

Jernbanedirektoratet
nordnorgebanen@jernbanedirektoratet.no

Vår dato 23.09.2019

Deres dato 01.07.2019
Vår referanse
Deres referanse201800173

Høring – ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen).

Det vises til mottatt utredning i forbindelse med mulig forlenging av jernbane fra Fauske til Tromsø med sidearm til Harstad.

Sjømat Norge, som er en medlemsstyrt, næringspolitisk arbeidsgiverorganisasjon og som organiserer en overveiende del av sjømatbedriftene i Nord-Norge, vil gjerne få kommentere den foreliggende utredningen. Sjømat Norge vil kommentere utredningen ut fra næringens transportbehov både i dag og i fremtiden.

Sjømat Norge har ikke noe grunnlag for å kommentere de kostnader eller den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegning som kommer frem i utredningen, ei heller de prioriteringer som en eventuell utbygging kan forandre for offentlige budsjetter.

Vår høringskommentar isolerer seg også til kun å gjelde den nordnorske sjømatnæringens transportbehov. Andre samfunnsmessige forhold som nytteverdi for personbefraktning, turisme og annen godstransport forutsettes belyst av andre høringsinstanser.

Sammendrag:

Ny jernbane sterkt ønsket, men tilførselsveier må prioriteres

Sjømat Norge deler troen på at det vil bli en vesentlig vekst i sjømatproduksjonen i Norge, og at en stor del av veksten vil komme i nord. I dag er sjømatnæringen en storforbruker av gods fraktet på bane, og ønsker også å være det fremover.

Skjerpede krav til klima og trafiksikkerhet vil med stor sannsynlighet bidra til at en høyere andel av sjømaten blir transportert med båt og bane. Til fjerntliggende markeder vil man kunne se et skifte fra ferske til frosne produkter, som heller transporteres med båt og bane enn fly. Med dette som bakteppe er Sjømat Norge opptatt av at det gjennomføres betydelige investeringer på jernbanenettet, i havner og i utbedring av farleder.

Kort oppsummert er en Nord-Norgebane sterkt ønsket, men det er samtidig en forutsetning at tilførselsveiene utbedres tilstrekkelig slik at sjømaten kan fraktes på en effektiv og trafiksikker måte til knutepunktene.

Gode tilførselsveier en forutsetning

Hovedvekten av sjømatproduksjonen nord for Bodø foregår langs kysten av Finnmark samt i Skjervøy, Senjaregionen, Vesterålen, Lofoten og Steigen. Sjømat Norge forventer at dette også vil være de mest sentrale sjømatproduserende regioner i fremtiden. Veinettet i disse områdene har en rekke flaskehalsar med store utbedringsbehov. Dette medfører at uavhengig av hvor en jernbane går, har sjømatnæringen behov for store investeringer i veinettet inn til knutepunktene. For at potensialet i en ny jernbane skal realiseres, vil gode tilførselsveier være en forutsetning. Sjømatproduktene trenger kortest og best mulig kjørevei til toget. Hvert år fraktes om lag 200.000 tonn sjømat med tog på Ofotbanen, hvilket er en god illustrasjon på betydningen av jernbanen for sjømatnæringen.

For transport til Russland og Asia kan det noe frem i tid forventes at en langt høyere andel av godset blir transportert på bane. Dette forutsetter forbedringer i øst-vestforbindelsene, kanskje særlig via Narvik siden det kun er her det er spor øst-vest i dag. Sjømat Norge er positiv til tilkoblingspunkter som bedrer transporten østover. Eksempelvis utvidelse av det finske jernbanenettet til Kirkenes for transport av sjømat fra Øst-Finnmark, vurdering av nytt knutepunkt ved Skibotn eller Nordkjosbotn for transport i østlig retning, samt utbedring av Meråkerbanen for transport av sjømat fra Trøndelag.

Dobbeltspor på Ofotbanen bør igangsettes

For transport i sydlig retning vil en godsrute på det svenske jernbanenettet til Syd-Sverige og videre transport direkte til Kontinentet svært ønskelig. Elektrifisering og utbedring av Nordlandsbanen vil både gjøre sjømattransporten mer effektiv og mer miljøvennlig. **Et lenge planlagt tiltak med utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen, som Sjømat Norge har vært en pådriver for, bør igangsettes raskt. Det samme bør modernisering av sporplan og lengre kryssingsspor på Narvik stasjon.**

Bygging av bane fra Fauske til Narvik vil kunne gi raskere transport sørover, samt ha verdi som alternativ transportåre sett opp mot godset som transporteres via Ofotbanen. Realisering av Tromsbanen fra Narvik til Nordkjosbotn kan også føre til at gods flyttes

over fra bil til bane noe lengre nord enn ved dagens omlasting i Narvik. Raskere transport sørover, samt mer gods over på bane vil være positivt for næringen.

Sjømat Norge er positive til at regjeringen har varslet en konseptvalgutredning av Nord-Norgebanen og samtidig utrede øvrige transportbehov i Nord-Norge. For sjømatnæringen er det av stor betydning at transportbehov i områder med mye gods, men som kanskje har et smalere passasjergrunnlag, settes på den nasjonale agendaen.

Innledende kommentarer: Sjømat er en klimavinner

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

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 er klimavennlig. Miljøregnskap foretatt av Sintef viser at sjømatproduksjon fører til begrensede utslipp av klimagasser sett i forhold til annen, sammenlignbar matvareproduksjon. Sild og makrell har lavest CO₂-utslipp per kilo produkt. Laks og torsk fisk 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 også 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.

Sjømatnæringen i nord - produksjon og transportmønster i dag

Gjennom prosjektet «Fra kyst til marked – sjømattransporter i Nord-Norge i 2014» utførte Nordland, Troms og Finnmark fylkeskommuner grundige transportstrømanalyser for sjømatnæringen i våre tre nordligste fylker. Hovedfunnene i rapporten mener vi langt på vei fortsatt er gyldige, selv om prosjektet er avsluttet.

Nedenfor følger hovedfunnene i rapporten:

- «Den nordnorske sjømatnæringen transporterte ca. 3,3 millioner tonn inn og ut av anlegg i 2014. I dette tallet inngår ikke bare fisk, men også biprodukter som ensilasje og innsatsfaktorer som fôr, paller, emballasje og salt.
- Sjømatnæringen transporterte ut ca. 1,4 millioner tonn ferdigprodukter, hvorav fangstnæringen (tradisjonelt fiske) stod for over 62%.

- Transport på bil utgjorde over 768.000 tonn (57%). Dette tilsvarer ca. 43.000 fullastede vogntog. Inkluderer man inntransportene av registrerte innsatsfaktorer med bil, dreide det seg om nærmere 60.000 biltransporter i 2014.
- Tog benyttes i mange tilfeller på deler av transportstrekningen. I 2014 utgjorde transport med tog 178.000 tonn. Tallet har økt til ca. 200.000 tonn i 2018, tilsvarende over 9.000 vogntog. Det meste gikk fra Narvik, men også noe fra Kiruna, Bodø, Fauske og Mo i Rana. Havbruksnæringen er en større bruker av tog enn villfisknæringen.

De veiene i Nord-Norge hvor det foregår mest sjømattransport er:

- E6/E10 mellom Bjerkvik og XE10 Bjørnfjell
- E10 mellom Kåringen og XRV85 Gullesfjordbotn
- E10 Tjeldsundbrua-Rødskjær
- RV 85 Sortlandsbrua-XE10 Gullesfjordbotn
- E10 Rødskjær-Kåringen
- E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua
- E6 XfV78 Kulstad-XRV73 Trofors
- E6 Gratangen-Grense Nordland

De mest benyttede fylkesveiene er:

- FV82 Sortland-Børøya/Stokmarknes
- FV86/FV855 Buktamo-Finnsnes
- FV866 Skjervøybrua-XE6 Langslett

De mest sentrale utfordringer for sjømatnæringens logistikk ifølge prosjektet er:

- Veistandard generelt og vinterstengte veier
- Manglende regularitet og frekvens på jernbane
- Manglende åpningstider på tollstasjoner, spesielt E10 Bjørnfjell
- Reservematerielle på fergestrekningene og kapasitet/frekvens på enkelte strekninger»

Se forøvrig vedlagte «Sjømatkart» fra Transportutvikling AS som viser de viktigste transportrutene i dag for sjømat i nord. «Sjømatkartet» er fra 2017.

Sjømatnæringens logistikkutfordringer er omfattende

Som påpekt foran, er det grunn til å tro at hovedfunnene fra prosjektet «Fra kyst til marked – sjømattransporter i Nord-Norge i 2014» langt på vei er gyldige fremdeles. Sjømatnæringens logistikkutfordringer er altså vesentlig mer omfattende enn det en ny bane fra Fauske til Tromsø/Harstad kan løse. Gode tilførselsveier vil være en forutsetning, i tillegg vil andre knutepunkter enn Tromsø og Harstad være å foretrekke.

Næringen har betydelige utfordringer, både når det gjelder veistandard og tilgang på fergetransport samt annen båttransport. Det har vært – og vil fortsatt være – en viktig oppgave for Sjømat Norge og øvrig næring å arbeide for forbedringer på alle områder hvor sjømattransporten har begrensninger og utfordringer.

Sjømat Norge har i flere år vært en pådriver for dobbeltspor på Ofotbanen. Narvik er det viktigste terminalpunktet, med flere daglige godstog til Alnabru i Oslo via Sverige. Transport via Sverige direkte til kontinentet er også ønsket av næringen. Sjømat fra Finnmark og Troms sendes også med jernbane sørover, med lasting i Kiruna. Noe sjømat sendes sørover med Nordlandsbanen, fra Fauske og Mo i Rana.

Frosne, saltede og tørkede sjømatprodukter utgjør størstedelen av volumet for sjøtransport. Dette er produkter som har lang holdbarhet, og hvor fremføringstid derfor er mer sekundært enn for ferske produkter. Erfaringsmessig har slike produkter i all hovedsak blitt transportert sjøveien med båt. For villfanget fisk anslås det at omlag halvparten av volumet sendes i frossen tilstand ut fra landsdelen. Følgelig er det viktig å også ha gode logistikk-løsninger for båttransport, som i likhet med tog anses som en klimavennlig transportløsning. I flere havner er både dybde- og kaiforhold hindre for økt transport med containerskip, tilgang på tilstrekkelig strømkapasitet til kjøle- og frysecontainere likeså.

Sjømatnæringen i nord – fremtidig behov for infrastruktur

I Jernbanedirektoratets utredning er det gjort vurderinger av potensialet av økt godstransport av sjømat på jernbane i 2030 og 2050. Vurderingene tar utgangspunkt i mulig vekst i sjømatproduksjonen i Nord-Norge, bl.a. knyttet til et scenario om doblet sjømatproduksjon i Nord-Norge i 2050.

Sjømat Norge ser ingen grunn til å gå inn i detaljer i de beregninger direktoratet gjør, men deler oppfatningen av at det vil bli en vesentlig vekst i Nord-Norge i de kommende årene. Det er her potensialet for vekst er størst, særlig innen havbruk. Produksjonsteknisk utvikling (bl.a. økt bruk av storsmolt som kutter veksttid i sjø) samt nye prosjekter for havbruk i eksponerte havområder vil blant annet være blant de faktorer som vil kunne øke havbruksproduksjonen i nord.

Når det gjelder villfanget sjømat (fisk og skalldyr), vil de fremtidige volumene naturlig nok svinge i takt med de til enhver tid gjeldende fangstreguleringer. Det er imidlertid et mål å øke bearbeidingsgraden av sjømat, noe som kan påvirke behovet for godstransport av fersk sjømat. I tillegg må man kunne anta at restråstoffer i økende grad blir nyttiggjort til produkter som skal transporteres til markedet, samt at de vil bli tilført til markedet produkter fra marin ingrediensindustri (tang/tare mv.) som betinger godskapasitet.

Forventer økte godsmengder – større andel fryst

I sum vil det bli økte godsmengder som skal transporteres, hvor gods på jernbane kan bli enda mer relevant enn det er i dag. Det er rimelig å anta at mye av den kommende veksten kommer i de områdene hvor næringen har sin vesentligste produksjon i dag og at godsmengdene i all hovedsak vil følge de transportkorridor som fremgår av det såkalte "Sjømatkartet". I tillegg må det særlig kunne påregnes økning i produksjonen i de områdene hvor det er kapasitet for videre vekst, hvilket særlig gjelder Finnmark.

Det er grunn til å anta at deler av den økte produksjonen vil bli tilbudt markedet som fryst og ikke fersk – både fra havbruk og villfisk. Det har skjedd vesentlige forbedringer i fryseteknologi senere år, slik at frysede produkter som tilbys markedet har en kvalitet som til og med kan oppfattes som bedre enn fersk. Til fjerntliggende markeder skal man ikke utelukke at andelen med flyfrakt må reduseres av klimahensyn. Om da preferansen i

fjerntliggende markeder for fryst blir like god som for fersk, kan dette også skje i mer nærliggende markeder. Dette kan påvirke etterspørselen etter tog- eller bilfrakt, til fordel for båttransport, noe som igjen understreker at utfordringer for båttransport også må håndteres. For transport til fjerntliggende markeder i øst vil jernbane være et viktig alternativ også for frosne og konserverte produkt.

Ny jernbane vil kunne gi et pålitelig og forutsigbart logistikktilbud

Sjømat Norge er generelt positiv til at behovet for godstransport vektet høyere enn personbefraktning i forbindelse med vurdering av samferdselstiltak. Vi har imidlertid ikke grunnlag for å kommentere den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegning som kommer frem i utredningen, ei heller de prioriteringer som en eventuell utbygging kan forandre for offentlige budsjetter.

De siste årene er mye sjømat flyttet fra vei til bane. Potensialet fremover er også betydelig. Godstogpendelen mellom Oslo og Narvik via Sverige (Arctic Rail Express) har siden 1993 vært en viktig åre for å frakte dagligvarer til nordover og sjømat sørover. I tillegg til Arctic Rail Express har DB Schenker et tilsvarende togsystem mellom Narvik og Oslo

I dag er Alnabru godstogenes sjømatdestinasjon, for omlasting/cross-docking til sluttmarkedene. Det foreligger imidlertid konkrete planer om å etablere transportruter til Sør-Sverige, noe som vil korte ned avstand og transporttid til sentrale europeiske markeder.

For raskere transport av gods sørover, via Sverige, er det behov for utretting av kjørestrekk på det svenske jernbanenettet slik at gods ikke må kjøres via Oslo. En slik utretting vil bidra til at en større andel av transporten kan gå direkte til kontinentet og føre til at jernbanen blir ytterligere mer attraktiv for transport fra Nord-Norge. Sjømat Norge tror at sjømat transportert inn til det svenske jernbanenettet kan være aktuelt fra flere punkter. Utbedring av Meråkerbanen for økt transport av sjømat fra Trøndelag og også kobling lengre nord fra Skibotn eller Nordkjosbotn vil derfor bidra positivt.

En klar fordel som ligger i Jernbanedirektoratets utredning, er at en videreføring av jernbane fra Fauske og nordover kan bidra med a) økt godskapasitet fra nord til sør i tillegg til at b) en vil få et mer pålitelig og forutsigbart logistikktilbud. Vi har dessverre opplevd flere tilfeller hvor godstransport gjennom Sverige har blitt forhindret som følge av linjeproblemer. Flere alternative godstraseer kan ha stor verdi, og gir bedre muligheter for å veksle mellom to alternative traseer ved banearbeid og lignende.

En jernbane fra Narvik til Fauske vil også forkorte transportdistansen til Oslo sammenlignet med dagens rute fra Narvik via Sverige til Oslo. Det er dermed mulig at en slik forlengelse vil redusere fremføringstiden for fersk sjømat. Sjømat Norge mener imidlertid at utretting av kjørestrekk på det svenske jernbanenettet via Sverige bør prioriteres.

Nord-Norgebanens betydning for ulike regioner i Nordland, Troms og Finnmark

For sjømatnæringen er spesielt regionene Steigen, Vesterålen, Lofoten, Skjervøy og Senja av vesentlig betydning når det kommer til produksjon av både villfanget og

oppdrettet sjømat i det aktuelle området for bane. Også transport av sjømat fra Vest-Finnmark/Nord-Troms er aktuell for jernbane fra Nordkjosbotn eller ved bygging av kobling fra Skibotn til det svenske nettet, og vil slik avlaste biltransport på E6. For Øst-Finnmark vil en baneforlengelse fra det finske nettet til Kirkenes kunne bidra. For Nord-Salten/Steigen er i dag Nordlandsbanen av stor betydning når det kommer til transport av sjømat. For regionene Senja, Vesterålen og Lofoten er Narvik av stor betydning for transport av sjømat. Uavhengig av om det bygges en ny bane Fauske-Tromsø bør forbedringer på Nordlandsbanen og Ofotbanen, inkludert dobbeltspor på Ofoten, realiseres.

Tromsø og Harstad har mindre betydning for sjømatnæringen når det kommer til transport av sjømat. En baneforlengelse vurdert isolert fra vår nærings betydning vil gi størst effekt på overføring av gods langs E6 fra Nordkjosbotn til Narvik og på strekningen Rødskjær/Evenes til Narvik. Det vil imidlertid være begrenset hvor mange knutepunkter som kan realiseres, både med tanke på å sikre tilstrekkelig med gods på omlastingspunktene og hvor mange stopp som er hensiktsmessig. Hvis transport av sjømat er det mest sentrale, bør en eventuell sidearm vestover vurderes lagt til Lofotkrysset i Gullfjordbotn som et alternativ til Harstad. Sjømat fra Lofoten og Vesterålen vil dermed i større grad kunne flyttes fra vei til bane.

For vesentlige deler av sjømatnæringens transport kan en jernbaneløsning, Skibotn østover, Nordkjosbotn-Narvik, eventuelt Nordkjosbotn-Kiruna, trolig være mer relevant enn en forlenging av bane fra Fauske. Dette er etter Sjømat Norges oppfatning noe som bør utredes nærmere, ikke minst med tanke på de kostnader som er knyttet til en forlenging av bane fra Fauske. Hvis norske myndigheter etter endt utredning skulle beslutte en utbygging av utelukkende en bane fra Tromsø til Narvik/Kiruna, må myndighetene følge opp en slik løsning for å sikre at gods fra Nord-Norge gis tilstrekkelig prioritet på det svenske jernbanenettet. Kapasitetsbegrensninger på svensk side må ikke begrense den økning i godstransport som eventuelt kommer som følge av bygging av bane til Kiruna.

En baneløsning som dekker behovet for godstransport fra Nord-Troms/Finmark bør etter Sjømat Norges syn også utredes. Det bør vurderes som en forlengelse av en Nord-Norgebane eller som et nytt prosjekt som koples på eksisterende eller ny bane i Sverige eller Finland. En baneløsning Kirkenes-Rovaniemi er i så måte interessant.

Oppsummering:

Et forbedret jernbanetilbud i nord vil være etterspurt som klimavennlig sjømattransport, men det vil fortsatt være behov for økte investeringer innen vei og havner for transport av sjømatprodukter. Ikke minst er det store utbedringsbehov på tilførselsveier fra produsentene og inn til knutepunkt.

Sjømat Norge er positive til at regjeringen har varslet en konseptvalgutredning av Nord-Norgebanen og samtidig utrede øvrige transportbehov i Nord-Norge.

For Sjømat Norge er det en forutsetning at bygging av ny jernbane i nord ikke skal gå på bekostning av utbedring av veinettet på eksempelvis Senja eller i andre kystsamfunn med sterke behov for transport av sjømat på vei.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Geir Ove Ystmark". The signature is written in a cursive style with a large, stylized initial 'G'.

Geir Ove Ystmark
Adm dir