

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Vår dato 30.06.2016
Deres dato
Vår referanse
Deres referanse

Etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029 - høringskommentarer fra Sjømat Norge

Sjømat Norge viser til etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) som ble lagt frem 29. februar 2016 med høringsfrist 1. juli 2016.

Innledende kommentarer

Sjømat Norge er en landsforening i NHO. Sjømat Norge (tidligere Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening, FHL) dekker hele verdikjeden, fra fjord til bord innen norsk sjømatproduksjon. Medlemmene består av omlag 500 bedrifter med 10.000 ansatte innen fiskeindustri, havbruk, fôrproduksjon, biomarin industri samt teknologi og service. Bedriftene er i all hovedsak plassert i distriktene nært kysten. Medlemsbedriftene er både små lokaleide familiebedrifter og store multinasjonale selskap. Disse har det til felles at de jobber i sjømatområdet og er avhengig av stabile rammebetingelser og gode offentlige løsninger- ikke minst innenfor transport- og samferdselssektoren.

Sjømat Norge vil i dette høringssvaret først kort kommentere sjømatnæringens generelle forventninger til fremtidige kommunikasjons- og transportløsninger.

For Sjømat Norge og norsk sjømatnæring er det av særlig stor betydning å prioritere prosjekter som effektivt binder ulike regioner og landsdeler sammen, i tillegg sørge for utvikling av effektive transportkorridorer mot internasjonale markeder. Det gjelder for eksempel sammenhengende utbygging av trafikksterke strekninger langs E6, E16, E18, E39 og E134.

I høringssvaret kommenteres også kort konkrete sentrale elementer i NHOs høringssvar ifm etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP). NHOs høringssvar fanger på en god måte opp de overordnede utfordringene norsk næringsliv har med samferdsels- og transportløsninger.

Sjømat Norge vil avslutningsvis fremme konkrete innspill som angår sjømatbedriftenes lokale- og regionale transportutfordringer for hhv Nord-Norge, Midt-Norge og Vestlandet. Innspillene er fremkommet gjennom medlemsmøter i

Sjømat Norge, gjennom innspill fra NHOs regionale foreninger eller gjennom regionale veiforum. Sjømatnæringen har i alle landsdelene vært representerte i tilknytning til utarbeidelse av de ulike regionale innspillene, slik at disse også i all hovedsak skal kunne anses som representative for sjømatnæringens konkrete behov for transportløsninger.

Kort om norsk sjømatnæring

Norsk sjømatnæring står for en årlig produksjon av nærmere fire millioner tonn sjømatprodukter. Norske båter leverte 2,3 millioner tonn med fisk, reker, skalldyr og skjell i 2015, mens det ble produsert 1,39 millioner tonn tonn ved oppdrettsanlegg i 2015. Atlantisk laks utgjorde omlag 95% av den norske oppdrettsproduksjonen.

Det er et stort potensiale for å videreutvikle den norske sjømatproduksjonen. Norske myndigheter og næringen selv har ambisiøse mål for å øke produksjonen; både for å øke tilførselen av sjømat til et globalt marked med stor etterspørsel i de kommende årene samt for å sikre at norsk sjømatnæring i enda større grad kan bidra til å sikre norsk velferd. Næringen er idag en stor bidragsyter gjennom sine subsidiefrie og lønnsomme aktiviteter, og kan påta seg å bli en enda større bærebjelke for det norske samfunnet.

Flere faglige rapporter i de senere årene har dokumentert potensialet som ligger i utvikling av den norske sjømatnæringen. Blant annet har Det Kongelige Norske Videnskabers Selskab (DKNVS) og Norges tekniske Vitenskapsakademi (NTVA) i rapporten «Verdiskaping basert på produktive hav i 2050» (2012) pekt på et økonomisk omsetningspotensial i de marine næringene beregnet til 550 milliarder kroner i 2050.

Sjømatnæringen som bruker av transport- og samferdselsløsninger - sjømatnæringens generelle forventninger til fremtidige kommunikasjons- og transportløsninger

Norsk sjømatnæring er idag en stor forbruker av ulike transportløsninger. Generelt kan man si at det aller meste av fersk sjømat - enten den er fangstet eller oppdrettet - fraktes landeveien med vogntog; enten hele veien frem til konsument eller frem til omlasting for videre transport med tog eller fly. For fryst sjømat går vesentlige deler av produktene sjøveien med skip; det samme gjelder i all hovedsak også tørkede eller saltede sjømatprodukter samt enkelte ferdigvarer som eksempelvis hermetikkk.

Selv om betydelige deler av sjømatproduktene transporteres på landeveien med vogntog, er sjømat å anse som klimavennlig mat. Dette er dokumentert av blant annet norske og svenske kompetansemiljøer (SINTEF Fiskeri og Havbruk, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut) som har sett på CO2-regnskapet for sjømat fra Norge. Beregningene viser at norsk fisk er noe av den mest klimavennlige maten vi kan sette

på middagsbordet, selv om den må fraktes ut til forbrukere i 150 land. Sjømat både fra fangst og havbruk kommer svært godt ut i forhold til annen kjøttproduksjon – og dette kan i de kommende årene vise seg å være et vesentlig konkurransefortrinn for norsk sjømat i forhold til både andre matvarer og andre matproduserende nasjoner.

For sjømatnæringen er det viktig også for fremtiden å sikre at produksjonen er klimavennlig og aller helst at klimautslippene fra sjømatproduksjonen reduseres ytterligere. Økt bruk av godstransport med tog samt frakt av fersk sjømat med båt til eksempelvis kunder på kontinentet kan bidra til å gjøre transport av sjømat enda mer klimavennlig.

Utbygging av fiskerihavner er et viktig tiltak som både kan bidra til å gjøre hverdagen enklere for sjømatnæringen i forbindelse med levering av villfanget fisk og for transport av sjømatprodukter sjøveien til markedet. Sjømat Norge konstaterer at det langs kysten er uttrykt et stort behov for oppgradering av fiskerihavner og mener dette er tiltak som bør prioriteres høyt i de kommende årene.

Behovet for miljø- og klimavennlige transportløsninger vil tilta i takt med økt norsk sjømatproduksjon. Miljø- og klimavennlige transportløsninger kan styrke konkurransekraften til norsk sjømatnæring. Det er imidlertid grunn til å påpeke følgende:

Bruk av nye og mer miljøvennlige transportløsninger innen f eks båt- og ferjetrafikk skal ikke gå ut over regularitet eller transportfrekvens. Det er eksempelvis flere konkrete hendelser i de siste årene på at innføring av gassdrevne ferjer har vist seg å gi betydelige problemer for frakt av sjømat. Konsekvensene har vært mange og hyppige kanselleringer som sterkt har rammet transporten av sjømatprodukter. Det må være et tydelig minstekrav at transporttilbud ikke skal bli forringet som følge av innføring av nye teknologiske løsninger.

Om potensialet som blant annet er tilkjenegitt i rapporten «Verdiskaping basert på produktive hav i 2050» skal realiseres, vil det kreve betydelige investeringer i samferdselstiltak. Behovet for betydelige investeringer som gagnar utvikling av sjømatsektoren vil også kunne begrunnes gjennom de store muligheter for utnyttelse av ressurser fra havet som blant annet ble synliggjort av regjeringen gjennom "Havkonferansen" i Bergen i mai i år.

Sjømat Norge finner grunn til å også understreke at sjømatnæringen allerede idag og med dagens produksjonsvolumer har betydelige utfordringer med samferdsels- og transportløsningene, som i mange tilfeller direkte hindrer næringsutvikling. Dette er utfordringer som dels skyldes manglende statlige investeringer og dels skyldes fylkeskommunale prioriteringer.

Fylkeskommunenes utfordringer har eskalert etter at de overtok ansvar for vei- og fergestrekninger fra staten. Ett eksempel på hvordan dette har slått ut er de store utfordringer sjømatbedrifter har med fergesambandet Hasvik-Øksfjord etter at fergene ble gjort til fylkeskommunalt ansvar. 80% av all transport av kjøretøy over 14 meter som blir fraktet med ferge i Finnmark blir fraktet på dette sambandet. Fra nye ferger ble satt i drift 1. januar i år har det vært en økning i både antall innstillinger og kapasitetsutfordringer.

Både Nergård Sørøya AS og Norway Seafoods AS har stor aktivitet her og begge selskapene satser på fersk fisk. Selskapene er svært bekymret over de konsekvenser det svekkede transporttilbudet har for deres aktiviteter på Sørøya. Det er ikke annen mulighet for frakt av fersk fisk fra Sørøya enn med ferge. Samband som er så sentrale må sikres gode transportløsninger.

Det er flere slike utfordringer langs kysten. Dette er med andre ord ikke bare en problemstilling som gjelder utelukkende fergesambandet Hasvik-Øksfjord.

I tillegg til utfordringer med å få transportert produserte varer sliter næringen også med personbefordring; det må kunne anses som helt grunnleggende at ansatte ved bedriftene skal kunne ta seg til arbeidsplassene på en trygg og akseptabel måte. Dette er en avgjørende forutsetning for trivsel og bosetting i de distriktssamfunnene hvor brorparten av våre medlemsbedrifter har sine aktiviteter.

Konkrete kommentarer til etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029

Kort sammenfatning av sentrale elementer fra NHOs høringssvar

Sjømat Norge vil på generelt grunnlag henviser til NHOs høringssvar ifm etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP). NHOs høringssvar fanger på en god måte opp de overordnede utfordringene norsk næringsliv har med samferdsels- og transportløsninger.

NHOs uttalelse bygger på næringslivets omforente politikkdokument *Samferdselspolitikken mot 2030*, som er NHOs innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029.

Sjømat Norge vil særlig trekke frem følgende elementer fra NHOs høringssvar, som synes særlig relevant for sjømatnæringen:

- NHO mener at etatenes grunnlagsdokument gir en god beskrivelse av hvilke behov samferdselssektoren står overfor. For næringslivet er samferdsel en viktig rammebetingelse og tilstanden for norsk samferdsel er dramatisk etter

lang tids forsømmelse, stort vedlikeholdsetterslep og behov for store nyinvesteringer.

- NHO har tatt utgangspunkt i transportetatenes beregninger på at det er et investeringsbehov på 1.500 milliarder kroner frem mot 2050 innenfor samferdselssektoren. Norge står ovenfor en rekke utfordring blant annet en eldrebølge. Etter NHOs vurdering er handlingsrommet for å en kraftig satsing på samferdsel nå. Dersom man ikke tar seg råd til en slik satsing nå, er NHO usikre på om man vil få muligheten til dette senere. Dette er noe av bakgrunnen for at NHO mener den største delen av investeringsbehovet må prioriteres i kommende NTP. Dette betinger ifølge NHO at man prioriterer de riktige prosjektene, at man bygger effektivt og ikke minst sørge for raskere og mer effektiv planlegging. Sjømat Norge slutter seg til denne vurderingen.
- NHO peker i sitt høringssvar også på at befolkningsøkning vil bety økt etterspørsel etter varer og tjenester. Økt godstransport må i fremtiden skje effektivt og miljøvennlig. Det betyr at man må legge til rette for å jernbanen blir mer pålitelig og forutsigbar. I tillegg må man legge til rette for at det godset som fraktes på sjø og vei skjer på en klimavennlig måte. Dette er vurderinger Sjømat Norge deler, og i tråd med sjømatnæringens ønsker om økt bruk av tog og båt for transport av sjømat til markedene.
- I sitt høringssvar understreker NHO videre betydningen av at NTP vektlegger næringslivets transportbehov i de overordnede valg og prioriteringene som gjøres. Norske bedrifters avstandsulempere og transportkostnader er langt større enn våre handelspartnere og konkurrentland. For sjømatnæringen, som er en utpreget distriktsnæring, merkes ulempene og transportkostnadene i vel så stor grad som for næringslivet som er basert i den sentrale østlandsregionen.
- Dårlig vedlikehold gir dårlig fremkommelighet og redusert trafiksikkerhet. NHO understreker at det er gledelig at man de senere årene har sett indikasjoner på at forfallet har sluttet å vokse og at man har begynt å redusere vedlikeholdsetterslepet innenfor vei og jernbane. Det er positivt at man i etatens grunnlagsdokument planlegger at vedlikeholdsetterslepet skal fjernes innen utgangen av planperioden. NHO mener det er viktig at denne ambisjonen videreføres i arbeidet med stortingsmeldingen.

NHOs prioriteringer i NTP tar utgangspunkt i fire områder som NHO mener er de viktigste; hhv byområder/store by- og arbeidsmarkedsregioner, kollektivtransport, knutepunkt for godstransport og nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport. For Sjømat Norge og norsk sjømatnæring er særlig sistnevnte område av stor betydning: Å prioritere prosjekter som effektivt binder ulike regioner og landsdeler sammen, i tillegg sørge for utvikling av effektive transportkorridorer mot internasjonale markeder. Det gjelder for eksempel

sammenhengende utbygging av trafikksterke strekninger langs E6, E16, E18, E39 og E134.

Dette innebærer blant annet utbygging av E6 fra Hamar og videre mot Lillehammer, E6 fra Ulsberg mot Trondheim og videre mot Steinkjer, utbygging av E18 fra Oslo og vestover mot Kristiansand og mot svenskegrensen. E39 fra Kristiansand bygges ut mot Stavanger. Videre vil bygging av fergefri E39 mot Bergen og videre mot Trondheim være med på å skape større bo- og arbeidsmarkedsregioner mange steder. Mellom Øst- og Vestlandet prioriteres utbyggingen av E134 over Haukelifjell og Rv. 52 Hemsedalsfjellet. I tillegg kommenterer NHO at det er behov for enkelte avbøtende tiltak på Rv. 7 Hardangervidda.

Sjømat Norge vil for øvrig vise til NHOs høringssvar i fht generelle kommentarer om ferjetrafikk, godstransport, nærskipfart, godstransport med tog og godstogterminaler.

Konkrete innspill som angår sjømatbedriftenes lokale- og regionale transportutfordringer for hhv Nord-Norge, Midt-Norge og Vestlandet

I tillegg til de mer overordnede, nasjonale føringer til NTP som NHO uttrykker gjennom sitt høringssvar, ønsker sjømatbedriftene å fremme konkrete innspill som angår deres lokale- og regionale transportutfordringer.

I det nedenstående er mottatte innspill til Sjømat Norge forsøkt oppsummert for hver av landsdelene. Innspillene er fremkommet gjennom medlemsmøter i Sjømat Norge, gjennom innspill fra NHO regionalt eller gjennom regionale veiforum. Sjømatnæringen har i alle landsdelene vært representerte i tilknytning til utarbeidelse av de ulike regionale innspillene, slik at disse også i all hovedsak skal kunne anses som representative for sjømatnæringens konkrete behov for transportløsninger.

Nord-Norge - Finnmark, Troms og Nordland:

- **Sjømat Norge Havbruk region nord** vedtok den 14. januar 2016 en egen uttalelse på årsmøte. Uttalelsen er i sin helhet lagt ved som eget vedlegg 1 til dette høringssvaret.
- **Fiskeindustribedriftene i Senja-regionen** fremmer følgende konkrete innspill:
 - Sjømatregion Senja er kjernen i eksport – og industriregionen Midt-Troms. Målt i eksportgrad og antall arbeidsplasser/sysselsatte innen industri og eksport, er denne regionen nummer 1 i Troms og blant topp 3 i Nord-Norge.
 - Sentrale sjømatbedrifter og klassiske leverandører i Sjømatregion Senja omsetter årlig for om lag 5 mrd. kr. De siste årene har dette tallet økt jevnt og trutt med 400-500 mill. kr i året.
 - Majoriteten av sjømat fra Senja går på vei, og trafikken går på fylkesveiene fra yttersida av Senja, gjennom Finnsnes sentrum og opp til E6 på Buktamoen. Det finnes ingen andre fylkesveier i hele Troms og Finnmark, hvor det går mer sjømattrafikk enn fra Senja.
 - Det hører også med at disse fylkesveiene i tillegg har en relativt omfattende vogntogtrafikk fra andre næringer og annen industri. Vogntogtrafikken fra Sjømatregion Senja utgjorde i 2014 godt over 30 tjue-tonns vogntog med hvitfisk, pelagisk, laks, reker, biprodukter og restråstoff daglig, hver eneste dag, hele året. Det landes rundt 100 000 tonn sjømat årlig på Senja, det meste i

en hektisk vintersesong fra januar til mars. På en god dag i vintersesongen i 2016 snakker vi derfor om mellom 100 og 150 vogntog daglig.

- Sjømatnæringa og marin leverandørnæring er i sterk vekst, og nasjonale ambisjoner peker på en økning som tilsvarer en femdobling fram mot 2030. Sjømatveiene på Senja er hverken godkjent eller tilrettelagt den aksellasten med sjømat som går i dag, og framtidig vekst i sjømatnæringa og i industrien på Senja vil være helt avhengig av en omfattende oppgradering av infrastrukturen.

- Under fiskeriministerens møte med Sjømatklyngen Senja på Husøy 18. mars i år lanserte han en mulighet for at de viktigste sjømatveiene fra yttersida av Senja og opp til E6 vil kunne omklassifiseres til såkalte «nasjonale næringsveier». Dette er ideer regjeringen jobber med for å heve status og prioritering på belastede fylkesveistrekninger for viktig næringstransport. Sjømatklyngen Senja vil støtte opp rundt dette initiativet og mener en slik omklassifisering vil være framtidsrettet og riktig for én av landsdelens viktigste sjømatregioner.

Samferdselsforum Nord er opprettet for å samle næringslivet og politikere om felles samferdselsprioriteringer for Nord-Norge. I Samferdselsforum Nord inngår blant annet NHO Finnmark, NHO Troms og NHO Nordland – og dermed er også Sjømat Norges medlemsbedrifter i de tre nordligste fylkene representert gjennom de prioriteringer som forumet gir.

Forumets prioriteringer er langt på vei sammenfallende med innspill gitt av Sjømat Norge Havbruk region nord og som i sin helhet er lagt ved som eget vedlegg til dette høringssvaret:

Finnmark; prioriteringer:

1. RV 93 – Kløfta (Alta – Riksgrensen)
2. RV 94 – Kvalsund – Hammerfest (Skaidi – Hammerfest)
3. E6 – Kvæangsfjellet (Nordkjosbotn – Alta)
4. Bypakke Hammerfest
5. Bypakke Alta
6. Bypakke Kirkenes
7. E69 – Skarvbergstunellen (skredsikring)
8. Fergefri E6

- Flyplass Hammerfest (flyplass og helikopterbase for Barentshavet Sørøst)
- Utvidelser flyplass Kirkenes og Alta

Troms; prioriteringer:

1. E6 – Kvænangsfjellet
2. E6 – Nordkjosbotn – Hatteng– Skibotn – Riksgrensen
3. Fergefri E6
4. Ullsfjordforbindelsen
5. Transportnett Tromsø inkl. forbindelse Kvaløya
6. E6 Olsborg – Heia
7. E10 – RV83 – RV 85 Hålogalandsvegen
8. E8 – Ramfjord – Tromsø – Breivika Havn
9. Kystbyregion-prosjektet Troms

- Utvidelse flyplass Tromsø Lufthavn

Nordland; prioriteringer:

1. E6 Sørfold nye tunneller og bru
2. Fergefri E6
3. E6 Sørrelva – Borkamo
4. Dobbeltspor Ofotbanen
5. RV 80 Sandvika - Sagelva
6. RV 80 Bodø - Fauske
7. E10 – RV83 – RV 85 Hålogalandsvegen
8. Opprusting Nordlandsbanen

- Flyplass – Ny lufthavn i Bodø

- Polarcirkelen Lufthavn Mo i Rana

Midt-Norge – Trøndelagsfylkene samt Møre og Romsdal:

Organisasjonen **Vegforum Trøndelag** er et samarbeidsforum med 10 organisasjoner (blant annet NHO Trøndelag) som samlet representerer om lag 62.000 årsverk og en omsetning på 74 milliarder kroner. Sjømatnæringen i Trøndelagsfylkene er representert i veiforumet, slik at forumets prioriteringer også kan anses å være uttrykk for sjømatnæringens reelle behov.

Vegforum Trøndelag prioriterer:

- Ny godsterminal for jernbane, samt regionhavn for Trondheimsregionen, med tilhørende veisystemer (kryss Sandmoen + E39 Orkanger havn – Thamshavn – Harangen), må avklares raskt og bygging igangsettes.

- Midlertidig utvidelse av Heggstadmoen jernbaneterminal og tilhørende veisystem må igangsettes raskt.

Vegforum Trøndelags prioriterte riksveier:

1. E6 Trøndelag - Nye veier AS sin portefølje i Trøndelag
2. Miljøpakken Trondheim (RV 706 Sluppen bru – Stavne)
3. E6 Åsen – Steinkjer

4. E39 Orkanger – Møre og Romsdal grense
5. Rv 3 Korsang – Gullikstad
6. E14 Stjørdal – Riksgrensen
7. E6 Grong – Nordland grense

Vegforum Trøndelags prioriterte fylkesveier:

1. Fv. 17 Steinkjer - Namsos
2. Fv 704 Sandmoen – Tulluan
3. Gartland-Vikna, Fv. 775, 17 og 770
4. Fv. 30 Støren – Ålen
5. Fv. 710 Orkanger – Agdenes
6. Surnadal – Orkanger – Berkåk, Fv. 65 og 700
7. Fv. 705 Hell - Selbu - Røros
8. Fv.72 Verdal – Riksgrensen
9. Fv. 715 Ila-Flakk

Pågående prosjekter som må ferdigstilles:

- Miljøpakkens prosjekt E6 Tonstad – Jaktøyen
- Fosenvegene AS "Ei tim te by'n", Fv. 715, 717, 710, 755, 14 og 193
- Fv. 714 Laksevegen fra Stokkhaugen til Sunde

NHO Møre og Romsdal har i brev av 25. mai då gitt sine innspill til forslag om NTP. Kopi av innspillet er i sin helhet tatt med som vedlegg 2 til dette høringssvaret.

NHO Møre og Romsdal har prioritert følgende prosjekter for perioden 2018-2029:

- Fergefri E-39 med tilførselsveier:
 - Romsdalsfjorden: Møreaksen oppstart i 2019
 - Sulafjorden: Hafast oppstart i 2023
 - Halsafjorden: Oppstart i 2024

Alle delprosjekter på fergefri E-39 må sikres nok planleggingsmidler for å holde optimal fremdrift.

Regjeringens ambisjoner for fergefri E-39 er store. NHO Møre og Romsdal er derimot av den oppfatning at det er mulig å ta ned ambisjonene for å få realisert prosjektene. Å få på plass fjordkryssingene haster, men det er ikke behov for 4-felts vei gjennom Møre og Romsdal nå, med unntak av strekningen Ålesund-Molde. Eiksund-sambandet vil kunne fungere godt i mange år fremover, og bru over Vartdalsfjorden kan utsettes og bygges når behovet melder seg i fremtiden. Fjordkryssingene er viktig for å binde fylket tettere sammen, og vil bidra til å skape store bo- og arbeidsmarkedsregioner. Ikke minst er dette viktig for næringstransporter og arbeidspendling. Redusert reisetid, døgnåpne veger, beredskap og trafikksikkerhet er helt avgjørende for at et moderne samfunn skal fungere.

I tillegg har NHO Møre og Romsdal også prioritert:

- E-39 Betna- Stormyra – oppstartsmidler til investering må på plass i Statsbudsjettet for 2017
- E-136 Romsdalen: Horgheim-Stuguflåten
- Rv 15 Strynefjellet, ny trase som muliggjør fremtidig arm mot Geiranger.

Bypakkene i Ålesund, Molde og Kristiansund, må prioriteres for å løse flaskehalsen snarest mulig.

NHO Møre og Romsdal mener også at Staten bør overta fire fylkesveger i Møre og Romsdal. Dette er: fv 60, fv 61, fv 64, fv 65. Se vedlagte brev til Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal. Transportetatene har kun foreslått at fv 64 skal overtas av Staten.

Vestlandet – Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland

Næringslivets Samferdselsforum i Sogn og Fjordane har gitt sine innspill til NTP. Næringslivets Samferdselsforum består av sentrale personer fra NHO sine bedrifter i Sogn og Fjordane, samt LOs distriktssekretær.

- Næringslivets Samferdselsforum påpeker at det ikke er akseptabelt for nærings- og arbeidslivet i fylket at det ikke er funnet plass til nye investeringsprosjekt på E39 i Sogn og Fjordane. Det må vektlegges at fylket har et svært omfattende og eksportrettet næringsliv, som er avhengig av utbedret og ferjefri E39.
- Næringslivets Samferdselsforum peker på at staten bør bruke kraftigere insentiver og virkemidler for å styrke sjøtransporten. Det fremholdes imidlertid at nyttetransporten på land ikke må ilegges økt skatte- og avgiftstrykk som følge av en eventuell større satsing på sjøtransport.
- Næringslivets Samferdselsforum poengterer at det må skilles mellom RV 5 Førde – Florø og RV 15 Strynefjellet:
 - a) På strekninga Førde – Florø må det presiseres at de to aktuelle parsellene for rassikring er Leversundet i Flora kommune og strekninga Erdal – Naustdal. Den siste strekninga må sikres med en lang tunnel. Ei klattvis rassikring er ikke akseptabel. Rv5 Florø-Førde har også stor betydning for nyttetransporten av varer som kommer sjøvegen, dette både med tanke på forutsigbarhet og leveringskvalitet til hele regionen/fylket.
 - b) På Strynefjellet har det vært arbeidet med en KVV siden 2009 uten at Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet har konkludert i saken. Denne KVV-en må få sin løsning og planleggingen må fremskyndes. Strynefjellet er særlig viktig for næringstransport og reiselivstrafikk fra Nordfjord og Søndre Sunnmøre. Strekingen er rasutsatt og har dårlige tunneler. Strynefjellet lå inne i forrige NTP-periode og det er viktig at det også er med i den neste NTP-perioden.

- Stad skipstunnel har vært planlagt i over 20 år og det er gjennomført 17 ulike utredninger om saken. Utbyggingen må starte i første planperiode.
- I hovedskipsleia sør for Bremanger er det under høy ramme lagt inn prosjekt utdyping av 13 grunner. Dette vil medføre redusert seilingstid, færre kursendringer og bedre fremkommelighet. Dette er svært viktig tiltak for skipstrafikken på kysten.

Næringslivets Samferdselsforum i Sogn og Fjordane har også en lang rekke andre tiltak som de mener bør prioriteres i neste NTP-periode. Kopi av innspillet er i sin helhet tatt med som vedlegg 3 til dette høringsvaret.

Fra medlemsbedrifter i Sjømat Norge i Hordaland er det kommet innspill om at den såkalte "Hordalandsdiagonalen", fra Bergen via Odda til E134 i Jøsandal, bør stå høyt oppe på lista over prioriterte tiltak. Full utbygging av denne veien til stabil helårsvei vil kunne være sentral transportåre for all laksetransport fra Bergensområdet til og med Rogaland.

NHO Hordaland uttrykker følgende i fht prioriterte samferdselstiltak:

- Minimum Høy ramme må legges til grunn.
- Det er uakseptabelt at Fergefri E39 og Sotrasambandet foreslås med oppstart i perioden 2024 – 2029. Næringslivet har forventet oppstart av Sotrasambandet 2017 og Fergefri E39 (Hordfast) 2018, således må disse to prosjektene minimum inn i første periode (2018 – 2021). Dette er også i tråd med NHO-S anbefaling.
- Rv 13 Vikafjellet, E134 Seljestad-Røldal- Vågslid, E39 Eikefet – Romarheim, E39 Heiane - Ådland og E16 Voss – Sogn og Fjordane grense har vi ikke funnet rom til å prioritere inn i første periode (2018 – 2021), men må finne sin løsning i planperioden 2018 – 2029.
- Når det gjelder vegsambandene øst – vest vil en komme tilbake til prioritering av enkeltprosjekt bl.a. vedrørende Rv7 når KVVU foreligger i september 2016. Dette er også i tråd med styret i NHO-S sine tidligere vedtak.

LO Rogaland og NHO Rogaland har i brev av 27. mai då avgitt felles kommentar og prioriterer følgende prosjekter for Rogaland:

- E-134
Første planperiode, Seljestad-Røldal og Haukelifjell. LO og NHO i Rogaland anbefaler de løsningene som Statens Vegvesen skisserer i Øst-Vest utredningen. Det betyr bygging av ny tunell på Haukeli i tillegg til oppgradering av eksisterende tunneller. Videre anbefaler man oppfølging av Øst-Vest utredningen i hele planperioden, i henhold til Vegvesenets egne anbefalinger.

E-134 møter på ingen måte forventningene til en vintersikker vei. Det er svært ofte forsinkelser og stengninger, ofte på veldig kort varsel, som lager store problemer for de bedriftene som er avhengig av å få vareflyt effektivt fra produksjonsstedene på Vestlandet, til forbrukerne på det befolkningstette Østlandet.

- Fergefri E-39
Hordfast
Arsvågen – Aksdal
Aksdal – Våg
Våg – Digerneset
Digerneset - Ådland

Rogfast
Smiene – Harestad
Ålgård – Sandve
Transportkorridor Vest.

Det anses avgjørende å sikre at Rogfast-utbyggingen gjennomføres som planlagt. Videre er det viktig å jobbe for en best mulig løsning for Hordfast, og ferjefri transport over Bjørnafjorden. LO Rogaland og NHO Rogaland mener det er en forutsetning at vegstandarden mellom de to fjordkryssingsprosjektene holder minst samme standard som prosjektene. Ved å legge til rette for 4 felt med kurvatur og stigning som tillater 110 km/t (23 meter bredde), vil en knytte to av landets mest folkerike regioner sammen.

Kopi av innspillet fra LO Rogaland og NHO Rogaland med ytterligere kommentarer er i sin helhet tatt med som vedlegg 4 til dette høringssvaret.

Med vennlig hilsen



Trond Davidsen
Viseadm dir Sjømat Norge

Vedlegg:

1. Uttalelse fra Sjømat Norge, havbruk region nord, av 14. januar 2016
2. Kopi av brev fra NHO Møre og Romsdal av 25. mai 2016
3. Kopi av innspill fra Næringslivets Samferdselsforum i Sogn og Fjordane
4. Kopi av innspill fra LO Rogaland og NHO Rogaland