

Samferdselsdepartementet

Vår dato 29.06.2020

Deres dato

Vår referanse

Deres referanse

## **Nasjonal transportplan 2022-2033: Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet – Sjømat Norges høringsuttalelse**

Sjømat Norge viser til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033.

Departementet viser i sitt høringsbrev til at både svarene på oppdragene til transportvirksomhetene og høringsinnspillene vil være et viktig grunnlag i prosessen med å ferdigstille NTP 2022-2033.

Gjennom en rekke oppdrag knyttet til ulike temaer har etatene gitt sine faglige råd og innspill. Sjømat Norge har ikke vurdert disse enkeltvis, men gir våre overordnede innspill i fht de tiltak som anses mest sentralt for å sikre en effektiv og velfungerende transport av sjømat med så begrensede klimautslipp som mulig. Sjømat Norge er særlig opptatt av at det blir en tydelig satsing på tiltak som gir forbedringer for gods- og sjømattransporten i kommende NTP.

## Generelt

Innledningsvis vil Sjømat Norge vise til NHOs kommentar ifm den aktuelle høringsprosessen, hvor det påpekes at prioriteringene av prosjekter så langt som bør mulig skje etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet (kost/nytte). Dette slutter Sjømat Norge seg til; avvik må være begrunnet i mernytte (netto ringvirkninger) av prosjektet som ikke er fanget opp i nyttekostnadsanalysen. Dette inkluderer forhold som:

- Nærings- og jobbskaperperspektivet skal ha første prioritet
  - Viktige transportårer for eksportnæringene – omsetningsverdi
  - Vesentlig reduksjon av tidskostnader og transportkostnader for næringslivet
  - Økt produktivitet, utvidede arbeidsmarkeder/klynger og styrket byutvikling
- Bidrag til å løse klimautfordringene
- Tiltak som styrker trafikksikkerheten

## Utbedring av tilførselsveier til knutepunkter

Sjømatnæringen er en storforbruker av transporttjenester – både i forbindelse med innføring av innsatsfaktorer til produksjon (f.eks. fôrråvarer, andre råvarer samt emballasje) og utføring av ferdige sjømatprodukter.

Det aller meste av produksjon og ilandføring av sjømat skjer som regel et stykke unna sentrale trafikk-knutepunkter. Gode og trafikksikre tilførselsveier er derfor svært viktig for sjømatnæringen, hvorav svært mange er fylkenes/regionenes ansvar.

Sjømat Norge vil i så måte gjerne få henvise til de innspill som allerede er innkommet på transportområdet for de ulike fylkene/regionene (ref invitasjon 18.02.19).

**Troms og Finnmark fylkeskommune** anser at det er en hovedutfordring i dag å sikre prioriterte godskorridorer:

Betydelige investeringer behøves for å sikre en helhetlig og sammenhengende satsing på prioriterte godskorridorer for eksport fra kysten til markedet (fylkesvei-riksvei-utlands-korridorer). Dette anses viktig for å utnytte naturressurser og konkurransefortrinn, ikke minst for sjømatnæringen. Dette er synspunkter som deles av Sjømat Norge. Den felles nordnorske «Kyst til marked»-strategien bør således bli en del av nasjonal politikk.

**Nordland fylkeskommune** peker på at samfunnsøkonomiske lønnsomhetsmodeller ikke gir uttelling for verdiskaping i Nord-Norge. Dette er det muligens riktig å hevde også for næringsaktiviteter og verdiskaping i distrikts- og kystsamfunn ellers i landet.

Nordland fylkeskommune retter også oppmerksomheten mot at det er et stort vedlikeholdsetterslep og fremkommelighetsutfordringer på det statlige veinettet, samt at tidligere NTPer har hatt et for stort fokus på enkeltprosjekter, noe som har gått på bekostning av gjennomgående transportkorridorer. Sjømat Norge deler denne vurderingen.

Det synes å være en rød tråd i høringskommentarer fra flere fylker/regioner (ref bl a innspill fra **Vestland/Rogaland**) om at det i forbindelse med NTP 2022-2033 må sikres tilstrekkelig med midler for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesveinettet, inkludert bruer og tunneller. Fylkene/regionene må settes i økonomisk stand til å ivareta veieieransvaret på en god måte. Dette vil bidra til en vesentlig forbedring av sjømattransporten, til beste for både trafiksikkerhet, verdiskaping og bolyst i kystområdene.

Likeledes må fylkene/regionene gis tilstrekkelige rammer til å ivareta drift og utbygging av **fiskerihavner**, en oppgave de ble tilført fra staten ifm regionreformen. Velfungerende fiskerihavner er en kritisk faktor for flere virksomheter innen sjømatnæringen.

## Flyfrakt

Selv om sjømatnæringen tar sikte på å ha så lavt klimautslipp som mulig fra transport av sjømat, er bruk av flyfrakt en nødvendighet til enkelte oversjøiske destinasjoner samt markeder i Asia. Flyfrakt av sjømat skjer i dag for en stor del ut fra Gardermoen samt Helsinki og enkelte flyplasser i Europa. En betydelig del av transporten skjer med vogntog frem til flyterminalene. Med bedre tilrettelegging ved stamflyplasser i regionene kan man kutte både

transporttid og de ulemper som følger av økt veitrafikk. For eksempelvis sjømat fra Lofoten/Vesterålen vil det kunne oppnås store gevinster om Evenes kunne vært benyttet fremfor å frakte sjømaten landeveien til Oslo eller Helsinki. Avinor gjennomfører nå et prosjekt for vurdering av tilrettelegging av flyfrakt fra flyplasser i Nord-Norge. Ifm NTP for 2022-2033 bør det gis føringer for en særskilt satsing på tilrettelegging for flyfrakt av sjømat fra flere av Avinors stamflyplasser, ikke bare i Nord-Norge.

### **Mer gods fra vei til båt og bane**

Sjømat er klimavennlig. Miljøregnskap foretatt av Sintef viser at sjømatproduksjon fører til begrensede utslipp av klimagasser sett opp mot annen, sammenlignbar matvareproduksjon. Sild og makrell har lavest CO<sub>2</sub>-utslipp per kilo produkt. Laks og torskefisk kommer også svært gunstig ut sammenlignet med en lang rekke landbruksvarer.

For sjømatnæringen er det et sentralt mål i de kommende år å kunne beholde og styrke sin posisjon som en matvareprodusent med lave klimautslipp. Økt bruk av transportløsninger med lavt miljømessig fotavtrykk er ett av virkemidlene for å få til dette. Sjømatnæringen har et vesentlig ansvar for at de produkter som transporteres ikke påfører samfunnet noe risiko i form av ulykker, hvilket blant annet tiltaket «Trygg Trailer» er ment å skulle motvirke.

I valg av transportløsninger må en vurdere transportformer som er tids- og kostnadseffektive, pålitelige, som gir redusert risiko for ulykker og ikke minst gir så lite miljømessig fotavtrykk som mulig. Særlig klima- og miljøhensynet ser vi blir vektlagt sterkere, både hos sjømatprodusentene og sluttbrukerne.

Sjømat Norge deltar i «Godsalliansen», en sammenslutning av 14 aktører som arbeider for overføring av gods fra vei til båt og bane. Å flytte til båt og bane mest mulig av transporten av sjømat for de lengre strekningene, kan være et viktig tiltak for å sikre at sjømatnæringen i de kommende årene kan beholde og styrke sin posisjon som en matvareprodusent med lave klimautslipp.

I all hovedsak slutter Sjømat Norge seg til Godsalliansens høringskommentarer til transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033.

For sjømatnæringen er det viktig å sikre effektive havner. Effektive havner er nøkkelen til at sjøtransporten skal være konkurransedyktig i forhold til veitransporten. Som Godsalliansen peker på i sin høringskommentar, har ikke kystdelen av NTP blitt fullfinansiert i inneværende periode. Det er store behov for infrastrukturinvesteringer i havner langs hele kysten, men dette er blitt nedprioritert sammenlignet med andre deler av NTP.

To tredeler av havnene har behov for farledsutbedring for å få økt vekst. Én tredel av havnene har behov for miljømudring og tildekking av farlige sedimenter. Norge er en sjøfartsnasjon og uansett hva vi skal leve av i fremtiden, vil det ha noe med havet å gjøre. Disse utbedringene er helt nødvendig for å få en blå og grønn vekst langs kysten.

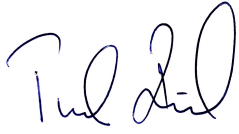
Betydelige mengder sjømat transporteres i dag på jernbane og potensialet er stort for økt vekst både i selve sjømatproduksjonen og de volumer som fraktes på bane. Fra Narvik alene transporteres det årlig mer enn 200.000 tonn sjømat på jernbane.

Som Godsalliansen understreker i sin høringskommentar, er lange krysningsspor (minst 650 meter) spesielt viktig for å kunne styrke godstilbudet på bane. At det kan kjøres lengre og tyngre tog som kan komme seg raskere frem på jernbanenettet er helt avgjørende for at jernbanen skal være et konkurransedyktig alternativ til biltransport.

Sjømat Norge deler videre oppfatningen til Godsalliansen om at ambisjonen for NTP-perioden må være en vekst på 50 til 100%. En vekst på hele 40% kan oppnås med relativt beskjedne utbygginger, som gjør det mulig å kjøre lange tog på hele jernbanenettet. Lange krysningsspor og utbedring av flaskehalser vil gjøre det mulig å kjøre med tog på 630, 650 og 740 meter. Dovrebanen, Nordlandsbanen og Sørlandsbanen bør prioriteres tidlig i perioden, siden det er strekninger hvor jernbanen har lav markedsandel og stort potensiale for vekst. I Narvik bør man ha som mål om å kunne ferdigstille et mangeårig ønske om dobbeltspor på Ofotbanen. Narvik er viktig som knutepunkt for gods i landsdelen, spesielt sjømat og dagligvarer. Ofotbanens kapasitet er snart fullt utnyttet, og det haster med tiltak som øker kapasiteten.

Sjømat Norge legger for øvrig til grunn at regjeringens plan om gjennomføring av en konseptvalgutredning (KVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, der Nord-Norgebanen inngår, blir fulgt opp i neste NTP.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Trond Davidsen', written in a cursive style.

Trond Davidsen  
Viseadm direktør