-20 km fra Altafjorden.
- Nærmere 70% av skiferen skipes ut fra Skiferkaiaen i Alta. Det resterende transporteres til markedet med bil.

Finnmark Sand AS

- Selskapet er lokalisert i Alta. Selskapet er stor leverandør av masse til bl.a. Vegdekkes asfaltverket i Alta. Nærmere 90% av produksjonen ble i 2025 transportert med bil til lokale/regionale prosjekter.

Sibelco Nordic avd. Stjernøya

- Sibelco på Lillebukt, Stjernøya er en avdeling av Sibelco Nordic AS. Selskapet produserer Nefelinsyenitt, som skipes ut med bulkfartøy fra Stjernøya i Alta kommune til Europa.
- Sibelco har egen hurtiggående kombinert passasjer- og godsbat, MS «Nefelin». Fartøyet fører personer og gods mellom fastlandet og Lillebukt, Stjernøya.



Bilde 6-2: Sibelco Stjernøya (Foto: Sibelco)

Halsvik aggregates AS

- Selskapet er lokalisert i Repparfjorden i Hammerfest kommune. Selskapet bryter ut kvartsitt fra et dagbrudd.
- Nesten all produksjon (97%) skipes ut fra egen kai.

Grangex Sydvaranger AS

- Sydvaranger Gruve AS gikk konkurs høsten 2015 og har ikke hatt produksjon siden da.
- Det forventes driftsoppstart i 2026/2027.

Nussir ASA

- Nussir ønsker å åpne kobbergruve i Repparfjorden, Kvalsund i Hammerfest kommune, hvor noen av landets største forekomster av kobber befinner seg.
- Nærings- og fiskeridepartementet ga selskapet driftskonsesjon i 2019.
- Selskapets må løse en del utfordringer knyttet til finansiering, miljø- og samfunnsforhold.

6.3 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Mineralnæringen består av store mineralaktører og brudd/masseuttak av varierende størrelse. Disse er lokalisert både langs kysten og inne i landet. De største uttakene finner vi langs kysten, og disse benytter i stor grad båt som transportmiddel. I 2025 ble det samlet registrert ca. 1,68 millioner tonn inn- og utgående transporter (bil og båt), omtrent som i 2023.

Togtransport

- Det er ikke registrert togtransporter

Båttransport

- Ca. 81% av transportene gikk med båt i 2025. Dette er en høyere andel enn i 2023, noe som har redusert veitransporten.

Biltransport og grensekryssing

- Mineralnæringen har få grensekryssende transporter. Noe eksport av skifter gikk over E45 Kivilompolo, samt en del mindre transporter over Utsjok (E75).

Veitransporten

- Ca. 324.000 tonn ble transportert med tunge kjøretøy i 2025, - gjerne 25-30 tonn pr last. Dette er en reduksjon i veitransporten sammenlignet med 2023. Deler av veitransportene ble kombinert med båt.
- Mineral/bergverksnæringen i fylket sto for ca. 28% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i 2025.
- Veitransporten knyttet til transport av mineraler, pukk og grus i Finnmark har en ÅDT(V) på rundt 72 i 2025. Dette er lavere enn i 2023 (78).
- Hovedtyngden av veitransportarbeidet vedrører transporter av pukk, grus og sand.
- Veitransportstrekningene er vanligvis korte, noe som innebærer at mange regionale/lokale veier i nærheten av store pukk-/grusforekomster har stor transportbelastning.

De mest trafikkerte veistrekningene/områdene etter ÅDT(V) for mineralnæringen i 2025 var:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • strekninger rundt Alta, bla. Fv.7990/E45. (ÅDT(V):50) • strekninger rundt Tana bru (ÅDT(V):3-4) • Rv.94 Skaidi-Rypefjord-Hammerfest (ÅDT(V):2-3) |
|--|

Transportene rundt Alta var vesentlig større enn øvrige områder i fylket.

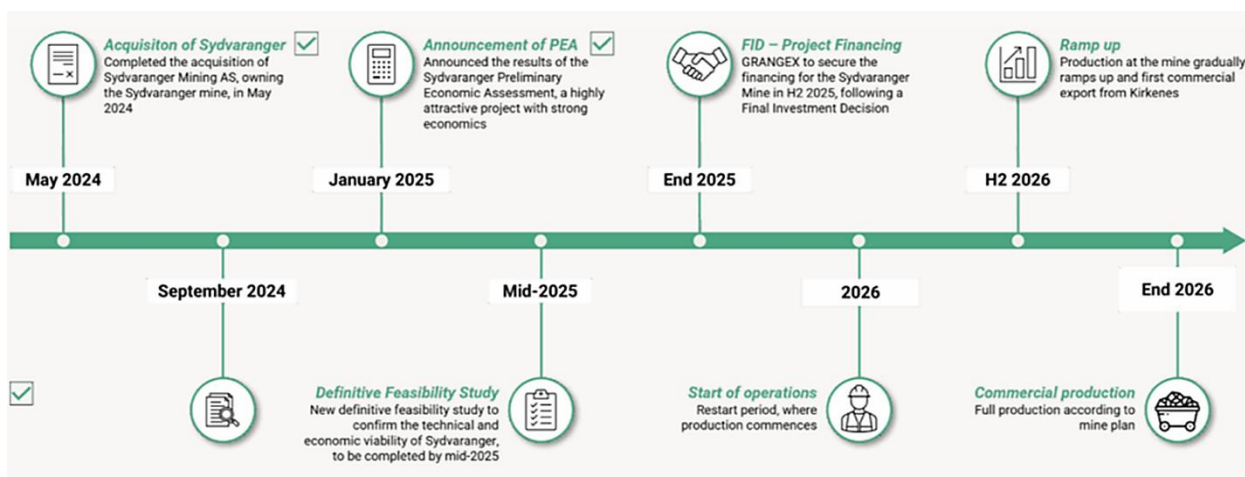
6.4 Endringer og utviklingstrekk

Elkem Tana:

- Elkem driver nå gruven selv og mange av de tidligere ansatte ved Leonhard Nilsen & Sønner AS (LNS) blir Elkem-ansatte. LNS har fra tidlig 2000-tallet hatt ansvar for driften av dagbruddet i Austertana på vegne av Elkem Tana. Den 25. november 2025 annonserte Elkem at de vil ta driften inn i egen organisasjon.
- Elkem går fra å være kontrollert av én industriell eier til å bli bredt eid, uten én dominerende aksjonær. China National Bluestar har vært største eier i Elkem med ca. 52,9%. I februar-mars 2026 ble det besluttet at Bluestar trer helt ut som eier. Transaksjonen ble godkjent på ekstraordinær generalforsamling 9. mars 2026 og ble slutført i mai 2026.

Sydvaranger Gruve (Grangex):

- Sydvaranger Gruve AS gikk konkurs høsten 2015 og har ikke hatt produksjon siden da.
- Den 6. mai 2024 kjøpte Grangex AB, Sverige 100% av aksjene fra OMF Fund II H Ltd ("Orion").
- I desember 2025 annonserte Grangex en omfattende strategisk avtale med ett av verdens største gruveselskap (Anglo American) om kjøp av hele produksjonen.
- Det norske oljefondet eier ca. 3% av Anglo American
- Det forventes driftsoppstart i 2026/2027.



Figur 6-2: Fremdriftsplan Sydvaranger (Kilde: <https://sydvaranger.grangex.com/no/prosjektet>)



Bilde 6-3: Grustransport (Foto: Markus Karlsen)

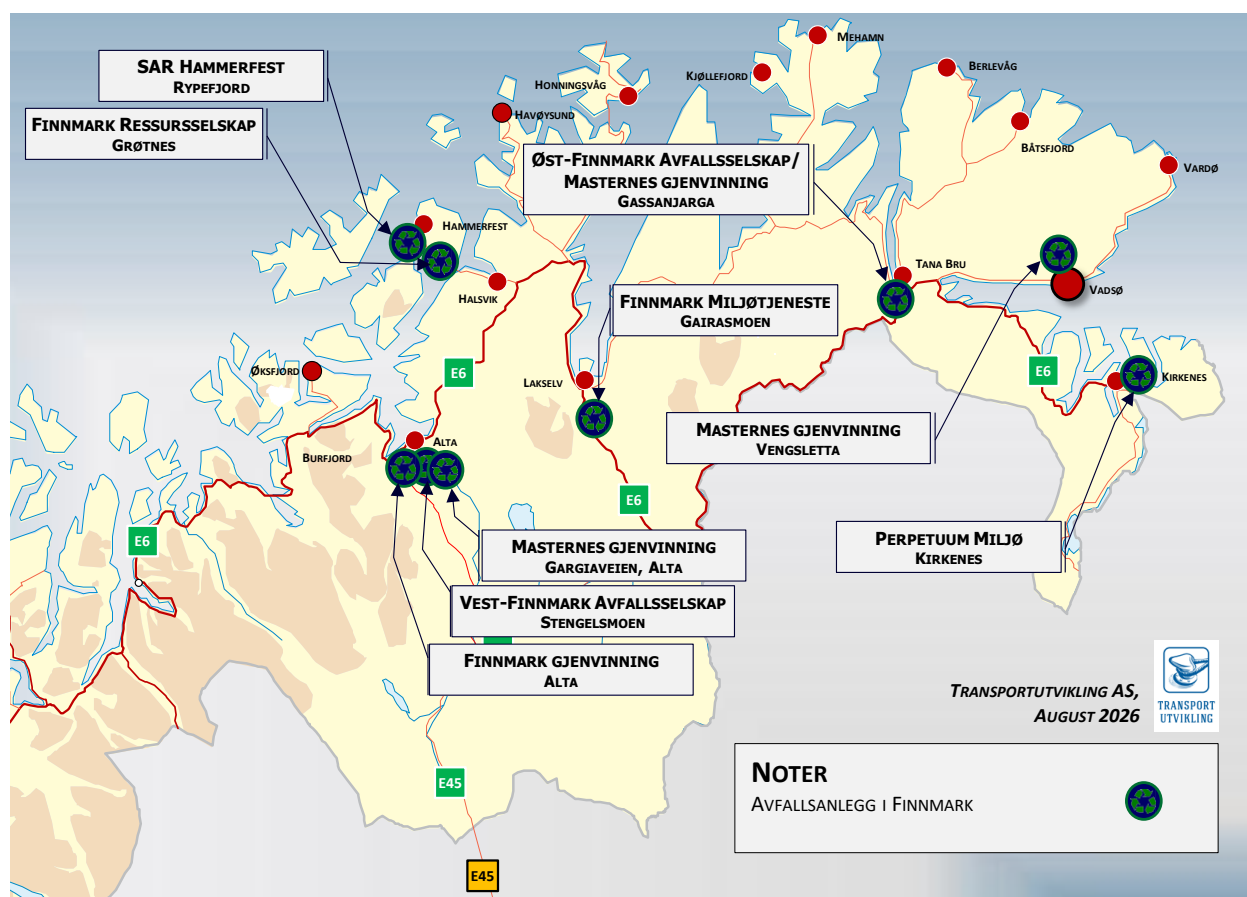
7 AVFALLSTRANSPORTER (ÅDT(V): 45)

Hovedmomenter:

- Det samlede veitransportarbeidet knyttet til avfallsnæringen i Finnmark fylke anslås til en ÅDT(V) på rundt 45. Dette er marginalt mer enn i 2023.
- Avfallsnæringen står for over 17% av registrerte veitransporter, omtrent som i 2023.
- De viktigste transportrutene etter ÅDT(V) for avfallsnæringen er veier ved større steder som Alta, Hammerfest og Kirkenes, og rundt de største avfallsanleggene for VEFAS og ØFAS/Masternes
- De tre mest belastede veistrekningene etter ÅDT(V) for næringen i 2025 var:
 - ✓ Veier rundt Alta (ÅDT(V):11-16)
 - ✓ E6/E75 Tana Bru-Gassanjarga (ÅDT(V):7)
 - ✓ Rv.94 Kvalsund-Grøtnes (ÅDT(V):5)
- De største grensekryssingene skjedde over E45 Kivilompolo (ÅDT(V): 8)
- Ca. 20% av transportene gikk med båt, i hovedsak metaller og avfallsstoffer fra petroleumsnæringen. Båtandelen er vesentlig større enn i 2023.
- Svært mye av avfallet går ut av fylket til Sverige og Finland for gjenvinning. I 2025 gikk over 70% av avfallet til gjenvinning i nabolandene.

7.1 Innledning

I fremveksten av den nye sirkulærøkonomien er avfalls- og gjenvinningsbransjen viktig for økt ressurseffektivitet. Figur 7-1 viser lokaliseringen av avfallsaktørene i Finnmark. I tillegg har disse aktørene flere mindre lager/oppsamlingsplasser.



Figur 7-1: Lokalisering sentrale avfallsaktører i Finnmark

Avfall genererer betydelige transportmengder, -både inn til avfallsselskapene fra husholdninger og næringsliv, og ut fra avfallsselskapene til forskjellige former for gjenvinning. Økt gjenbruk, materialgjenvinning og energigjenvinning er viktige føringer for bransjen.

7.2 Sentrale aktører

I Finnmark er det både offentlige (kommunale/interkommunale) og private avfallsselskap. Tabell 7-1 viser en oversikt over de største aktørene.

Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Alta	Stengelsmoen	Vest Finnmark Avfallsselskap IKS	Kommunene: Alta, Kautokeino, Hasvik og Loppa
Alta	Amtmannsveien 20	Finnmark Gjenvinning AS	Wergeland Halsvik AS (50%) og Franzefoss Gjenvinning AS (50%)
Hammerfest	Rypefjord	SAR	SAR-Gruppen AS
Hammerfest	Grøtnes	Finnmark Ressursselskap AS	Hammerfest kommune
Porsanger	Gairasmoen	Finnmark Miljøtjeneste AS	Kommunene: Måsøy, Nordkapp, Porsanger, Karasjok, Lebesby og Gamvik
Sør-Varanger	Kirkenes	Perpetuum Miljø AS Avd. Kirkenes	Perpetuum Miljø AS
Tana	Gassanjarga	Øst Finnmark Avfallsselskap AS	Kommunene: Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Nesseby, Tana og Sør-Varanger
Tana	Gassanjarga	Masternes Gjenvinning AS	Øst Finnmark Avfallsselskap AS
Vadsø	Vadsø	Masternes Gjenvinning AS	Øst Finnmark Avfallsselskap AS

Tabell 7-1: Sentrale aktører innenfor avfallsnæringen i Finnmark (Kilde: Transportutvikling AS)

- I de registreringer som er foretatt i prosjektet er det identifisert over 93.000 tonn avfall som transporteres inn til avfallsselskapene/ behandlingsanleggene. Dette er mer enn i 2023 (79.000 tonn), og økningen skyldes i hovedsak avfall fra petroleumsindustrien. Tallet omfatter både avfall fra husholdninger og næringsavfall. Volumene er større, da ikke alle private selskap er med i tallmaterialet.
- En generell utfordring innen avfallsbransjen er kapasitetsutnyttelsen i transportsystemet. Utfordringen knytter seg både til fyllingsgraden på kjøretøyene og til retningsubalanse, der manglende returtransporter bidrar til lavere effektivitet. Dette er en sentral logistikkutfordring som bransjen arbeider med å håndtere og forbedre.

7.3 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Avfallsnæringen står for ca. 17% av de registrerte veitransportene i 2025, omtrent som i 2023. Veitransporten er spredt over hele fylket, men naturlig nok størst rundt avfallsanleggene og de største byene.

Båtttransport

- I 2025 ble det samlet registrert 38.700 tonn inn- og utgående transporter med båt. Metall, oljerester og noe brennbart avfall går gjerne med båt. Ca. 20% av transportene gikk med båt i 2025, mot 4-5% i 2023.

Togtransport

Togtransporter i 2025, som i 2023, var ubetydelige.

Biltransport og grensekryssing

- I 2025 ble ca. 137.000 tonn avfall transportert inn og ut av avfallsanleggene med bil. Det er litt mindre enn i 2023.
- De største grensekryssende transportene skjedde over Kivilompolo (ÅDT(V) = 8). Over Utsjok var ÅDT(V) i 2025 noe over 3.

Veitransporten

Avfallsnæringen i Finnmark står for 17 % av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i 2025.

- Veitransporten knyttet til transport av avfall i Finnmark har en ÅDT(V) på rundt 45 i 2025. I 2023 var ÅDT(V) ca. 44.

De viktigste transportrutene etter ÅDT(V) for avfallsnæringen er veier ved større steder som Alta, Hammerfest og Kirkenes, - og de største avfallsanleggene for VEFAS og ØFAS/Masternes.

De tre mest belastede veistrekningene etter ÅDT(V) for avfallsnæringen i 2025 var:

- Veier rundt Alta (ÅDT(V):11-16)
- E6/E75 Tana Bru-Gassanjårga (ÅDT(V):7)
- Rv.94 Kvalsund-Grøtnes (ÅDT(V):5)

Viktigste grensekryssing er E45 Kivilompolo (ÅDT(V):8)

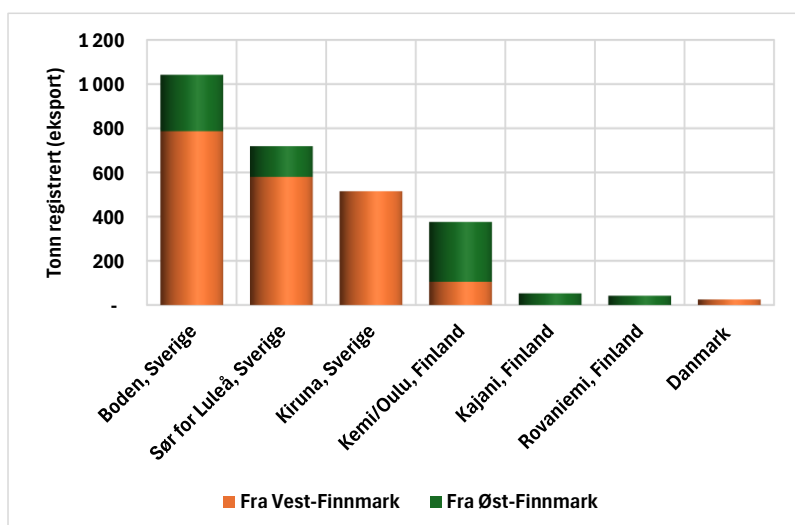
Av fylkesveiene er det mest trafikk på fv.8008 til/fra Stengelsmoen avfallsanlegg (VEFAS, Alta).



Bilde 7-1: Avfallsinnhenting i Vadsø (Foto: Masternes transport)

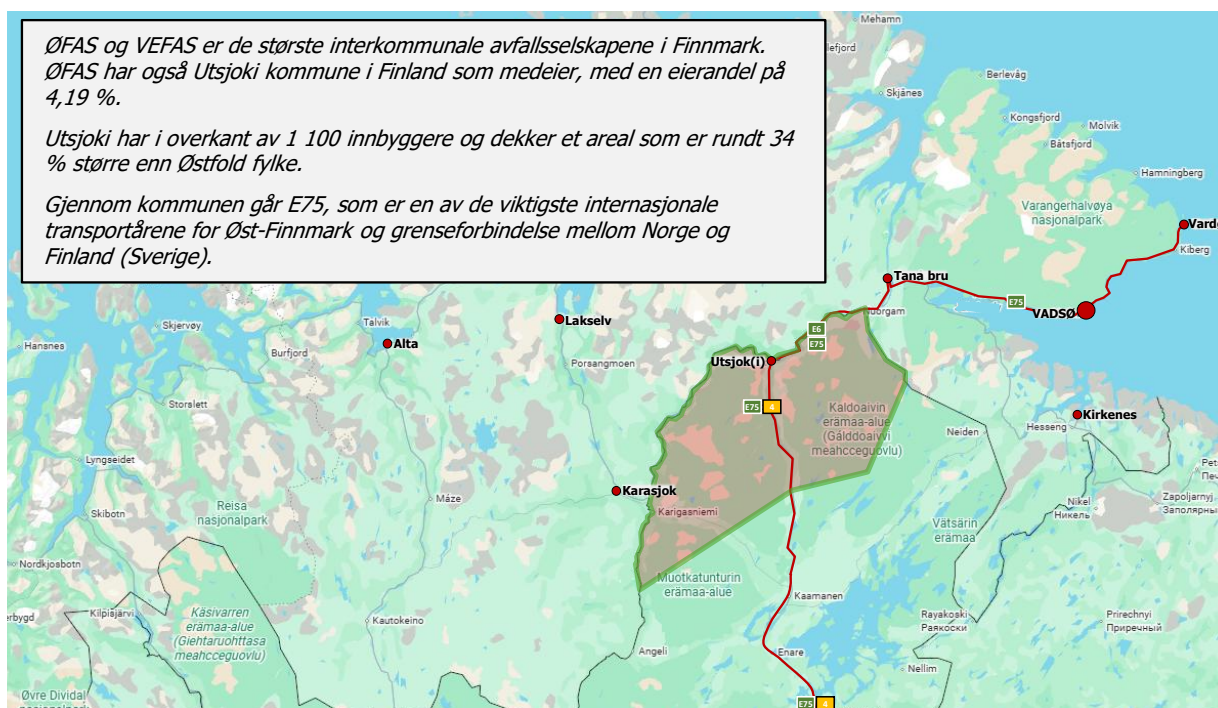
7.4 Endringer og utviklingstrekk

- Avfallsmarkedet har utviklet seg til å bli et mer kommersielt marked med flere aktører. Noen av disse er underbruk/datterselskaper av kommunale avfallsselskap.
- Geminor har fått en sentral rolle i avfallslogistikken i Finnmark. Som markeds- og logistikkaktør bidrar selskapet til å koble avfallsprodusenter i fylket med behandlings- og energiutnyttingsanlegg i Norge og Europa. Dette er særlig viktig for avfallsfraksjoner som ikke har lokale behandlingsmuligheter, og som derfor må transporteres ut av fylket for videre håndtering.
- En stor andel av avfallet som genereres i Finnmark eksporteres til Sverige og Finland for gjenvinning og sluttbehandling. New North-rapporten identifiserte mellom 20 og 30 ulike mottaks- og gjenvinningsaktører i de to landene som håndterer avfall fra Finnmark. De syv største mottaksområdene er presentert i figur 7-2.



Figuren illustrerer fordelingen av destinasjoner for avfallseksport fra henholdsvis Vest-Finnmark og Øst-Finnmark i 2023. De største volumene kommer fra Vest-Finnmark, hvor transporten i hovedsak går via E45 og grenseovergangen ved Kivilompolo

Figur 7-2: Største mottaksregioner i Sverige/Finland, avfall fra Finnmark⁶



Figur 7-3: Lokalisering Utsjok(i) kommune

⁶ New North prosjektet

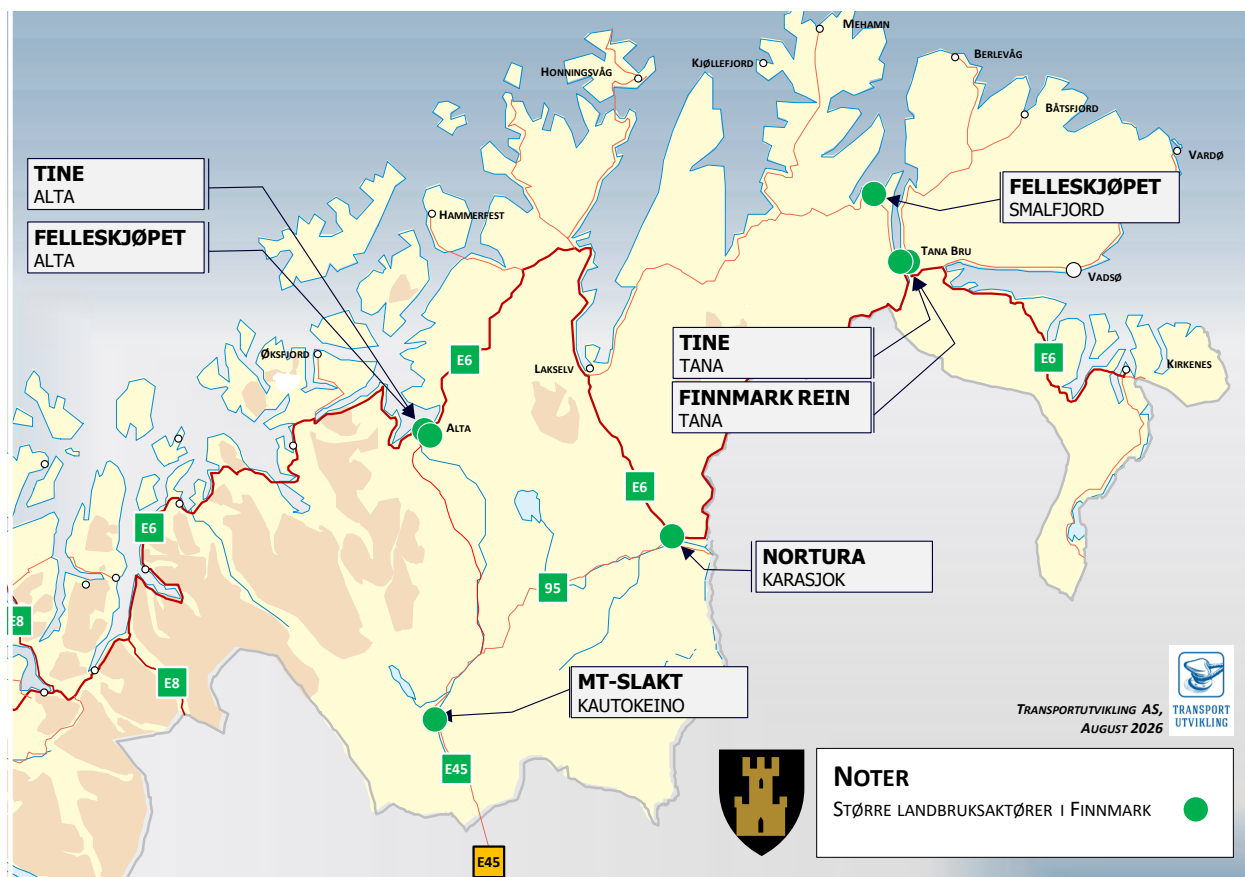
8 LANDBRUK (ÅDT(V) :26)

Hovedmomenter:

- Den samlede veitransporten knyttet til landbruk i Finnmark fylke har en ÅDT(V) på rundt 26. Veitransporten i 2025 er omtrent det samme som i 2023. Ikke alle lokale transportører er med i dette anslaget.
- Landbruksnæringen står for ca. 10% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene.
- Transportveier med mye landsbrukstrafikk er:
 - ✓ E6 rundt Alta og til/fra grense Troms (ÅDT(V):5-8)
 - ✓ E6 Alta – Skaidi (ÅDT(V):5)
 - ✓ E6, E75 og fv.98 rundt Tana bru (ÅDT(V):5)
- Flere ruter benyttes inn og ut av fylket. Det meste går over E6 Alteidet.
- Ca. 21% av inntransportene til fylket ble utført med båt.
- Rundt meierier, dyreslakterier og lagerfunksjoner/hub er transportarbeidet høyt.

8.1 Innledning

Jordbruks-bedriftene mottar innsatsfaktorer og leverer råvarer til et fåtall landbrukskonsern som f.eks. Tine, Nortura og Felleskjøpet. Kartet nedenfor viser en oversikt over sentrale landbruksaktører og større reinslakterier i fylket.



Figur 8-1: Større landbruksaktører i Finnmark

8.2 Sentrale aktører

De mest sentrale «logistikkaktørene» lokalisert i Finnmark er:

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Alta	Alta	Tine meieriet Alta	Meieri	Samvirke eid av rundt 7.000 melkebønder
Alta	Alta	Felleskjøpet Agri	Innsatsfaktorer	Samvirke eid av 36.000 bønder
Karasjok	Karasjok	Nortura Karasjok	Slakteri	Samvirke eid av over 15.200 bønder, egg- og kjøttprodusenter
Karasjok	Kautokeino	MT Slakt	Slakteri	Rein Holding AS
Tana	Tana bru	Tine meieriet Tana	Meieri	Samvirke eid av rundt 7.000 melkebønder
Tana	Smalfjord	Felleskjøpet Agri	Innsatsfaktorer	Samvirke eid av 36.000 bønder
Tana	Tana	Finnmark Rein	Slakteri	Rein Holding AS

Tabell 8-1: Aktører landbruk

Felleskjøpet

Felleskjøpet leverer i hovedsak kraftfôr og gjødsel, samt landbruksartikler.

Landbrukstransporter med båt i Finnmark knytter seg i hovedsak til Felleskjøpets transporter til lageret i Smalfjord (Tana), - noe går til Alta. Volumene har økt med om lag 25 % i perioden 2023–2025, tilsvarende rundt 1 ÅDT (V). Endringen skyldes i hovedsak ikke økt landbruksproduksjon, men en logistisk omlegging ved hovedlageret på Bergneset i Balsfjord, der deler av tidligere biltransport er erstattet med sjøtransport fra Trondheim.

Til Vest-Finnmark benyttes vanligvis E6, mens en tur fra Bergneset til Øst-Finnmark går over Skibotn, Kivilompolo, via Karasjok over Karigasniemi og inn i Norge igjen via Neiden.



Bilde 8-1: Bergneset havn, inkl. anleggene til Felleskjøpet, EWOS og Fiskå Mølle (Foto: Bergneset havn)

TINE Meierier

TINE har produksjon ved meieriene i Alta og Tana. I 2020 vurderte TINE å legge ned tre meierier. Hovedårsaken var at melkeforbruket blant nordmenn har falt kraftig over flere år. TINE Tana og TINE Alta ble vurdert i denne sammenheng, men begge anleggene er videreført. I Tana har produksjonen økt.

TINE meieriet Alta

TINE Meieriet Alta ligger i Alta kommune. Meieriet driver produksjon av søt konsummelk og fløte. Anlegget produserer ca. 4,5 millioner liter per år (Kilde: tine.no).

Meieriet henter melk vest for Tana; områdene Karasjok, Kautokeino og Alta.

Alta meieri mottar ferdigprodukter som rømme, juice o.l. fra sentrallageret i Harstad flere dager pr. uke.

Melken distribueres, sammen med ferdigprodukter levert fra Harstad, til «nærområdet»; Karasjok, Kautokeino, Alta, Hammerfest, Havøysund/Honningsvåg og Nord-Troms til og med Storsteinnes via E6.



Bilde 8-2: Tine Alta (Foto: Transportutvikling)

TINE meieriet Tana

TINE Meieriet Tana ligger i Tana i Øst-Finnmark. Meieriet driver produksjon av Kesam, yoghurt, konsummelk og smør. Anlegget produserte ca. 13.000 ton melk og ferdigprodukter.

Produksjonen har økt. Økningen skyldes overskuddsmelk, som tidligere har gått fra Alta til Storsteinnes meieri. Denne melken går nå til Tana meieri, og gir økt mengde produksjon av yoghurt og Kesam.

Melken inn til TINE i Tana hentes fra gårdsbruk i store deler av Finnmark. Av melken som hentes inn til meieriet distribueres det melk til butikker lokalt i Øst-Finnmark.

Det resterende videreforedles til smør, yoghurt og Kesam. Disse ferdigproduktene transporteres til Oslo og Trondheim via Finland og Sverige.

Det kommer ferdigprodukter som rømme, juice o.l. inn til Tana fra TINEs sentrallager i Harstad. Ferdigproduktene distribueres til butikker lokalt i Øst-Finnmark.



Bilde 8-3: Tine Tana (Foto: Tine)

Nortura

Nortura har ett slakteri i Finnmark fylke. Dette er Nortura Karasjok som ligger i Karasjok kommune.

Slakterier genererer betydelige mengder inn- og uttransporter. Inntransportene av levende dyr til slakteriene utgjør mye av transportarbeidet. I tillegg til hovedproduktene gir slakting uttransporter i form av avfall, ull, skinn og husdyrgjødsel.

Ved Nortura Karasjok slaktes det husdyr (gris, småfe og storfe) og rein. Det hentes husdyr fra hele fylket, men mye hentes fra distriktene rundt Tana og Alta. Alt av husdyrslakt går til Nortura Målselv for videreforedling. Transportene går over Kivilompolo.

Storfe slaktes året rundt, mens hovedsesongen for slakting av småfe og rein er fra september til januar.

8.3 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Transportene i landbrukssektoren varierer både med hensyn til type last og fyllingsgrad. De omfatter alt fra transport av levende dyr i spesialtilpassede kjøretøy og innhenting av melk i bulk til distribusjon av ferdigvarer.

Deler av transportaktiviteten i landbrukssektoren er sesongpreget. Dette gjelder særlig transportene knyttet til slakteriene. TINEs transportvolumer er derimot relativt stabile gjennom hele året, mens Felleskjøpet har noe lavere transportaktivitet i juli og august.

Togtransport

Det er ikke registrert togtransporter.

Båttransport

Med nedleggelse av produksjon av kraftfôr på Bergneset økes Felleskjøpets bruk av båt. Fra 2024 leveres alt med båt direkte til Smalfjord i Tana. Dette kan også etter hvert gjelde Alta. Til transportene ut fra lager/hub benyttes bil. I 2025 ble ca. 21% av inntransportene utført med båt (Smalfjord), mot 18% i 2023.

Biltransport og grensekryssing

Biltransport er viktigste transportmiddel for innhenting og distribusjon av råstoff og ferdigvarer i landbruksnæringen.

- Det foregår en del internttransporter i næringen, bl.a. mellom f.eks. TINEs sentrallager i Harstad og TINEs anlegg/terminaler i Finnmark. Tilsvarende transporter finner vi også innenfor Norturas virksomhet.
- Hvorvidt E6 benyttes, avhenger av om bestemmelsesstedet er i Vest-Finnmark eller Øst-Finnmark.
- Blant de internasjonale forbindelsene i landsdelen er grenseovergangen ved Kivilompolo på E45 den mest benyttede. De øvrige grenseovergangene har lavere trafikkvolumer.

Veitransporten

Landbrukstransportene i Finnmark står for ca. 10% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i denne rapporten.

- Veitransporten knyttet til landbruk i Finnmark har en ÅDT(V) på 26 i 2025. Dette er litt høyere enn i 2023 (25).

Transportene er spredt, men med en naturlig konsentrasjon rundt meierier, slakterier og lagerfunksjoner.

De viktigste transportrutene/områdene etter ÅDT(V) for landbruksnæringen er:
• E6 rundt Alta og til/fra grense Troms (ÅDT(V):5-8) • E6 Alta – Skaidi (ÅDT(V):5) • E6, E75 og fv.98 rundt Tana bru (ÅDT(V):5)

8.4 Endringer og utviklingstrekk

- Antall jordbruksbedrifter i Finnmark har vist en jevn nedgang det siste tiåret. Ifølge SSB falt antallet fra 358 jordbruksbedrifter i 2015 til 258 i 2025. Dette tilsvarer en reduksjon på ca. 28%. Utviklingen følger den generelle strukturutviklingen i norsk jordbruk, hvor

antallet bruk reduseres samtidig som produksjonen konsentreres på færre og større enheter.

- Med nedleggelse av produksjon av kraftfôr på Bergneset økes Felleskjøpets bruk av båt. Fra 2024 leveres alt med båt direkte til Smalfjord i Tana (hub), og etter hvert kan dette også gjelde Alta.
- Fiskå Mølle (Bergneset, Balsfjord) har leveranser til Finnmark. Det meste går til Alta.



Bilde 8-4: Smalfjord kai (Foto: Tana kommune)

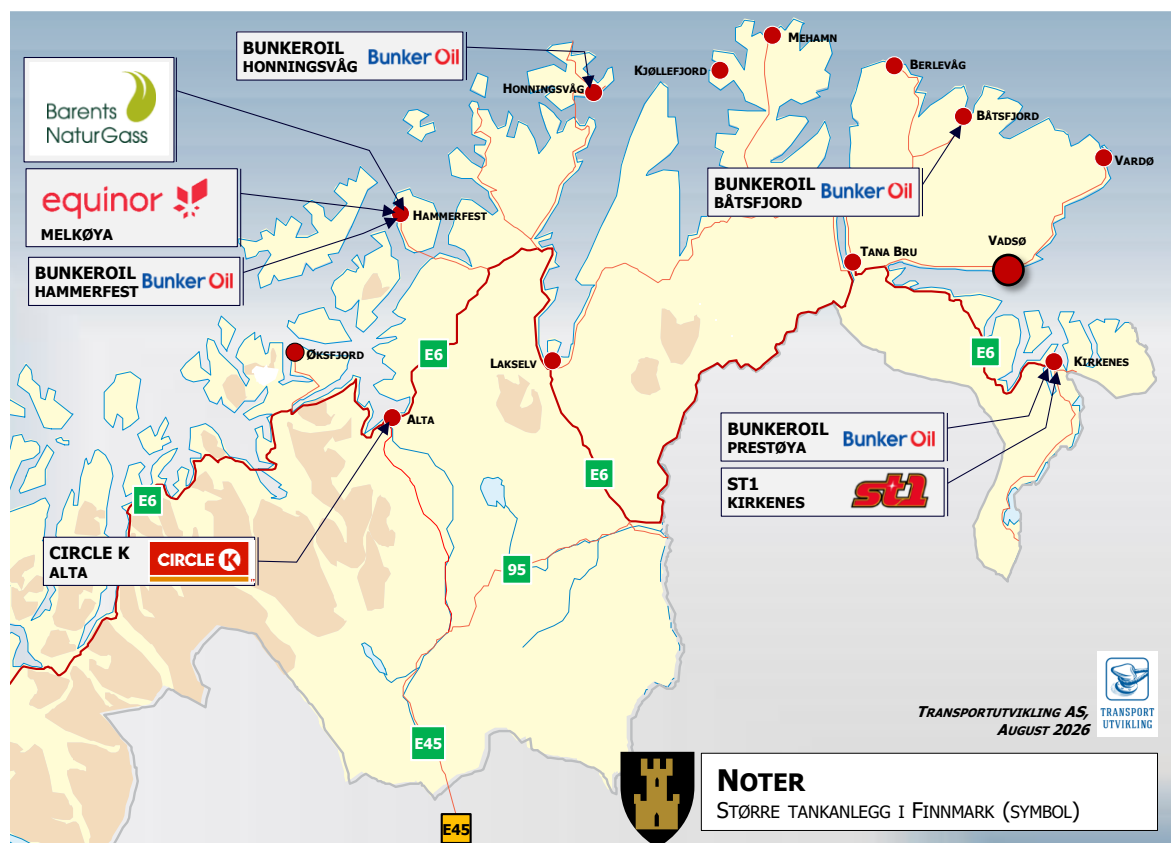
9 PETROLEUM (ÅDT(V): 27)

Hovedmomenter

- Det samlede veitransportarbeidet knyttet til distribusjon av petroleumprodukter i Finnmark fylke har en ÅDT(V) på rundt 27. Dette er det samme som i 2023.
- Næringen står for ca. 10% av det registrerte veitransportarbeidet.
- De tyngst trafikkerte veiene i Finnmark knyttet til bildistribusjon av petroleumprodukter ligger i nærheten av de store tankanleggene (Alta, Hammerfest og Kirkenes) og bysentra. De mest trafikkerte veistrekningene etter ÅDT(V) er:
 - ✓ E6 Alta til XE45 (ÅDT(V):12)
 - ✓ E6 Alta-Skaidi (ÅDT(V):10)
 - ✓ R94 Skaidi-Rypefjord -Hammerfest (ÅDT(V):7)
- Flere veier benyttes til inntransport til fylket. Det aller meste går over E6 Alteidet. Noe gikk over E45 Kivilompolo, -herunder eksport LNG fra Hammerfest (BNG) og noen få kjøretøy med gass og spesialprodukter fra Finland/Sverige
- Båt dominerer næringen, både som følge av at transport fra Melkøya, og at inntransport til tankanleggene skjer med båt. 97% av transportene skjedde med båt.
- Det største transportarbeidet på vei genereres som følge av distribusjon av petroleumprodukter til konsumenter og næringsliv, ikke av basevirksomhet i en

9.1 Innledning

Offshore petroleumsvirksomhet skaper lite transportarbeid på vei i fylket. Det meste av transportarbeidet skjer ved bildistribusjon fra kystttankanlegg. Kartet i figur 9-1 viser sentrale petroleumssaktører og tankanlegg lokalisert i Finnmark.



Figur 9-1: Tankanlegg i Finnmark

9.2 Kysttankanleggene

Kysttankanleggene har en viktig funksjon i forhold til mottak og distribusjon av petroleumprodukter. De regionale tankanleggene forsynes av mindre tankskip. Deretter skjer det en videredistribusjon til privatmarkedet (f.eks. bensinstasjoner) eller næringsmarkedet (industriell virksomhet, mindre tankanlegg, tanking av skip, lufthavner/flybensin osv.). I hovedsak skjer slik distribusjon med bil. Tabell 9-1 viser en oversikt over et utvalg av depoter/tankanlegg, samt Barents NaturGass i Hammerfest.

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Alta	Alta	Circle K AS , avd. depot Alta	Petroleum	Circle K
Båtsfjord	Teinskjæret	Bunker Oil AS avd Båtsfjord	Petroleum	Bunker oil AS
Hammerfest	Fuglenes	Bunker Oil AS avd Hammerfest	Petroleum	Bunker oil AS
Gamvik	Mehamn	Bunker Oil AS avd Mehamn	Petroleum	Bunker oil AS
Hammerfest	Melkøya	Barents NaturGass AS	LNG	Broadview Energy Solutions B.v.
Nordkapp, Vardø, Alta, Berlevåg, Tana og Vadsø	Honningsvåg, Vardø, Alta, Berlevåg, Kirkenes, Tana og Vadsø.	Mindre kystranlegg (Minol)	Petroleum	Minol
Sør Varanger	Prestøya	Bunker Oil AS, avd. Kirkenes	Petroleum	Bunker Oil AS
Sør Varanger	Jakobsnes	St1 Norge AS avd Depot Kirkenes	Petroleum	St1 Norge

Tabell 9-1: Utvalgte tankanlegg lokalisert i Finnmark (Kilde: Transportutvikling AS)

- Bunker Oil har anlegg i Hammerfest, Kirkenes, Mehamn og Båtsfjord.
- Circle K har anlegg i Alta.
- Shell (ST 1) har tankanlegg i Kirkenes (og Skjelnantank i Tromsø).
- Barents NaturGass AS har et LNG-anlegg i Rypefjord. Selskapet distribuerer LNG med bil fra Melkøya lokalt i Finnmark, til Troms, Nordland og Sverige.

Det er flere mindre depot langs kysten som drives i privat regi og forsynes med tankbåt eller bil fra større depot. Forsvaret har noen anlegg, spesielt i tilknytning til flyplasser og beredskapslagre.

9.3 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Petroleumsnæringen har større anlegg i Hammerfest, Alta, Båtsfjord og Kirkenes. Fra disse anleggene leveres drivstoff til båt langs kai og til drivstoffstasjoner og ulike næringer og lufthavner med bil.

Togtransport

Det er ikke registrert bruk av tog.

Båttransport

- I 2025 ble det samlet registrert ca. 3.2 mill. tonn på inn- og utgående båttransporter. 3 millioner tonn vedrører aktiviteten på Melkøya. I tillegg kommer leveranser til Forsvaret.
- I 2023 ble det registrert ca. 4,9 mill. tonn.
- Endringen fra 2023 til 2025 skyldes primært lavere volum på Melkøya.
- 97% av inn- og uttransportene i 2025 gikk med båt. Dette er omtrent den samme andel som i 2023.

Biltransport og grensekryssing

Barents NaturGass AS har transporter som krysser grensen mot Troms, samt over E45 Kivilompolo.

Veitransporten

Petroleumsnæringen i Finnmark står for 10% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i denne rapporten. Veitransporten knyttet til transport av drivstoff i Finnmark har en ÅDT(V) på rundt 25 i 2025, mot 27 i 2023).

De mest belastede veistrekningene/områdene etter ÅDT(V) for petroleumsnæringen er:
--

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • E6 Alta til XE45 (ÅDT(V):12) • E6 Alta-Skaidi (ÅDT(V):10) • R94 Skaidi-Rypefjord -Hammerfest (ÅDT(V):7) |
|---|

Av fylkesveiene nevner vi at det er en del trafikk rundt på Fv.882 Langfjordbotn-Øksfjord og Fv.890 Tana bru- Båtsfjord/Berlevåg.

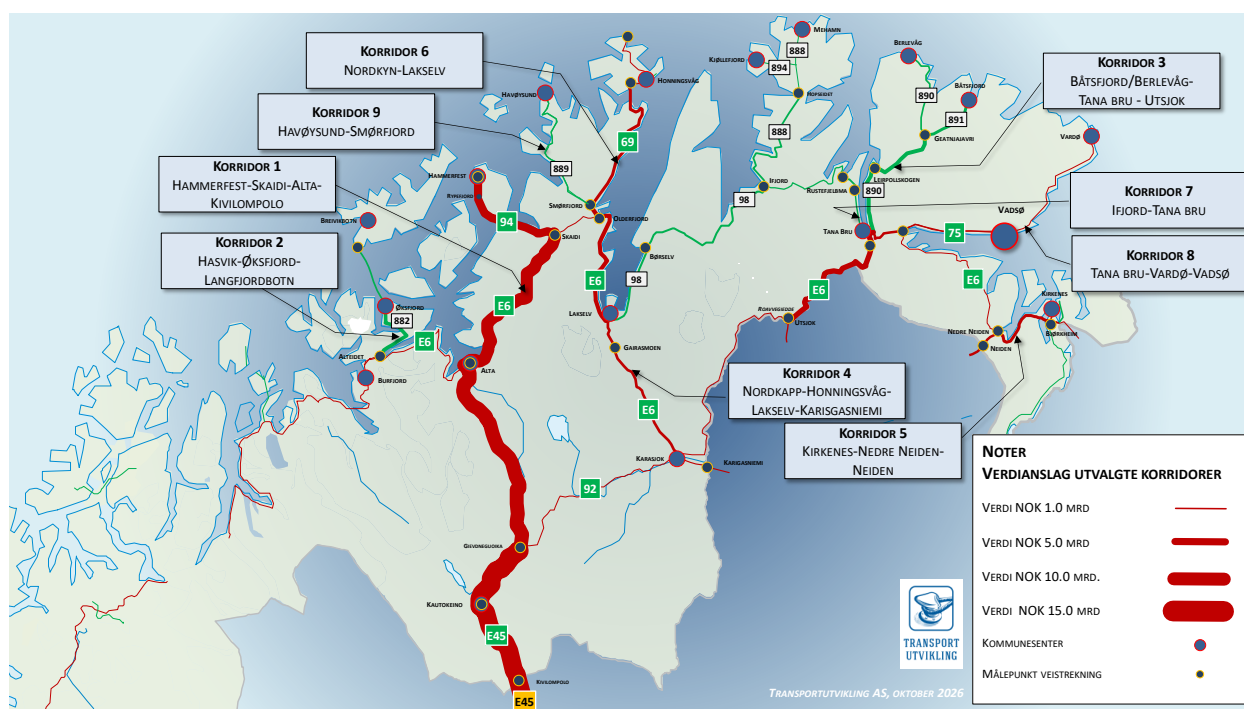
9.4 Endringer og utviklingstrekk

- Innen petroleumsdistribusjonen har utviklingen gått i retning av større og mer sentraliserte depoter, der flere oljeselskaper henter drivstoff fra de samme anleggene. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til hvordan petroleumslogistikken vil utvikle seg fremover, blant annet som følge av hvilke nye energibærere som vil få økt utbredelse, for eksempel elektrisitet, gass og hydrogen.
- En vesentlig endring fra 2021 til 2023 var restriksjonene knyttet til Russland. Disse har redusert petroleumsforbruket betydelig, særlig i Kirkenes. Situasjonen vedvarer.
- Forbruket av drivstoff reduseres også som følge av overgangen til alternative energikilder, blant annet elektriske kjøretøy.
- Produksjonen ved Melkøya-anlegget var lavere som følge av en omfattende revisjonsstans og modifikasjonsarbeider knyttet til Snøhvit Future-prosjektet.

10 VERDIVURDERINGER UTVALGTE KORRIDORER OG NÆRINGER

Figur 10-1 visualiserer anslått verdi for korridorer/ enkeltstrekninger i 2025. Tykke streker viser høyere verdi enn tynne. Røde streker er statlige veier og den grønne er fylkeskommunale.

For alle figurer i rapporten er verdier for hver korridor vurdert pr strekning og næring. I tillegg har vi vist variasjoner i for ÅDT(V) langs korridorene og klimautslipp for hele korridoren (jfr. kapittel 11)



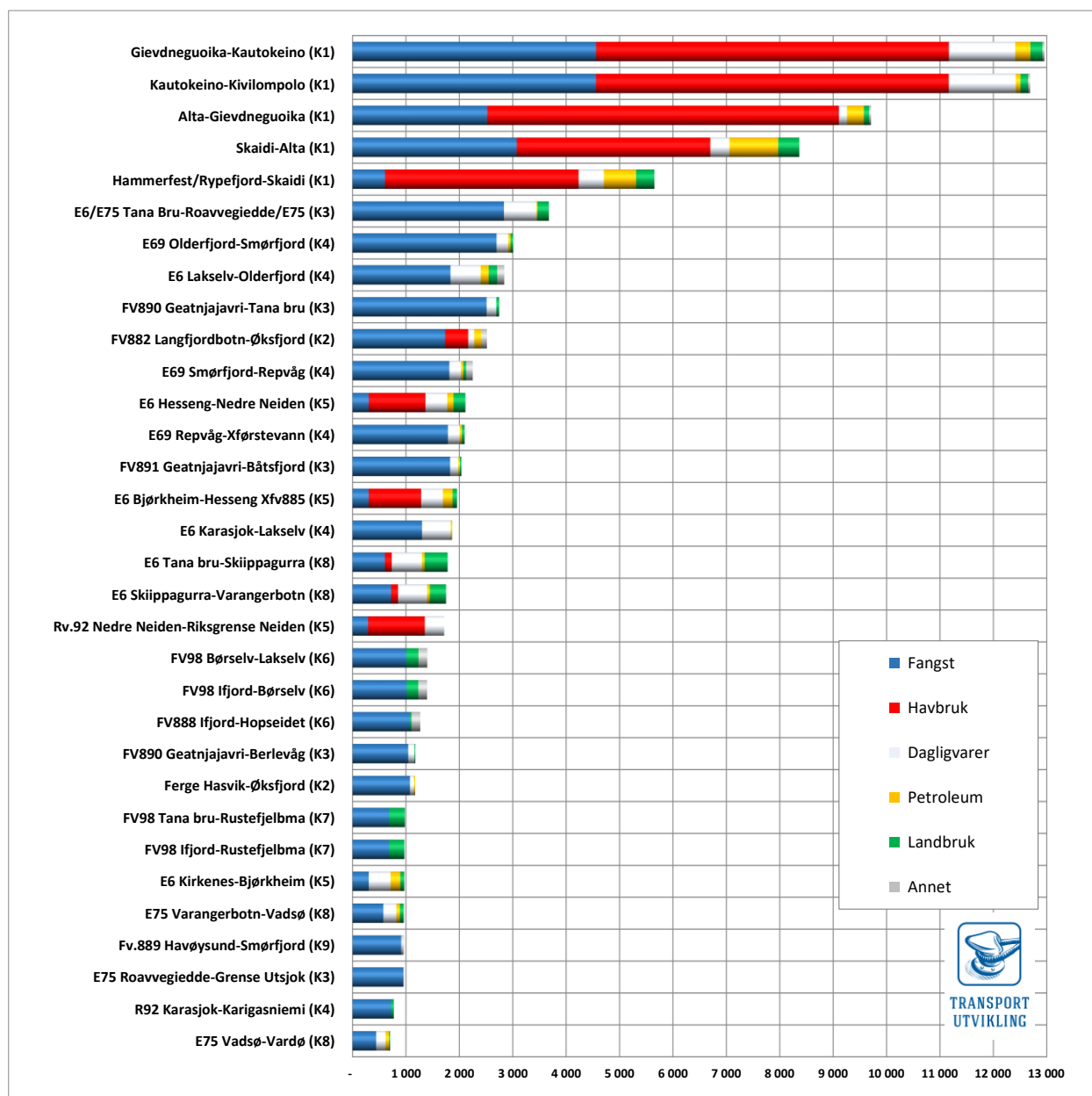
Figur 10-1: Verdianslag – Utvalgte korridorer/strekninger i Finnmark, 2025



Bilde 10-1: Gievdneguoika vegkryss rv.92/E45 (Foto: Transportutvikling)

10.1 Hovedmomenter/sammenfatning strekningsverdier

Verdianslagene for de enkelte beregnede strekningene i korridorene, og de største næringene pr. strekning, er vist i figuren under. Hver korridor behandles i egne kapitler.



Figur 10-2: Verdianslag – enkeltstrekninger i korridorene, mill. kr., Finnmark 2025

Samlet sett (summen av alle korridorene) har verdien økt med gjennomsnittlig ca. 12 % fra 2023 til 2025. Korridor 1, 3, 6 og 7 har hatt verdiøkning, mens korridor 2, 4, 5, 8 og 9 har hatt en verdinedgang i samme periode.

10.2 Korridorene

Verdivurderinger av transportkorridorer er ingen eksakt vitenskap. Ingen vet nøyaktig hva som transporteres på de enkelte strekninger, og verdien av det som transporteres varierer med markedsforholdene. I tillegg varierer kjørerutene, avhengig av f.eks. muligheten for å skaffe returtransporter.

Sekundærinformasjon, i form av offentlig statistikk, gir ikke alltid forsvarlig informasjon for å verdsette aktiviteten i regionale transportkorridorer. En god metode, selv om den også har metodiske svakheter, er å benytte primærinformasjon fra vareeiere og transportører, for å finne ut hva som transporteres på en konkret strekning eller korridor. For Troms og Finnmark har Transportutvikling AS i mange år innhentet detaljerte data for flere tusen enkelttransporter.

Det finnes derfor detaljerte historiske transportdata som også kan benyttes ved verdivurderinger i de regionale transportkorridorene.

Følgende korridorer som vedrører Finnmark, er vurdert:

- Korridor 1 (K1): Hammerfest – Alta – Kivilompolo (Rv.94-E6-E45)
- Korridor 2 (K2): Sørøya/Hasvik-Langfjordbotn (Fv.882-E6)
- Korridor 3 (K3): Båtsfjord/Berlevåg-Utsjok (Fv.891/890-E6/E75)
- Korridor 4 (K4): Nordkapp-Lakselv-Finskegrensen (E69-E6-Rv.92)
- Korridor 5 (K5): Kirkenes-Neiden (E6-Rv.92)
- Korridor 6 (K6): Nordkyn-Lakselv (Fv.894/888-Fv.98)
- Korridor 7 (K7): Ifjord-Tana bru (Fv.98)
- Korridor 8 (K8): Tana bru Vadsø-Vardø (E6/E75)
- Korridor 9 (K9): Havøysund-Smørfjord (Fv.889)



Korridorene er nummerert ut fra rent datatekniske forhold. Nummereringen reflekterer ikke prioriteringer.

Bilde 10-2: Utsjok grensestasjon (E75) (Foto: Markus Karlsen)

I de korridorene som er vurdert, for de utvalgte næringene, transporteres det store verdier.

- Korridor 1 (E6/E45 Hammerfest-Alta-Kivilompolo) har de største verdianslagene for de utvalgte næringene. Verdiene varierer på enkeltstrekninger i alle korridorer. I korridor 1 er det beregnet en verdi på delstrekningen «E45 Gievdneguoika-Kautokeino» på ca. NOK 12,9 milliarder i 2025 (10,6 mrd. i 2023). Dette er en vekst fra 2023 på ca. 22%.

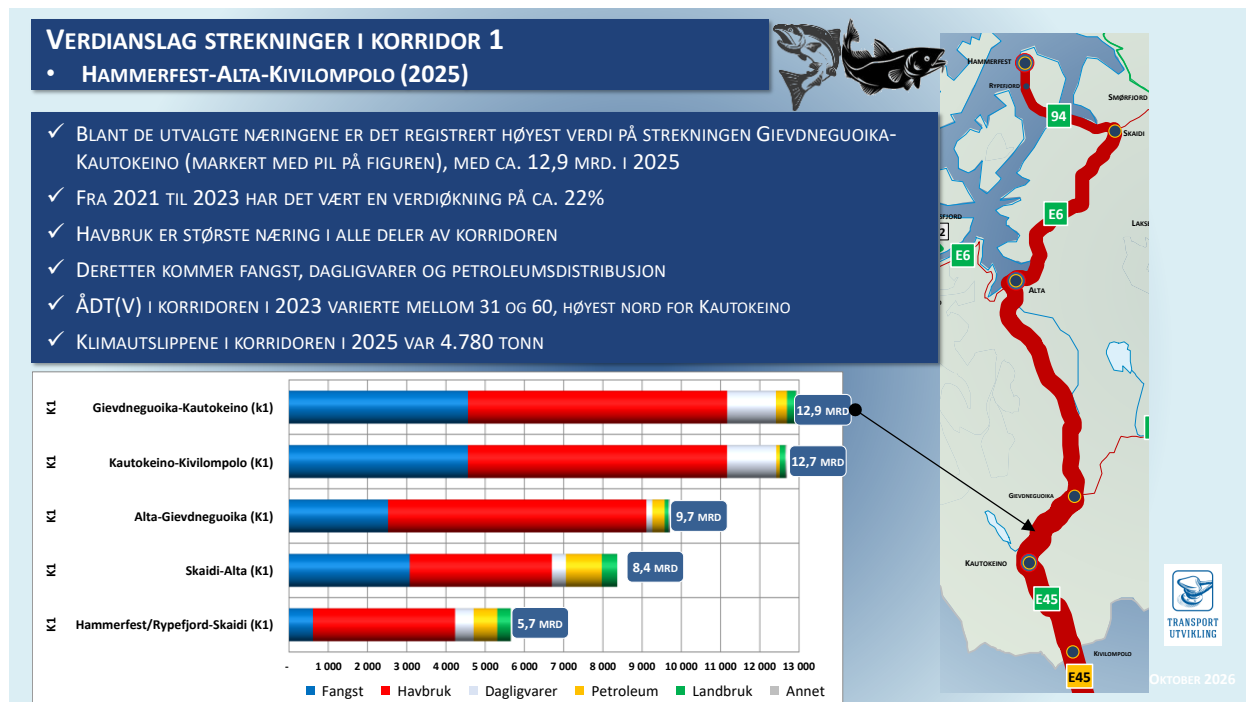
Sjømattransportene dominerer i Finnmark, og økningen skyldes først og fremst prisvekst for sjømatprodukter.

10.3 Korridor 1: Hammerfest – Alta – Kivilompolo (Rv.94-E6-E45)

Følgende delstrekninger er vurdert:

- rv. 94 Hammerfest/Rypefjord-Skaidi
- E6 Skaidi-Alta
- E45 Alta-Gievdneguoika
- E45 Gievdneguoika-Kautokeino
- E45 Kautokeino-Kivilompolo

Gievdneguoika er benyttet som et målepunkt da Rv.92 (fra Øst-Finnmark/Karasjok) kommer inn på E45 i Gievdneguoika-krysset. Trafikken langs E45 øker sør for Gievdneguoika som følge av Rv.92 trafikk til/fra Øst-Finnmark.



Figur 10-3: Verdianslag 2025- Korridor 1

Verdianslag

Verdianslagene for de forskjellige strekningene varierer fra ca. NOK 5,7 milliarder til ca. NOK 12,9 milliarder. E45, som både omfatter transporten fra Øst- og Vest-Finnmark, er vurdert til å transportere de største verdiene. Sjømatnæringen dominerer transportene på alle strekninger, nord til Rypefjord.

Det har vært en verdiøkning i korridoren fra 2023 (gjennomsnittlig 20%), primært som følge av prisvekst innenfor fangst og volumvekst for havbruk. Grensekryssingen over Kivilompolo (E45) har hatt en verdivekst på ca. 23% fra 2023 til 2025.

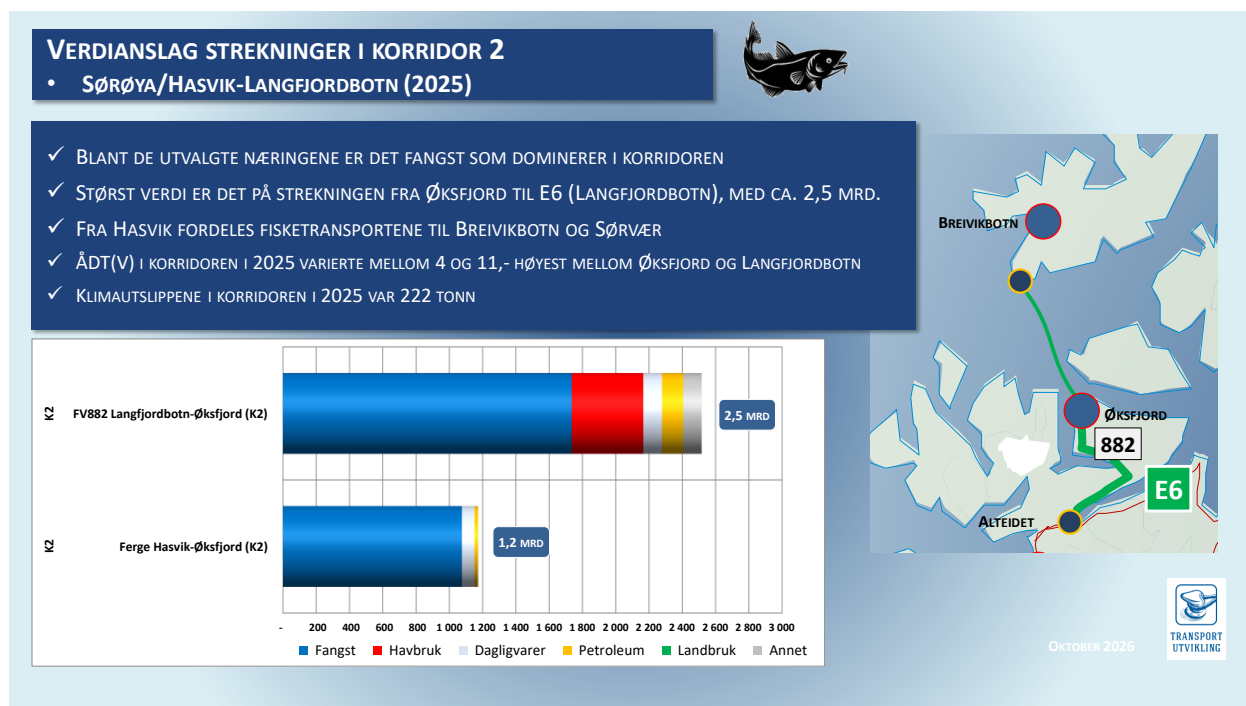
Kommentar/usikkerhet-

- Næringstransportene mellom Skaidi og Rypefjord er noe høyere enn mellom Rypefjord og Hammerfest. Dette skyldes bl.a. lokaliseringen av Cermaqs lakseslakteri i Rypefjord. Slakteriet har hatt en volumøkning fra 2023 til 2025, men prisveksten har vært negativ.
- På strekningen Hammerfest-Rypefjord vil det være mye lokal trafikk som ikke fanges opp, samt at det er gjennomgangstrafikk for andre næringer enn de utvalgte. Effekten av ilandføringsanlegget for Snøhvit fanges i noen grad opp i verddivurderingene på vei. Transportene går imidlertid i hovedsak sjøveien. Det har vært en reduksjon fra 2023 til 2025, som følge av opphør av planlagt vedlikeholdstans.

10.4 Korridor 2 (K2): Sørøya/Hasvik-Langfjordbotn (Fv.882, ferge, E6)

Følgende delstrekninger er vurdert:

- ferge Hasvik-Øksfjord
- fv.882 Øksfjord-Langfjordbotn



Figur 10-4: Verdianslag 2025- Korridor 2

Verdianslag

Verdianslagene for de to strekningene varierer fra i overkant av NOK 1,2 milliarder til ca. NOK 2,5 milliarder.

Fangstnæringen dominerer på delstrekningene i korridoren. Det har vært en verdøkning i korridoren fra 2023, primært som følge av prisvekst innenfor fangstnæringen.

Kommentar/usikkerhet

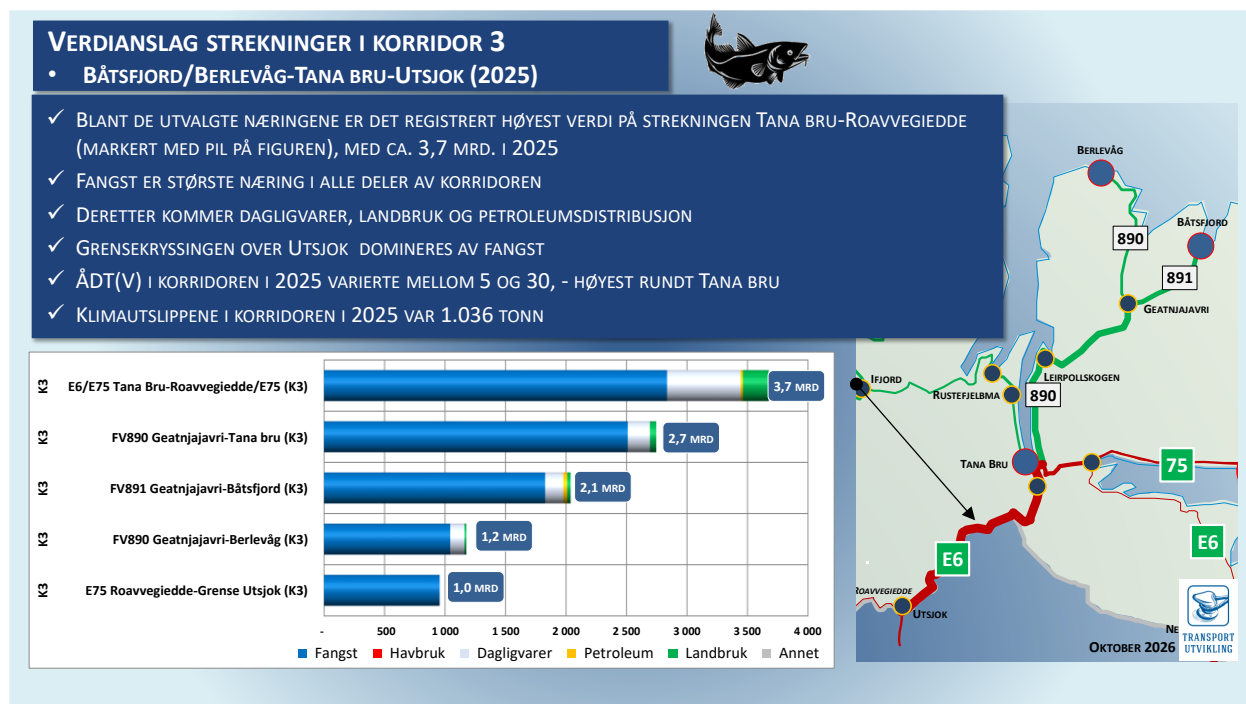
- Etter Hasvik, på Sørøya, fordeles sjømattransportene seg i hovedsak til Breivikbotn og Sørvær.
- I 2026 forventes det mindre trafikk mellom Øksfjord og Langfjordbotn som følge av at Øksfjord Lakseindustri (videreforedling) ble nedlagt tidlig i 2026.

10.5 Korridor 3 (K3): Båtsfjord/Berlevåg-Utsjok (Fv.891/890-E6/E75)

Følgende delstrekninger er vurdert:

- fv.890 Geatnajokavri-Berlevåg
- fv.891 Geatnajokavri-Båtsfjord
- fv.891 Geatnajokavri-Tana bru
- E6/E75 Tana bru-Roavvegiedde/E76
- E75 Roavvegiedde-Grense Utsjok

Geatnajokavri er benyttet som et målepunkt siden både trafikken til/fra Berlevåg og Båtsfjord møtes her. Som følge av dette øker trafikken langs fv.890 sør for Geatnajokavri.



Figur 10-5: Verdianslag 2025 -Korridor 3

Verdianslag

Verdianslagene for de forskjellige strekningene varierer fra ca. NOK 1,0 milliarder til ca. NOK 3,7 milliarder. Tana bru er et sentralt terminalknutepunkt i Øst-Finnmark. Trafikken sør for Tana bru påvirkes ikke bare av fv.890, men også av annen trafikk på E6, fv.98 og E75. Størst verdi i korridoren finner vi derfor på E6 sør for Tana bru (3,7 mrd.).

Fangstnæringen dominerer på alle delstrekninger i korridoren.

Det har vært en verdiøkning i korridoren fra 2023 (gjennomsnittlig 9%), primært som følge av generell prisvekst hos fangstnæringen, og at det har vært større landinger av produkter med høy pris (krabbe).

Kommentar/usikkerhet

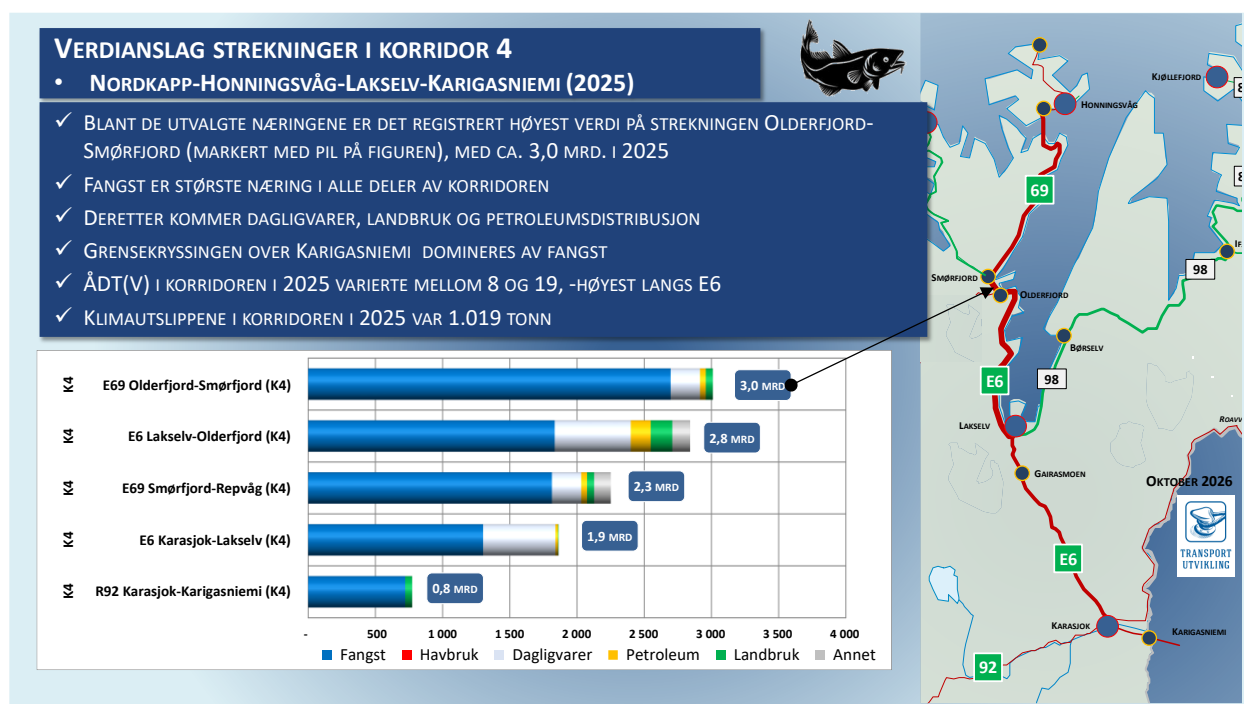
- Både i Båtsfjord og Berlevåg benyttes en del båt. De fleste veitransportene går over Utsjok (åpningstid daglig 09:00-23:00). I enkelte tilfeller benyttes også Polmak (åpningstid på hverdager 08:30-16:00). Ved senere transporter benyttes den døgnåpne stasjonen Kivilompolo.
- Berle Fisk (Berlevåg) nedlagt i 2024, etter nærmere 30 års drift

10.6 Korridor 4 (K4): Nordkapp-Lakselv-Finskegrensen (E69-E6-Rv.92)

Følgende delstrekninger er vurdert:

- E69 Honningsvåg-Smørfjord
- E69 Smørfjord-Olderfjord
- E6 Olderfjord-Lakselv
- E6 Lakselv-Karasjok
- rv. 92 Karasjok-Grense Karigasniemi

Smørfjord er benyttet som et målepunkt da både trafikken til/fra Magerøya (Honningsvåg, Storbukt m.fl.) og vestlige deler av Porsangerhalvøya (Havøysund m.fl.) møtes her. Som følge av dette øker trafikken noe på E69 sør for Smørfjord.



Figur 10-6: Verdianslag 2025- Korridor 4

Verdianslag

Verdianslagene for de forskjellige strekningene varierer fra ca. NOK 0,8 milliarder til ca. NOK 3,0 milliarder. I Olderfjord fordeler trafikken fra Magerøya/Porsangerhalvøya seg sør og vest på E6. Trafikken sør for Olderfjord påvirkes også av annen trafikk på E6.

Det har vært en verdiøkning i korridoren fra 2023 (gjennomsnittlig 7%), primært som følge av prisendringer hos fangstnæringen.

Størst verdi i korridoren finner vi derfor på E69 mellom Smørfjord og Olderfjord (3,0 mrd.).

Kommentar/usikkerhet

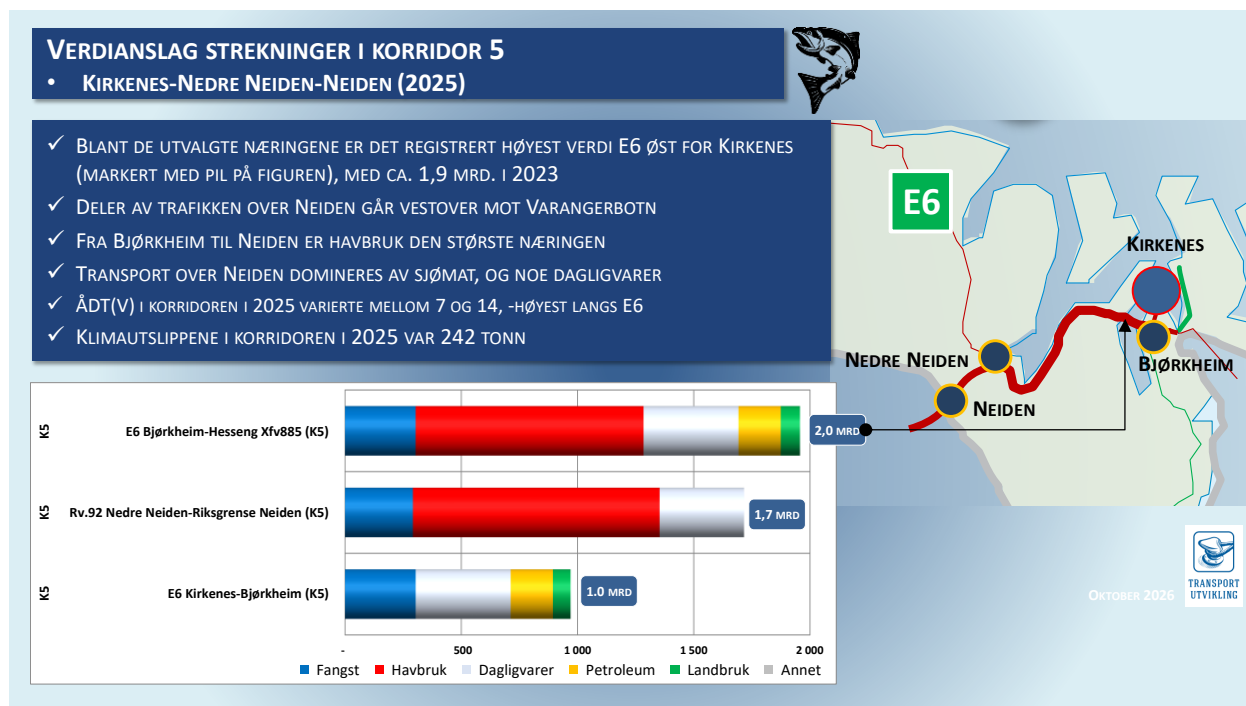
- Fangstnæringen dominerer på alle delstrekninger i korridoren.
- Det benyttes mye båt bl.a. transport av fangstprodukter og inntransport av petroleumsprodukter til tankanlegg

10.7 Korridor 5 (K5): Kirkenes-Neiden (E6-rv.92)

Følgende delstrekninger er vurdert:

- E6 Kirkenes-Bjørkheim
- E6 Bjørkheim-Nedre Neiden
- rv.92 Nedre Neiden-Riksgrense Neiden

Bjørkheim er benyttet som et målepunkt da både trafikken til/fra Kirkenes (E6) og langs E105 (herunder fv. 8110 Jakobsnes) møtes her. Som følge av dette øker trafikken på E6 ved Bjørkheim.



Figur 10-7: Verdianslag 2025- Korridor 5

Verdianslag

Verdianslagene for de forskjellige strekningene varierer fra ca. NOK 1,0 milliarder til ca. NOK 2,0 milliarder.

I Nedre Neiden fordeler trafikken seg mellom E6 og rv.92 (grenseovergangen Neiden). Det var i 2025 mer trafikk på enn over Neiden grensestasjon.

Det har vært en verdiøkning i korridoren fra 2023 (gjennomsnittlig 21%), både som følge av prisvekst på fangst og dagligvarer.

Kommentar/usikkerhet

Ved Bjørkheim (E6) øker verdianslagene som følge av bl.a. havbruksaktivitet øst for Kirkenes (Jakobsnes). Sjømattransportene rundt Kirkenes (Kirkenesterminalen) skjer i hovedsak med båt.

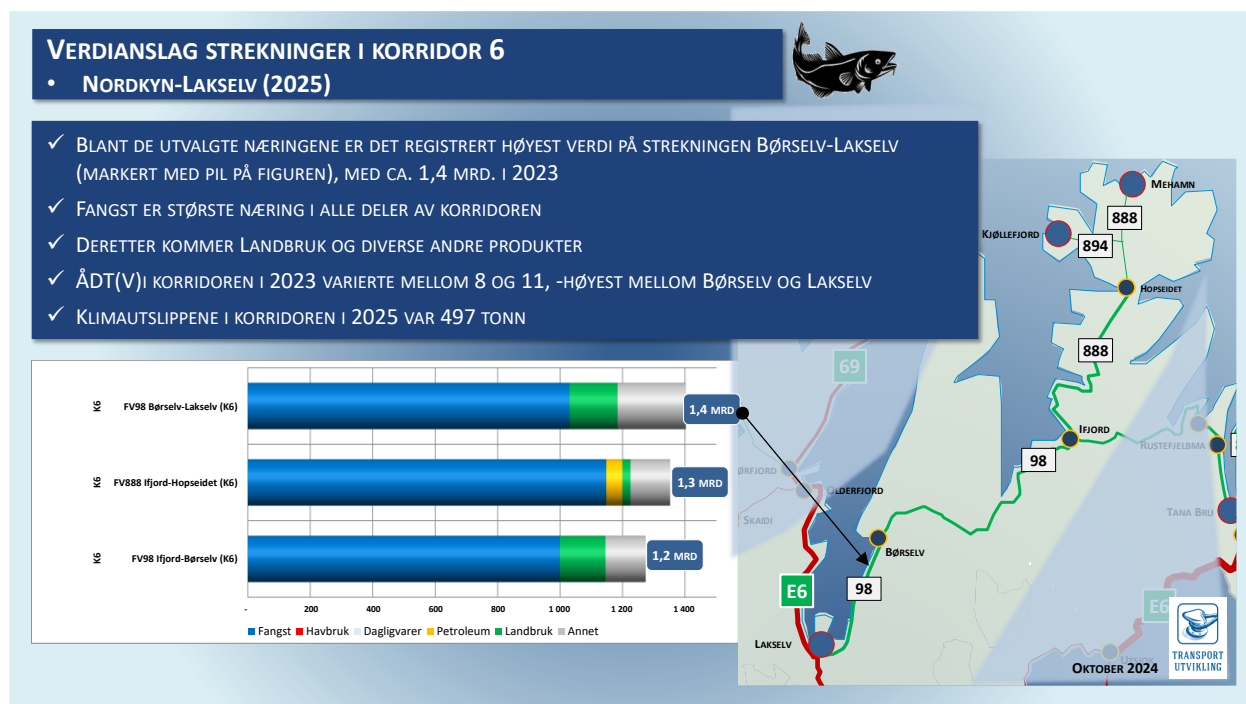
Det har også fra 2023 til 2025, vært en reduksjon i distribusjon av petroleumsprodukter.

10.8 Korridor 6 (K6): Nordkyn-Lakselv (fv.894/888-fv.98)

Følgende delstrekninger er vurdert:

- fv.888 Ifjord-Hopseidet
- fv.98 Ifjord-Børselv
- fv.98 Børselv-Lakselv

Hopseidet er benyttet som målepunkt da all veitrafikk til/fra Nordkyn passerer her. Flere fangstaktører er lokalisert på Nordkyn (Kjøllefjord, Mehamn, Gamvik, Skjånes, Dyfjord).



Figur 10-8: Verdianslag 2025- Korridor 6

Verdianslag

Verdianslagene for de forskjellige strekningene varierer fra ca. NOK 1,2 milliarder til ca. NOK 1,4 milliarder.

Fangstnæringen dominerer på alle delstrekninger i korridoren.

Det har vært en marginal verdiøkning i korridoren fra 2023 (gjennomsnittlig 1%), primært som følge av prisendringer for fangstprodukter.

Kommentar/usikkerhet

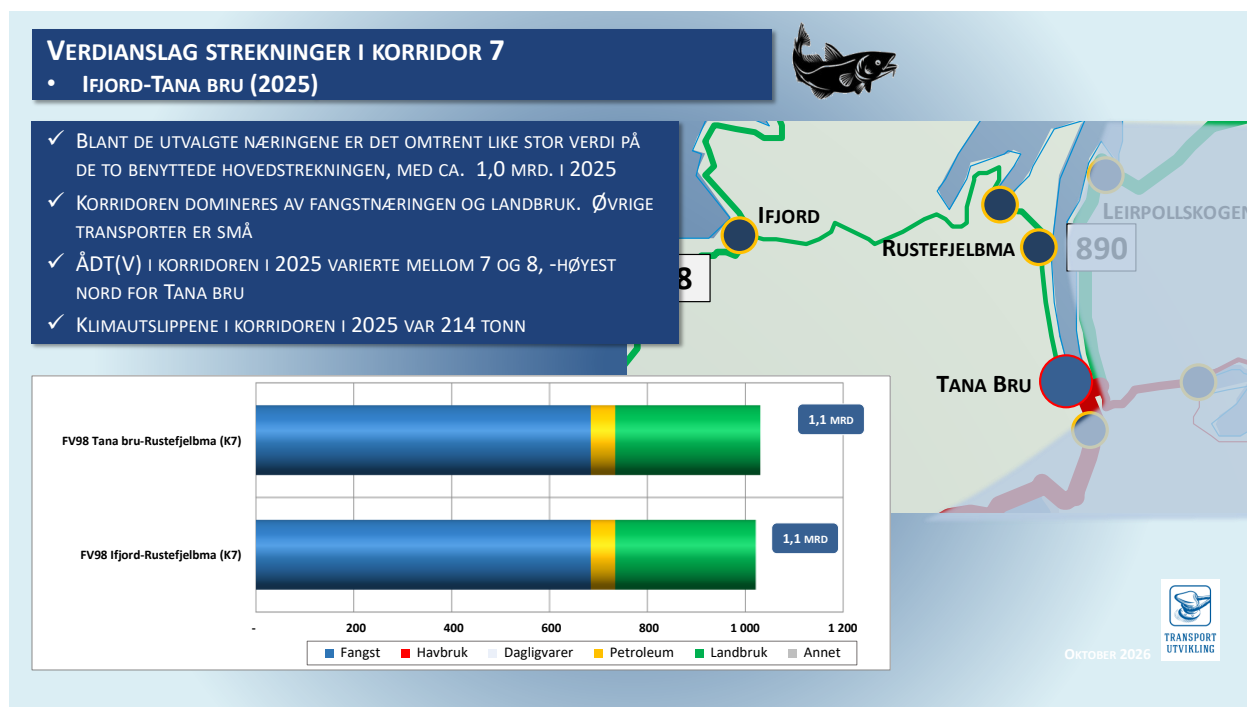
Flere fangstaktører er lokalisert på Nordkyn, nord for Hopseidet. Bl.a. i Kjøllefjord, Mehamn, Gamvik, Skjånes og Dyfjord. Transportene er ikke fordelt til de enkelte steder. Både Coast og Lerøy (Kjøllefjord) og Skjånesbruket (Skjånes) har store volum.

10.9 Korridor 7 (K7): Ifjord-Tana bru (fv.98)

Følgende delstrekninger er vurdert:

- fv.98 Ifjord-Rustefjelbma
- fv.98 Rustefjelbma-Tana bru

Rustefjelbma er benyttet som målepunkt da det ligger sentralt på strekningen, og i nærhet til Smalfjord der Felleskjøpet har lager.



Figur 10-9: Verdianslag 2025- Korridor 7

Verdianslag

Verdianslagene ligger på ca. NOK 1.1 milliarder for begge strekningene.

Fangstnæringen dominerer, primært som følge av transporter til/fra Nordkyn, men også noe gjennomgangstrafikk over Ifjordfjellet.

Det har vært en verdireduksjon i korridoren fra 2023 (gjennomsnittlig -16%), primært som følge av lavere fangstvolum og prisedgang for petroleum.

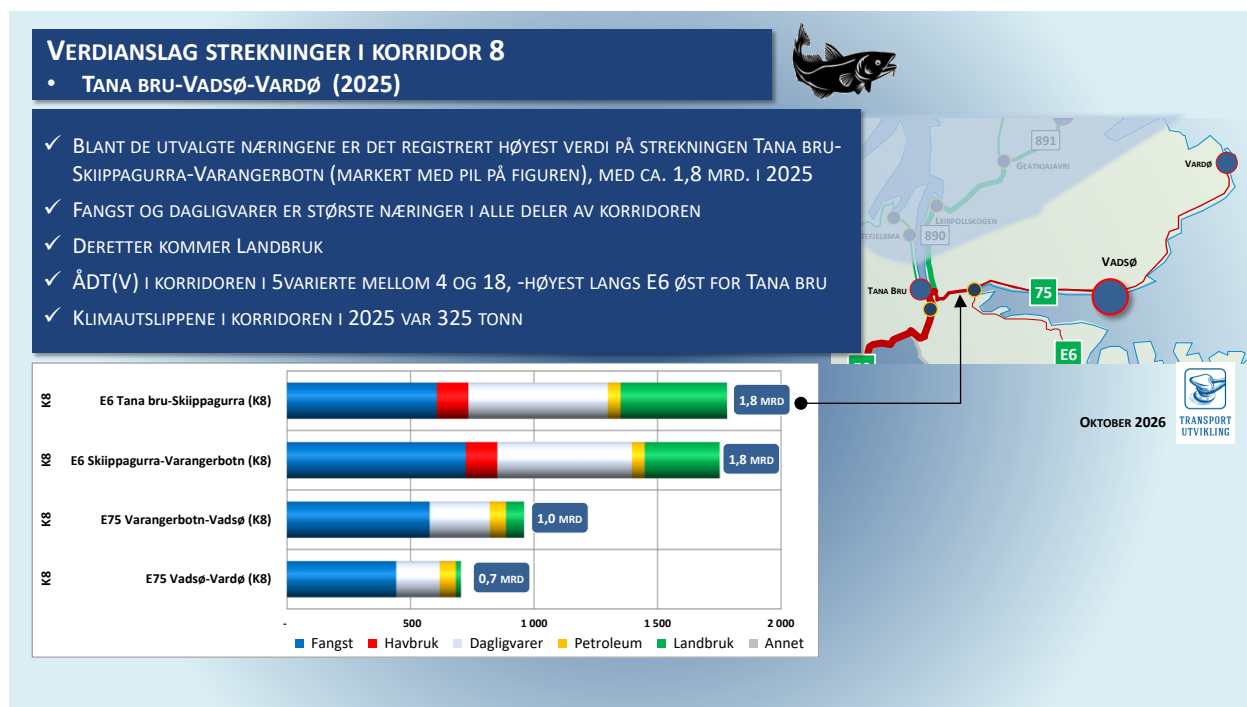
Kommentar/usikkerhet

Selv om fangst dominerer, er det en del landsbruksrelatert transport i korridoren. Dette skyldes primært transporter til/fra Tine i Tana, Nortura i Karasjok og at Felleskjøpet har et lager i Smalfjord. Lagret i Smalfjord har inngående båttransporter og videretransport skjer med bil.

10.10 Korridor 8 (K8): Tana bru-Vadsø-Vardø (E75)

Følgende delstrekninger er vurdert:

- E6 Tana bru-Skiippagurra
- E6 Skiippagurra-Varangerbotn
- E75 Varangerbotn-Vadsø
- E75 Vadsø-Vardø



Figur 10-10: Verdianslag 2025- Korridor 8

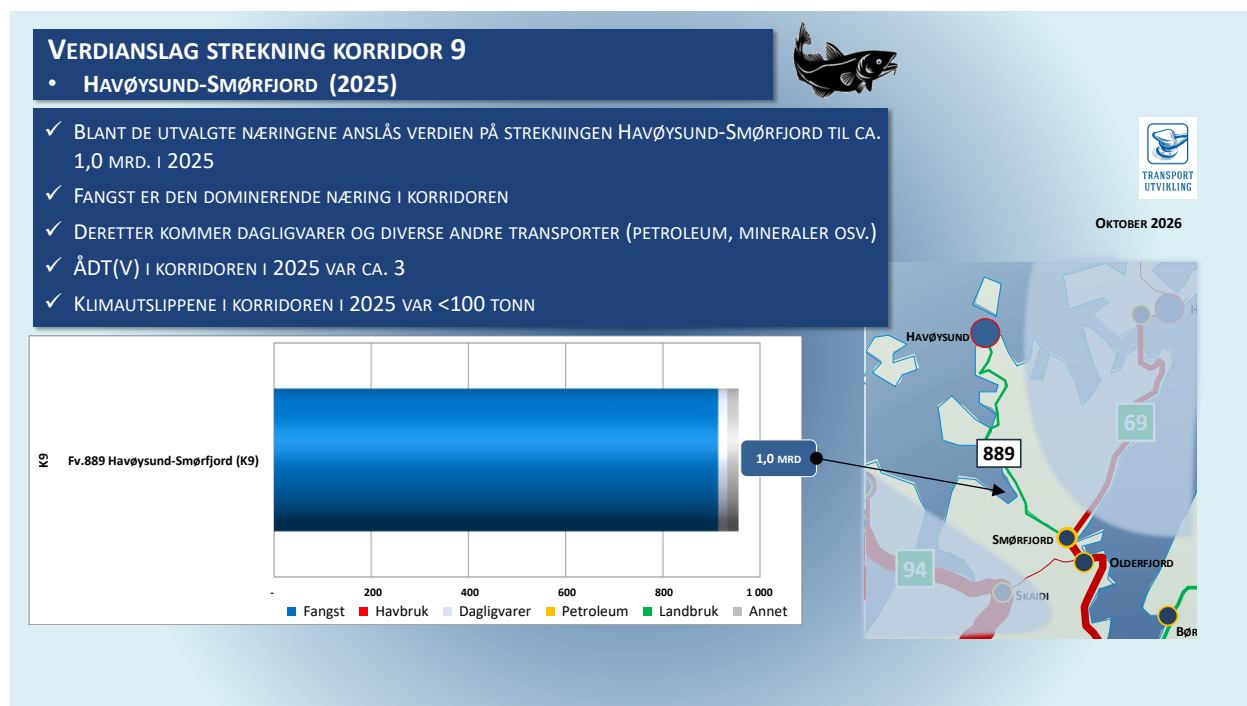
Verdianslag

Verdianslagene ligger på ca. NOK 0,7 milliarder til 1,8 milliarder.

Fangstnæringen dominerer, primært som følge av transporter til/fra Vardø/Vadsø. Det har vært en verdøkning i korridoren fra 2023 (gjennomsnittlig 6%), primært som følge av prisvekst for fangstprodukter og dagligvarer.

10.11 Korridor 9 (K9): Havøysund – E69 (Fv.889)

Strekningen Havøysund-Smørfjord (Fv. 889) er vurdert som en strekning frem til E69 (Smørfjord).



Figur 10-11: Verdianslag 2025- Korridor 9

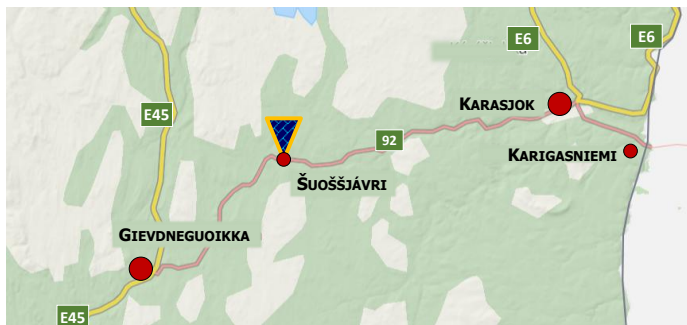
Verdianslag

Verdianslaget ligger på ca. NOK 1,0 milliarder.

Fangstnæringen dominerer transportene. Det har vært en verdiøkning fra 2023 til 2025, som følge av prisvekst for fangst.

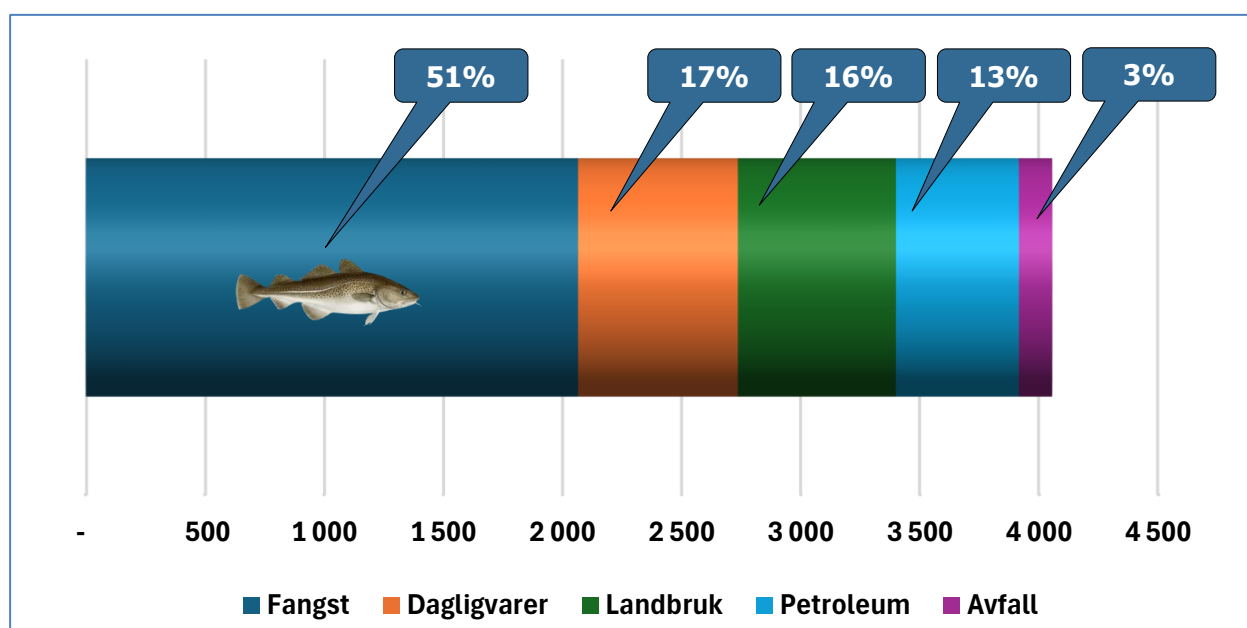
10.12 Kommentarer Rv.92 Karasjok- XE45 Gievdneguoika

Rv.92 er en viktig forbindelse mellom øst- og Vest-Finnmark, og mellom E6 og E45. I tillegg til verddivurderingene for korridorene, er det foretatt et verdiesimat for vegstrekningen Rv.92 Karasjok- Gievdneguoikka (E45) for 2025.



For 2025 har vi, for de utvalgte næringene, registrert en ÅDT(V) på ca. 20, mens Statens Vegvesens tellinger i Šuoššjávri for kjøretøy større/lik 16 m var 28.

Figur 10-12: Rv.92 Karasjok- Gievdneguoika



Figur 10-13: Verdianslag 2025- Rv.92 Karasjok- XE45 Gievdneguoika

Verdianslag – 51% sjømat

Basert på de samme forutsetningene som for de øvrige korridorene, er verdien av transporten på rv. 92 anslått til over 4 milliarder kroner i 2025. Primærdata og intervjuer viser at transporten i hovedsak består av dagligvarer, sjømat/fangst og landbruksvarer, samt mindre volumer av avfall og petroleum. Dagligvarer utgjør den største andelen av kjøretøytrafikken, med om lag 40% av registrerte transporter. Sjømat har imidlertid en vesentlig høyere enhetsverdi, noe som innebærer at denne varegruppen står for over 50% av de samlede transportverdiene på strekningen.

Kommentar/usikkerhet

Som for de fleste korridorene er SVVs registrerte ÅDT høyere enn det de utvalgte næringene alene representerer. Til tross for metodiske usikkerheter er det rimelig å anta at de ekstra tunge kjøretøyene som SVV har registrert, representerer verdier så lenge de ikke kjører tomme.

Den faktiske verdien av transporten på rv. 92 kan derfor være høyere enn det som er registrert.

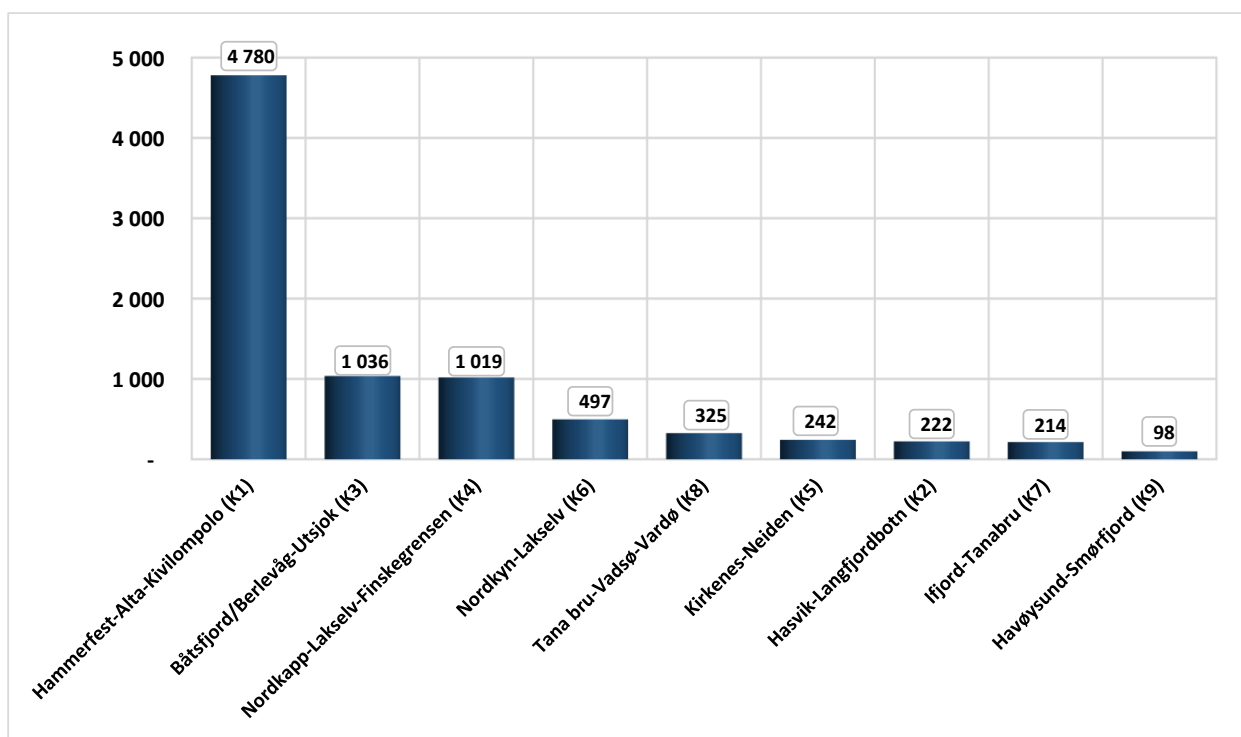
11 KLIMAVURDERINGER

Det er foretatt en vurdering av utslipp av klimagasser (CO₂) i de enkelte korridorer. Utslippene er i stor grad en konsekvens av korridorens lengde, antallet kjøretøy og karboninnholdet i diesel. En lang korridor med mange kjøretøy, som f.eks. Hammerfest-Alta-Kivilompolo (K1), vil normalt få høyere utslipp enn en korridor med få kjøretøy og/eller kortere strekninger.

Det er lagt til grunn følgende forutsetninger:

- bruk av dieseldrevne tunge kjøretøy
- gjennomsnittlig forbruk på 0,35 liter pr. km.
- distanse i Norge
- utslippsfaktor CO₂ pr liter diesel= 2,66 kg (Miljødirektoratet)
- ÅDT(V) 2025 for utvalgte næringer langs de utvalgte korridorer

Basert på gjeldende forutsetninger hadde de enkelte korridorer CO₂ utslipp i 2025, som vist i Figur 11-1.

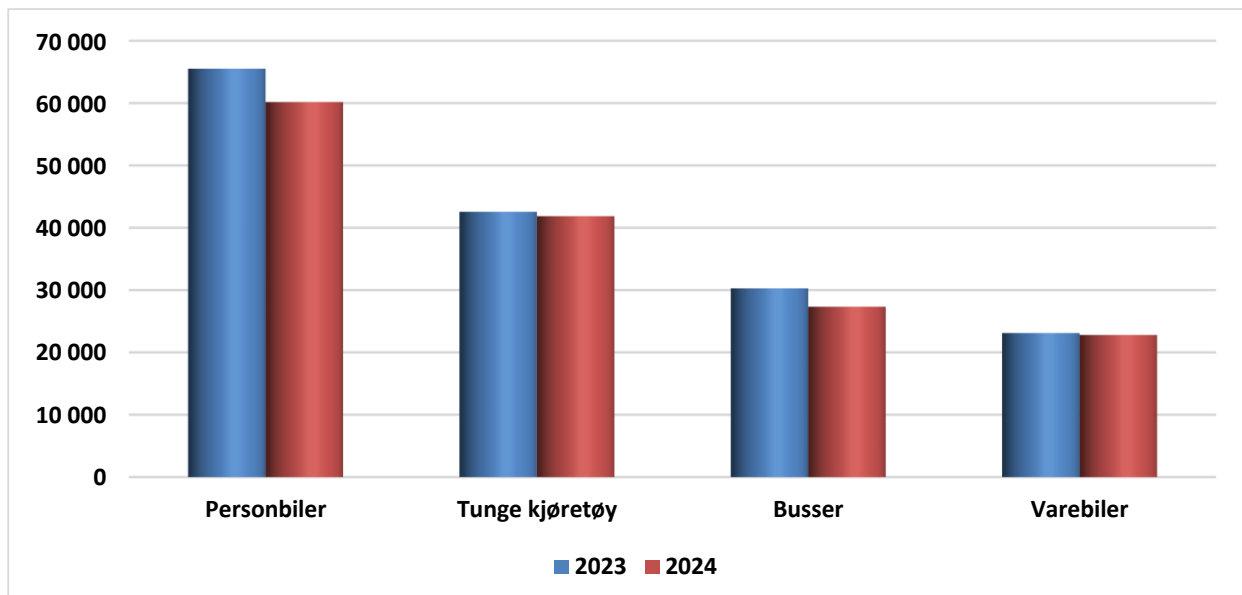


Figur 11-1: Tonn CO₂ utslipp, korridorer 2025

Korridor 1 (Hammerfest-Alta-Kivilompolo) hadde de høyeste utslippene i 2025, med 4.780 tonn. Dette tilsvarer 57% av utslippene i 2025 for de valgte korridorene og næringene. Dette betyr ikke at korridoren er spesielt «forurensende», men at distansen er lang (22% av samlet distanse) og antallet kjøretøy høyt (38% av ÅDT(V)). Hadde kjøretøyene valgt en annen rute ville klimaavtrykket forflyttet seg, men neppe blitt redusert da alternative kjøreruter kan være lengre.

Det kan være utfordrende å forholde seg til tall som «tonn CO₂», og det vil normalt være fornuftig å benytte en form for referanse man har et forhold til.

Miljødirektoratet utarbeider årlig oversikter over klimagassutslipp pr år/fylke. I kategorien «Veitrafikk» ble rene CO₂ utslipp fra «Tunge kjøretøy» i 2023 anslått til 42,560 tonn. Tallene for 2025 er ikke tilgjengelig, men i 2024 var utslippene 41.852 tonn. Dette er en reduksjon på ca. 2%. Figuren nedenfor viser fordelingen av CO₂ utslipp, for de fire veitrafikkgruppene Miljødirektoratet benytter. De største utslippene i Finnmark kommer fra personbiler.



Figur 11-2: Anslått CO₂ utslipp fra veitrafikk i Finnmark, 2023 og 2024 (Kilde: Miljødirektoratet)

Tar vi utgangspunkt i Miljødirektoratets tall fra 2024, og de beregnede korridorutslipp i 2025, utgjorde «korridorutslippene» 6% av de samlede utslipp fra veitrafikken i Finnmark, og 20% av utslippene fra «Tunge kjøretøy».

Ut fra dette kan man anta at det ikke er de utvalgte korridorene/næringene som bidrar til de største utslippene.

12 VEDLEGG

12.1 De 30 største fangstmottakene i 2025

I 2025 har vi informasjon fra mer enn 60 aktører som mottok fangst til sine anlegg. Flere av de mottakene som er gjengitt i tabellen er datterselskaper eller avdelinger i samme konsern (f.eks. Lerøy, Storbukt og Lyder Fisk).

Tabellen nedenfor viser de 30 største aktørene.

- De 30 største sto for over 97 prosent av fangstvolumet i 2025.
- De største bedriftene har uttransporter på mer enn 20 000 tonn.
- Store enkeltaktører med fryselerager benytter båt som hovedtransportmiddel ved uttransport.

KOMMUNE	MOTTAK
BÅTSFJORD	BÅTSFJORD SENTRALFRYSELAGER
SØR-VARANGER	KIRKENESTERMINALEN AS
MÅSØY	TUFJORDBRUKET AS
MÅSØY	HAVØYSUND FISK AS
NORDKAPP	MYRE FISKEMOTTAK AS, AVD KAMØYVÆR
NORDKAPP	MYRE FISKEMOTTAK AS, AVD HONNINGSVÅG
BÅTSFJORD	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD BÅTSFJORD
BERLEVÅG	COAST BERLEVÅG AS
LOPPA	ØKSFJORD FISKEINDUSTRI AS
HASVIK	NERGÅRD SØRØYA AS
LOPPA	SUFI AS AVD. BERGSFJORD
BÅTSFJORD	BÅTSFJORDBRUKET AS
HASVIK	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD SØRVÆR
BERLEVÅG	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD BERLEVÅG
NORDKAPP	NORDVÅGEN AS
HAMMERFEST	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD RYPEFJORD
VARDØ	ARCTIC CATCH AS
GAMVIK	GAMVIK SEAFOOD AS
NORDKAPP	JANGAARD EXPORT AS, AVDELING GJESVÆR
MÅSØY	TOBØ FISK AS
BÅTSFJORD	SEAGOURMET NORWAY AS
VARDØ	AALESUNDFISK VARDØ AS
HAMMERFEST	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD FORSØL
LEBESBY	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD KJØLLEFJORD
LEBESBY	COAST KJØLLEFJORD AS
NORDKAPP	STORBUKT FISKEINDUSTRI AS
VADSØ	ARCTIC CATCH AS
NORDKAPP	AALESUNDFISK SKARSVÅG AS
GAMVIK	SKJÅNESBRUKET AS
SØR-VARANGER	DISP MOTTAK I FINNMARK

12.2 Fergesamband

I Finnmark var det i 2025 totalt 5 fergesamband. Sambandene er gjengitt i tabell 12-1. Tabellen viser sambandsnavn, operatør, hovedfartøy i 2026, byggeår, PBE-kapasitet og antall transporterte kjøretøy (>14,5 m) og ÅDT(V) pr. samband i 2025.

FERGESAMBAND I FINNMARK 2025						
Samband	Operatør	Hovedfartøy 2026	Byggeår	PBE kap	2025	
					>14,5m	ÅDT(V)
Øksfjord - Hasvik	Boreal Sjø AS	MF Husøy	2013	60	1 905	5,2
Øksfjord - Tverrfjord	Boreal Sjø AS	MF Bergsfjord	2015	40	47	0,1
Øksfjord - Bergsfjord - Sør-Tverrfjord	Boreal Sjø AS	MF Bergsfjord	2015	40	454	1,2
Korsfjorden - Nyvoll	Torghatten Nord AS	MF Vargsund (el)	2025	28	12	0,0
Klokkarøya - Kjerringholmen	Torghatten Nord AS	MF Seiland (el)	2026	28	0	0,0
Sum alle					2 418	6,6

Tabell 12-1: Fergesamband i Finnmark (Kilde: SVV, ferjedatabanken/Snelandia)

- Alle sambandene opererer i Vest-Finnmark
- Sambandet **Øksfjord-Hasvik** har mest næringstrafikk i form av transport av større biler Hasviksambandet er viktig for næringsaktiviteten på søndre deler av Sørøya, bl.a. Nergård Sørøya og Lerøy Norway Seafoods
- Det er også en del næringstrafikk over sambandet **Øksfjord-Bergsfjord-Sør-Tverrfjord**, primært som følge av fiskeriaktiviteten i Bergsfjord (SUFI Bergsfjord)
- Øvrige samband har lite næringstrafikk



Bilde 12-1: Fergekø Hasviksambandet (Foto: Lars Engerengen)

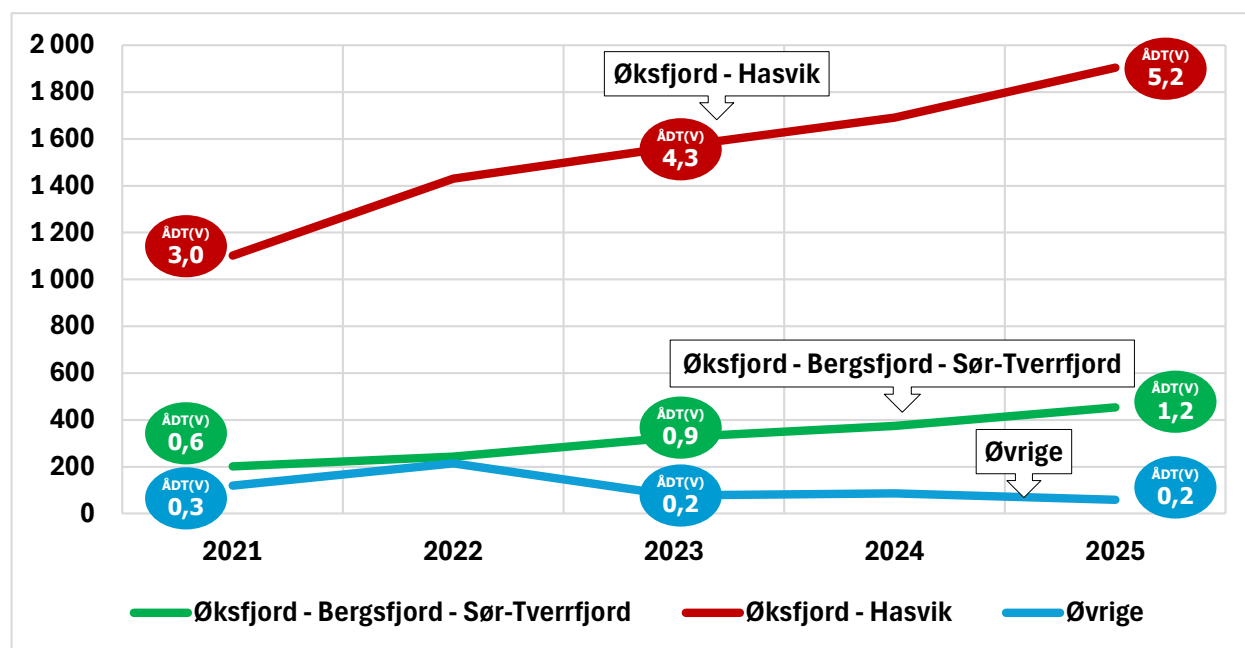


I 2025/2026 ble det satt inn nye batteridrevne ferger på sambandene Korsfjorden-Nyvoll og Klokkarøya-Kjerringholmen. «Vargsund» ble satt i drift i 2025/2026, mens «Seiland» kom i drift i 2026.

Bilde 12-2: MF Vargsund (Kilde: Skipsrevyen)

Endringer

Figur 12-1 viser utviklingen i antall transporterte kjøretøy over 14,5 meter fra 2021 til 2025, fordelt på de to største næringssambandene samt en samlet gruppe for øvrige samband. «Tallboblene» viser ÅDT(V) for årene 2021, 2023 og 2025.



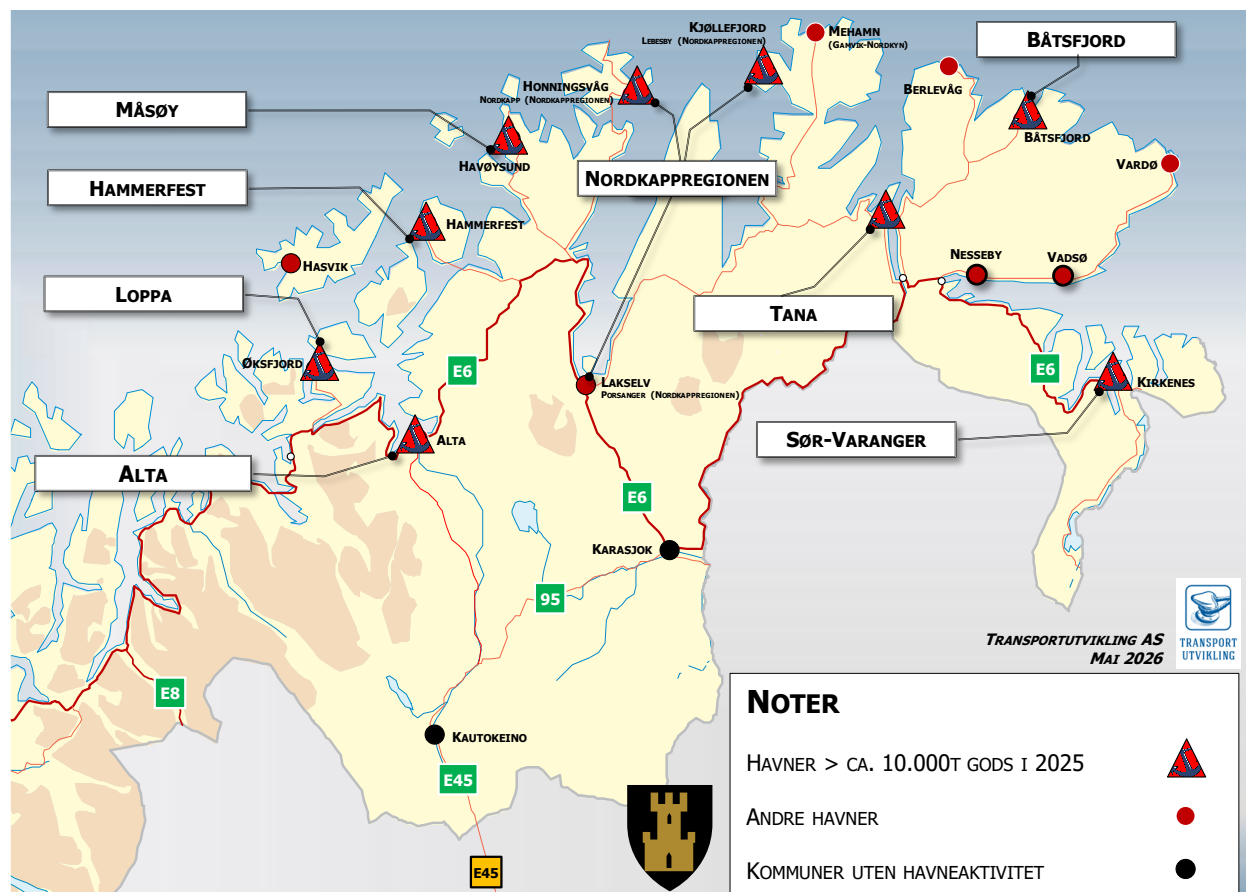
Figur 12-1: Trafikk fergesamband i 2021-2025, kjøretøy > 14 m (Kilde: SVV/Snelandia)

- Fra 2023 til 2025 er det en samlet økning i fergetrafikken med kjøretøy > 14,5 m på ca. 23%.
- I 2025 gikk:
 - ca. 79% av alle registrerte tunge kjøretøy over 14,5 meter over Hasvik-Øksfjord sambandet. Dette er 22% mer enn i 2023
 - ca. 19% over Øksfjord – Bergsfjord - Sør-Tverrfjord. Dette er 40% mer enn i 2023. Mye av veksten skyldes økt produksjon ved Bergsfjordbruket som ble overtatt av SUFI i 2023.

12.3 Havner og kaianlegg

Store deler av næringstransportene i fylket går sjøveien. Utbedring og vedlikehold av farleder og havner er derfor en viktig oppgave for å stimulere sjøtransporten. Fylket har flere kommunale havner som opererer innenfor Havne- og farvannsloven. Ny lov trådte i kraft 1.1.2020.

Havnene er vist i kartet i figur 12-2. Havner med større godsomsetning enn 10.000 tonn er uthevet i figuren.



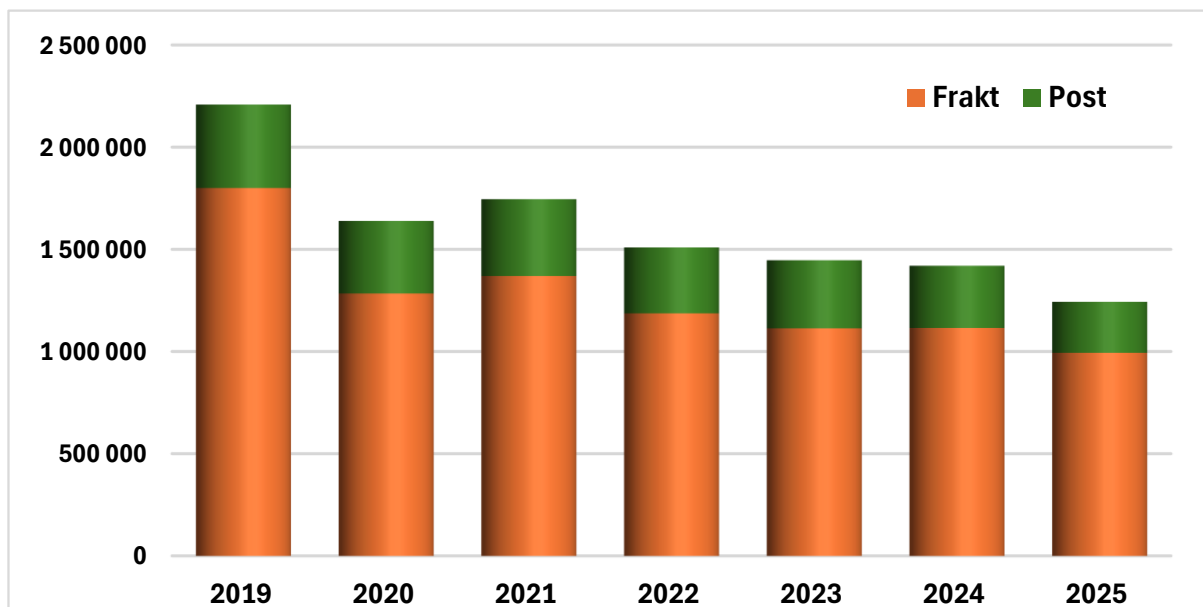
Figur 12-2: Havner i Finnmark 2025

- Det ble i 2025 håndtert ca. 4,9 mill. tonn i de største havnene i fylket
- Dette er en reduksjon over 2 mill. tonn fra 2023. Dette skyldes i hovedsak lavere utskipning av LNG fra Melkøya. Hammerfest er likevel den klart største havnen i Finnmark med ca. 3,7 mill. tonn i 2025 (75% av totalvolumet).
- Tana er nest største havn, med rundt 750.000 tonn, som følge av mineralutskipningen ved Elkem Tana. Deretter kommer Alta og Båtsfjord.

Det finnes flere kommunale/private anlegg som er viktige for næringsutviklingen i fylket. Det finnes også enkelte anlegg innenfor de kommunale «havnedistriktene» der transportvolumene ikke registreres i offentlig statistikk, f.eks. Forsvaret.

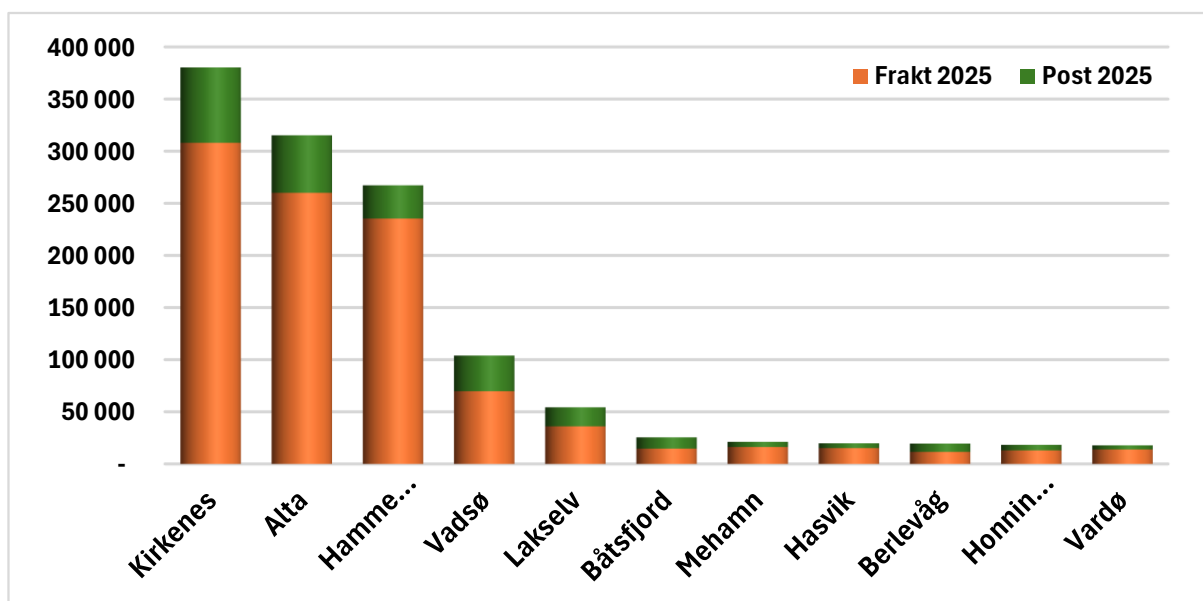
12.4 Flyfrakt

Det transporteres noe gods med fly over flyplassene i Finnmark. Avinor skiller mellom «frakt» og «post». Gjennomsnittlig postandel ligger på rundt 20%. Frakt består av alt annet som ikke er post. I 2025 ble det transportert 1.243.124 kg. over de 11 flyplassene i Finnmark. Dette er 14% mindre enn i 2023 og 44% mindre enn i 2019. Utviklingen fra 2029 er vist i figur 12-3.



Figur 12-3. Utvikling flyfrakt 2019-2025, kg, alle flyplasser i Finnmark (Kilde: Avinor)

De fleste flyplassene har relativt små godsmengder. Det går mest flyfrakt over Kirkenes (Høybuktnoen). I 2025 ble det transportert 380.328 kg. over lufthavnen. Dette tilsvarte 31% av all flyfrakt i Finnmark. De fire største lufthavnene for flyfrakt er Kirkenes, Alta, Hammerfest og Vadsø. Samlet ble 88% av flyfrakten i 2025 transportert over disse lufthavnene. Godstransport over de enkelte lufthavnene i 2025, er vist i figur 12-4.



Figur 12-4. Flyfrakt 2025, kg, pr. flyplass i Finnmark (Kilde: Avinor)

12.5 Forutsetninger for verdivurderinger

Oppdragsgiver ønsker en vurdering av de verdier som transporteres i flere utvalgte korridorer i fylket, med basis i 2025 tall:

- Korridor 1 (K1): Hammerfest – Alta – Kivilompolo (Rv.94-E6-E45)
- Korridor 2 (K2): Sørøya/Hasvik-Langfjordbotn (Fv.882-E6)
- Korridor 3 (K3): Båtsfjord/Berlevåg-Utsjok (Fv.891/890-E6/E75)
- Korridor 4 (K4): Nordkapp-Lakselv-Finskegrensen (E69-E6-Rv.92)
- Korridor 5 (K5): Kirkenes-Neiden (E6-Rv.92)
- Korridor 6 (K6): Nordkyn-Lakselv (Fv.894/888-Fv.98)
- Korridor 7 (K7): Ifjord-Tana bru (Fv.98)
- Korridor 8 (K8): Tana bru Vadsø-Vardø (E6/E75)
- Korridor 9 (K9): Havøysund-Smørfjord (Fv.889)

12.5.1 Volumgrunnlaget for vurderingene

Med bakgrunn i de regionale godsstrømsanalysene Transportutvikling AS har utført gjennom mange år, der vi baserer oss på intervjuer, har vi opparbeidet god kunnskap om utvalgte bransjers volum av ut- og inntransporter. For biltransport er disse volumene omregnet til tunge kjøretøy for å kunne indikere veibelastning. Volumtallene i denne rapporten er fra 2025.

Verdianslagene kan avvike betydelig fra det transportarbeidet som måles som antall kjøretøy, som følge av at noen varer har høy verdi, mens andre har lav antatt vareverdi. Det kan f.eks. være høy trafikkbelastning på en veistrekning av lav-prisprodukter som avfall og pukk/grus, men omsetningsverdiene blir relativt lave.

Statens vegvesen vil normalt ha høyere registreringer enn det som er benyttet ved beregningene. Dette skyldes bl.a. at SVV registrerer alle kjøretøy, og vurderingene i rapporten baseres på utvalgte næringer. I tillegg vil mange kjøretøy som registreres av Statens vegvesen som «Årsdøgntrafikk» være tomme (uten vareverdi), ha redusert last eller transportere produkter som ikke er med i de utvalgte næringene.

Vi vurderer i hovedsak gjennomgangstrafikk, ikke alle lokale transporter, - f.eks. nært byområder. Den reelle transportbelastningen rundt byområder er derfor høyere enn det beregningene indikerer. Dette fører normalt til at enkelte strekninger får lavere ÅDT-tall enn det Statens vegvesen oppgir på sine tellepunkt.

Verdiene på enkelte strekninger kunne derfor vært økt, basert på et anslag av hvilke transporter vi ikke har fanget opp. Det er ikke gjort, utfra at vi ikke har primærinformasjon om næringsfordelingen, og at oppdragets mandat er rettet mot veitransportarbeid for utvalgte næringer.

De utvalgte næringene er:

- Sjømat (fangst, havbruk, innsatsfaktorer, biprodukter, mv)
- Dagligvarer
- Avfall
- Mineraler og mineralindustri
- Landbruk
- Petroleumsdistribusjon

12.5.2 Verdianslag og prissetting

For å kunne omregne antall kjøretøy til «verdi» må det gjøres flere forutsetninger, der enkelte av disse vil være usikre, bl.a. priser.

Det finnes gode data på f.eks. salgsverdier for forskjellige sjømatprodukter. Dette gjelder bl.a. laks, som både har høye transportvolum langs vei og høye priser.

For å stipulere verdien som transporteres langs en veistrekning har vi valgt å ta utgangspunkt i

- de trafikk tall for det antall lastede kjøretøy vi har registrert i 2025
- indikasjoner på «markedsverdier» eller omsetningsrelaterte tall for de enkelte næringers inn- og uttransporter

Dette er en krevende øvelse siden det for noen produkter ikke finnes eksakte markedspriser. Vi må derfor i enkelte tilfeller anslå verdien av forskjellige ut- og inntransporter for de aktuelle næringsaktørene.

Volum- og prisforutsetninger er gjengitt i siste kapittel (kapittel 12.5.3).

Verdianslagene ved grensepasseringer vil avvike fra Tollvesenets registreringer, som følge av at vi også inkluderer transporter som ikke verdiklareres på grensen. Dette kan f.eks. gjelde dagligvaretransporter som Coop utfører mellom Oslo og lager i Tromsø. Her går transporten via Sverige og Finland og passerer inn til Norge over Kilpisjärvi. Denne transporten vil ikke ha en definert verdi i tollstatistikken.

12.5.3 Volum og prisforutsetninger

12.5.3.1 Volumforutsetninger

Volumforutsetningen er basert på de registrerte tall for vogntog med last, for utvalgte næringer, som er innhentet i forbindelse med rapporten «Næringstransporter i Finnmark 2025-tall». ÅDT-tallene i rapporten vil være høyere enn de tall som er lagt til grunn ved verdivurderingen som følge av at det kun er transporter med last for de utvalgte næringene som er prissatt i denne rapporten. Tomme biler og biler med last fra andre næringer enn de utvalgte, er ikke vurdert.

Volumene er innhentet via direkte intervjuer med aktører i utvalgte bransjer. Det er tatt hensyn til både inn- og utgående transporter for de utvalgte næringene.

12.5.3.2 Prisforutsetninger

Prisforutsetningene er generelt basert på anslag over omsetningsverdier, ex. mva. For flere av næringene er omsetningsverdiene lave eller ikke direkte tilgjengelig. Her er verdi-anslagene basert på definerte forutsetninger. Hovedforutsetningene er:

Havbruksslakterier

For utgående produkter har vi tatt utgangspunkt i SSB tabell 09283: Eksport av fisk etter varegruppe og SSB tabell 03024: Eksport av oppal laks, etter varegruppe, statistikkvariabel og uke). Basert på dette er gjennomsnittsprisen i 2025 lavere enn i 2023.

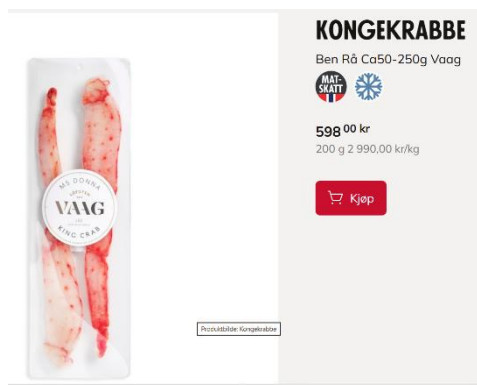
Det er korrigert for at deler av produktene har en høyere verdi (f.eks. filet). Benyttet pris pr. kg uttransportert vare er kr. 95,93. Dette er 7,6% lavere enn i 2023.

For inngående produkter er det stor variasjon, men store deler av innkjøpene er knyttet til emballasje, emballasjeråstoff, paller, klor osv. Basert på informasjon fra et utvalg av bedriftene, og justeringer av tidligere tall med KPI, har vi benyttet kr. 24,01 pr. kg innkjøpt vare.

- Benyttet verdi ved uttransport: kr. 95,93 pr. kg.
- Benyttet verdi ved inntransport: kr. 24,01 pr. kg. Fargebakgrunn

Fangst

For utgående produkter har vi tatt utgangspunkt i omsetningsdata fra SSB eksportdata for sjømat i 2025, og et veid snitt mellom flere produkter (torsk: fersk/frossen, annen hvitfisk, krabbe og reker). Benyttet gjennomsnittspris, veiet med faktisk produksjon pr. fangstart i Finnmark 2025, er 108,7 pr. kg uttransportert ferdigvare.



Enkelte produkter har en svært høy verdi pr kg (f.eks. krabbe).

Landingene av krabbe, skalldyr mv. har doblet seg fra 2023 til 2025, noe som har ført til en større økning i snittprisen.

For inngående produkter har vi benyttet samme forutsetninger som havbruk.

- Benyttet verdi ved uttransport: kr. 108,7 pr. kg.
- Benyttet verdi ved inntransport: kr. 24,01 pr. kg.

Dagligvarer

For dagligvarer har vi tatt utgangspunkt i VGs prissjekk av 43 varer hos lavpriskjedene Kiwi, Rema 1000 og Coop Extra. Det er foretatt en justering til 2025, ved å benytte SSBs index for matvarer og alkoholfrie drikker, og korrigert for moms (15%) for utgående transporter fra lager og benyttet en gjennomsnittspris på kr. 48,7 pr. kg. For inngående transporter til lagrene/kjedene har vi korrigert for et antatt avanseplåslag og benyttet kr. 38,9 pr. kg.

- Benyttet verdi ved uttransport: kr. 44,7 pr. kg.
- Benyttet verdi ved inntransport: kr. 38,9 pr. kg.

Avfall

Avfall lar seg ikke prise direkte pr kg/tonn som følge av at bransjen er svært sammensatt, at deler av volumene ikke har markedspriser osv. Vi har derfor tatt utgangspunkt i avfalls-selskapenes omsetningsregnskap, og de tonn som transporteres gjennom de samme avfallsselskapene. Dette ga en gjennomsnittspris på ca. kr. 6 pr. tonn i 2023. Vi har korrigert denne prisen til kr. 7 i 2025. Vi har benyttet samme pris for inngående og utgående transporter.

- Benyttet verdi ved uttransport: kr.7 pr. tonn
- Benyttet verdi ved inntransport: kr. 7 pr. tonn

Mineraler

For mineraler har vi korrigert 2023-prisen for pukk og grus (kr. 113 pr tonn) med PPI for bergverksdrift for perioden 2023-2025. Det er i 2025 benyttet en pris på kr. 123 pr. tonn. Siden pukk og grus dominerer, har vi ikke korrigert for at deler av mineralnæringen har høyere priser, f.eks. skifer fra Alta. Inngående transporter på vei er relativt beskjedne.

- Benyttet verdi ved uttransport: kr. 123 pr. tonn
- Benyttet verdi ved inntransport: ikke benyttet

Landbruk

Landbrukstransportene for hovedaktørene Tine, Nortura, Felleskjøpet og Fiskå Mølle er svært sammensatte, -alt fra inntransporter med levende dyr til uttransportert ost og gjødsel. Prisene pr. mengdeenhet varierer betydelig.

Vi har justert tidligere tall med matvareindexen, og benyttet kr. 34,9 pr. kg for utgående transporter (ferdigprodukter) og kr.13,3 pr. kg for inngående transporter (råvarer).

- Benyttet verdi ved uttransport: kr. 34,9 pr. kg.
- Benyttet verdi ved inntransport: kr. 13,3 pr. kg.

Petroleumsdistribusjon

I 2023 ble det benyttet en snittpris for distribuerte petroleumsprodukter kr. 23,3 pr. liter. Prisen i 2023 er justert til 2025 med prisutviklingen for diesel og bensin. Dette gir en lavere pris enn i 2023.

- Benyttet verdi ved uttransport: kr. 21,5 pr. liter.
- Benyttet verdi ved inntransport: Ikke benyttet (det meste kommer inn med båt)

12.5.4 Usikkerhetsmomenter

- Vurderingene omfatter de godsvolum som er registrert via primærinformasjon (intervjuer med næringsaktørene) og sekundærinformasjon fra offentlig statistikk. Det er utvalgte næringer som er vurdert, ikke alle. For enkelte veistrekninger er det usikkerhet knyttet til aktørenes veivalg. Det finnes heller ikke eksakte data på alle returtransporter, tomandeler osv.
- Selve transportarbeidet er høyere enn det selve verdivurderingene indikerer, som følge av at bl.a. tomtransporter ikke inngår. Verdivurderingene baserer seg på en omregning til fullastede biler.
- Prisforutsetningene (verdier) er basert på gjennomsnittbetraktninger. Her vil det også være regionale variasjoner. F.eks. vil mineralnæringen rundt Alta (skifter mv) ha høyere transportverdier enn et område som kun har transporter av pukk og grus. Dette påvirker imidlertid i liten grad hele den vurderte korridoren fra Hammerfest, via Alta og over Kivilompolo (K1).

12.6 Begreper og ordforklaringer

Begrep/forkortelse	Forklaring
Avskjær	Avskjær er et biprodukt fra sjømatnæringen. Transportformen har ofte likhetstrekk med transport av ferske produkter.
Brønnbåt	Spesialbygget tankbåt der frisk sjøvann sirkulerer og gjør det mulig å transportere levende fisk (smolt og slakteklar fisk)
Bulk	Homogen last uten emballasje. Delers ofte i tørr og våt bulk.
E	Europavei
Ensilasje	Ensilasje er i en sjømatkontekst biprodukter fra sjømatnæringen, dvs. fiskeavfall, død fisk fra oppdrettsanlegg mv.
Fv	Fylkeveg
HOG	Head On Gutted. Hel sløyd fisk med hode
INCOTERMS	Et sett standardiserte regler om leveringsbetingelser som benyttes i forbindelse med nasjonale og internasjonale handelstransaksjoner. INCOTERMS beskriver hvem som har kostnader, ansvar og risiko i forbindelse med en transaksjon, og i hvilket tidsrom, dvs. når ansvaret går over fra selger til kjøper. Leveringsbetingelser skal være oppført i handelsfakturaen.
Kv	Kommunal veeg
Levende vekt	Vekten av levende fisk. Brukes normalt i fangstnæringen. Tidligere omtalt som "rund vekt".
LNG	Flytende naturgass som i hovedsak består av metan, men også noe etan, samt hydrokarboner og nitrogen
Nettovekt transportert fisk	Nettovekten (dvs selve fisken) av transportert fisk er mindre enn den vekten som transporteres i flyet (bruttovekten). Dette skyldes at vekten av paller, is, emballasje mv. inngår i bruttovekten.
PBE	PersonBilEnheter er et enhetlig mål for å beregne transportarbeidet på en ferge. Det tas hensyn til at en større bil tar mer plass enn en liten, ved at en større bil registerets med flere PBE enn en liten bil. PBE er derfor et bedre mål for transportarbeidet enn antallet kjøretøy.
Pelagisk	Fisk som jager fritt i havområder, -bl.a. sild, makrell, lodde og brisling.
Rv	Riksveg
Semihenger ("semi", "tralle")	Tilhenger med en eller flere aksler, og som er slik konstruert at en vesentlig del av tilhengerens vekt bæres av en svingskive montert på den trekkende vognen.
TEU	Twenty foot Equivalent Unit. Mål for omregning av containere til en felles størrelse på 20 fots lengde
Torskefisk	Omfatter fisk som torsk, skrei, sei, brosme osv.
TVINN	TollVesens INformasjonssystem for Næringslivet (TVINN) er et elektronisk system for utveksling av tolldeklarasjoner mellom næringslivet og Tolletaten.
Vogntog	Trekkvogn med en eller flere tilhengere tilkople
VTE	Betegnelse på et standard vogntog, og er ofte benyttet som et mål for kapasitet og stabilitetsvurderinger knyttet til fergetrafikk (på samme måte som PBE=personbilenheter). Man definerer gjerne en VTE som en nyttelast på rundt 18-20 tonn, og en kjøretøylengde på 19.5 meter.
WFE	Wild Fish Equivalent (vekten av levende fisk). Brukes normalt i havbruksnæringen.
YDT	Yreksdøgntrafikk. Dvs trafikken målt på hverdager, fra mandag til fredag
ÅDT	Årsdøgntrafikk. Dette er et helt års trafikk i begge retninger, målt som et gjennomsnitt pr. døgn
ÅDT(V)	Årsdøgntrafikk. Dette er et helt års trafikk for tunge kjøretøy i begge retninger, målt som et gjennomsnitt pr. døgn. (V)=Vogntog, f.eks. vogntog og semier.