*Sjømat Norge er landsforeningen for fiskeri- og havbruksnæringen. Sjømat Norge er landets største sjømatorganisasjon, og dekker hele verdikjeden fra fjord til bord i norsk sjømatnæring. Foreningen representerer om lag 900 medlemsbedrifter med omtrent 20.000 ansatte innen fiskeindustri, havbruk, fôrproduksjon, biomarin industri, teknologi og service, sjømatrederi og fiskehelse.*

*Blant medlemsbedriftene er både små, lokaleide familiebedrifter og store multinasjonale selskaper i sjømatnæringen. Sjømat Norge arbeider for å sikre stabile rammebetingelser for den norske fiskeri- og havbruksnæringen.*

Sjømat er Norges nest største eksportartikkel etter olje og gass. Om lag 90% av all sjømat fra Norge eksporteres til mer enn 200 markeder globalt. Sjømateksporten skjer hver dag året gjennom og fordrer at logistikken er effektiv og pålitelig.

Sjømat - både villfisk og oppdrettet - er det vi definerer som klimariktig mat; matvarer med lavt klimaavtrykk. Det er derfor viktig for sjømatnæringen å sørge for at klimaavtrykket for sjømat forblir så lavt som mulig – helt frem til kunde eller forbruker. Selvsagt er det da viktig at transportaktivitetene skjer med så lavt klimagassutslipp som overhodet mulig. Her scorer jernbanen veldig høyt. I senere år har det særlig vært en vekst i transport på jernbane, en utvikling sjømatnæringen ønsker skal fortsette.

Sjømat Norge deltok på innspillsmøte i Oslo 13. februar i år i forbindelse med arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) for 2025-2036. Der understreket Sjømat Norge at kommende NTP i særlig grad bør hensynta at kysten er motoren i den norske økonomien. Det er kysten som også i de kommende årene vil bære velferdsstaten og sørge for at det er bosetting i distriktene; gode samferdselsløsninger er en forutsetning for å sikre at kystens næringsliv kan fortsette å være en bærebjelke i det norske velferdssamfunnet.

Sjømat Norge gjentar at det i innspillsmøtet ble tatt til orde for at gods- og varetransport bør få økt vekting i kommende NTP.

For sjømatnæringen løftet Sjømat Norge frem tre områder som er særlig viktig i denne sammenheng, og som vi mener bør være sentrale målsetninger for kommende NTP:

1. Tiltak som bidrar til godsoverføring fra vei til båt og bane.
Fordi det er god miljøpolitikk og det tjener trafikksikkerheten når antall vogntog med sjømat på vei reduseres.

Blant de konkrete tiltakene her er bl. a. dobbeltspor på Ofotbanen, lengre krysningsspor og tiltak som sikrer mer sømløs overgang fra vei til båt og bane.
2. Styrking av nasjonale næringsveier; tilførselsveier til transportknutepunkter.

Det er svært mye ugjort for å både skape mer effektivitet og trafikksikkerhet i kystsamfunnene. Både fylkesvei- og riksveistrekninger trenger oppgradering for å kunne være gode tilførselsveier.
3. Det er behov for en styrket beredskap mot hendelser i flaskehalser for transporten.

Godsbefordring er veldig sårbar flere steder. Uvær stenger ofte en viktig veistrekning som f.eks. E6 over Saltfjellet, mens E16 Bergen-Voss tidvis er rasstengt. Da Badderen bru i Nord-Troms ble flomtatt i 2022 ga dette 60 mil ekstra kjørevei.

Eksemplene er mange på flaskehalser som har potensiale for å helt stoppe gods- og varefremføring både for kortere og lengre tid.

I tillegg lever vi en stadig mer urolig verden hvor vi også må være bedre forberedt på menneskeskapte hendelser som sabotasje og terror, som kan stoppe godsfremføring og som kan gi store konsekvenser for transportløsninger. Sjømat Norge mener det er klokt at kommende NTP vier økt oppmerksomhet til beredskap for godstransport.

Nærmere inn på NTP 2025-2036

**Sjømat Norge er en landsforening i NHO og har gitt innspill til høringskommentaren for NTP 2025-2036 som gis fra NHO. NHOs høringskommentar er i all hovedsak dekkende for Sjømat Norges synspunkter.**

For Sjømat Norge har det høyest prioritet at kommende NTP ivaretar behovet for å styrke varetransporten av sjømat på vei og bane, samt fiskerihavner. Sjømat Norge går ikke inn på enkeltstrekninger, enkeltprosjekter eller spesifikke havner.

For veitransporten er det særlig utfordringer i fylkesveinettet og på riksveier nært kysten.

Økt bruk av båt og bane er ønskelig der hvor dette er reelle alternativer til veitransport. Det må sikres gode transportløsninger som gir lavest mulig klimaavtrykk.

Ettersom bruken av båt til godstransport for fryste sjømatprodukter generelt er høy med bortimot 100% båtandel, velger Sjømat Norge å ikke rette stor oppmerksomhet mot økt båttransport av sjømat til konsum ifm kommende NTP. Tilgjengelig fraktkapasitet i dag er dessuten i mange tilfeller så umoderne at det kan stilles spørsmål ved klimagevinsten ved økt båttransport av fersk sjømat.

Vi vil imidlertid særlig trekke frem det NHO kommenterer om betydningen av beredskap i samferdselspolitikken, samt om fylkesveiene som næringsveier.

Tilførselsveier må oppgraderes

Vi ber Samferdselsdepartementet om særlig å merke seg følgende i NHOs høringsuttalelse:

*«Næringstransporten starter eller ender ofte på fylkesvegnettet. Store deler av norsk næringsliv har tilhold i distriktene. Det gjelder særlig industrien som er plassert nær råvaren og er avhengig av gode veiforhold og utbedring av flaskehalser på tilførselsveiene for effektiv utføring av varene. Mange har også behov for å ta i bruk modulvogntog, som krever særskilte tiltak enkelte steder. NHO mener det må være en strategisk målsetning i NTP å legge til rette for effektiv næringstransport.*

*Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er enormt, og vi ser at fylkeskommunene sliter med å opprettholde kvaliteten på sentrale vegstrekninger. Det er et stort behov for mer helhetlig planlegging, utbygging og oppgradering av sentrale næringsveier, uavhengig av vegeier, for å sikre en mer helhetlig standard på transportkorridorer som er av vesentlig betydning for verdiskapingen.»*

I arbeidet med kommende NTP er spørsmålet om samfunnssikkerhet blitt mer sentralt. Statens vegvesen har pekt at det kan stilles spørsmål ved om fylkeskommunene kan pålegges kostnader til sikring og utbedring ut fra nasjonale behov.

Statens vegvesen foreslår at enkelte fylkesveier bør vurderes omklassifisert til riksvei, og at det bør avsettes særskilte midler til oppgradering og beredskap. Dette gjelder i første rekke for enkelte fylkesveier som er viktig for militær beredskap og transport, men også at enkelte fylkesveier som er viktig for samfunnskritiske olje og gassterminaler bør vurderes omklassifisert til riksvei.

Sjømat Norge mener at matproduksjon også er en sentral del av samfunssikkerhet, og vil ta til orde for at det i vurdering av eventuell omklassifisering fra fylkesvei til riksvei også bør tas med i betraktning de fylkesveistrekninger som er avgjørende for sjømattransport, bl.a. på Senja i Troms.

Tilrettelegging for økt bruk av jernbane

Blant de fleste av næringens selskaper, er det en bred enighet om at økt bruk av jernbane er ønskelig for frakt av fersk sjømat.

Både av hensyn til klima og ikke minst trafikksikkerhet er det ønskelig med økt bruk av jernbane. Ethvert vogntog borte fra veien, er en potensiell kilde mindre for død og lemlestelse for andre veibrukere. Ett godstog med sjømat erstatter tyve til tretti vogntog på veien, så det monner for både trafikksikkerhet og miljø at sjømaten tar jernbanen.

Generelt er det også slik at bruk av tog gir bedre forutsigbarhet kontra vei. Dette er blant annet én av grunnene til at Sjømat Norges medlemsbedrifter på vestlandet oppfatter at Bergensbanen er å foretrekke fremfor RV7 eller E16, særlig vinterstid.

Mens det på Ofotbanen med 11 tog i uka transporteres om lag 200.000 tonn sjømat årlig, fraktes det nå på Nordlandsbanen – i et relativt nyetablert godstilbud med fire tog i uka - mer enn 100.000 tonn sjømat årlig. Bergensbanen registrerer vi også i økende grad blir foretrukket for transport av sjømat på de syv togene som pt ukentlig går til Alnabru.

Det er flere tiltak som kan iverksettes for å gjøre jernbanen enda mer attraktiv for godsbefordring av sjømat, hvor spørsmålet om tilstrekkelig kapasitet fremover står særlig sentralt. Vi vil vise til høringskommentar ifm NTP 2025-2036 fra Godsalliansen, en allianse hvor Sjømat Norge deltar, som konkret peker på følgende:

*«Flaskehalser som reduserer kapasiteten i jernbanenettet, er en systemfeil som må utbedres. Ved å kunne kjøre lengre tog kan godskapasiteten økes med 40 % med samme antall tog. Flere og lengre krysningsspor er det viktigste tiltaket for å få til lengre tog. I tillegg er det nødvendig med lengre lastespor på terminaler og tilstrekkelig med hensettingsspor.*

*Fremføring av godstog må prioriteres i trafikkavviklingen på kvelds- og nattestid på utvalgte strekninger, både ved avvikshåndtering, men også i den generelle trafikkavviklingen.»*

Ettersom mye av den norske sjømattransporten skjer på jernbane med Narvik som knutepunkt, er det på sin plass å nok en gang etterlyse dobbeltspor på Ofotbanen. Etter en nylig gjennomført utbygging av Narvik terminal, er utbygging av dobbeltspor et lenge etterlyst tiltak som nå kan øke godskapasiteten fra Narvik.

**Fiskerihavner**

Velfungerende fiskerihavner er en forutsetning for et godt samvirke mellom fiskeflåte og landindustri. Sjømat Norge forventer at tilskudd til fiskerihavner minst opprettholdes på dagens nivå, og helst økes slik at det bl.a. blir mulig å få realisert Andenes fiskerihavn. Som det kommenteres i Kystverkets forslag til prioritering av ressursbruk i perioden 2025-2036, bidrar tilskuddene til «å trygge og skape ny næringsaktivitet i kystkommunene. Erfaringen viser at ordningen bidrar til realisering av en rekke prosjekter med stor effekt med relativt lave kostnader.»