



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

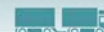
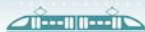


Demografiske og næringsøkonomiske drivkrefter for transporttetterspørselen mot 2060

En gjennomgang på landsdelsnivå

Wiljar Hansen

2150/2026



Tittel:	Demografiske og næringsøkonomiske drivkrefter for transportetterspørselen mot 2060 : En gjennomgang på landsdelsnivå
Tittel engelsk:	Demographic Change, Economic Restructuring and Transport Demand towards 2060 : A Regional Review
Forfatter:	Wiljar Hansen
Dato:	03.2026
TØI-rapport:	2150/2026
Antall sider:	32
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1859-9
DOI:	https://doi.org/10.21380/d64d-9e85
Finansieringskilder:	Statens vegvesen
TØIs p.nr.:	4571 – NGM Ramme
Prosjektleder:	Wiljar Hansen
Kvalitetsansvarlig:	Kjell Werner Johansen
Ferdigstilling:	Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Næringsøkonomi og godstransport
Emneord:	Transportetterspørsel, demografisk utvikling, regional utvikling, næringsomstilling, generell likevektsmodell

Dette verket er lisensiert under en Creative Commons Navngivelse 4.0 Internasjonal lisens (CC BY 4.0).

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Kort sammendrag

Rapporten analyserer hvordan demografiske endringer og omstilling i næringslivet kan påvirke transportetterspørselen fram mot 2050 og 2060. Norge ventes å preges av fortsatt sentralisering, med sterkest befolkningsvekst i og rundt de største byområdene, særlig på Østlandet. Samtidig blir befolkningen eldre, og andelen i yrkesaktiv alder faller i mange mindre sentrale områder. Dette gir økt press på pendling, rushtrafikk og vareleveranser i byregionene, mens distriktene får et transportbehov som i større grad knyttes til tilgang til tjenester, helse, omsorg og arbeidsplasser over lengre avstander. Framskrivningene peker også mot en økonomi som blir mindre petroleumsavhengig og mer preget av tjenesteyting, helse og omsorg, kunnskapsnæringer og grønn industri. Samtidig vil sjømat, havbruk, fiskeri, landbruk og annen stedbunden virksomhet fortsatt være viktig for verdiskaping og lange godsstrømmer. Rapporten viser dermed at framtidig transportbehov i økende grad formes av demografi, regional næringsutvikling og lokalisering av produksjon og marked.

Summary

The report examines how demographic change, economic restructuring, and technological developments may influence transport demand towards 2050/2060. Norway is expected to experience continued centralization, with population growth concentrated in major urban regions, particularly in Eastern Norway, alongside an ageing population and declining shares of working-age residents in less central areas. This creates diverging regional transport needs, with increased pressure on urban mobility and freight distribution, and growing demand for service-related transport in rural areas. The economy is projected to become less petroleum-dependent and more service- and knowledge-based, with strongest growth in urban regions, while Western Norway faces structural adjustment. Resource-based industries remain important in rural areas. Overall, future transport demand will increasingly be shaped by where people live, how the economy evolves, and changing patterns of production and consumption.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



Forord

Denne rapporten er utarbeidet som en del av kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2029–2040. Arbeidet er gjennomført på oppdrag fra transportetatene, som ledd i utredningsoppdraget gitt av Samferdselsdepartementet. Formålet med rapporten er å styrke kunnskapen om hvordan langsiktige samfunnsendringer kan påvirke transportetterspørselen og transportsystemets rolle i årene som kommer. Rapporten er ment å være et faglig bidrag til transportetatenes videre arbeid med landsdelsanalyser og strategiske vurderinger i NTP-prosessen.

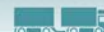
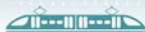
Rapporten gir en sammenstilling av eksisterende analyser av regional næringsutvikling sammen med tilgjengelige demografiske framskrivninger og drøfter hvordan disse utviklingstrekkene kan påvirke framtidig transportetterspørsel.

Oppdragsgivers kontaktperson har vært Oskar Kleven, mens Kjell Werner Johansen har hatt ansvar for den interne kvalitetssikringen av arbeidet.

Oslo, mars 2026
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Kjell W. Johansen
Forskningssjef



Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning.....	1
1.1	Rapportens oppbygging og avgrensinger	1
2	Demografiske utviklingstrekk	3
2.1	Historiske hovedstrømninger	3
2.2	Befolkningsframskrivinger på fylkesnivå	3
2.3	Nord-Norge	6
2.4	Midt-Norge.....	7
2.5	Vest-Norge og Sørlandet.....	8
2.6	Øst-Norge.....	10
3	Næringsutvikling	14
3.1	Innledning	14
3.2	Overordnede regionale og nasjonale trender	14
3.3	Utvikling i næringsstruktur etter landsdel og fylker	16
4	Hvordan påvirker endringen i demografi og næringsstruktur framtidig transportetterspørsel	22
4.1	Innledning	22
4.2	Demografiske utviklingstrekk og konsekvenser for transportetterspørselen	22
4.3	Konsekvenser for transportetterspørselen av endret næringsstruktur	23
5	Referanser	24
	Vedlegg.....	25
	Vedlegg 1. Verdiskaping i ulike næringer, per region	25

Demografiske og næringsøkonomiske drivkrefter for transportetterspørselen mot 2060

En gjennomgang på landsdelsnivå

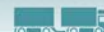
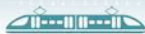
TØI rapport 2150/2026 • Forfatter: Wiljar Hansen • Oslo 2026 • 32 sider

Rapporten viser at langsiktige endringer i demografi og næringsstruktur vil gi tydelige regionale forskjeller i transportbehovet fram mot 2050 og 2060. Hovedresultatene kan oppsummeres slik:

- Vedvarende sentralisering gir sterkest vekst i transportetterspørselen i og rundt de største byområdene, særlig på Østlandet, og forsterker betydningen av de viktigste transportkorridorene.
- Aldring i befolkningen og lavere andel yrkesaktive endrer sammensetningen av transportbehovet, med relativt svakere vekst i arbeidsreiser og større betydning av reiser knyttet til helse, omsorg, service og hverdagsmobilitet.
- Norsk økonomi ventes å bli mindre petroleumsavhengig og mer tjeneste- og kunnskapsbasert, med sterkest vekst i helse og omsorg, privat tjenesteyting og kunnskapsintensive næringer.
- Omstillingen bort fra petroleumsøkonomien gir store regionale utslag, særlig på Sør- og Vestlandet, både gjennom direkte virkninger i petroleumsnæringen og indirekte kryssløpseffekter i leverandørkjeder og arbeidsmarked.
- Stedbundne næringer vil fortsatt være viktige for verdiskaping og transportarbeid i distriktene, og lange godsstrømmer knyttet til blant annet sjømat, havbruk, fiskeri, landbruk og industri vil fortsatt være sentrale i transportsystemet.

Denne rapporten er utarbeidet som en del av kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2029–2040. Formålet er å belyse hvordan langsiktige endringer i demografi, næringsstruktur og teknologi kan påvirke transportetterspørselen fram mot 2050 og 2060. Rapporten bygger på en sammenstilling av eksisterende analyser, særlig framskrivinger gjort med den regionale likevektsmodellen NOREG 2, samt befolkningsdata og befolkningsframskrivinger fra SSB. Analysene er strukturert etter fire landsdeler: Nord-Norge, Midt-Norge, Vest-Norge og Sørlandet, og Øst-Norge.

Rapporten viser at Norge også framover vil preges av vedvarende sentralisering, der befolkningsveksten i hovedsak kommer i og rundt de største byområdene, særlig på Østlandet. Samtidig vil befolkningen eldes betydelig, og andelen i yrkesaktiv alder vil falle i mange fylker



og kommuner, særlig i mindre sentrale områder. Befolkningsveksten fram mot 2050 er i stor grad drevet av innvandring. Uten nettoinnvandring ville befolkningsutviklingen nasjonalt vært nær flat. De regionale forskjellene er store: Akershus, Oslo og Østfold ventes å få sterkest vekst, mens Nordland er eneste fylke med svak nedgang i folketallet i SSBs hovedalternativ. I Nord-Norge og flere andre distriktsområder er utfordringen særlig knyttet til nedgang i den yrkesaktive delen av befolkningen, selv i tilfeller der samlet folketall er stabilt.

Framskrivningene av næringsutviklingen peker mot en norsk økonomi som gradvis blir mindre petroleumsavhengig og mer preget av tjenesteyting, helse og omsorg, kunnskapsintensive næringer og grønn industri. På nasjonalt nivå ventes helse- og omsorgssektoren å bli både den største og raskest voksende næringen fram mot 2060, drevet av aldringen i befolkningen. Samtidig ventes veksten i privat tjenesteyting å være sterkest i de store byregionene, særlig i Oslo og Akershus. Omstillingen bort fra petroleumsøkonomien vil gi store regionale utslag, særlig i Rogaland og Vestland, men også i deler av Møre og Romsdal og Nord-Norge. Nedskalering av petroleumssektoren gir ikke bare direkte virkninger i olje- og gassrelatert virksomhet, men også indirekte kryssløpseffekter gjennom leverandørkjeder, lavere konsum og endringer i regionale arbeidsmarkeder.

Rapporten viser samtidig at de regionale næringsprofilene fortsatt vil være ulike. I Nord-Norge vil sjømat, havbruk, energi og ressursbasert industri fortsatt stå sentralt, men vekstmulighetene begrenses av små arbeidsmarkeder, lange avstander og knapphet på arbeidskraft og kompetanse. I Midt-Norge framstår Møre og Romsdal som et fortsatt industri- og marint tyngdepunkt, mens Trøndelag har et bredere vekstgrunnlag med kombinasjon av havbruk, landbruk, kunnskapsmiljøer og tjenesteyting. Vest-Norge og Sørlandet står overfor det sterkeste omstillingspresset som følge av nedtrappingen i petroleumssektoren, men har samtidig gode forutsetninger for ny vekst innen blant annet energi, maritim virksomhet og grønn industri. Øst-Norge har de sterkeste vekstforutsetningene, særlig i Oslo, Akershus og Buskerud, drevet av kunnskapsintensive tjenester, teknologi og logistikk.

Disse utviklingstrekkene har viktige konsekvenser for transportetterspørselen. Demografisk vekst og sentralisering trekker transportetterspørselen mot de største byområdene og hovedkorridorene mellom dem, med økt press på pendling, rushtrafikk, fritidsreiser og vareleveranser. Samtidig vil aldringen i befolkningen endre sammensetningen av transportbehovet, med relativt svakere vekst i tradisjonelle arbeidsreiser og større betydning av reiser knyttet til helse, omsorg, service og hverdagsmobilitet. I distriktene vil transportbehovet i større grad være knyttet til tilgang til tjenester og arbeidsplasser over lengre avstander.

Endringer i næringsstrukturen tilsier at persontransport, tjenestereiser og urban distribusjon vil få økt betydning, mens tung råvarebasert transport får relativt mindre betydning i den samlede økonomien. Samtidig vil godsstrømmer over lange avstander fortsatt være avgjørende for verdiskaping i store deler av landet, særlig for sjømat, havbruk, fiskeri, landbruk og annen stedbunden virksomhet. Den fortsatte sentraliseringen og befolkningsveksten på Østlandet, sammen med nærheten til Sverige og gode transportforbindelser, peker også i retning av at Akershus, Østfold og øvrige områder rundt Oslofjorden vil få en stadig viktigere rolle som nasjonalt lager- og distribusjonsområde.

Samlet viser rapporten at framtidig transportetterspørsel i økende grad vil formes av hvor folk bor, hvordan arbeidsmarked og næringsliv utvikler seg, og hvordan produksjon og distribusjon organiseres. For transportpolitikken innebærer dette behov for et transportsystem som både håndterer sterk vekst i de mest sentrale regionene og samtidig ivaretar tilgjengelighet, mobilitet og verdiskaping i distriktene.

Demographic Change, Economic Restructuring and Transport Demand towards 2060

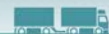
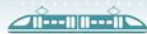
A Regional Review

TØI Report 2150/2026 • Author: Wiljar Hansen • Oslo 2026 • 32 pages

The report shows that long-term changes in demography and economic structure will lead to clear regional differences in transport demand towards 2050 and 2060. The main findings can be summarised as follows:

- Continued centralisation will generate the strongest growth in transport demand in and around the largest urban areas, particularly in Eastern Norway, and will reinforce the importance of the main transport corridors.
- Population ageing and a declining share of working-age residents will change the composition of transport demand, with relatively weaker growth in commuting and greater importance of trips related to health, care, services, and everyday mobility.
- The Norwegian economy is expected to become less dependent on petroleum and more service- and knowledge-based, with the strongest growth in health and care, private services, and knowledge-intensive industries.
- The transition away from the petroleum economy will have major regional impacts, especially in Southern and Western Norway, both through direct effects in the petroleum sector and indirect inter-industry effects through supply chains and labour markets.
- Place-bound industries will remain important for value creation and transport activity in rural areas, and long-distance freight flows related to seafood, aquaculture, fisheries, agriculture, and industry will continue to play a central role in the transport system.

This report has been prepared as part of the knowledge base for the work on the National Transport Plan (NTP) 2029–2040. Its purpose is to shed light on how long-term changes in demography, economic structure, and technology may affect transport demand towards 2050 and 2060. The report is based on a synthesis of existing analyses, in particular projections produced with the regional general equilibrium model NOREG 2, as well as population data and population projections from Statistics Norway (SSB). The analyses are structured by four major regions: Northern Norway, Central Norway, Western Norway and Southern Norway, and Eastern Norway.



The report shows that Norway will continue to be characterised by persistent centralisation, with population growth occurring mainly in and around the largest urban areas, particularly in Eastern Norway. At the same time, the population will age significantly, and the share of the population of working age will decline in many counties and municipalities, especially in less central areas. Population growth towards 2050 is largely driven by immigration. Without net immigration, national population growth would have been close to flat. Regional differences are substantial: The counties of Akershus, Oslo, and Østfold are expected to experience the strongest growth, while Nordland is the only county projected to see a slight population decline in SSB's main alternative. In Northern Norway and several other rural areas, the main challenge is the decline in the working-age population, even where the total population remains stable.

The projections of economic development point to a Norwegian economy that gradually becomes less dependent on petroleum and increasingly characterised by services, health and care, knowledge-intensive industries, and green industry. At the national level, the health and care sector is expected to become both the largest and the fastest-growing sector towards 2060, driven by population ageing. At the same time, growth in private services is expected to be strongest in the major urban regions, particularly Oslo and Akershus. The transition away from a petroleum-based economy will have major regional impacts, especially in Rogaland and Vestland, but also in parts of Møre og Romsdal county and Northern Norway. The downsizing of the petroleum sector will not only have direct effects on oil- and gas-related activities, but also indirect inter-industry effects through supply chains, lower consumption, and changes in regional labour markets.

At the same time, the report shows that regional industry profiles will remain diverse. In Northern Norway, seafood, aquaculture, energy, and resource-based industry will remain central, but growth opportunities are constrained by small labour markets, long distances, and shortages of labour and skills. In Central Norway, Møre og Romsdal county remains a stronghold for industry and marine activities, while Trøndelag has a broader basis for growth through a combination of aquaculture, agriculture, knowledge environments, and services. Western Norway and Southern Norway face the strongest restructuring pressures as a result of the petroleum downturn, but at the same time have favourable conditions for new growth in areas such as energy, maritime industries, and green industry. Eastern Norway has the strongest growth prospects, especially in Oslo, Akershus, and Buskerud, driven by knowledge-intensive services, technology, and logistics.

These development trends have important implications for transport demand. Demographic growth and centralisation shift transport demand towards the largest urban areas and the main corridors between them, increasing pressure on commuting, peak-hour traffic, leisure travel, and freight deliveries. At the same time, population ageing will alter the composition of transport demand, with relatively weaker growth in traditional work trips and greater importance of trips related to health, care, services, and everyday mobility. In rural areas, transport needs will to a greater extent be linked to access to services and jobs over longer distances.

Changes in economic structure imply that passenger transport, business travel, and urban distribution will become increasingly important, while heavy raw-material-based transport will become relatively less important in the economy as a whole. At the same time, long-distance freight flows will remain crucial for value creation in large parts of the country, particularly for seafood, aquaculture, fisheries, agriculture, and other place-bound activities. Continued centralisation and population growth in Eastern Norway, together with proximity to Sweden and good transport connections, also suggest that Akershus, Østfold and the wider Oslofjord region will play an increasingly important role as a national warehousing and distribution area.



Overall, the report shows that future transport demand will increasingly be shaped by where people live, how labour markets and the economy develop, and how production and distribution are organised. For transport policy, this implies a need for a transport system that can both accommodate strong growth in the most central regions and at the same time safeguard accessibility, mobility, and value creation in rural areas.

1 Innledning

Denne rapporten er utarbeidet som en del av det faglige grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTO) 2029-2040, og svarer på en bestilling fra transportetatene knyttet til utredningsoppdraget gitt av Samferdselsdepartementet. Formålet med arbeidet er å bidra til et bedre kunnskapsgrunnlag om hvordan langsiktige samfunnsendringer kan påvirke transportetterspørselen og transportsystemets rolle i årene framover. Rapporten inngår som et faglig bidrag til transportetatenes videre arbeid med landsdelsanalyser og strategiske vurderinger i NTP-prosessen.

Befolkningens behov for mobilitet og næringslivets behov for transport av varer og tjenester endres over tid som følge av blant annet demografiske utviklingstrekk, endringer i næringsstruktur og teknologisk utvikling. For å sikre at transportsystemet er robust og tilpasset framtidige behov, er det derfor nødvendig å analysere hvordan slike drivkrefter kan påvirke både omfanget og sammensetningen av transportetterspørselen fram mot 2050 og 2060.

Bestillingen fra Samferdselsdepartementet til transportetatene legger særlig vekt på to problemstillinger. For det første, under temaet *strategiske valg*, skal det redegjøres for hvordan transportsystemet kan bidra til økt arbeidstilbud og høyere produktivitet i næringslivet, blant annet gjennom utvikling av mer effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner. For det andre, under *landsdelsanalyser*, skal det gis en beskrivelse av hvordan langsiktige utviklingstrekk påvirker transportbehovet i ulike deler av landet.

Mer konkret skal drøftingen og sammenstillingen av analyser belyse:

- hvordan endringer i demografi, herunder geografiske forskjeller i vekst i folketall, og andel av befolkningen i yrkesaktiv alder påvirker transportetterspørselen og sammensetningen av denne frem mot 2060.
- hvordan endringer i næringsstruktur og ny teknologi påvirker transportetterspørselen frem mot 2060.

Analysene er strukturert etter følgende inndeling i landsdeler:

- Nord-Norge (Finnmark, Troms og Nordland)
- Midt-Norge (Trøndelag og Møre og Romsdal)
- Vest-Norge og Sørlandet (Vestland, Rogaland og Agder)
- Øst-Norge (Telemark, Vestfold, Buskerud, Innlandet, Oslo, Akershus og Østfold)

En landsdelsvis tilnærming gjør det mulig å fange opp betydelige regionale forskjeller i utviklingstrekk og transportbehov. Norge er preget av store geografiske avstander og variasjoner i bosetting, næringsstruktur og tilgjengelighet, og disse forskjellene forventes å vedvare og i noen tilfeller forsterkes fram mot 2060.

1.1 Rapportens oppbygging og avgrensinger

Likevektsmodellen NOREG 2 er svært godt egnet til å besvare denne typen problemstillinger. I denne rapporten er det ikke foretatt nye modellanalyser for å belyse problemstillingen. Rapporten gir en sammenstilling av eksisterende analyser av regional næringsutvikling sammen med tilgjengelige demografiske data fra SSB sin statistikkbank, samt drøfter hvordan disse utviklingstrekene kan påvirke transportetterspørselen.

Analysene som gjengis er foretatt med NOREG 2, versjon 2.3. Modellen er senere videreutviklet gjennom prosjekter for transportetatene og foreligger nå i versjon 2.4.

Rapportens oppbygging er som følger: I kapittel 2 ser vi på demografiske hovedtrekk fram mot 2050. SSBs befolkningsprognoser har endepunkt i 2050 og det er ikke foretatt noen videre ekstrapolering av disse fram til 2060. Vi presenterer noen historiske demografiske hovedstrømninger og ser detaljert på befolkningsframskrivingene og implikasjonene av disse for hver landsdel fram mot 2050.

I kapittel 3 tar vi for oss framskrevet næringsutvikling i landsdeler og fylker fram mot 2060. Vi benytter oss av tidligere analyser med den regionale likevektsmodellen NOREG 2 gjort på fylkesnivå og som ligger til grunn for Kommunal- og distriktsdepartementet sin publikasjon *Regionale utviklingstrekk 2025*. Kapittel 5 drøfter hvilke implikasjoner den presenterte demografiske utviklingen og næringsutviklingen har for fremtidens transportbehov og transportetterspørsel.

2 Demografiske utviklingstrekk

2.1 Historiske hovedstrømninger

I hele etterkrigstiden opplevde Norge, som mange andre land, en tydelig geografisk omfordeling av befolkningen. Flyttestrømmene har med få unntak vært sterkest mot de mest sentrale strøkene, flere bor i byer, mens mange distriktsområder har hatt vedvarende utflytting. Denne trenden har vært særlig synlig blant unge voksne.

I dag bor over 80 prosent av befolkningen i Norge i byer og tettbygde strøk,¹ og sentralisering beskrives som en langvarig trend. Summen av mange flyttebeslutninger over en lengre tidsperiode har gitt en tydelig retning og et stabilt mønster: netto innflytting til sentrale kommuner og netto utflytting fra de minst sentrale.

Etterkrigstiden innebar store samfunnsendringer hvor utdanningsnivået i befolkningen økte, næringsstrukturen endret seg (mindre sysselsetting i primærnæringene, mer i industri og senere i tjenestenæringer), og velferdsstaten ble bygd ut. Slike endringer påvirker bosettingsmønsteret. Et gjennomgående funn i forsknings- og utredningslitteraturen er at innenlandsk flytting varierer med økonomiske konjunkturer og arbeidsmarked, men at retningen ofte er sentraliserende når man ser over en lengre tidsperiode.

2.2 Befolkningsframskrivninger på fylkesnivå

SSB sine befolkningsframskrivninger løper til og med 2050 og er benyttet i de etterfølgende illustrasjonene av ventet utvikling i fylker og landsdeler.

Befolkningen i Norge er forventet å øke fra rett i underkant av 5,6 millioner innbyggere i 2025 og til i overkant av 6,1 millioner innbyggere i 2050. Befolkningsøkningen er i all hovedsak knyttet til innvandring fra utlandet.² Et tilbakeblikk på de siste 20 år viser at arbeidsinnvandringen økte betydelig fra 2006 og ga de neste ti årene en historisk høy vekst i folketallet. Deretter fulgte en kortere periode med lavere nettoinnvandring og svakere befolkningsvekst, før flyktninger fra konflikten i Ukraina bidro til høy befolkningsvekst fra 2022 og fram til i dag.

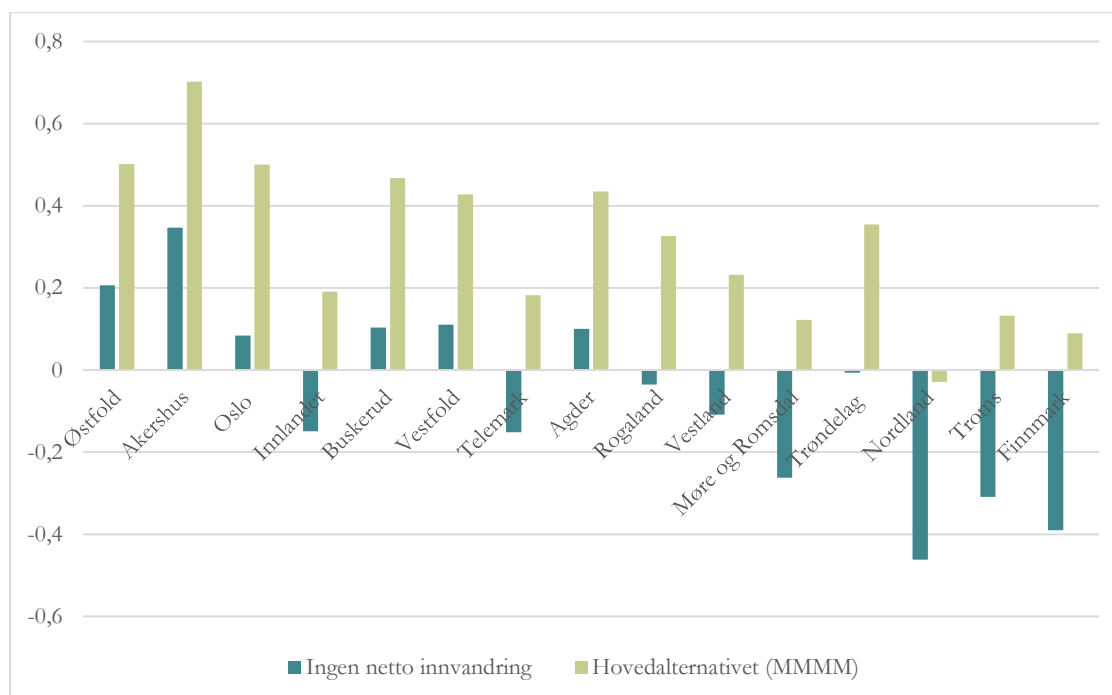
68 norske kommuner har hatt en befolkningsvekst på mer enn 5 % i perioden 2020-2025, mens 15 kommuner hadde en befolkningsnedgang på mer enn 5 % i samme periode. Halvparten av kommunene med sterk befolkningsnedgang ligger i Nord-Troms og Finnmark.³

Hvis vi sammenligner gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst fra befolkningsprognosene til SSB for perioden 2024-2050, finner vi at befolkningsveksten for hovedalternativet (MMMM) er forventet positivt for alle fylker bortsett fra for Nordland fylke som er forventet å ha en svak negativ gjennomsnittlig årlig befolkningsutvikling.

¹ [Sentralisering – SSB](#)

² Dette framkommer ved å sammenligne SSB sitt hovedalternativ for befolkningsframskriving (MMMM) med alternativet uten netto innvandring

³ [Regionale utviklingstrekk 2025 - regjeringen.no](#)



Figur 2.1: Gjennomsnittlig årlig ventet befolkningsvekst 2024-2050 for SSBs hovedalternativ (MMMM) for framskriving og for SSBs alternativ uten netto innvandring.

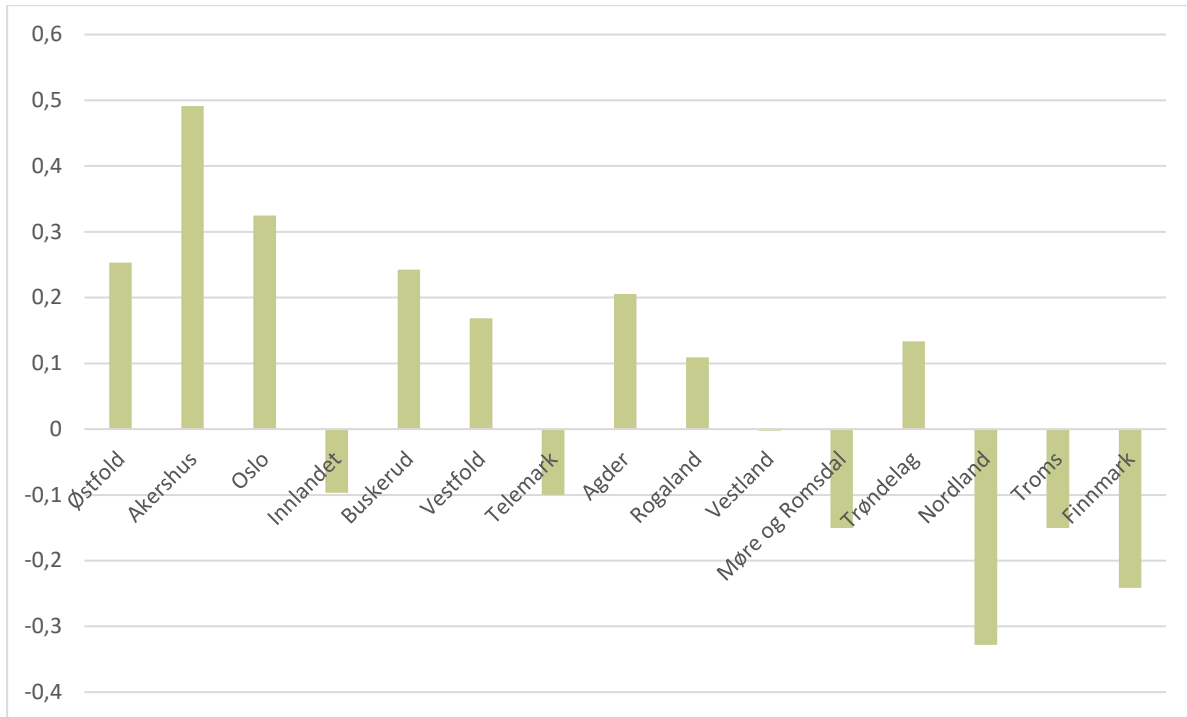
Fylkene med høyest forventede vekst i befolkningen er Akershus, Østfold og Oslo som har en ventet vekst i folketallet på henholdsvis 20, 14 og 14 prosent.

Hvis vi derimot ser på framskrivingsalternativet hvor netto innvandring er null, ser vi at flere av fylkene kommer ut med negativ gjennomsnittlig befolkningsvekst i prognoseperioden. Spesielt ser vi at det i dette framskrivingsalternativet er forventet størst befolkningsnedgang for de tre nordligste fylkene, samt Møre og Romsdal. I andre enden av skalaen finner vi høyest forventet gjennomsnittlig befolkningsvekst i Akershus for begge framskrivingsalternativer. Sammenligningen mellom hovedalternativet (MMMM) og alternativet uten innvandring illustrerer at sentraliseringstendensen bremses noe av innvandringen. Dette skyldes at innvandringen er størst i mindre sentrale kommuner, relativt til folketallet. Befolkningsframskrivingene er usikre. Nettoinnvandringen er særlig usikker og kan bli både høyere og lavere enn framskrivingene tilsier.

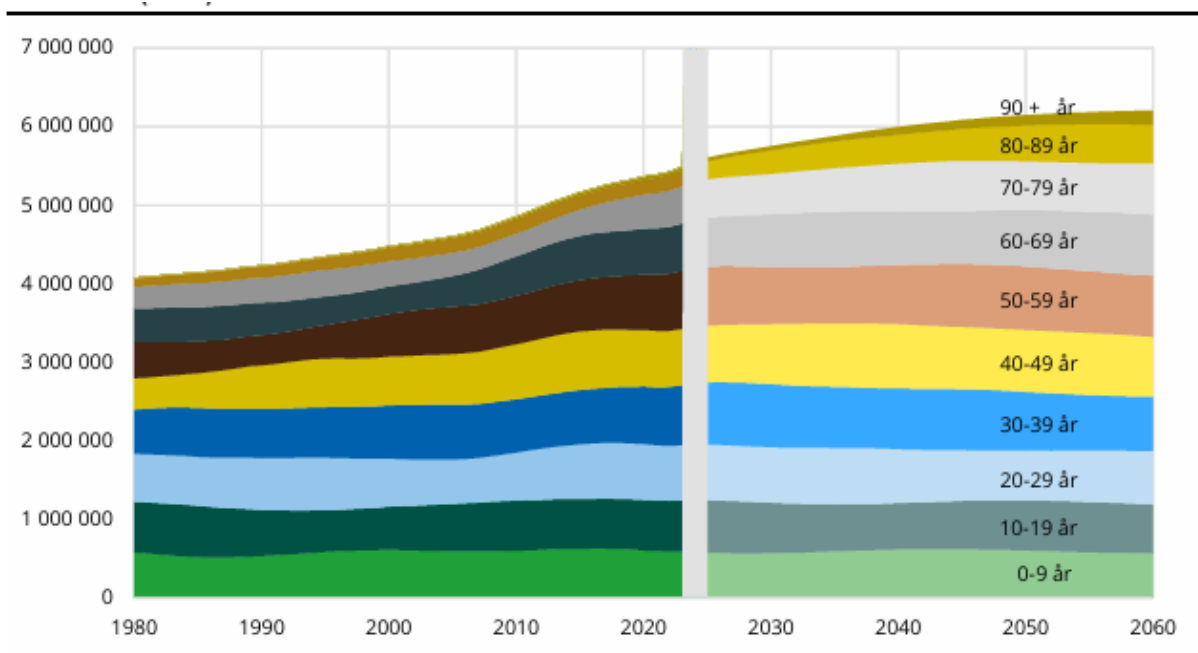
Totalt sett er det i alternativet uten innvandring beregnet en flat befolkningsutvikling i prognoseperioden hvor 5,55 mill. innbyggere i 2024 vokser til 5,56 mill. innbyggere i 2050. I hovedalternativet (MMMM) er det beregnet en økning fra 5,55 mill. innbyggere i 2024 til 6,11 mill. innbyggere i 2050.

Hvis vi ser på befolkningsframskrivingen for yrkesaktiv befolkning (16-74 år)⁴, finner vi en tydelig sentraliseringstrend også for hovedalternativet, hvor det er negativ gjennomsnittlig befolkningsvekst for fylker med relativt større innslag av lavere sentralitet. Forskjellen i forventet utvikling mellom hele befolkningsmassen og den yrkesaktive delen av befolkningen illustrerer hovedpoenget med at sentraliseringen også bremses av at befolkningen eldes, og dermed at det blir færre unge i distriktene som kan flytte derifra.

⁴ Vi følger samme definisjon av yrkesaktiv befolkning som for eksempel SSB sin arbeidskraftsundersøkelse: [Befolkningens tilknytning til arbeidsmarkedet – SSB](#). Andre kilder har en snevrere definisjon av yrkesaktiv befolkning.



Figur 2.2: Gjennomsnittlig årlig ventet økning av yrkesaktiv befolkning (16 – 74 år) for 2024-2050 per fylke, SSB sitt hovedalternativ MMMM. Kilde: SSB tabell 14288



Figur 2.3: Befolkning etter alder, registrerte tall 1980 – 2024 og framskrevne tall 2025-2060, hovedalternativet (MMM). Hentet fra SSB publikasjonen [Nasjonale befolkningsframskrivninger 2024](#)

Den mest grunnleggende demografiske endringen fram mot 2050 er aldringen i befolkningen. Både antallet og andelen eldre vil øke betydelig i fremtiden. Befolkningen som er 80 år eller eldre, vil mer enn dobles innen 2050 og forventes å utgjøre nesten én million individer innen 2100. Andelen som er over 80 år av den totale befolkningen vil også øke, fra dagens 4,6 prosent til nesten 10 prosent i 2050 og over

15 prosent innen 2100, ifølge hovedalternativet. Samtidig forventes antallet personer som er 90 år eller eldre å nesten tredobles innen 2050⁵.

Noen hovedtrekk:

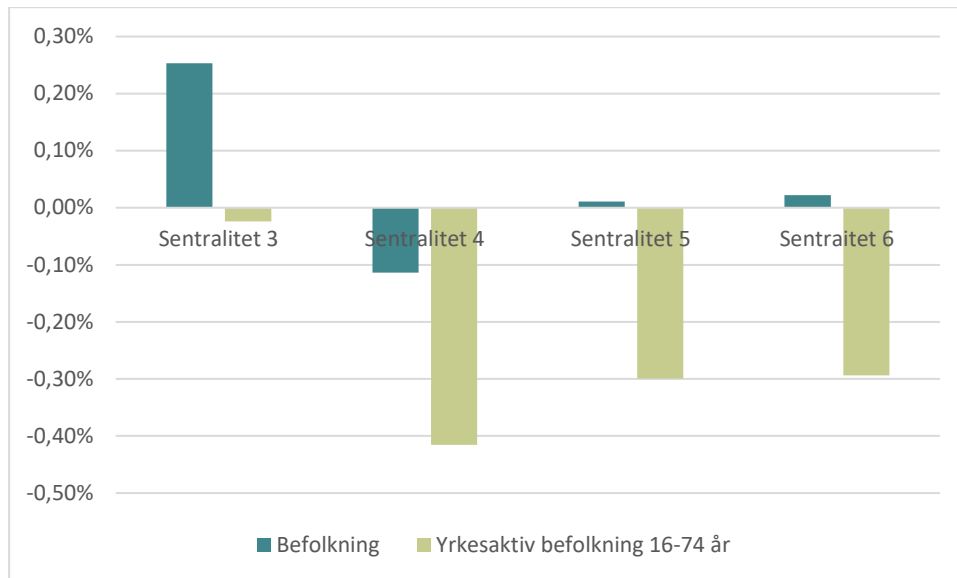
- Vedvarende sentralisering, men bremses av innvandring og aldrende befolkning i distriktskommuner.
- Befolkningsvekst drevet av innvandring
- Aldrende befolkning i mindre sentrale strøk

2.3 Nord-Norge.

Innsatssonen (tidligere tiltakssonen) er et geografisk område i Nord-Troms og Finnmark hvor det er særskilte tiltak for å øke bofastheten og redusere fraflyttingen. Sonen består av hele Finnmark fylke og syv kommuner i Nord-Troms (Karlsøy, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa, Kvæangen og Lyngen). Av de 25 kommunene i innsatssonen, er det kun 2 kommuner som har hatt befolkningsøkning de siste 5 år. Karlsøy kommune har hatt 1 % økning i folketallet, mens Alta kommune har økt folketallet med 5 %. Alta kommune er det vedvarende unntaket fra de øvrige kommunene i innsatssonen. Her har det med unntak av 2 år (1996-1997 og 1998-1999) vært årlig befolkningsvekst siden 60-tallet. I 1960 hadde Alta kommune 9 566 innbyggere, mens det i 2025 bor 21 877 personer i kommunen. Hammerfest hadde en periode rundt etableringen av gassanlegget på Melkøya hvor kommunen hadde befolkningsvekst, utover denne perioden har også Hammerfest kommune hatt mer eller mindre flat befolkningsutvikling. I 1960 bodde det 9 728 personer i Hammerfest kommune, mens det i 2025 bor 11 324 personer i kommunen.

SSBs sentralitetsindeks rangerer kommunene etter graden av sentralitet på en skala fra 1-6, hvor 1 er mest sentral og 6 er minst sentral. Det er 80 kommuner i Nordland, Troms og Finnmark. Av disse tilhører 54 kommuner sentralitet 6. Generelt karakteriseres sentralitet 6 typisk av svært lav tilgjengelighet til arbeidsplasser og tjenester, lang reiseavstand til større byer og regionsentra og spredt bosetting.

⁵ [Nasjonale befolkningsframskrivninger 2024](#)



Figur 2.4: Gjennomsnittlig årlig ventet utvikling i befolkning (2024-2050) i henhold til SSBs hovedalternativ (MMM) for Nordland, Troms og Finnmark. For total befolkning og yrkesaktiv befolkning (16-74 år) etter sentralitet. Kilde SSB tabell 14288.

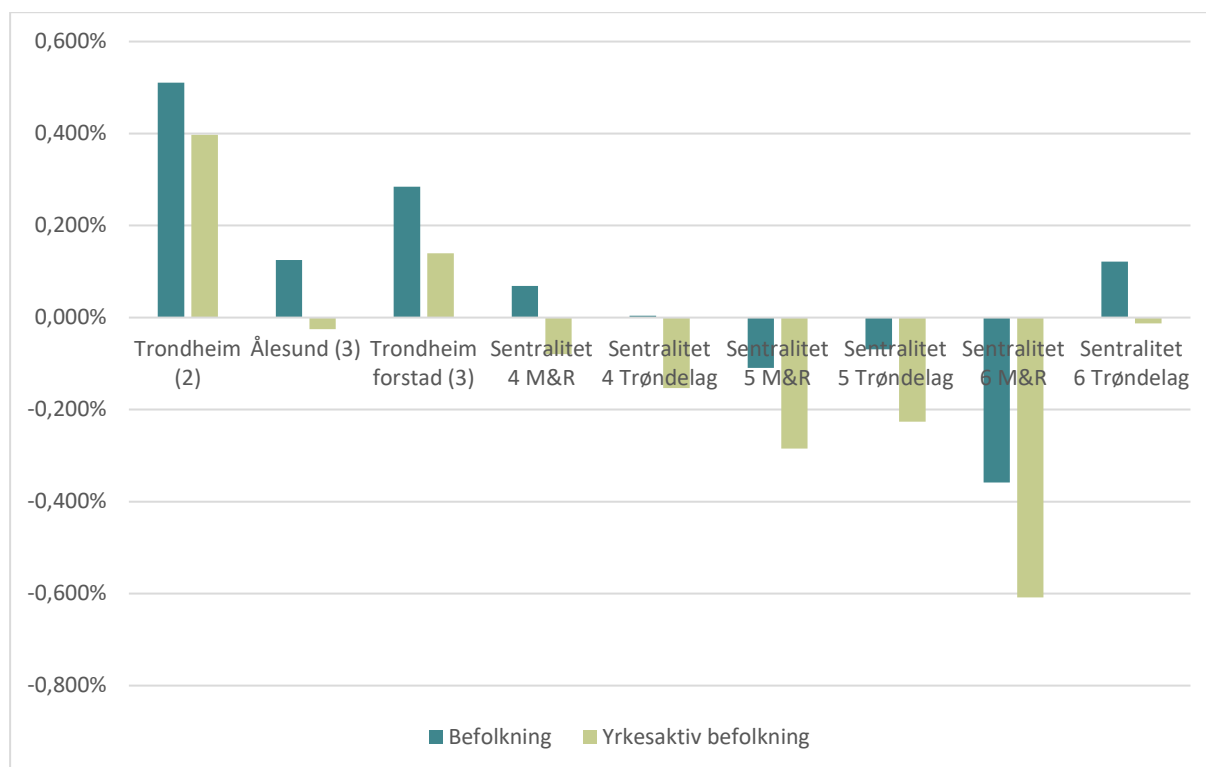
Bodø og Tromsø er de eneste kommunene i Nord-Norge som tilhører sentralitet 3. Samlet er det ventet at disse regionsentrene får et vekst i folketallet på ca. 9000 personer fra 2024 til 2050, hvor Tromsø er ventet å ha den kraftigste veksten med i underkant av 6300 nye innbyggere. Imidlertid vil det for Bodø og Tromsø samlet være en svak nedgang i den yrkesaktive delen av befolkningen i perioden. Hver for seg, er det ventet en økning på 310 personer i yrkesaktiv alder i Tromsø, mens det i Bodø er ventet en fall på i overkant av 930 yrkesaktive.

Samlet sett er tettstedene på sentralitet 4 ventet å få ca. 4000 færre innbyggere i 2050. Her skiller Alta seg ut som eneste kommune på sentralitet 4 med positiv ventet befolkningsutvikling og en forventet økning i hovedalternativet på 1350 nye innbyggere. For kommunene på sentralitet 5 og sentralitet 6 viser hovedalternativet en noenlunde flat samlet befolkningsutvikling over perioden.

Vi ser derimot gjennomgående at den yrkesaktive delen av befolkningen, dvs. de mellom 16- 74 år samlet sett faller relativt kraftig for kommunene på sentralitet 4, 5 og 6. Det er variasjon når det gjelder hvor kraftig arbeidsstyrken faller innad blant kommunene i de ulike sentralitetsklassene, men med få unntak, faller den yrkesaktive delen av befolkningen for nær alle kommunene. De kraftigste unntakene er kommunene Loppa, Hasvik og Måsøy i Finnmark, Karlsøy og Bardu i Troms og Gildeskål i Nordland.

2.4 Midt-Norge

Fylkene Møre og Romsdal og Trøndelag utgjør Midt-Norge landsdel.



Figur 2.5: Gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst 2024 – 2050 for befolkningen som helhet og for yrkesaktiv befolkning (16 – 74 år) etter sentralitet for Møre og Romsdal og Trøndelag fylke. Kilde SSB-tabell 14288

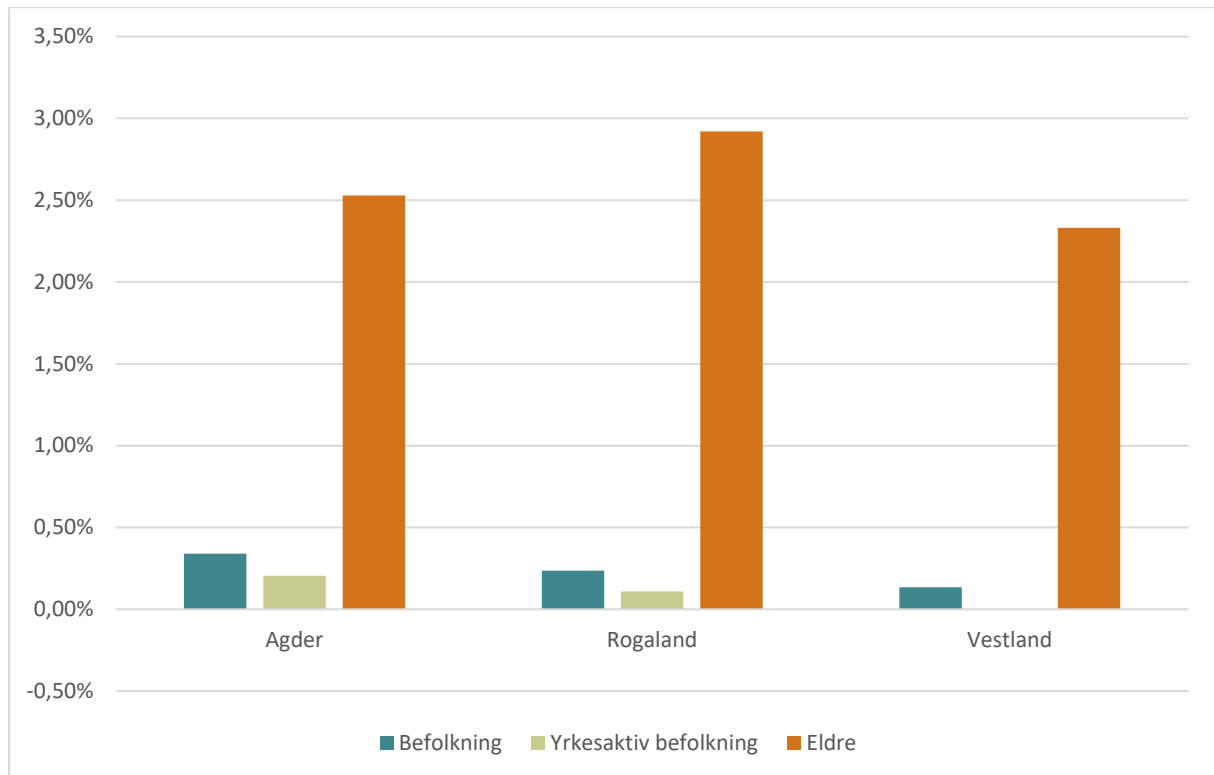
Det er 65 kommuner i Midt-Norge, av disse er 19 kommuner tilhørende sentralitet 6 og 24 kommuner sentralitet 5.

Totalt sett er det forventet befolkningsvekst i regionen, men som merket av Figur 2.1 er veksten også i denne regionen drevet av innvandring. Vi ser en tydelig sammenheng mellom ventet befolkningsutvikling og sentralitetsklasse, hvor både befolkning totalt og yrkesaktiv befolkning er fallende i sentralitetsklasse. Samtidig merker vi oss at sentralitet 6 i Trøndelag har et forventet utviklingsforløp som avviker fra den generelle trenden i regionen ved at befolkningen som helhet vokser og den yrkesaktive delen av befolkningen tilnærmet holdes konstant. Det er 14 kommuner på sentralitet 6 i Trøndelag, hvor særlig 2 kommuner avviker kraftig fra trenden i de øvrige kommunene. For både Frøya og Hitra kommune på sentralitet 6 i Trøndelag er det ventet en kraftig befolkningsøkning på henholdsvis 26 og 17 prosent i perioden, og en økning i yrkesaktiv befolkning på henholdsvis 23 og 14 prosent. Disse to kommunen er blant landets mest havbruksintensive områder og eksempler på utkantkommuner som har hatt kraftig vekst både i næring og befolkning.

Også for Midt-Norge bremses sentraliseringstrenden av en aldrende befolkning. Gjennomgående ser vi at den forventede veksten er lavere og fallet større i den yrkesaktive delen av befolkningen.

2.5 Vest-Norge og Sørlandet

Vest-Norge står trolig overfor den største omstillingen av økonomien fram imot 2050, og da særlig i Rogaland. Her har en lønnsom petroleumsøkonomi vært vekstmotor i den demografiske utviklingen og det er stor usikkerhet knytte til hvordan denne landsdelen omstiller seg til en økonomi som er mindre avhengig av petroleumssektoren, samtidig som også denne landsdelen møter samme utfordringen med en aldrende befolkning som de øvrige delene av landet.



Figur 2.6: Gjennomsnittlig årlig ventet vekst i befolkning i henhold til SSBs hovedalternativ (MMM) for 2024-2050 for Agder, Rogaland og Vestland. Gruppert etter total befolkning, yrkesaktiv befolkning (16-74 år) og eldre (over 74 år). Kilde SSB tabell 14288

De regionale befolkningsframskrivingene til SSB bygger på demografiske rater for fruktbarhet, dødelighet/levealder og inn- og utvandring, fordelt etter kjønn og ettårige aldersklasser⁶. I tillegg inngår rater for innenlands flytting for personer under 70 år. Mottakerkommunen for en utflytter bestemmes ut fra observerte flyttemønstre mellom kommuner siste ti år.

Ettersom SSBs framskrivinger baserer seg på historiske flyttemønstre, fanger de ikke nødvendigvis opp framtidige endringer i bosettingsmønstre som kan følge av ulik økonomisk utvikling mellom regionene. I NOREG 2 modelleres flytting endogent. Med det menes at flytting mellom sonene i modellen framkommer som et resultat av prisvektoren som løser ligningssettet. I våre analyser modelleres derfor tilleggseffekter av innenlands flytting som kan oppstå som følge av relative endringer i lønnsnivå og sysselsetningsmuligheter mellom regioner, i tillegg til den flyttingen som allerede inngår i SSBs framskrivinger. SSB sin befolkningsframskriving baserer seg på historiske trender og inneholder på den måten de faktoren som historisk har skapt attraktiviteten ved de ulike lokalitetene.

I Figur 2.7 sammenlignes den gjennomsnittlige årlige befolkningsveksten i referansebanen slik den beregnes i NOREG 2 med veksten i befolkningsframskrivingen til SSB.

⁶ Leknes, S. & Løkken, S. A. (2024). Befolkningsframskrivinger for kommunene 2024. SSB-rapport 2024/20. Statistisk sentralbyrå.



Figur 2.7: Gjennomsnittlig årlig ventet vekst i arbeidsstyrken (yrkesaktiv befolkning 16-74 år * sysselsettingsrate). Modellberegnet vekst i NOREG 2 sin referansebane 2025-2050 og framskrivingen i hovedalternativet (MMMM) til SSB. Kilde SSB tabell 14288.

Det som i størst grad gjør at de regionale befolkningsprognosene korrigeres i forhold til SSB sin framskriving i referansebanen, er halveringen av petroleumssektoren fram mot 2050. I PM24 er det forutsatt at norsk olje- og gassproduksjon skal halveres fram imot 2050 i henhold til en utviklingsbane gitt av Sokkel-direktoratet. Dette får næringskonsekvenser som det ikke tas hensyn til i SSB sine framskrivninger. Nedskaleringen av petroleumssektoren får direkte konsekvenser for de som arbeider i olje- og gasssektoren, indirekte konsekvenser for leverandørindustrien og induserte effekter gjennom inntekts- og konsum-effekter for de sysselsatte i disse sektorene. Nedskaleringen av oljesektoren får regionale lønnseffekter, som i modellen medfører flytting til regioner hvor det relativt sett er høyere lønninger. Fra figuren ser vi at Rogaland fylke får den kraftigste korreksjonen i forhold til prognosene til SSB.

2.6 Øst-Norge

Øst-Norge består av fylkene Telemark, Vestfold, Buskerud, Innlandet, Oslo, Akershus og Østfold.

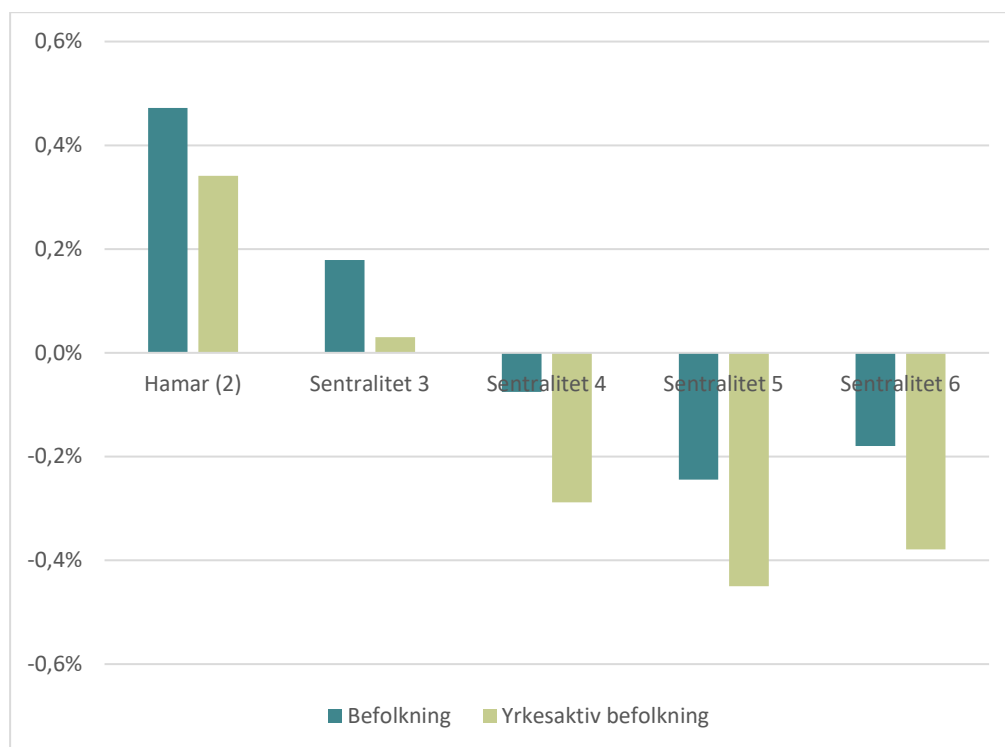


Figur 2.8: Gjennomsnittlig årlig ventet befolkningsvekst 2024 – 2050 for befolkningen som helhet og for yrkesaktiv befolkning (16 – 74 år) for Østfold, Akershus, Oslo, Innlandet, Buskerud, Vestfold og Telemark fylke. Kilde SSB-tabell 14288.

Øst-Norge er den landsdelen som har den høyeste forventede befolkningsveksten. Samtlige fylker i landsdelen er forventet å øke i folketall, mens det er ventet et svakt fall i den yrkesaktive befolkningen for Innlandet og Telemark. Fra Figur 2.1 vet vi at Innlandet og Telemark også har negativt fødselsoverskudd, mens det er positivt fødselsoverskudd i de øvrige fylkene i landsdelen.

Øst-Norge er en svært heterogen landsdel når det kommer til demografiske utviklingstrekk og utfordringer fram imot 2050. Mens Innlandet fylke er det eneste fylket som har hatt et klart fødselsunderskudd hvert år siden 1976⁷, er Oslo et av fylkene med størst fødselsoverskudd sett i forhold til folketallet.

⁷ [Regionale utviklingstrekk 2025 - regjeringen.no](https://regjeringen.no/en/tema/regionale-utviklingstrekk-2025)

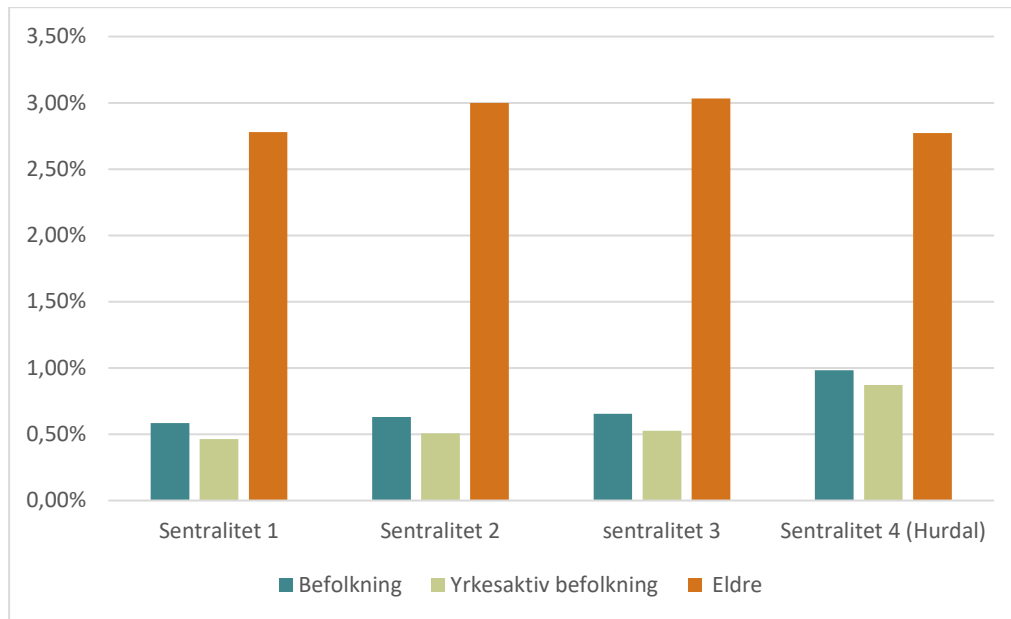


Figur 2.9: Gjennomsnittlig årlig ventet befolkningsvekst 2024 – 2050 for befolkningen som helhet og for yrkesaktiv befolkning (16 – 74 år) etter sentralitet for Innlandet fylke. Kilde SSB-tabell 14288.

Eldrebolegen treffer hardest i Innlandet. Det er ulike metoder for å si noe om sammenhengen mellom de ulike aldersgruppene, og hvilke utfordringer det vil kunne ha. Andel innbyggere i yrkesaktiv alder er det enkleste måltallet, og sier noe om hvor stor andel av innbyggerne i et gitt område som kan jobbe og kan levere tjenester, yte service og sørge for skatteinntekter. Høyest andel finner vi i Oslo, Finnmark og Troms. Befolkningsframskrivingene til SSB tilsier at Rogaland og Trøndelag sammen med Oslo vil ha høyest andel i yrkesaktiv alder i 2040. Lavest andel i yrkesaktiv alder finner vi i dag i Møre og Romsdal, Innlandet og Telemark.

Forsørgerindeksen for eldre er et annet mål som sier noe om alderssammensetningen i befolkningen. Det er en indeks som viser forholdet mellom antall i yrkesaktiv alder og antall innbygger som er 67 år eller eldre. Forsørgerindeksen for Norge er 3,64, det vil si at det er 3,64 innbyggere i yrkesaktiv alder per innbygger som er 67 år eller eldre. Oslo har klart høyest forsørgerindeks med 5,8, fulgt av Rogaland med 4,18 og Akershus med 3,99. Lavest forsørgerindeks finner vi i Innlandet, Telemark og Nordland⁸.

⁸ [Regionale utviklingstrekk 2025 - regjeringen.no](https://regionale-utviklingstrekk-2025-regjeringen.no)



Figur 2.10: Gjennomsnittlig årlig ventet vekst i befolkning i henhold til SSBs hovedalternativ (MMM) for 2024-2050 for Akershus fylke etter sentralitetsklasse. Gruppert etter total befolkning, yrkesaktiv befolkning (16-74 år) og eldre (over 74 år). Kilde SSB tabell 14288

Akershus fylke er det fylket i Norge med høyest forventet befolkningsvekst. Vi ser at fylket i hovedsak består av kommuner på sentralitet 1, 2 og 3, hvor Hurdal er eneste kommune i sentralitetsklasse 4. Det er ventet positiv befolkningsutvikling og positiv utvikling i yrkesaktiv befolkning for alle sentralitetsklasser.

3 Næringsutvikling

3.1 Innledning

Framtidig utvikling i næringsstruktur har stor betydning for både omfanget og sammensetningen av transportteterspørselen fram mot 2060. Ulike næringer har ulike transportbehov, både når det gjelder volum, frekvens, avstand og transportmiddel. Endringer i næringsstruktur påvirker den geografiske fordelingen av transport, ved at produksjon, arbeidsplasser og markeder lokaliseres ulikt over tid. Samlet innebærer dette at transportteterspørselen ikke bare følger økonomisk vekst, men i stor grad formes av hvilke næringer som vokser, hvor de lokaliseres, og hvordan varer og tjenester produseres og distribueres.

I den påfølgende sammenstillingen av næringsøkonomisk utvikling fram mot 2060 på nasjonalt og regionalt nivå, benytter vi oss i store trekk av analyser foretatt med likevektsmodellen NOREG 2 til Kommunal- og distriktsdepartementets publikasjon *Regionale utviklingstrekk 2025*. NOREG 2 analysene og forutsetningene som ligger til grunn for disse er i sin helhet publisert i TØI-rapport 2099/2025.

Resultatene fra beregningene med NOREG 2 viser en referansebane for utviklingen i norsk økonomi fra 2024 til 2060. Denne referansebanen kan sees på som en regionalisering av *Regjeringens perspektivmelding 2024*, som gir en nasjonal utviklingsbane. Generelt sett viser referansebanene en ventet utvikling i norsk økonomi dersom dagens politikk fastholdes ut perioden (business-as-usual). Referansebanen i NOREG2 framkommer ved å bruke de samme antakelsene som ligger til grunn for framskrivinger i Perspektivmeldingen. Dette vil gi ulike utslag i ulike regioner i Norge på grunn av forskjeller i befolkningsutvikling, næringsstruktur, handelsmønster og befolkningens utdannings sammensetning.

3.2 Overordnede regionale og nasjonale trender

Historisk har både jordbruk og industri i Norge vært stedbundne næringer. Jordbruk og skogbruk må naturligvis legges steder med tilgang til jordbruksjord eller skog, mens den geografiske utstrekningen av industrien i stor grad vært knyttet til naturlige forutsetninger som stabil tilgang til billig kraft, nærhet til råvarer og nærhet til infrastruktur som for eksempel havner. Særlig for lokaliseringen av kraftkrevende industri har tilgang til stabil og rimelig elektrisk kraft historisk sett vært en avgjørende faktor.

Regionale utviklingstrekk⁹ (RUT) er en publikasjon fra Kommunal og distriktsdepartementet. Regionale utviklingstrekk blir utgitt annethvert år, og gir en oversikt over samfunnsutviklingen i ulike deler av landet. I RUT 2025 benyttes likevektsmodellen NOREG 2 til å framskrive regionale utviklingstrekk på fylkesnivå. Overordnet beregnes fastlandsøkonomien til å vokse med 31 % fra 2024 til 2060, samtidig som industri, olje og gass samlet trekker veksten ned. Beregningene bygger på forutsetningen om at oljeproduksjonen kan falle med om lag 75 prosent fram mot 2060. Omstillingen i økonomien fram mot 2060 handler derfor ikke bare om grønn teknologi, men om å erstatte en stor og svært lønnsom petroleumsøkonomi med mer kunnskapsintensive, eksportrettede og produktive næringer på fastlandet.

RUT 2025 tegner et todelt framtidsbilde hvor det er et skille mellom de største byregionene og distriktene. Den mest kunnskaps- og tjenestedrevne veksten ser ut til å bli enda sterkere konsentrert i de største byregionene, mens distriktene fortsatt har klare næringsmuligheter knyttet til naturressurser og industri. Dersom distriktene skal ta ut nærings- og vekstpotensialet sitt avhenger det særlig av tilgang på arbeidskraft, boliger, innovasjonskapasitet, oppdaterte samfunns- og arealplaner og evne til grønn omstilling.

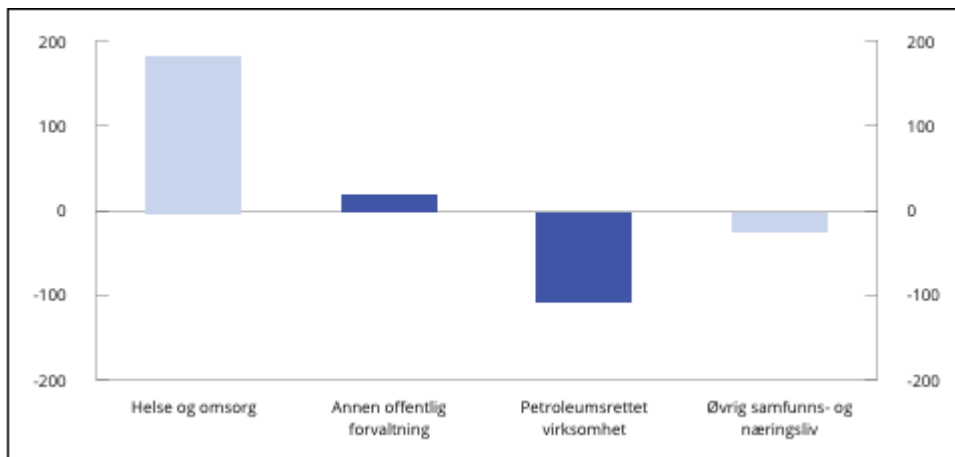
⁹ [Regionale utviklingstrekk 2025](#)

Omstilling er et nøkkelord både i RUT 2025 og Regjeringens perspektivmelding 2024:

- Omstilling av arbeidsstyrken til økt behov for helse- og omsorgstjenester
- Omstilling til lavutslippssamfunnet
- Omstilling fra en svært lønnsom petroleumsøkonomi

I tillegg kommer en økt satsning på forsvar og beredskap, hvor mer av samfunnets ressurser må brukes på forsvar, sikkerhet og trygghet.

Økningen i antall eldre tilsier et økt behov for helse- og omsorgstjenester. Perspektivmeldingen tegner et grovt bilde av omstilling på nasjonalt nivå hvor petroleumssektoren bygges ned og helsesektoren bygges opp.



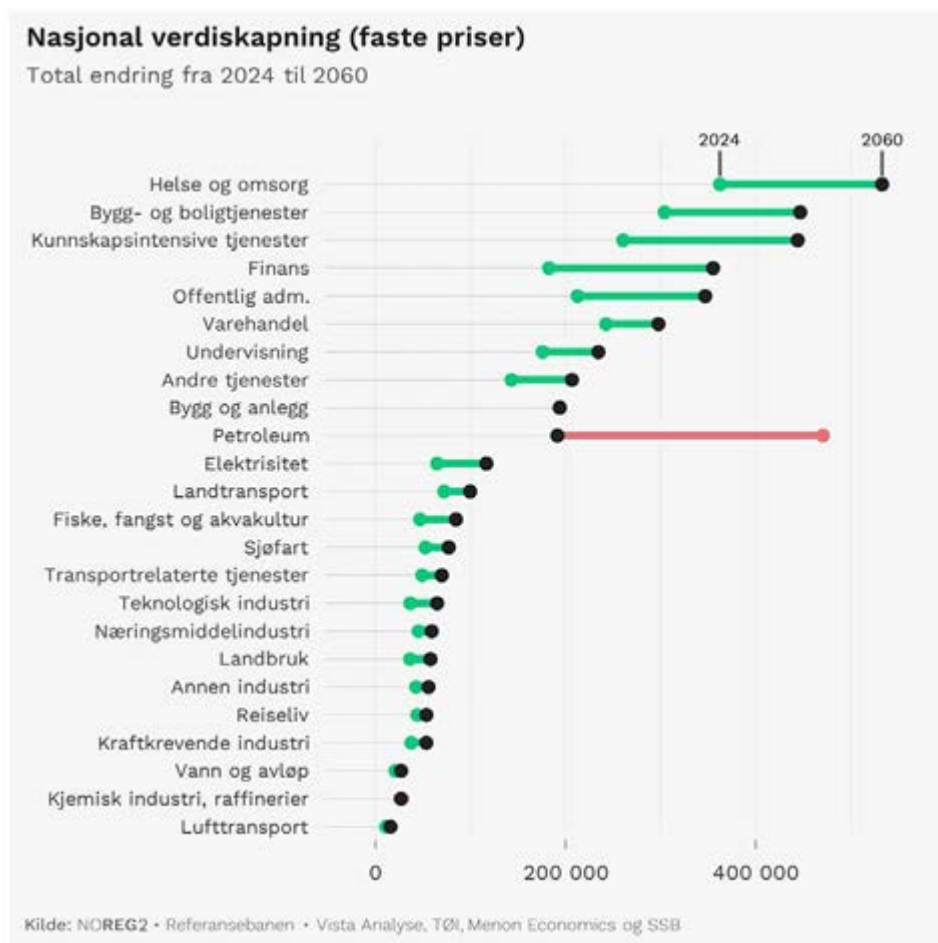
Figur 3.1: Endring i sysselsetting fra 2024 til 2060. 1000 personer. Kilde: Finansdepartementet / Perspektivmeldingen 24.

Et gjennomgående trekk på tvers av fylkene er at framtidig næringsutvikling vil bli langt mer avhengig av produktivitetsvekst enn av flere hender. Perspektivmeldingen viser at Norge kan få 700 000 flere innbyggere over 67 år de neste 40 årene, og at det i et regneeksempel vil være behov for 180 000 flere sysselsatte i helse- og omsorgssektoren fram mot 2060 dersom dagens ressursinnsats per person skal opprettholdes.

Økt innvandring av arbeidstakere kan i noen grad lette omstilling i arbeidsmarkedet, men vil samtidig medføre økt etterspørsel etter offentlige og private varer og tjenester og mer behov for arbeidskraft og kapital i andre deler av økonomien¹⁰.

Analysene som ligger til grunn for framtidsbildene i RUT 2025 er gjengitt i TØI-rapport 2099/2025, hvor den regionale likevektsmodellen NOREG 2 (versjon 2.3) benyttes til å analysere hvordan de nasjonale makroøkonomiske framskrivingene i Regjeringens perspektivmelding 2024 kan forventes å påvirke ulike fylker i Norge. På nasjonalt nivå blir helse og omsorg den største næringen i 2060, og også næringen med størst vekst fram mot 2060. Dette er drevet av eldrebølgen. Andre næringer som vokser mye er alle tjenesteytende næringer: kunnskapsintensive tjenester, finans, samt bygg- og bolig tjenester. Dette er enten næringer som ikke er stedbundne eller som flytter etter folk.

¹⁰ [Meld. St. 31 \(2023–2024\)](#)



Figur 3.2: Verdiskaping i ulike næringer, 2024 og 2060. Beregninger gjort med NOREG 2 hentet fra TØI-rapport 2099/2025.

3.3 Utvikling i næringsstruktur etter landsdel og fylker

I de påfølgende avsnittene vi vi oppsummere de fremtidige utviklingstrekkene i næringsstruktur per landsdel. Her vil vi lene oss på de fylkesvise regionaliseringene av perspektivmeldingen 2024 foretatt med NOREG 2-modellen. Disse ligger til grunn for RUT 2024 og er også dokumentert i Johansen m.fl. (2025). I vedlegg til rapporten finnes fylkesvise framskrivninger av bruttoproduksjon per næring fra referansebane-analysene utført med NOREG 2 modellen.

3.3.1 Nord-Norge

Nord-Norge står overfor et særlig krevende samspill mellom næringsmuligheter og demografiske begrensninger. Landsdelen har sterke fortrinn innen fiskeri, havbruk, sjømatindustri, reiseliv, energi og i økende grad forsvar og beredskap. I tillegg kommer petroleumsnæringen i Finnmark. Dette er en næring som er relativt liten i nasjonal målestokk, men svært viktig regionalt, særlig for Hammerfest og deler av Vest-Finnmark.

Generelt oppsummert, kan det pekes på at landsdelen Nord-Norge er preget av svært store avstander både internt i landsdelen og fra landsdelen og til de folketunge markedene. Samtidig er det variasjon i næringssammensetning og betydning av ulike næringer mellom fylkene i landsdelen. Et overordnet bilde er at kraftkrevende industri står langt sterkere i Nordland enn i Troms og Finnmark, det samme overordnede bildet gjelder jordbruk og skogbruk, mens den relative viktigheten av fiske, fangst og akvakultur øker jo lengre nord man kommer i landet. Felles for alle tre fylkene er at helse- og omsorgssektoren er

den største sektoren i alle tre fylker. Her viser framskrivingene med NOREG 2 at helse- og omsorgssektoren øker i viktighet for alle tre fylker fram mot 2060.

Sjømat er den største eksportnæringen i Nordland, etterfulgt av prosess- og kraftkrevende industri. Nordland har en betydelig industriell sektor (Troms i mindre skala), inkludert smelteverk og annen prosessindustri. Sjømat er største eksportnæring i Nordland, etterfulgt av kraftintensiv industri. Meløy (hvor Glomfjord industripark er lokalisert) var Nordland sin største eksportkommune i 2025, mens den største eksportbedriften målt både i omsetning og antall sysselsatte var aluminiumsprodusenten Alcoa Norway i Vefsn kommune¹¹. Mye av lokaliseringen av den kraftintensive industrien i Nordland har sitt historiske opphav i stabil tilgang på elektrisk kraft, som eksempelvis den kraftkrevende prosessindustrien i Glomfjord og Sørfold, og råvaretilgang i tillegg til krafttilgang som i sementproduksjonen i Kjølsvik (nåværende Narvik kommune, tidligere Tysfjord).

Troms har hatt den høyeste prosentvise eksportveksten av samtlige fylker fra 2020 til 2025 (Menon Economics, 2026), drevet av sjømat og reiselivsnæring. Tradisjonell industriproduksjon er relativt sett mindre viktig for Troms enn hva den er for Nordland.

I Finnmark er LNG-anlegget på Melkøya en hjørnestein i industrisektoren, hvor gass føres i rør til anlegget for prosessering og utskiping. I tillegg til har det vært utvunnet bergarter på Stjerneøya i Alta kommune siden 1960-tallet. Grovt kan man si at for Nordland og Troms så er framveksten og videre vekst i kraftkrevende industri avhengig av utbygging av nettkapasitet, mens det i Finnmark, i tillegg til transmisjonskapasitet, i større grad enn sine naboer i sør er avhengig av ny kraftproduksjon. Samtidig får stedfastheten en ny dimensjon i en økonomi som går inn i en periode preget av grønn omstilling og omstilling til en økonomi som er mindre avhengig av petroleumsproduksjon, hvor nye næringer som batteriproduksjon, hydrogen og datasentre i stor grad søker til områder med tilgjengelig kraft og nettkapasitet, noe man ofte finner i de lokasjonene hvor det tradisjonelt har vært industriproduksjon.

Bergverksdrift har tradisjonelt hatt en posisjon i Nordland, mens det i Finnmark er flere initiativ rundt fremtidig utvinning av mineraler og metaller, inkludert det omstridte prosjektet med kobberdrift i Repparfjord.

Sjømatindustrien er den viktigste eksportnæringen både i Nordland, Troms og Finnmark. I distrikts- og ressursfylkene vil omstillingen i større grad handle om å skape mer verdi av stedbundne ressurser. Innlandet og Trøndelag har sterk spesialisering innen landbruk, mens kystfylkene fra Møre og Romsdal og nordover har stor produksjon innen fiske, akvakultur og næringsmiddelindustri. Her ligger mye av potensialet i bioøkonomi, mer foredling, teknologi knyttet til havbruk og mat, samt koblinger mellom råvarer, energi og industri. Samtidig er dette fylker som ofte har svakere forutsetninger for kunnskapsdrevet vekst. Distriktsfylker som Troms, Nordland og Finnmark mottar minst støtte fra Forskningsrådet¹², og disse fylkene har også størst arbeidskraftmangel sett opp mot størrelsen på sine regionale arbeidsmarkeder. Skal nye næringer vokse sterkere fram i disse fylkene, blir tilgang på arbeidskraft, kompetanse, kapital og FoU-miljøer avgjørende. I Nordland, Troms og Finnmark ligger dessuten et stort flertall av kommunene i de minst sentrale klassene, noe som innebærer lange avstander, små rekrutteringsbaser og begrenset tilgang på spesialisert kompetanse. For næringer som sjømat, reiseliv og leverandørvirksomhet betyr dette at fortsatt vekst i økende grad vil være avhengig av evnen til å tiltrekke arbeidskraft utenfra og beholde den over tid. I beregningene gjort med NOREG 2 til RUT 2025, vokser fiskerisektoren i alle tre fylker fram mot 2060, hvor den største økningen i verdi tilfaller Nordland og Troms. Denne beregnede veksten hviler til dels på økt tilgang på arbeidskraft i fiske, fangst og akvakultur ved omstillingen vekk fra petroleumsøkonomien

¹¹ [Eksportmeldingen 2026 | Menon Economics](#)

¹² RUT 2025

Det er rimelig å anta at den økte satsingen på forsvarssektoren vil gi økt tilstedeværelse og aktivitet i nordområdene. De demografiske og næringsmessige ringvirkningene av denne økte aktiviteten er vanskelig å anslå. I næringsinndelingen i analysen som er gjort med NOREG 2-modellen, er forsvarssektoren gruppert sammen med øvrig offentlig administrasjon.

3.3.2 Midt-Norge

Møre og Romsdal går inn i perioden med tydelig spesialisering i industri, fiske og akvakultur og tilhørende næringsmiddelindustri. I RUT 2025 pekes det på at kystfylkene fra Møre og Romsdal og nordover har stor produksjon innen fiske og akvakultur, og at Møre og Romsdal sammen med Rogaland har sterk spesialisering innen industri.

Petroleumsindustri gjennom olje- og gassutvinning er ved inngangen av perioden en svært viktig næring for Møre og Romsdal, med sterk tilknytning til maritime leverandører, prosessindustri og ilandførings-terminaler som Tjeldbergodden i Aure. Fylket har også en omfattende maritim og offshore leverandørindustri som leverer utstyr og tjenester til petroleumsnæringen. I sum er petroleumsnæringen, inkludert leverandørindustrien, en stor arbeidsgiver i fylket. Hydro Sunndal er Europas største aluminiumsverk og Sunndal kommune er den største eksportkommunen i fylket, tett etterfulgt av Ålesund som er dominert av sjømat- og maritime næringer. Den norske klippfiskindustrien har sitt senter rundt Ålesund og næringsmiddelindustrien er sentralt i fylket. Møre og Romsdal er hjemfylket til en av verdens mest effektive og kunnskapsintensive verftsindustrier for bygging av avanserte fartøy. Denne næringen er i hovedsak lokalisert i de ytre delene av fylket med sentrum i Ålesund og kommunene sørover langs Sunnmøre.

Om lag 40 % av de ansatte i norsk møbelindustri, jobber i bedrifter lokalisert i Møre og Romsdal (Hansen, 2023). Spesielt er det en stor konsentrasjon av møbelindustri i Sykkylven og omkringliggende kommuner. Selv om deler av den tradisjonsrike møbelproduksjonen i fylket har blitt flyttet til utlandet, er det fremdeles store aktører som fortsatt har produksjon i Sykkylven. Møbelklyngen i Sykkylven består ikke bare av møbelprodusenter, men også av leverandører av komponenter til møbelindustrien.

Samtidig ligger det an til at de delene av økonomien som vokser sterkest nasjonalt fram mot 2060 først og fremst er tjenesteyting og helse/omsorg, mens industri, olje og gass samlet trekker veksten ned. For Møre og Romsdal betyr det etter alt å dømme at fylket fortsatt vil være et ressurs- og industribasert fylke, men at vekstkraften framover i større grad vil måtte komme gjennom omstilling, videreforedling og økt produktivitet enn gjennom sterk ekspansjon i de tradisjonelle næringene.

Trøndelag har et mer sammensatt fremtidsbilde. Trøndelag er ett av fylkene som ifølge framskrivingene får relativt sterk vekst framover, etter Oslo, Akershus og Buskerud. Innen privat tjenesteyting er det særlig kunnskapsintensiv forretningsmessig tjenesteyting som er ventet å vokse og det er ventet vekst i denne typen næringer også i Trøndelag, her spiller NTNU og andre kunnskapsmiljøer i fylket en viktig rolle. I framskrivingene fra NOREG 2 er *Kunnskapsintensive tjenester* den næringen som vokser kraftigst i verdi i Trøndelag fram mot 2060.

På den andre siden er fylket tydelig spesialisert inne primærnæringene, og da særlig innen havbruk, men hvor også jordbruk og skogbruk spiller en viktig rolle, med blant annet Norske Skogs fabrikk i Levanger kommune som en av Norges største treforedlingsbedrifter. Sjømatnæringen er den største eksportnæringen i syv av ti kommuner i Trøndelag i 2025, hvor kun Trondheim, Verdal og Orkland er unntaket (Menon Economics, 2026). Et godt eksempel er øykommunene Frøya og Hitra på Trøndelagskysten som er utkantkommuner og et viktig senter for havbruksnæringen. Her er tilgang på arbeidskraft en mangelvare og en forutsetning for framtidig vekst og opprettholdelse av næringsaktiviteten. Havbruksnæringen er en av de mest sentrale eksportnæringene i kystfylkene, og videre vekst i næringen er i økende grad avhengig av tilgang på tilstrekkelig og relevant arbeidskraft. Analysene fra NOREG 2 viser fortsatt vekst i *Fiske, fangst og akvakultur* og økning i relativ viktighet fram mot 2060.

- Møre og Romsdal trolig vil være preget av fortsatt tyngde i marin sektor, næringsmiddelindustri og annen industri, men med svakere vekstimpulser enn i de store byregionene.
- Trøndelag ser ut til å ha et bredere vekstgrunnlag, med kombinasjon av landbruk, havbruk, utdanning, kunnskapsmiljøer og tjenesteyting, og framstår derfor som et av fylkene med relativt gode forutsetninger for vekst fram mot 2060.
- I begge fylker vil helse og omsorg bli viktigere, som følge av aldring og økt tjenestebehov

3.3.3 Vest-Norge og Sørlandet

Omstillingen vekk fra en petroleumsbasert økonomi vil prege samfunns- og næringsstrukturen i hele Norge fram mot 2060, men kanskje spesielt sterkt i Rogaland. På nasjonalt nivå ligger det i perspektivmeldingen 2024 til grunn at olje- og gassproduksjonen faller markant fram mot 2060 i henhold til prognoser fra Sokkeldirektoratet, samtidig som veksten i større grad må komme i fastlandsøkonomien. Petroleumssektoren er en svært lønnsom og kapitalintensiv sektor. I tråd med anslagene på utviklingen i oljeproduksjon på norsk sokkel fra Sokkeldirektoratet¹³ er oljeproduksjonen ventet å mer enn halveres fram til 2050. Næringen er ventet å få gradvis mindre betydning som vekstmotor i den norske økonomien, og at en økende andel av sysselsettingen og verdiskapingen må skapes i andre deler av økonomien. Lønnsomheten i nye oljefelt, og med det takten på omstillingen og fallet i verdiskapingen fra sektoren er avhengig av olje- og gassprisene, som igjen er drevet av geopolitiske forhold og uroligheter.

Den sterkeste direkte virkningen av nedskalert oljeproduksjon vil komme i regioner der petroleumsnæringen står for en betydelig andel av verdiskapingen, sysselsettingen og inntektsgrunnlaget. Dette gjelder særlig Rogaland, men også Vestland, deler av Møre og Romsdal og enkelte områder i Nord-Norge. Når produksjon og investeringer i petroleumssektoren trappes ned, reduseres etterspørselen etter arbeidskraft, innsatsvarer og tjenester direkte i næringen. Det slår umiddelbart ut i lavere aktivitet i utvinningsvirksomhet, petroleumsrettede tjenester og i kommuner og arbeidsmarkeder som er tett knyttet til disse aktivitetene.

Minst like viktige som de direkte effektene er de indirekte kryssløpseffektene. Petroleumsnæringen er tett integrert med store deler av norsk leverandørindustri og tjenesteøkonomi, og en nedskalering påvirker derfor en lang rekke andre næringer gjennom etterspørselskanaler. Lavere aktivitet i petroleum reduserer behovet for leveranser fra verkstedindustri, maritim virksomhet, tekniske tjenester, transport, forretningsmessig tjenesteyting og annen underleverandørvirksomhet. I tillegg kommer de induserte inntektseffektene. Når inntektene faller for sysselsatte i petroleumsrelatert virksomhet, dempes også konsumetterspørselen, noe som igjen påvirker varehandel, boligtjenester, privat tjenesteyting og deler av lokal offentlig og privat tjenestenæring.

I arbeidsmarkedet vil omstillingen slå ut både gjennom lavere etterspørsel etter bestemte typer kompetanse og gjennom geografisk omfordeling av arbeidskraft. NOREG 2-analysene bygger på at arbeidstakere over tid flytter mot regioner med relativt sett høyere lønninger. Når petroleumsrelatert aktivitet avtar, svekkes lønns- og sysselsettingsgrunnlaget i de mest oljeeksponerte regionene, og det kan gi netto utflytting fra disse regionene. Samtidig kan andre regioner trekke til seg arbeidskraft. Modellresultatene peker blant annet på at høyt utdannet arbeidskraft i større grad trekkes mot byene og mot regioner med voksende kunnskaps- og tjenestenæringer, mens petroleumsfylker kan miste deler av sitt tidligere lønnsmessige fortrinn. I NOREG 2-framskrivingene er Rogaland fylket som får den tydeligste negative korreksjonen sammenlignet med SSB sine befolkningsframskrivninger som ikke fanger opp endringer i næringsstruktur. NOREG 2 beregninger viser utflytting fra spesielt Rogaland i takt med nedtrappingen av oljesektoren, hvor fylket totalt sett beregnes til å få redusert arbeidsstyrken med i overkant av 15 000 personer i 2060 sett i forhold til SSB sine befolkningsframskrivninger.

¹³ <https://www.sodir.no/aktuelt/publikasjoner/rapporter/ressursrapporter/ressursrapport-2024/>

På Sør- og Vestlandet blir omstillingen mer industriell og energirelatert enn i øvrige fylker i landet. Rogaland er fylket med størst omstillingspress, fordi beregningene framskriver en årlig nedgang i bruttoproduktet fram mot 2060, først og fremst på grunn av nedgangen i petroleumsnæringen. Samtidig er Rogaland sterkt spesialisert i olje og gass, industri og teknologiindustri, mens Vestland også har tydelig olje- og gassprofil og sterk maritim og industriell kompetanse. NOREG 2-framskrivingene peker på at Oslo og Akershus, og deretter blant annet Trøndelag, får sterkere vekst enn oljeeksponerte fylker. Det henger sammen med at disse regionene i større grad er spesialisert i privat tjenesteyting, kunnskapsintensive tjenester og andre næringer som er ventet å vokse i fastlandsøkonomien. Sør- og Vestlandet får derimot et større omstillingspress fordi en større del av dagens aktivitet er direkte eller indirekte knyttet til petroleum. Samtidig kan nettopp disse regionene ha gode forutsetninger for ny vekst dersom eksisterende offshore-, maritim- og prosessindustriell kompetanse omstilles til nye energigiverdikjeder som havvind, hydrogen, karbonhåndtering og grønne maritime løsninger. Hvor friksjonsfri omstillingen vekk fra petroleumsøkonomien blir, avhenger blant annet av hvor godt kompetansen kan overføres til andre næringer, hvor mobile arbeidstakerne er geografisk, og hvor raskt nye næringer vokser fram.

Agder framstår også som et viktig industrifylke i den nye økonomien. RUT 2025 rapporten peker på at veksten innen teknologiindustri ventes å bli mest uttalt i Agder (sammen med Vestfold), og regjeringens industrisatsing legger nettopp vekt på batterier, hydrogen, CO₂-håndtering og prosessindustri¹⁴.

3.3.4 Øst-Norge

Øst-Norge består av fylkene Vestfold, Telemark, Buskerud, Akershus, Oslo, Østfold og Innlandet, og er en landsdel hvor fylkene som utgjør regionen har svært ulike forutsetninger for å møte et fremtidig næringsliv.

Når vi ser på nærings sammensetningen i de ulike fylkene i landet, trer et ganske tydelig bilde fram: i urbane regioner er det private tjenesteytende næringer som vokser klart mest. For eksempel er finans, kunnskapsintensive tjenester, bygg- og bolig tjenester og andre tjenester de største i Oslo. Varehandel kommer på femteplass, deretter kommer de tre næringene som er dominert av offentlig sektor: helse og omsorg, offentlig administrasjon og undervisning. De første er typiske ikke-stedbundne næringer, de siste er typisk næringer som «flytter etter folk». I distriktsregioner domineres den økonomiske utviklingen av offentlig sektor: helse og omsorg og offentlig administrasjon er de som vokser klart mest, og som er de største arbeidsgivere i mange fylker.

Geografisk tyder framskrivingene på at Oslo og Akershus vil få den sterkeste veksten fram mot 2060, fulgt av Buskerud og Trøndelag. Det henger sammen med at hovedstadsregionen allerede dominerer privat tjenesteyting og kunnskapsintensive tjenester, hvor mer enn 60 prosent av verdiskapingen i Oslo skjer i privat tjenesteyting, og 44 prosent av nasjonalt bruttoprodukt i disse kunnskapsintensive tjenestenæringene produseres i Oslo. FoU-aktiviteten i næringslivet er også sterkt konsentrert rundt de sentrale områdene der blant annet mer enn halvparten av næringslivets FoU-kostnader i 2023 lå i Oslo og Viken, mens FoU-intensiteten per sysselsatt var høyest i Vestfold og Telemark. Derfor ser det også ut til at de mest sentrale fylkene vil dra størst nytte av vekst i digitale tjenester, finans, rådgivning, forskning og andre kunnskapsbaserte næringer.

I Akershus ventes det fortsatt vekst i transportrelaterte tjenester. Dette er blant annet lager og distribusjonstjenester hvor det er en konsentrasjon av denne type næring i blant annet kommunene rundt både Oslo lufthavn og sør for Oslo. I Oslo, og i litt mindre grad i Akershus, beregnes det vekst i en del tradisjonelle primærnæringer. Dette er i stor grad knyttet til hovedkontor og ikke vekst i industriproduksjonen i fylkene. Buskerud er sammen med Oslo, Akershus og Trøndelag det fylket med sterkest beregnet vekst

¹⁴ [Grønt industriløft - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/nytt-gront-industrilofte/id2544444)

fram mot 2060. Denne veksten er i stor grad drevet av vekst i teknologisk industri og kunnskapsintensive tjenester. I Buskerud er det en konsentrasjon av denne typen næringer i Kongsberg.

Innlandet er det fylket hvor eldrebølgen treffer hardest og peker seg ut med dårlig skår på alle demografiske indikatorer (RUT 2025). Dette finner vi igjen i NOREG 2 framskrivingene for næringsstrukturen i Innlandet hvor Helse- og omsorgstjenester både har den største veksten av alle næringene og er den relativt sett viktigste næringen i fylket i 2060. Den demografiske utfordringene medfører at andre mer vareproduserende næringer må konkurrere om arbeidskraften i et arbeidsmarked hvor dette er en knapp ressurs.

Vestfold og Telemark framstår også som viktige industrifylker i den nye økonomien, og både Vestfold og Telemark utmerker seg ved at industrien utgjør en relativt større andel av verdiskapingen enn i de aller fleste andre fylker. I RUT 2025 pekes det på at veksten innen teknologiindustri ventes å bli mest uttalt i Vestfold (sammen med Agder), og vi ser fra NOREG 2 framskrivingene at andre industrisektorer også er ventet å vokse i Vestfold. Utover veksten i både teknologisk industri og tjenester, ser vi en beregnet vekst i landbruket i fylket. I stor grad består landbruket i Vestfold i dag av produksjon av korn, grovfôr og grønnsaker¹⁵.

¹⁵ <https://www.landbruksdirektoratet.no/nb/statistikk-og-utviklingstrekk/utvikling-i-jordbruket/jordbruksforetak-jordbruksareal-og-husdyr>

4 Hvordan påvirker endringen i demografi og næringsstruktur framtidig transporttetterspørsel

4.1 Innledning

Samlet tegner gjennomgangen et bilde av et Norge som fram mot 2050 og 2060 vil preges av tre parallelle utviklingstrekk:

1. Vedvarende sentralisering, der veksten samles i byområder og sentrale regioner.
2. Aldrende befolkning, som svekker veksten i arbeidsstyrken og endrer behovene for tjenester og mobilitet.
3. Omstilling i næringslivet, fra petroleum og tradisjonell industri til mer tjenestebaserte, kunnskapsintensive og grønne næringer.

Disse utviklingstrekkene vil til sammen påvirke transporttetterspørselen både geografisk og funksjonelt. Under drøfter vi kort hvilke konsekvenser de demografiske- og næringsøkonomiske utviklingstrekkene får for framtidig transporttetterspørsel.

4.2 Demografiske utviklingstrekk og konsekvenser for transporttetterspørselen

Demografiske endringer vil påvirke både nivået på transporttetterspørselen og sammensetningen av den fram mot 2060.

Befolkningen i Norge skal vokse fra ca. 5,5 millioner innbyggere til 6,1 millioner innbyggere fram mot 2060. Veksten kommer særlig på Østlandet og i og rundt de store byene. Sentraliseringen fortsetter. Akershus, Oslo og Østfold er ventet å få den sterkeste befolkningsveksten, mens Nordland er eneste fylke med nedgang, og veksten i distriktskommuner på sentralitetsnivå 4–6 blir svak. Innad i regionene er det større vekst i kommuner med høyere grad av sentralisering og lavere vekst i mer perifere kommuner. Dette trekker transporttetterspørselen mot de største byområdene og hovedkorridorene mellom dem. Når veksten i folketall og arbeidsplasser i hovedsak skjer i og rundt de største byene, vil det gi flere arbeidsreiser, fritidsreiser, tjenestereiser og vareleveranser i disse områdene.

Samtidig trekker aldringen av befolkningen i en annen retning, hvor nesten alle kommuner vil få lavere andel innbyggere i yrkesaktiv alder. Typisk vil en eldre befolkning isolert sett trekke i retning av lavere transporttetterspørsel. Framtidens eldre kan få andre reisevaner enn dagens eldre, men det er allikevel grunn til å tro at aldringen av befolkningen ikke bare peker mot mindre transport, men mot en annen sammensetning av transporten med relativt svakere vekst i tradisjonelle arbeidsreiser og større betydning av reiser knyttet til helse, omsorg, service og fritid.

Transportmessig betyr dette at de demografisk sterkeste regionene får et sterkere grunnlag for vekst i pendling og rushtrafikk, mens fylker med høy aldring og svakere arbeidskraftgrunnlag i større grad får et transportbehov preget av hverdagsmobilitet, tjenestereiser og tilgang til grunnleggende tjenester, ofte over lengre avstander.

4.3 Konsekvenser for transporttetterspørselen av endret næringsstruktur

Til NTP benyttes NOREG 2 til å etablere sonevise vekstfaktorer for utviklingen i næringsvis bruttoproduksjon. Disse vekstfaktorene benyttes deretter til å framskrive varestrømsmatrisene i Nasjonal godsmodell.

Norge vil i økende grad omstilles til en service-økonomi, der tjenesteytende sektor står for en økende del av både sysselsettingen og verdiskapingen. Framskrivningene peker på at veksten framover i stor grad vil komme i privat tjenesteyting, offentlig tjenesteyting og infrastrukturnæringer, mens industri, olje og gass samlet trekker veksten ned. Innen privat tjenesteyting er det særlig kunnskapsintensiv forretningsmessig tjenesteyting som bidrar til vekst, særlig i Oslo, Akershus og Trøndelag. Dette tilsier at en større del av framtidig transporttetterspørsel vil være knyttet til personmobilitet i og rundt byregionene, tjenestereiser og urban distribusjon, mens tung, råvarebasert transport får relativt mindre betydning i den samlede økonomien enn tidligere.

Allikevel vil trolig godsstrømmer over lange avstander også i framtiden være avgjørende for norsk verdiskaping. De stedbundne næringene vil fortsatt prege det framtidige transportbehovet sterkt i mange deler av landet. Landbruket står sterkt i Innlandet og Trøndelag, mens kysten, særlig fra Vestland og nordover, er spesialisert i fiske og akvakultur. Spesielt verdiskapingen knyttet til havbruk og fiske vil også i framtiden være avhengig av lange transportavstander for å nå ut til de store markedene og befolkningsområdene.

Det er stor usikkerhet knyttet til omstillingen fra en petroleumsbasert industriproduksjon som har gitt eventyrlige inntekter og verdiskaping og til noe annet som vi enda ikke helt vet hva er. Et godt gjett er at nye næringer i Norge i stor grad vil vokse fram som nye verdikjeder bygget på eksisterende kompetanse, der offshore blir til havvind og hydrogen, prosessindustri blir til lavutslippsindustri og karbonhåndtering, og maritim næring blir til leverandør av nullutslippsløsninger og avanserte tjenester. Nedtrappingen av petroleumsproduksjon vil få store regionale ringvirkninger, som igjen kan påvirke transporttetterspørselen. Dette gjelder særlig Rogaland, men også Vestland, Møre og Romsdal og deler av Nord-Norge. Det er usikkerhet knyttet til både hvordan transportbehovet i de nye næringene utvikler seg og hvordan ringvirkningene av de nye næringene skaper ytterligere regional transporttetterspørsel. De regionale ringvirkningene av omstillingen bort fra petroleumsøkonomien har vi større kjennskap til og muligheter for å analysere.

Den fortsatte sentraliseringen og befolkningsøkningen på Østlandet, sammen med nærheten til Sverige, vil trolig forsterke Østfold og øvrige områder rundt Oslofjorden som et sentralt lager- og distribusjonsområde for resten av landet. Bakgrunnen er først og fremst at denne delen av landet kombinerer tre forhold som er særlig viktige for moderne vareflyt: nærhet til store forbrukermarkeder, god transporttilgjengelighet og tett kobling til import- og eksportkanaler mot utlandet. Når flere mennesker og mer kjøpekraft samles på Østlandet, blir det mer lønnsomt å plassere sentrallagre og terminaler i dette området. Samtidig gjør høye arealpriser og begrenset plass i Oslo at lager- og logistikkfunksjoner i større grad lokaliseres til Østfold, Follo, Romerike og andre nærliggende områder med bedre tilgang på arealer. Utviklingen i næringsstrukturen trekker i samme retning. Når økonomien blir mer tjenestedrevet øker behovet for effektive lager- og distribusjonskjeder nær de største befolkningskonsentrasjonene.

Referanser

Finansdepartementet. (2024). *Meld. St. 31 (2023–2024) Perspektivmeldingen 2024*. Oslo: Finansdepartementet.

Hansen, W. og Hartveit, K. J. L. (2023): Viktigheten av veien: Gods- og næringsanalyse av E136. TØI-rapport

Johansen, B. G., Hansen, W., Rosnes, O., Vennemo, H., Svartsund, H., Erraia, J., Vennerød, Ø., Skjerpen, T.: Regional økonomisk utvikling i norske fylker: Regionale referansebaner beregnet med likevektsmodellen NOREG 2.3. TØI-rapport 2099/2025. Transportøkonomisk institutt

Kommunal- og distriktsdepartementet. (2025). *Regionale utviklingstrekk 2025*. Oslo: Kommunal- og distriktsdepartementet

Leknes, S. & Løkken, S. A. (2024). Befolkningsframskrivinger for kommunene 2024. SSB-rapport 2024/20. Statistisk sentralbyrå.

Menon Economics (2026): Eksportmeldingen 2026. Menon-publikasjon Nr. 29/2026.

Sokkeldirektoratet (2024): Ressursrapport 2024.

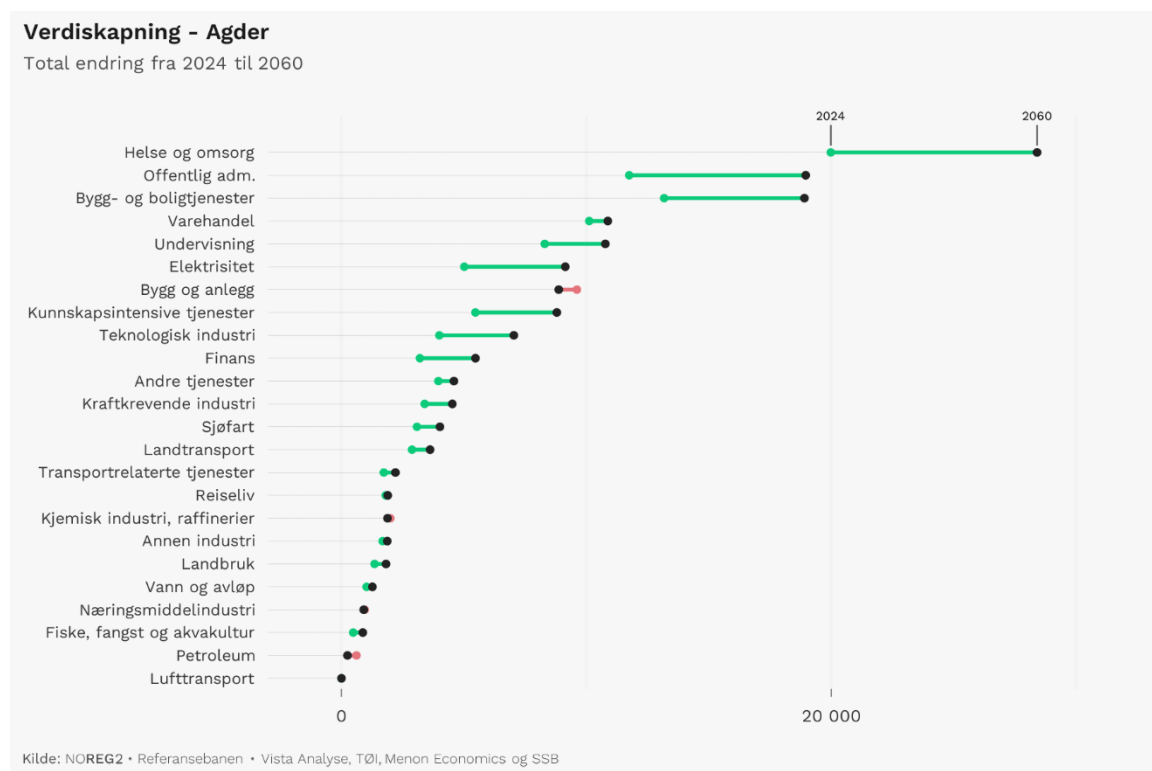
<https://www.sodir.no/aktuelt/publikasjoner/rapporter/ressursrapporter/ressursrapport-2024/>

Vedlegg

Vedlegg 1. Verdiskaping i ulike næringer, per region

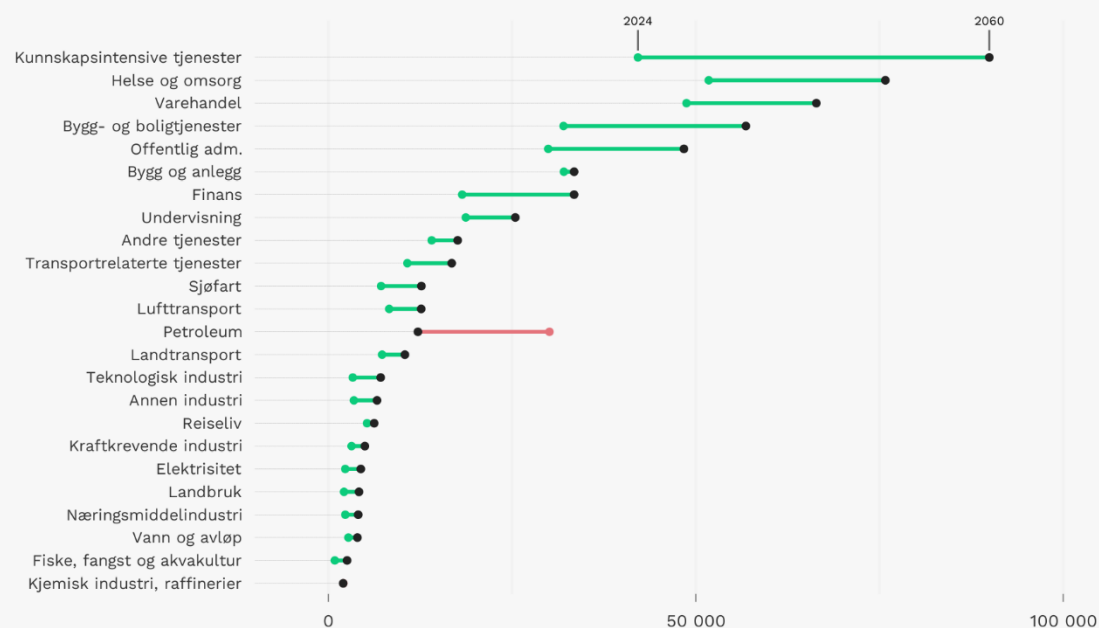
I dette vedlegget gjengis de fylkesvise beregningene med NOREG 2 som ligger til grunn for RUT 2025 og TØI-rapport 2009/2025.

Analysene er foretatt med NOREG 2, versjon 2.3. Senere er modellen videreutviklet gjennom utviklingsoppdrag fra transportetatene og foreligger nå i versjon 2.4.



Verdiskapning - Akershus

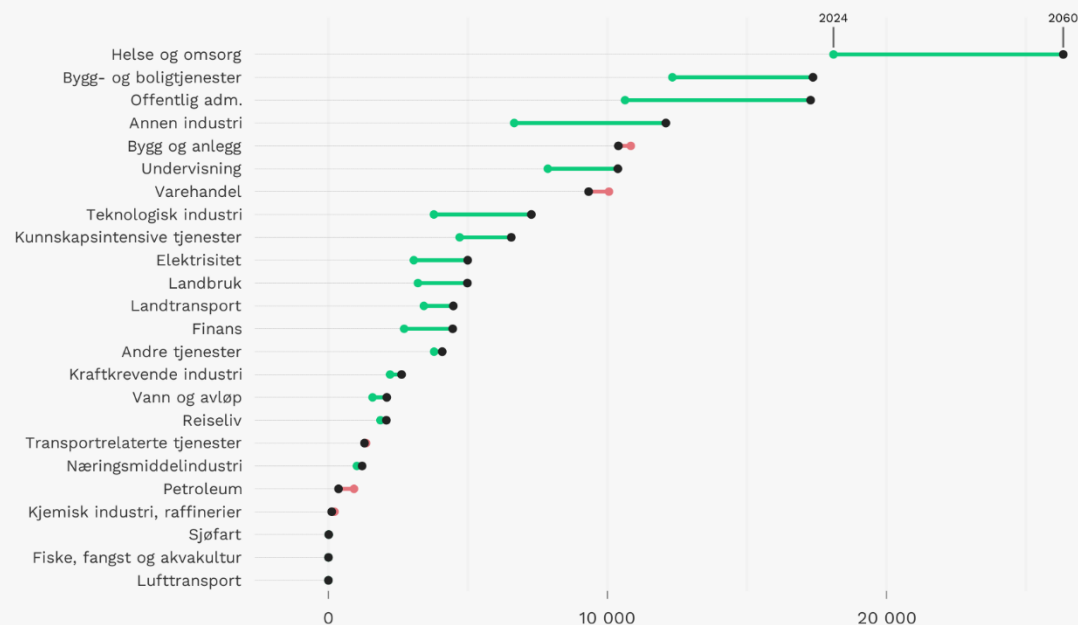
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Buskerud

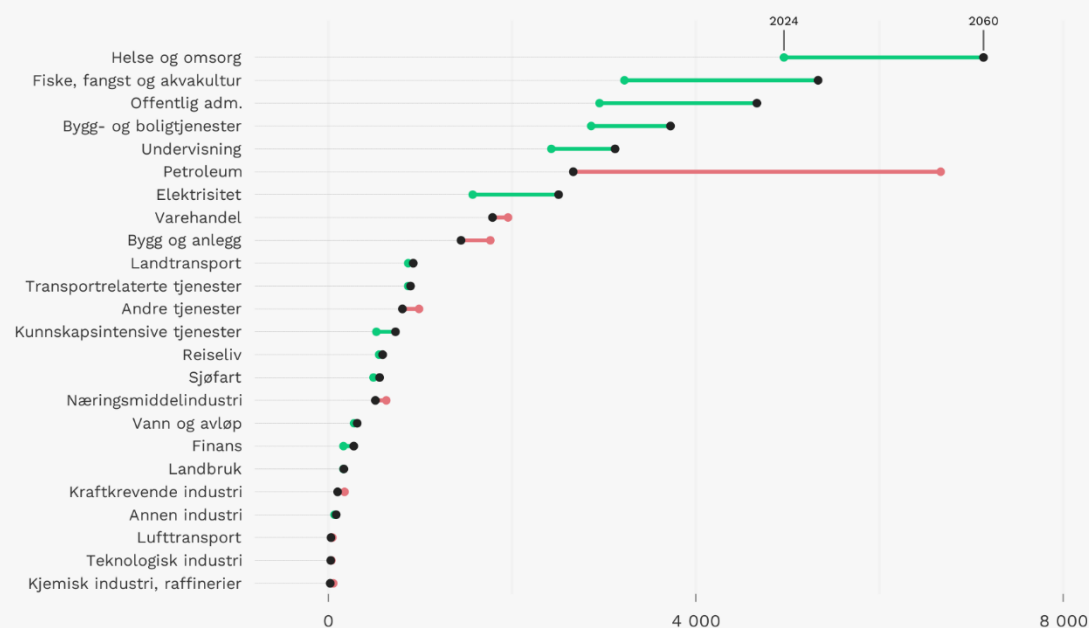
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Finnmark

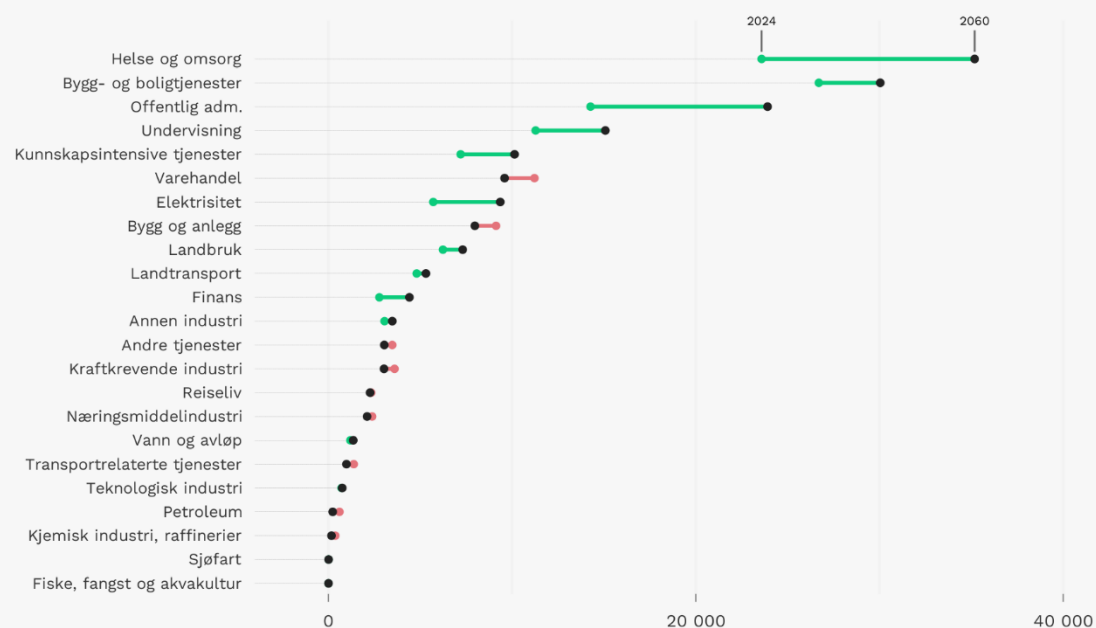
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Innlandet

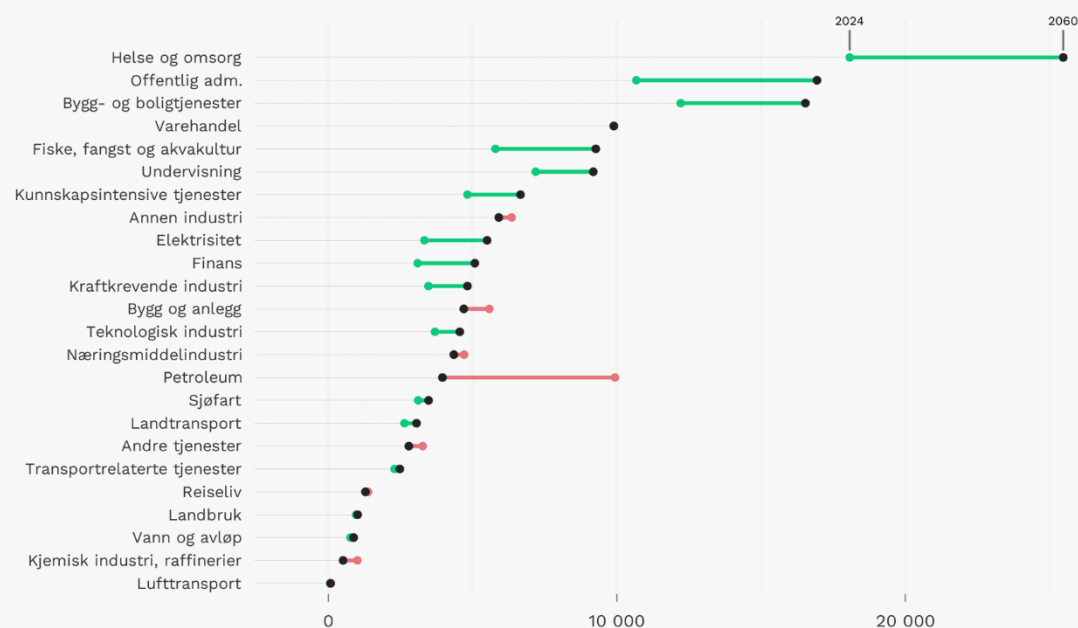
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Møre og Romsdal

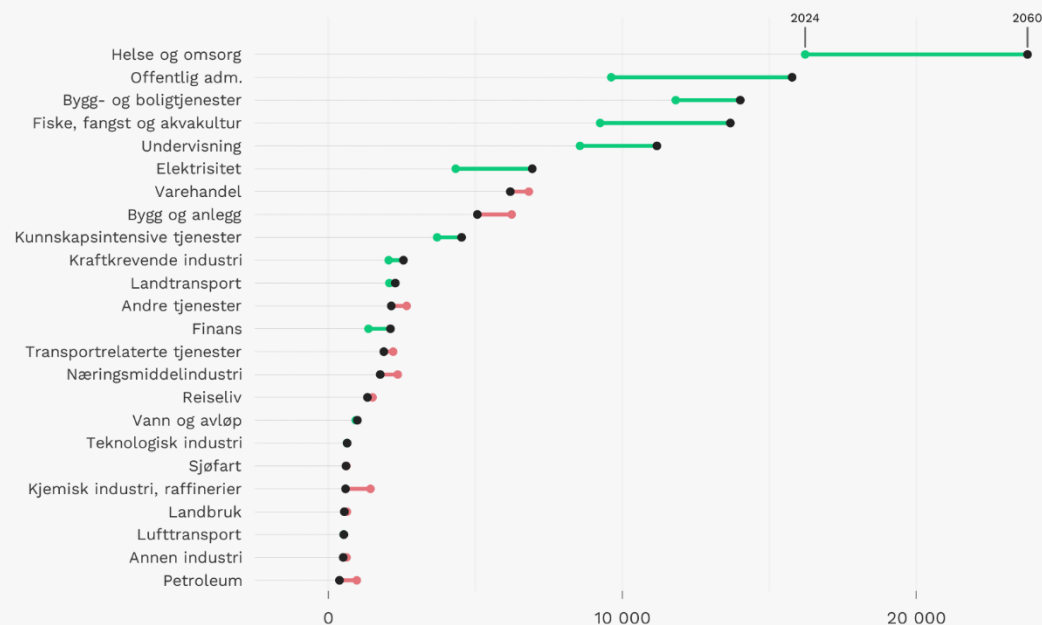
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Nordland

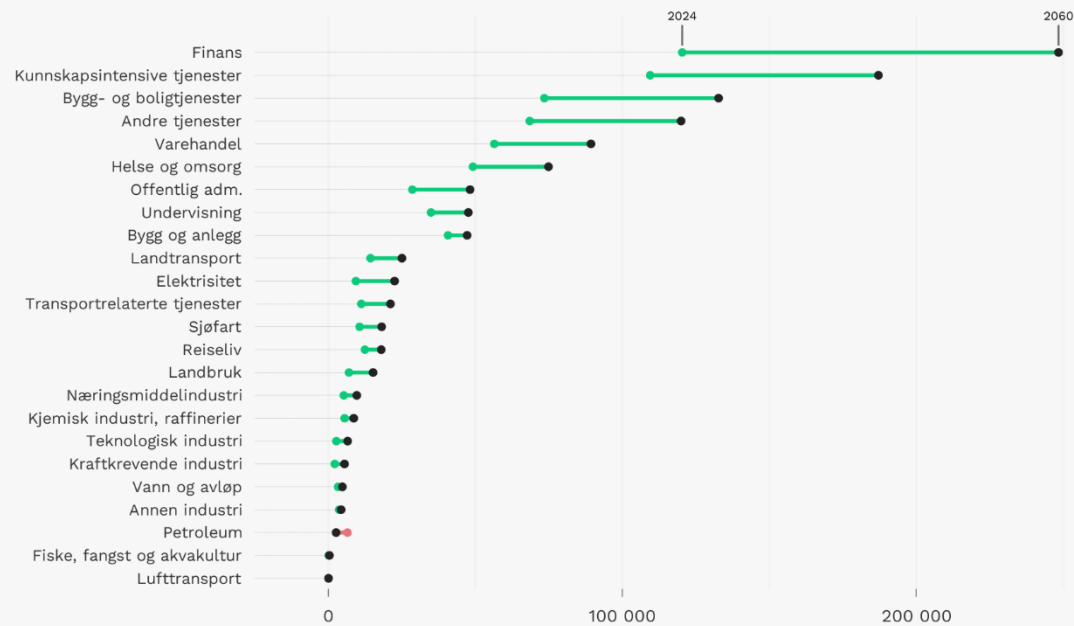
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Oslo

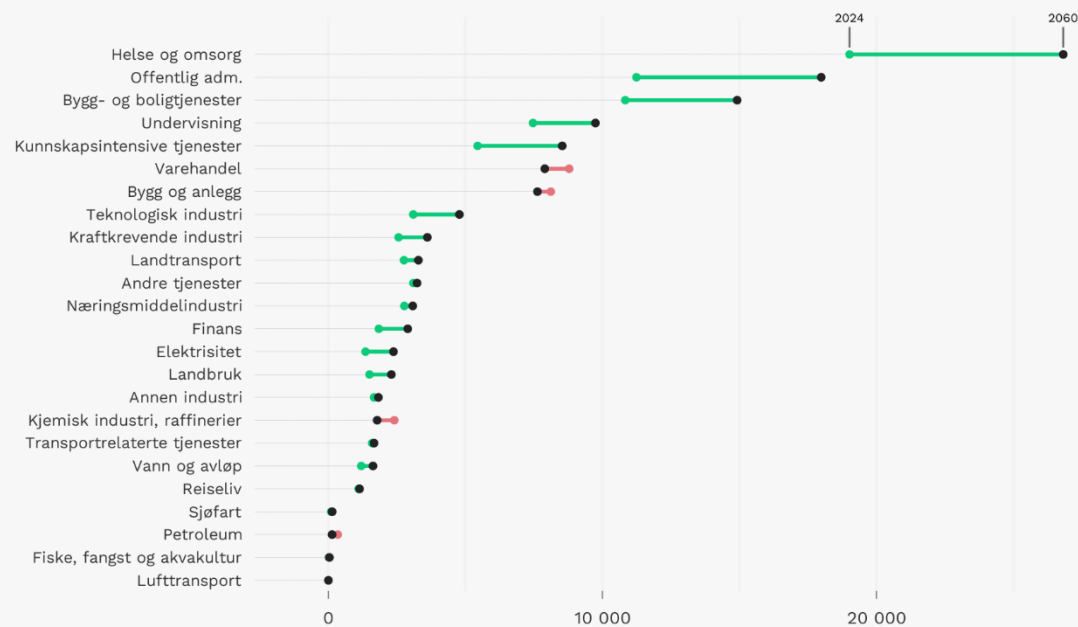
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Østfold

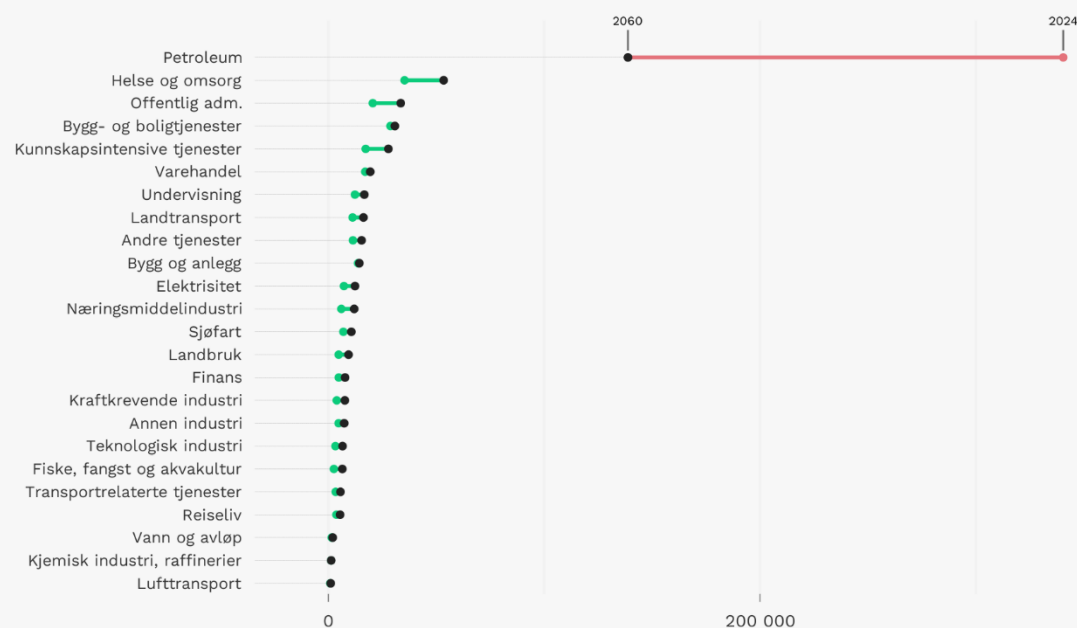
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Rogaland

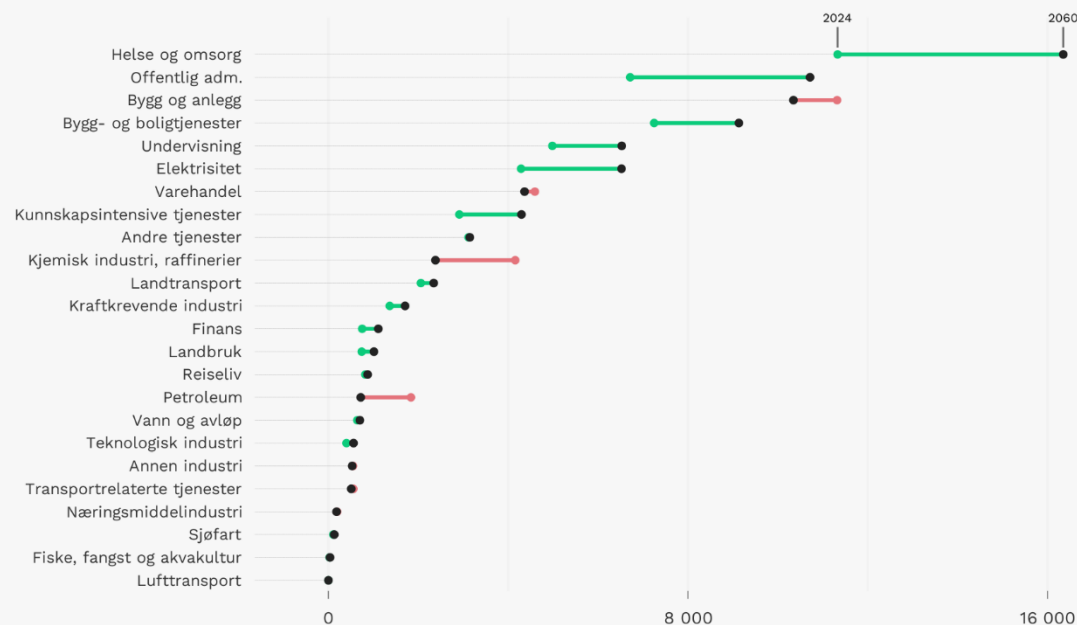
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Telemark

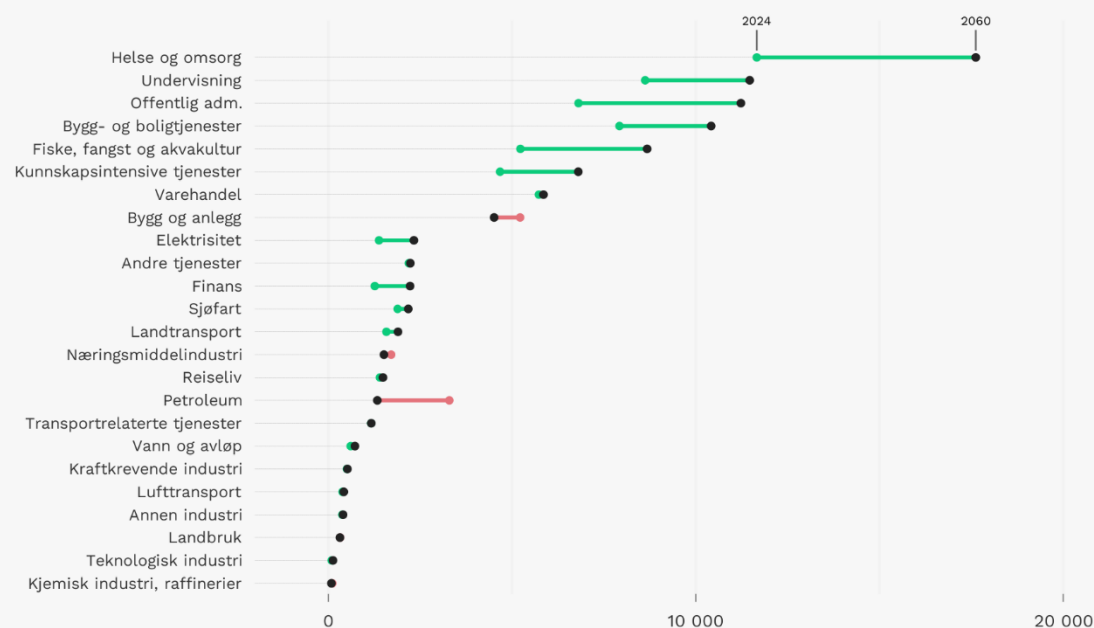
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Troms

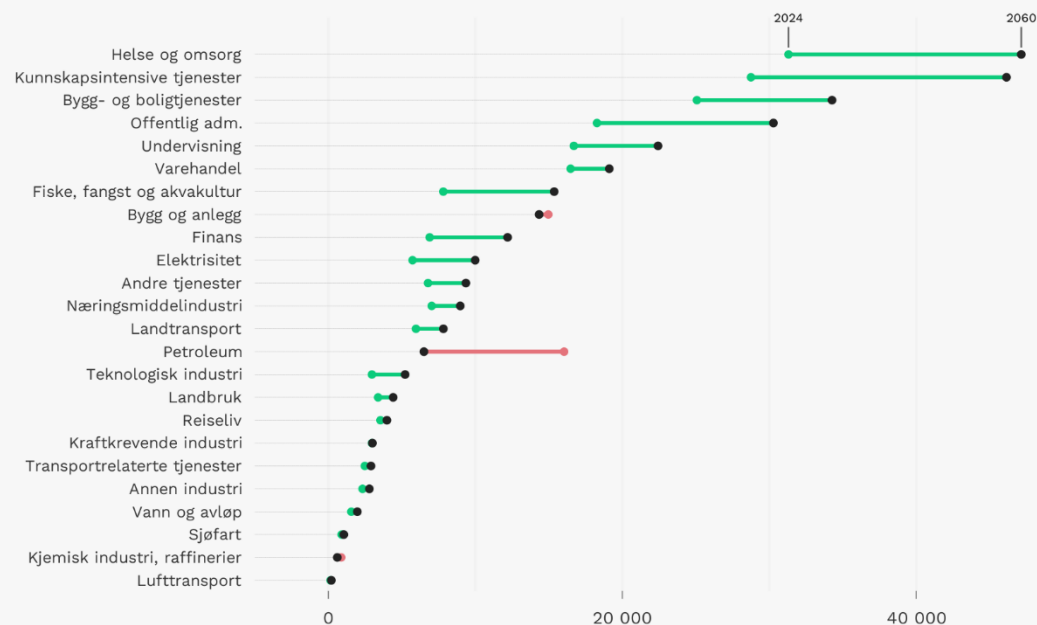
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Trøndelag

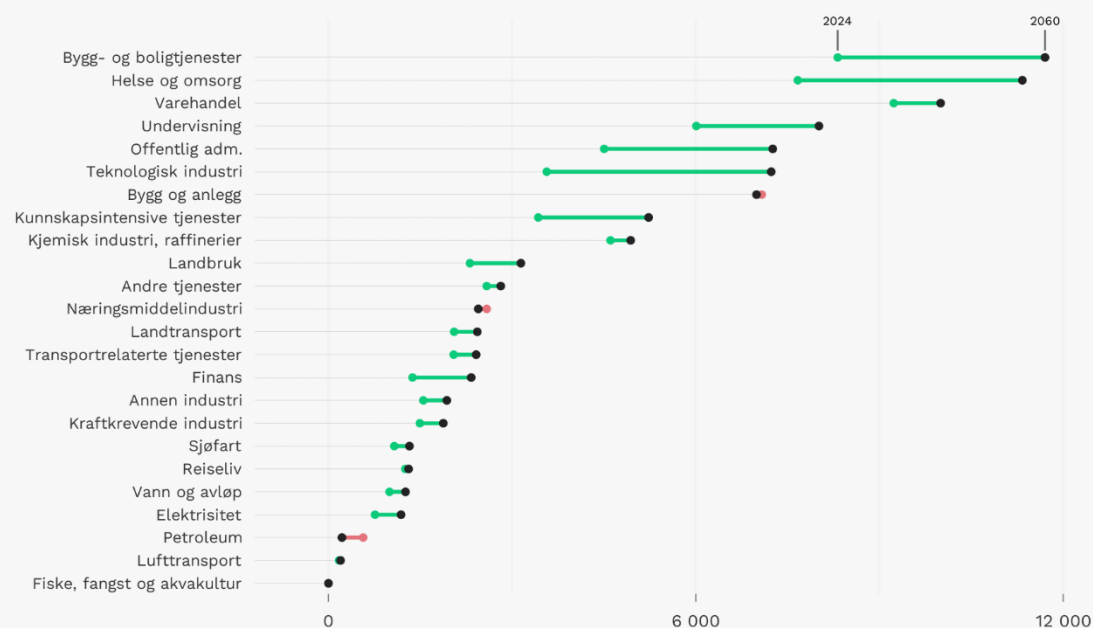
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Vestfold

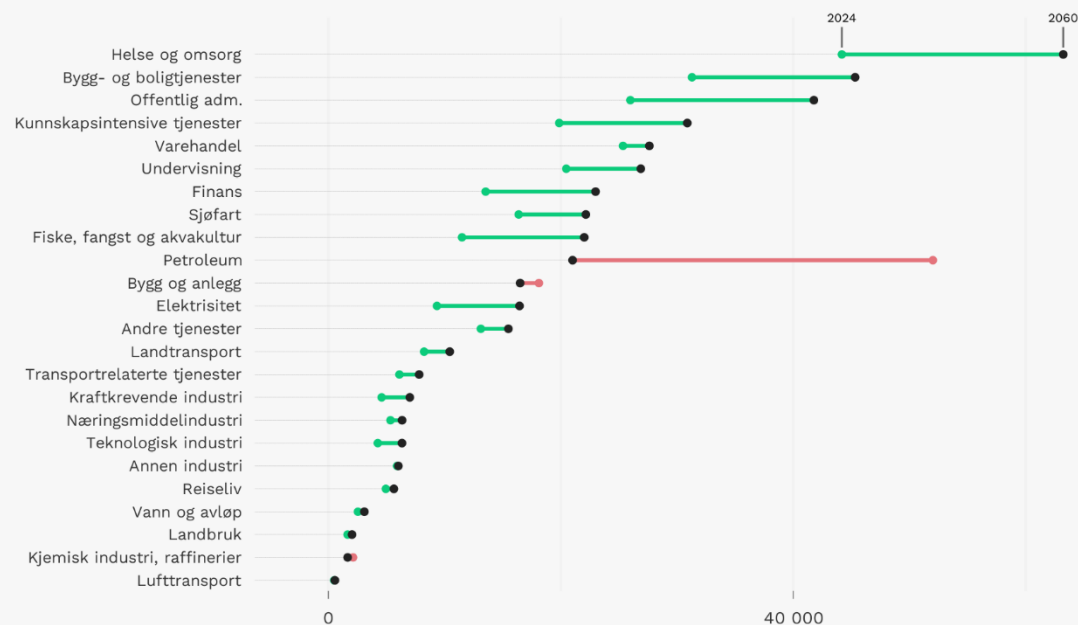
Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

Verdiskapning - Vestland

Total endring fra 2024 til 2060



Kilde: NOREG2 • Referansebanen • Vista Analyse, TØI, Menon Economics og SSB

TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Postboks 8600 Majorstua
0349 Oslo
Norge

E-post: toi@toi.no

Kontoradresse:

Forskningsparken
Gaustadalléen 21

Hjemmeside: www.toi.no

