

## 4.0 Strategier

*Den sterke veksten innenfor fiskeri- og havbruksnæringen og den desentraliserte strukturen, taler for at alle transportformene er viktige for den framtidige verdiskapingen. For å nå markeder innenlands og det store markedet i EU er det viktig med gode forbindelser i retning nord-sør i landet, men også i retning vest-øst ut fra landet. Næringens store behov for å raskt og pålitelig nå sine eksportmarkeder og usikkerheten i utviklingen når det gjelder kostnad, kapasitet, kvalitet og miljøbelastning for ulike transportformer tilsier at det trengs gode komplementære transportsystemer gjennom Norge og ned til Europa, dvs. både veg, jernbane og sjø. Fly har sin store betydning på lengre avstander, først og fremst til Asia.*

*I dagens situasjon må fersk fisk til Europa i stor grad transporteres med bil. Dette stiller krav til forbedringer av vegnettet. Den teknologiske utviklingen taler for at et skifte fra veg- til sjøtransport kan være mulig og lønnsomt i en nær framtid. Med hensyn til dette og fordi både veg- og jernbanetransport har store kapasitetsproblemer i sentrale Europa, mener vi det er viktig å legge til rette for at aktørene kan velge sjøtransportløsninger. Nye samarbeidsløsninger mellom offentlige myndigheter og private bør etableres med sikte på å gjøre sjøtransport til et "dør til dør" konsept, og ikke et "havn til havn" konsept.*

*Vår strategi for havner og sjøtransport er derfor å legge til rette for et samspill mellom vareeiere, havner, terminaloperatører og transportører som kan utløse et skifte fra veg til sjø. Som et ledd i en slik strategi mener vi det er mest aktuelt at staten finansielt bidrar til at det etableres intermodale knutepunktshavner med høy standard. Et vilkår for slike statlige midler bør være at andre aktører forplikter seg til å foreta de nødvendige private satsningene, for eksempel når det gjelder å realisere nye transporttilbud med moderne skip. Det vil fortsatt være et behov for å medvirke til havnefinansiering direkte knyttet til tilvirkningsanlegg og slakterier, men vi foreslår en prioritering av ressurser til intermodale knutepunkthavner. Vi anbefaler at Kystverket får i oppdrag, sammen med de andre transportetatene, å utarbeide et rammeforslag til avtale for offentlig – privat samarbeid (OPS) i intermodale knutepunktshavner med tanke på behandling av dette i Stortinget, ut fra de utgangspunkter som vi skisserer i denne rapporten. Dette må også sees som ett virkemiddel for å sikre havnenes langsiktige arealbehov. Statlige midler til tiltak i norske havner kan eventuelt bidra til sjøtransportløsninger mellom Norge og EU som kan få økonomisk støtte fra Marco Polo – programmet i EU.*

*Vi må fortsatt investere i vegnettet. I dagens situasjon er dette de viktigste infrastrukturtiltakene for næringen, fordi fersk fisk kommer til å transporteres med bil fram til den teknologiske utviklingen muliggjør et skift av transportmiddel. Selv med ny teknologi og med et skifte i transportmidler vil biltransport ha stor betydning, fordi den samlede produksjonen forventes å øke vesentlig samtidig som næringen i stor grad er lokalisert utenfor de mest sentrale knutepunktene. For å bedre kontaktene med Europa og etablere gode forbindelser inn mot havne- og baneterminaler er det viktig å satse på investeringer som knyter kysten bedre sammen i retning nord – sør, dvs. først og fremst på E6 i nord og E39 Kyststamvegen i vest. Men det er også nødvendig med forutsigbare og gode vegtransporter i retning øst – vest, ikke minst forbindelsene med utlandet. Fiskeri- og havbruksnæringen mener det finnes store mangler i vegsystemet mellom fiskerianlegg og stamveg. Vi mener derfor at man regionalt bør vurdere å skissere en "fisketransportpakke" for tiltak på vegnettet utenom stamvegnettet, dvs. øvrige riksveger men først og fremst fylkesveger og kommunale veger.*

*Jernbanens infrastruktur har gode muligheter for å betjene godstransport fra kysten og Nord-Norge til Europa. Transporten krever først og fremst tilfredsstillende profil, aksellast og terminaler samt kryssingsspor med tilstrekkelig lengde. Jernbanetransport bør åpnes for konkurranse på sporet for å øke effektiviteten og forbedre servicen til kundene. Jernbaneverket vil arbeide for å legge til rette for dette. Det kreves også internasjonal samordning og harmonisering samt økt kapasitet på banenettet i Europa. Dette arbeidet er prioritert i EU.*

*For flyfrakt kreves det små investeringer i infrastruktur for å kunne møte framtidige behov, men det kan kreves en mer aktiv tilrettelegging for attraktive flyfraktløsninger. Luftfartsverket vil arbeide for å møte markedets etterspørsel etter flytransport gjennom å stille arealer og bygg til disposisjon for lastning og lager.*

*Tilrådingene i dette dokumentet kan, i følge en vurdering av ECON, bidra til at samferdselspolitikken tilføres en mer tydelig knutpunktstankegang uten at man på grunnlag av studien av en spesiell nærings framtidige transportbehov fremmer forslag som i seg selv gir vesentlige endringer i transportmønstrene. Dermed er strategien i tråd med et svært viktige hensyn når samferdselspolitikken skal støtte opp om næringsutviklingen. Poenget med samferdselstiltakene er å øke næringslivets mulighetsområde slik at vareeiere kan velge en tilpasning som er mer i samsvar med en samfunnsøkonomisk effektiv ressursforvaltning. Om en slik begrenset satsing på knutepunktshavner gjennomføres på en riktig måte, er det mulig at den kan ha stor utløsende effekt for endringer i transport- og lokaliseringsmønstre. I så fall er det svært sannsynlig at dette nettopp er i tråd med de overordnede samfunnsøkonomiske effektivitetshensyn.*

Som det går fram av foreliggende analyser fra ECON kan det totale fraktvolumet for fiskeri- og havbruksprodukter øke fra 2,1 mill tonn til 4,6 mill tonn i neste 20-årsperiode ved en trendmessig framskrevning. I de tre alternative scenariene varierer godsvolumet mellom 2,1 mill tonn og 6,3 mill tonn om 20 år. Der er imidlertid en stor grad av usikkerhet i disse tallene. ECON regner med at godsmengdene vil synke de første årene som følge av nedgang i fisket av villfisk. Deretter vil de stige, men i ulik takt og omfang i de forskjellige scenariene.

Veksten i oppdrett er sterk i alle scenariene. Fra dagens 0,5 mill tonn øker produksjonen til 2,5 mill tonn i trendframskrivningen og til mellom 0,9 og 4,9 mill tonn i de tre alternative scenariene. ECON regner altså med en økning på mellom 2 og 10 ganger dagens nivå i løpet av 20-årsperioden.

Det er sannsynlig at det blir en utvikling av mer holdbare ferske produkter og bedre teknikk for innfrysing og tining, som fører til økt markedsandel for frosne produkter fra havbruket. Disse trendene gir helt andre muligheter for sjøtransport. Vi bør derfor i våre strategier legge til rette for økt sjøtransport av fiskeprodukter. Dette gjelder også fersk fisk.

Samtidig viser ECON's scenarier at landtransport av fisk også vil øke betydelig fra dagens situasjon, dog med stor grad av usikkerhet om hvor stor økningen blir og hvor stor andel som kan komme på henholdsvis veg og jernbane. De nærmeste årene vil i hvert fall veksten i havbruksnæringen føre til mer lastebiltransport, mens økningen på jernbanen sannsynligvis blir ubetydelig. Dette må vi ta hensyn til i våre strategier.

Flyfrakten antas å øke jamt, men fra et lavt nivå i forhold til andre transportmidler. Det er imidlertid en usikkerhet om hvordan flytransporten vil bli organisert i fremtiden, for eksempel når det gjelder fordeling mellom å frakte fisk med passasjerfly og fraktfly. Flytransport til det europeiske marked vil sannsynligvis bare bli en liten nisje, fordi kostnaden blir for høy.

#### **4.1 Forslag til en overordnet strategi**

La oss først slå fast at det ikke er riktig å fastlegge en transport- eller infrastrukturstrategi kun med bakgrunn i behovene for transport av fiskeri- og havbruksprodukter. Transport av disse produktene må sees i sammenheng med annen godstransport, og utviklingen av infrastrukturen må skje på basis av samfunnets samlede behov av både person- og godstransport. Vårt arbeid med en strategi for transport av fiskeri- og havbruksprodukter skal sees som et illustrativt eksempel på hvilke krav til transportsystemet som stilles av utviklingen i en for Norge meget viktig vekstnæring. Vi vil vise hvordan utviklingen av transportsystemet kan bidra til verdiskapingen innenfor fiskeri- og havbruksnæringen. Dette blir et viktig innspill til etatenes og departementenes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2006 - 2015.

Utviklingen innenfor fiskeri- og havbruksnæringen taler for at alle transportformene er viktige for den framtidige verdiskapingen. For å nå markeder innenlands og det store markedet i EU er det viktig med gode forbindelser i retning nord-sør i landet. Næringens store behov for raskt og pålitelig å nå sine eksportmarkeder og usikkerheten i utviklingen når det gjelder kostnad, kapasitet, kvalitet og miljøbelastning for ulike transportformer tilsier at det trengs gode komplementære transportsystemer gjennom Norge og ned til Europa, dvs. både veg, jernbane og sjø. Fly har sin store betydning på lengre avstander, først og fremst til Asia.

I dagens situasjon må fersk fisk til Europa i stor grad transporteres med bil. Dette stiller krav til forbedringer av vegnettet. Den teknologiske utviklingen taler for at et skifte fra veg- til sjøtransport kan være mulig og lønnsomt i en nær framtid. Med hensyn til dette og fordi både veg- og jernbanetransport har store kapasitetsproblemer i sentrale Europa, mener vi at det er viktig å legge til rette for at aktørene kan velge sjøtransportløsninger. En styrket sjøtransport kan også gi miljøgevinster.

For å styrke sjøtransporten kreves samordning og samhandling mellom mange ulike aktører. Det offentlige kan legge til rette for sjøtransport gjennom hensiktsmessige rammevilkår, bygge ut og vedlikeholde infrastrukturen samt avsette tilstrekkelig med arealer for havneformål i et langsiktig perspektiv. Men vareeiere, eksportører og transportører spiller en avgjørende rolle for å utvikle gode sjøtransporttilbud. Offentlige tiltak alene er utilstrekkelig.

Det kreves at det blir økonomisk attraktivt å velge sjøveien i stedet for landveien. Samtidig må kvaliteten være tilstrekkelig høy. Det må finnes et hyppig og fast tilbud med raske og moderne skip samt effektive havner med rimelig kostnad og god service for terminalhåndtering. Havner og havneoperatører må være kundeorientert og tilby den service som kundene etterspør. Det gjelder for eksempel åpningstider for terminalhåndtering, høy kvalitet i lasting og lossing, arealer for godshåndtering og lager m.m. For å oppfylle kundenes krav og gjøre sjøtransport konkurransedyktig med vegtransport kreves store investeringer i både flåte og infrastruktur. Det er en stor utfordring å finne lønnsomhet i disse investeringene. I dag framstår slike investeringer som usikre, bl.a. fordi de forutsetter vesentlige endringer i transportmønstre. Det er vanskelig å binde vareeierne til å velge sjøtransport for en lang periode, særlig om kostnad og kvalitet ikke oppfyller kravene fra næringen. Retningsbalansen i sjøtransporten er et annet problem for å oppnå lønnsomhet.

Det er ikke statens oppgave å styre transportstrømmene. Behovet for godstransport og fordelingen på transportform løses innenfor det private fraktmarkedet basert på kundenes krav til pris og kvalitet. Staten kan imidlertid gjennom sin transportpolitikk og støtte til infrastrukturinvesteringer bidra til å skape forutsetninger for markedet å utvikle nye transportløsninger og få den mer villig til å ta den risikoen som investeringer i sjøtransportruter og terminalutstyr innebærer. Staten må dels gi tydelige signaler om sin infrastrukturpolitikk, dels være beredt til å dele risikoen med private aktører og andre offentlige aktører.

Med et slikt utgangspunkt bør staten vurdere å avsette midler til utvikling av intermodale knutepunktshavner og konsentrere disse innsatsene til havner som oppfyller kommende kriterier (se kap. 2.3) fra Fiskeridepartementet samt til prosjekter der risikoen kan deles mellom stat, kommune og private aktører. Midlene må styres til prosjekter der det er mulig å få til en vesentlig kvalitetsforbedring av sjøtransporttilbudet for eksport av høyverdige fiskeri- og havbruksprodukter og der det finnes interesse i markedet for å forbedre tilbudet. Hensikten med slike statlige midler er å legge til rette for gode sjøtransportløsninger, gjennom å forsterke den utvikling av konsentrasjon og konsolidering som er på gang. Et vilkår for slike statlige midler bør være at andre aktører forplikter seg til å foreta de nødvendige private satsningene, for eksempel når det gjelder å realisere nye transporttilbud med moderne skip. Et effektivt havnesystem vil dermed legge til rette for samling av dagens fragmenterte godsstrømmer til rutebaserte logistikk-løsninger som kan konkurrere med vegtransport.

Vi tror ikke at det trengs veldig store beløp fra staten, men midlene må konsentreres til tiltak som utløser aktivitet hos andre aktører, som for eksempel havneeiere, terminaloperatører, vareeiere, eksportører og transportører. I dette perspektivet er det meget viktig hvordan staten planlegger og beslutter innholdet i sin innsats. Det må være et nært samspill med andre aktører.

I 2003 innfør EU Marco Polo – programmet, som gir mulighet til økonomisk støtte til prosjekter som kan bidra til å overføre transport fra veg til sjø. Tiltak i Norge kan ikke finansieres med EU-midler. Statlige midler til tiltak på norsk grunn kan imidlertid bidra til sjøtransportløsninger mellom Norge og EU som kan innordnes i Marco Polo – programmet.

Statens virkemidler i havnene bør om nødvendig følges opp med forbedring av transportinfrastrukturen til og fra havnene. (Transportetatene foretar en egen analyse av behovet for tiltak i veger og jernbaner som går til viktige havner.) Det viktige er at statens signaler til markedet er tydelige nok. En slik strategi gagnar ikke bare fiskeri- og havbruksnæringen, men også annen intermodal godstransport.

Selv om vi foreslår at fokus for statlig innsats flyttes fra lokale havner til intermodale knutepunktshavner finnes det også et behov for havneutbygging knyttet til større slakterier og tilvirkningsanlegg som ikke ligger ved knutepunktshavner. Transport fra anlegg til intermodal knutepunktshavn bør om mulig skje med skip, selv om den på mange steder må skje med bil.

Vi mener at Kystverket bør få i oppdrag å, sammen med de andre transportetatene, utforme et rammeforslag for OPS-avtale i intermodale knutepunktshavner med tanke på behandling av dette i Stortinget, ut fra det utgangspunktet som vi skisserer i denne rapporten og i den strategiske analysen om utenriks intermodal godstransport (SATRANS).

Det kreves fortsatt store investeringer i vegnettet. I dagens situasjon er dette de viktigste infrastrukturtiltakene for næringen, fordi fersk fisk kommer til å bli transportert med bil fram til den teknologiske utviklingen muliggjør et skift av transportmiddel. For å bedre kontaktene med Europa og etablere gode forbindelser inn mot havne- og baneterminaler er det viktig å satse på investeringer som knytter kysten bedre sammen i retning nord – sør, dvs. først og fremst på E6 i nord og E39 Kyststamvegen i vest. I tillegg må de direkte forbindelsene mellom stamvegene og produksjonsanlegg og terminaler sikres. Men det er også nødvendig med forutsigbare og gode vegtransporter i retning øst – vest, ikke minst forbindelsene med utlandet. En rask markedsutvikling i Øst-Europa kan forsterke dette behovet. Ut fra kravet om punktlig og forutsigbar transport er det viktig å prioritere ferjetilbud, rassikring og fjelloverganger. Næringen ønsker lavere avgifter ved ferjer og bomveger langs kysten, men dette ønsket må veies mot ferjetilbud og muligheten for raskere realisering av enkelte vegprosjekter.

For å få jernbanen mer attraktiv for transport av fisk må det etableres en mer kundeorientert kultur hos jernbaneoperatørene (nå kun CargoNet i Norge) og mer effektive løsninger for omlasting m.m.. Denne utviklingen kan påskyndes gjennom å innføre konkurranse på sporet. Jernbaneverket ønsker å legge til rette for å få flere operatører på jernbanen. I tillegg må det investeres en del i krysningsspor (for eksempel på Nordlandsbanen) og terminalfasiliteter (bl.a. i Alnabru-området). For å få en fungerende togtrafikk fra Norge til Europa må det også legges betydelig arbeide i å harmonisere regelverk og systemer internasjonalt, samt økt kapasitet på jernbanenettet i sentrale deler av Europa.

For flyfrakt kreves det små investeringer i infrastruktur for å kunne møte framtidige behov, men det kan kreves en mer aktiv markedsføring av alternative flyfraktløsninger. Luftfartsverket vil arbeide for å møte markedets etterspørsel etter flytransport gjennom å stille arealer og bygg til disposisjon for lasting og lager.

I følgende avsnitt presenterer vi en strategi for hver transportsektor. En mer strukturert strategianalyse finnes i Vedlegg I.

## 4.2 Havner og sjøfart

Over tid kan utviklingen i marin sektor ligge godt til rette for vesentlig skifte over fra veg- til sjøtransport. Vi vet ikke når eller hvor lønnsomt et slik skift vil være, men mye taler for at skiftet bør være mulig. Konkurransesituasjonen for norske fiskeprodukter er blitt vesentlig skjerpet og det kreves både høyere transportkvalitet og lavere kostnad. Potensialet for lavere transportkostnad med bil er lite, mens det for sjøtransport kan være betydelig. Mulighetene for økt sjøtransport er størst for frosne produkter, mens sjøtransport av ferske produkter er avhengig av den teknologiske utviklingen.

Vår strategi for havner og sjøtransporten er å legge til rette for et samspill mellom vareeiere, havner, terminaloperatører og transportører som kan utløse et skifte fra vei til sjø. Som et ledd i en slik strategi mener vi det er mest aktuelt at staten bidrar til at det etableres nasjonale intermodale knutepunktshavner som har et godsvolum og en retningsbalanse som ivaretar krav om relativt høy anløpsregularitet og i øvrig oppfyller de krav til intermodale knutepunktshavner som presenteres i avsnitt 2.3. Transport fra lokale havner til intermodale knutepunktshavner bør i størst mulig utstrekning skje sjøveien, men på mange steder vil også forbedret biltransport fra anlegg til stamveg og knutepunktshavner være meget viktig. Dette medfører at det også i tiden fremover vil være et stort behov for utbedring av vegger til tilvirkningsanlegg og slakterier, og at det også i tiden fremover vil være et behov for havneutbygging i tilknytning til slakteri og bearbeidingsbedrifter

Statens innsats bør gjennomføres slik at det utløser tilpasninger også på vareier-, havne- og rederisiden. Det er derfor naturlig at man vurderer felles eierskap til terminaler, samarbeidsavtaler om utnyttelse av terminaler, kommunale arealbidrag osv. Gjennomføringsmodellene kan være vel så viktige for resultatet som selve tiltakets iverksettelse. Samarbeid med andre parter vil trolig kunne være avgjørende for at man ikke velger feil lokaliseringer osv.

Vi foreslår altså at staten bør vurdere å støtte utbygging av intermodale knutepunktshavner finansielt, for å sikre at overordnede nasjonale målsetninger om en effektiv havnestruktur og sjøtransport kan ivaretas. De offentlige trafikkhavnene finansiering med havneavgifter basert på dagens transportmønster, gir ikke tilstrekkelig grunnlag for langsiktig satsing på sjøen som transportveg. En økning av havneavgifter for finansiering av havnetiltak fører til forskyvning av transportstrømmene fra sjø til veg. Dagens lokale og regionale havnefunksjoner stiller ikke samme krav til infrastruktur som transport over intermodale knutepunktshavner som skal ivareta avanserte funksjoner med høy kvalitet og servicegrad. Manglene innenfor dagens havnestruktur består hovedsakelig av mangel på kaier, arealer og utstyr for containertransport. Det er ikke foretatt noen kartlegging av finansieringsbehovet, men vi mener at man med en innsats på ca 150 - 200 mill kroner på hvert sted i noen nasjonale intermodale knutepunktshavner kan bidra til at det utvikles et godt sjøtransporttilbud i den containerbaserte (eller fergebaserte) Nordsjøtrafikken. Kostnadsvurderingen bygger på etablering av kai med tilstrekkelige dimensjoner og opparbeidelse av bakenforliggende areal til håndtering av enhetslaster, samt tilpasning av øvrig transportnett i havnen. Hvis det blir aktuelt å arbeide videre med en eventuell statlig støtte til intermodale knutepunktshavner må behovet for tiltak og kostnadene for disse analyseres nærmere.

Ut over dette kreves det en utvikling av noen hovedcontainerhavner med internasjonal standard. Disse internasjonale knutepunktene vil i hovedsak betjene skip i Nordsjøtrafikk, men bør også i noen grad kunne ivareta eventuelle funksjoner mht. oversjøisk frakt av gods. Med hensyn til at disse havnene i hovedsak vil få betydning for annet gods enn fisk, behandler vi ikke kravene til disse havnene i vår rapport. Transportetatene vil sannsynlig komme tilbake til denne saken i den strategiske analysen om utenriks intermodal godstransport (SATRANS).

Selv om vi foreslår at fokus for statlig innsats flyttes fra lokale havner til intermodale knutepunktshavner finnes det også et behov for havneutbygging knyttet til større slakterier og tilvirkningsanlegg som ikke ligger ved knutepunktshavner. Transport fra anlegg til intermodal knutepunktshavn bør om mulig skje med skip, selv om den på mange steder må skje med bil.

Vi mener at Kystverket bør få i oppdrag, sammen med de andre transportetatene, å utforme et rammeforslag for OPS-avtale i intermodale knutepunktshavner med tanke på behandling av dette i Stortinget, ut fra det utgangspunktet som vi skisserer i denne rapporten og i SATRANS-prosjektet.

Staten bør presentere kravene for å få statlige midler og presentere statens vilje til å fremme sjøtransporten. Havneiere bør oppfordres til å komme med forslag på tiltak hvor også satsing fra havnene, private aktører, transportører og vareeiere kan sannsynliggjøres og dokumenteres, slik at den videre planleggingen av statens innsats kan skje i nært samspill med berørte aktører. I den forbindelse er det viktig å være oppmerksom på at den nye havneloven og arbeidet med ny havnestruktur tar sikte på å styrke samspillet mellom offentlige og private havner. Det antas at man vil fokusere mer på hva det offentlige rolle skal være, enn på eierskapsforhold.

Statens innsatser i havnene bør koordineres med tiltak i den landbaserte transportinfrastrukturen, slik at også den øvrige transportinfrastrukturen støtter opp om utviklingen av konsoliderte, intermodale transportsystemer. Dette må vurderes ut fra en samlet vurdering i NTP- prosessen. Transportetatene foretar under våren 2002 en kartlegging av behovet for tiltak i tilfartsveger- og baner til viktige havner.

Staten satser store ressurser på forskning og utvikling innenfor fiskeri og havbruk. Vi mener det er viktig at denne satsing utvikles videre og at transport og logistikk blir et prioritert FoU-område. Det kreves omfattende utviklingsarbeid for å utvikle nye effektive transport- og logistikk-løsninger som kan styrke sjøtransportens konkurransekraft.

### **4.3 Veg og vegtransport**

Det er viktig å satse bevisst på å få bort flaskehals og svake punkter på stamvegene nord - sør langs kysten, dvs. først og fremst på E6 i nord og E39 Kyststamvegen i vester. Men det er også viktig å få bort flaskehals i retning øst – vest, ikke minst på forbindelsene ut fra Norge. Kapasitetsproblemer gjennom Østlandet oppleves i dag som et problem for fisketransporten på lastebil. En del av disse problemene vil bli redusert gjennom de tiltak som ligger i gjeldene NTP. I øvrig bygger fiskeri- og havbruksnæringens behov for mer vegmidler til viktige stamveger opp under de krav som næringslivet og samfunnet stiller til utbygging av vegnettet.

Fiskeri- og havbruksnæringen mener det finnes store mangler i vegsystemet mellom fiskerianlegg og stamveg. Vi mener derfor at man regionalt bør vurdere å skisseres en "fisketransportpakke" for tiltak på vegnettet utenom stamvegnettet, dvs. øvrige riksveger men først og fremst fylkesveger og kommunale veier. Dette bør gjøres i aktuelle kystfylker i nært samarbeid mellom vegkontor, fylkeskommuner, berørte kommuner og fiskeri- og havbruksnæringen. I dette arbeidet identifiseres de viktigste manglene i vegnettet mellom anlegg og stamveg, samt prioriteres tiltak for å takle disse manglene. Arbeidet kan eventuelt samordnes av Samordningsutvalget for Vestlandet og Sørlandet (SAVOS) og Landsdelsutvalget for Nord-Norge. Eksempel på tiltak er økt bæreevne (aksellast), tilrettelegging for lengre og tyngre vogntog, rassikring, økt ferjekapasitet og bedre servicenivå, bedre geometrisk standard samt forsterket vedlikehold. Arbeidet bør kunne være et viktig innspill i NTP-prosessen. Det bør vurderes om finansiering av en samlet "fisketransportpakke" kan ordnes gjennom spleiselag mellom offentlige myndigheter og næringen. Selv om nåværende ansvarsdeling mellom stat, fylke og kommune holdes klar kan en slik pakke eventuelt åpne for muligheten for å løse de største problemene først, uansett om de finnes på statlige, fylkeskommunale eller kommunale veier. Her vil vi også vise til den utredning som pågår om en todeling av vegansvaret, som et alternativ til dagens tre ansvarsnivåer for det offentlige vegnettet. Det er sendt ut et forslag til høring, der fylkesvegene foreslås overført til staten og kommunene.

Vi mener også det er viktig i et slikt arbeid å identifisere de tiltak i vegnettet som er mest viktige for å styrke intermodal transport, for eksempel tilfartsveger til viktige havner og jernbaneterminaler, og la dette være en viktig premiss i kommende prioriteringsarbeid i NTP. Jmfør hva som er sagt om koordinering med havneinnsats i avsnitt 4.2 overfor.

Statens vegvesen mener at en mulighet til å trafikere det overordnede vegnettet med modulvogntog på 25,25 meter kan bidra til mer effektiv lastebiltransport av fersk fisk. Et slikt forslag er sendt til høring. Forslaget gjelder imidlertid foreløpig ikke alle fylker. Vi har i dette arbeidet ikke vurdert de negative konsekvensene av forslaget.

Fiskeri- og havbruksnæringen ønsker lavere avgifter ved ferjer og bomveger langs kysten, men vi mener dette ønsket må veies mot ønsket om bedre ferjetilbud og muligheten for raskere realisering av enkelte vegprosjekter.

#### 4.4 Jernbane og jernbanetransport

I tråd med overordnet politikk må godstransport på jernbane styrkes og gjøres mer konkurransedyktig. Transport av fisk og havbruksprodukter vil være en del av en slik strategi, som setter spesielle krav til framføringstid og øvrig leveransequalität.

Det er tre hovedfundamenter en godstrategi hviler på;

- Infrastruktur med rette kvaliteter mht kapasitet, terminaler, aksellast, profil, og energiforsyning.
- Juridiske og administrative rammebetingelser for bruken av infrastrukturen
- Forretningsmessige allianser og logistikksystemer

En viktig forutsetning for et mer konkurransedyktig transporttilbud på bane er å åpne for konkurranse på sporet. Dette har vært en uttalt strategi i flere år, men det er mange formelle og reelle hindre for å drive konkurrerende togtrafikk i forhold til etablerte nasjonale operatører.

Hver nasjon har egne krav til godkjenning av materiell. I fremtiden må det bli slik at hvis operatør, vogner og personell tilfredsstiller krav som en nasjon har stilt må dette gjelde alle nasjoner. For å ha trafikeringsrett i dag må man være en internasjonal gruppe eller drive kombitrafikk. Selskapet må ha sikkerhetssertifikat for hvert enkelt land og materiellet må typegodkjennes av infrastrukturforvaltningene. I tillegg må jernbanetilsynet i det enkelte land utstede et vognkort for hver enkelt vogn. Merking av vognene , såkalt RIV-merking er fastlagt i et eget avtaleverk som er knyttet til de nasjonale jernbaneselskapene.

For å få åpnet opp markedet for konkurranse må følgende hinder forseres eller fjernes:

- Formelle krav til etablering som selskap
- Godkjenning som togoperatør
- Trafikkeringsrett
- Sikkerhetskrav
- Tilgang til terminaler og stasjoner
- Informasjonssystemer
- Infrastruktur – harmonisering

Det legges opp til å endre flere av disse forhold gjennom nye EU-direktiver i ”**jernbanepakken**”, men det vil ta tid å gjennomføre endringer i praksis. Ikke før vi har full frihet og cabotasje vil markedet fungere godt. Tilgang til terminaler er også et viktig punkt som kan vise seg å være vanskelig å få til i praksis. Her er de nasjonale selskapene dominante, og det må sannsynligvis en overføring av eierskap til infrastrukturforvalterne for å sikre adgang til ,sidespor, skifteområder, lager, IT-systemer etc.

Det er også behov for å utvikle rolledelingen mellom infrastrukturforvalter, tilsynsmyndighet, sportilgangsmyndighet og en uavhengig reguleringsmyndighet.

Endringsprosesser er i gang på det formelle rammeverket, men også på eiersiden skjer det store endringer. Fra 1.1 2002 skiftet NSB Gods navn til CargoNet og ble et eget statlig aksjeselskap. Dette gir muligheter for å bygge og å inngå i allianser med større internasjonale selskaper som kan ha styrke og kompetanse til å etablere slagkraftige dør-til-dør transporter med bane. Det er naturlig å se ARE-toget som en start på en slik utvikling med tettere samarbeid mellom ulike forvaltninger og forretningsvirksomheter.

Infrastrukturstrategien er i dag å se på en optimal balanse mellom behov godstransporten har og persontrafikken. I mange sammenhenger er disse ikke i konflikt. Godstransporten er hovedsakelig overnatten-transporter og kjører da på lavtrafikk tidspunkter for persontrafikken. For å få bedre flyt i godstransporten kan det kreves supplerende og lengre kryssingsspor på visse bandedeler, for eksempel på Nordlandsbanen.

I Oslo-området er det kapasitetsproblemer, derfor vil en kapasitetsutbygging her også komme godstrafikken til gode. Helt avgjørende er det å sikre tilstrekkelige og effektive arealer på Alnabru. En framtidig godsstrategi på bane vil omfatte Alnabru. Hele banenettet er strukturert slik at "eike-nav" prinsippet vil gjelde der Alnabru også i framtiden er navet. Et viktig element i strategien er å sikre tilstrekkelig banekapasitet i Oslo-området også for godstrafikken. I tillegg vil det bli viktig å sikre gode baneløsninger til havner i Oslofjordregionen.

I tillegg til den store kapasitetssatsingen i Oslo-området er Jernbaneverket nå midt opp i en utvidelse av baneprofilen, som gjør det mulig å kjøre semitrailere på jernbanen, og utbygging av effektive containerterminaler i Stavanger og Trondheim. Disse tiltakene vil kunne gjøre jernbanetransporten bedre rustet til å tilby effektive godstransporter.

## 4.5 Luftfart og lufthavner

I dag fraktes ca 35 000 tonn oppdrettsfisk med fly fra Norge. Det meste går til Japan. Prognoser peker på at flyfrakten kan øke med i gjennomsnitt 10 % per år, dvs. til godt over 100 000 tonn i 2020. Dersom så mye norsk fisk skall fraktes med fly bør det ordnes et godt fraktoppleg med fly fra norske lufthavner. Det er ikke miljømessig sundt å sende fisken med bil til europeiske lufthavner og flyge fisk over Norge mot Asia. Luftfartsverket vil derfor satse på å møte markedets behov for frakt av ferske fiske- og havbruksprodukter.

Der det er foretningmessig interessant vil Luftfartsverket bygge terminalbygg og avsette arealer for omlasting fra bil til fly. Det er også nødvendig å sikre tilstrekkelig og passende arealer for parkering og omlasting til store flytyper.

Luftfartsverket vil også videreutvikle og nyttiggjøre de nye polare rutene over Russland og Sibir, hvilket styrker flytransportene fra Norge til Asia.

Oslo lufthavn har, sammen med AirCargo Forum utredet hvor et norsk flyfraktsenter for fisk bør ligge. I følge denne utredningen er Gardermoen det beste alternativet. Der finnes tilstrekkelig lange rullebane og areal for godshåndtering. Det er også lett at nå lufthavnen med lastebil. I tillegg er Gardermoen det eneste stedet i Norge der man kan ta imot returlast fra Asia til det europeiske og norske marked. Göteborg synes å være det eneste reelle alternativet. Oslo lufthavn planlegger derfor for en framtid med opp til 3 store fraktfly med fisk per dag.

## 4.6 Vurdering av strategier og effekter

Den overordnede strategien som anbefales er tilretteleggende og tilpasset både usikkerheten i næringsutviklingen og samspillet mellom denne næringens spesielle behov og generelle samferdselsoppgaver. ECON har som ekstern rådgiver vurdert de foreslåtte strategiske elementene og

mulige konsekvenser av disse. Dette avsnittet er derfor utarbeidet i sin helhet av ECON, som også står for konklusjonene. Vi er enig i ECON's konklusjoner.

- *Satsing på noen få knutepunktshavner kan bidra til konsolidering av godsgrunnlaget langs kysten:* Selv midler i størrelsesorden 150 til 200 mill i noen få havner kan etter vår vurdering tenkes å utløse satsinger i noen enkelthavner, dvs økt antall anløp i havnen, etablering av fryserier og foredlingsanlegg, service- og utstyrsindustri, samt alminnelig terminalvirksomhet. Midlene vil ikke gi rom for større arealoppbeidelse eller etablering av infrastruktur som knytter havnen til veinettet. Arealer, veitilknytning og hoveddelen av de nødvendige fortøyningsmulighetene langs kai forutsettes å være tilstede eller å sikres for eksempel via veiinvesteringene. Etter vår vurdering er det viktige at det skapes grunnlag for satsing i noen få knutepunktshavner, ikke at man velger den ene havnen fremfor en annen. Valget av hvilke havner som får tilgang til en eventuell statlig satsing, bør skje ut fra sannsynlighet for komplementære private satsinger som bør inngå i en samfunnsøkonomisk lønnsomhetsvurdering.
- *Små vridningseffekter mellom transportmidlene:* Isolert sett vil den skisserte strategien kunne føre til noe økt konkurransekraft for sjøtransportløsninger. Alle offentlige infrastrukturinvesteringer påvirker konkurransevnen mellom ulike transportløsninger. Mulig konkurransevridning er derfor ikke noe argument mot en satsing på intermodale sjøknutepunkter. Vridningseffekten er imidlertid usikker fordi offentlige investeringer kun utgjør en liten del av det samspillet som kreves for å skape effektive sjøtransporttilbud. Effekten vil imidlertid først og fremst komme via konsolidering av godsgrunnlaget og dermed økt kvalitet på tjenestene i noen knutepunktshavner. Strategien innebærer i seg selv neppe noen vesentlig reduksjon i mulighetene for å videreutvikle både jernbane-, vei- og lufttransporttilbudet. De skisserte satsingene på disse områdene står på egne ben uavhengig av havnesatsingen. Siden det er grunn til å anta at dagens infrastrukturpolitikk for godstransport i noen grad favoriserer de infrastrukturkrevene transportformene på vei og bane, mens sjøtransportbrukerne i overveiende grad selv finansierer sin infrastruktur, kan strategien virke i retning av noe mer likebehandling av transportformene.
- *Komplementære tiltak fra vareeiere, kommuner, havnevesen og transportutøvere vil være avgjørende for verdien av strategien.* Utviklingen av knutepunktshavner vil kreve arealer både for godshåndtering, råvareprosessering og service overfor fangst- og oppdrettsnæringen. I et av scenariene, "innovasjon", kan muligheten for å kombinere industri- og knutepunktsutvikling være av særlig stor betydning. Det er derfor naturlig at kommunenes arealpolitiske tilrettelegging, samt næringslivets potensial for lokal utvikling av aktiviteter som støtter opp om havnens servicetilbud, tillegges betydelig vekt ved tildeling av statlige ressurser for knutepunktsutviklingen.

En konsentrert satsing på økt kapasitet i noen få knutepunktshavner vil legge til rette for en mer fleksibel logistikk også for krevende ferskvarer. Scenariene har illustrert både muligheter for sterke volumøkninger, men også relativt dramatiske endringer i transportmønstrene. En tilbakeskuende infrastrukturpolitikk vil vanskelig kunne sikre nødvendig tilpasningsevne. I dette tilfellet bør samferdselspolitikken åpne for nye muligheter, snarere enn bare å ta konsekvensen av erfarte transportmønstre.

Det hører også med til bildet at tiltak for å utjevne ulikhetene i behandlingen av sjø- og landtransport vil kunne gi betydelige miljøgevinster. Sjøtransport anses som den mest bærekraftige transportformen og Norge har naturgitte fortrinn for å utvikle denne transportformen. Strategien som er beskrevet ovenfor sikrer en slik mulighet.

Tilrådingene i dette dokumentet kan således bidra til at samferdselspolitikken tilføres en mer tydelig knutepunktsfunksjon uten at man på grunnlag av studien av en spesiell nærings transportfremtid fremmer forslag som i seg selv gir vesentlige endringer i transportmønstrene. Dermed er strategien i tråd med et svært viktige hensyn når samferdselspolitikken skal støtte opp om næringsutviklingen. Poenget med samferdselstiltakene er å øke næringslivets mulighetsområde slik at vareeiere kan velge en tilpasning som er mer i samsvar med samfunnsøkonomisk effektiv ressursforvaltning. Det er mulig

at en slik begrenset satsing på knutepunktshavner som her anbefales, riktig gjennomført, kan ha stor utløsende effekt for endringer i transport- og lokaliseringsmønstre. I så fall er det svært sannsynlig at dette nettopp er i tråd med de overordnede samfunnsøkonomiske effektivitetshensyn.

#### **4.7 Ansvar for gjennomføring og samordning**

Forslagene i denne rapporten er et innspill til det videre arbeidet med Nasjonal transportplan 2006 – 2015. Der vil de vurderes i den videre planprosessen i etatene og departementene fram til endelig prioritering i Stortinget. Ansvaret for gjennomføring av de infrastrukturiltak som vil inngå i Nasjonal transportplan ligger hos berørte transportetater.

Vi foreslår at Kystverket bør få i oppdrag, sammen med de andre transportetatene, å utforme et rammeforslag for OPS-avtale i intermodale knutepunktshavner med tanke på behandling av dette i Stortinget, ut fra det utgangspunktet som vi skisserer i denne rapporten og i den kommende strategiske analysen om utenriks intermodal godstransport (SATRANS).

For havnesektoren er det imidlertid minst to viktige suksesskriterier som må oppfylles, der ansvaret for gjennomføring i dag ligger utenfor statlig myndighet. Den ene faktoren gjelder å få tilgang til og langsiktig sikre tilstrekkelige arealer, den andre gjelder tilgang til terminalutstyr samt tilbud og kvalitet i terminalservice m.m.

Når det gjelder arealtilgang hviler ansvaret i dag fullt og helt på de respektive lokale politiske myndigheter i samarbeide med lokale havnemyndigheter og investorer. Ansvarsforholdet ligger nedfelt i utøvelsen av Plan- og bygningsloven. De kommunale myndighetene har til nå ikke vist tilstrekkelig interesse for å sikre de nødvendige arealer til havneformål når andre interesser som sentrumsutvikling, friluftsinnteresser og boligbygging presser på. Det er behov for et statlig instrument som sikrer at samfunnets langsiktige havneinteresser og de nedlagde investeringene i landverts infrastruktur blir ivaretatt på en fullgod måte. Det må vurderes om Plan- og bygningsloven, eventuelt Rikspolitiske retningslinjer, er tilstrekkelige instrumenter, eller om det må innføres andre og sterkere virkemidler.

Ansvaret for terminalutstyr og servicenivå ligger i hovedsak hos private aktører i havnene.

For å få et godt sjøtransportsystem kreves, i tillegg til havnefasiliteter, at det investeres i moderne skip og faste og frekvente ruteopplegg. Et slikt ruteopplegg kan for eksempel kreve at det etableres et logistiksenter på kontinentet og at man finner gode muligheter til returlast. For å få dette til kreves et nært samspill mellom vareeiere, eksportører, importører og transportører.

Tilsvarende samspill kreves for gode transportløsninger innenfor de andre transportformene og for å få gode intermodale løsninger, der hvert transportmiddel benyttes der hvor det er mest hensiktsmessig og effektivt.

Det er dessuten nødvendig med et internasjonalt samarbeid for standardisering, redusering av problemer ved grensepassasjer, felles konkurranseregler m.m.

Det er altså et stort behov for samspill mellom mange forskjellige aktører for å få til langsiktig gode løsninger for transport av fiskeri- og havbruksprodukter. Statens oppgave er først og fremst å legge til rette for og stimulere markedets aktører til å ordne effektive, sikre og miljøvennlige transporter.

## Vedlegg I : Skjematiske strategianalyser

### Vegsektor

<p><b>Marked</b></p> <p>Lastebil brukes først og fremst for transport av fersk oppdrettsfisk. Eksporten av slik fisk ventes å øke vesentlig mer enn andre fiskeprodukter i framtiden. Med nåværende transportmønster øker derfor lastebilens markedsandel. (Tall fra ECON skal inn.)</p>	<p><b>Trusler</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapasitetsproblemer på kontinentet.</li> <li>• Vegavgifter som gjør vegtransporten dyrere.</li> <li>• Miljøkrav fra konsumenter og myndigheter.</li> </ul>
<p><b>Sterke sider</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dør til dør transport med lite omlasting.</li> <li>• Stor fleksibilitet.</li> <li>• Rask transport sammenlignet med båt (og tog).</li> <li>• Pålitelig og punktlig transport.</li> <li>• Små enheter, lave investeringskostnader.</li> <li>• Enkel logistikk med god kontroll over godset.</li> <li>• Eksisterende infrastruktur kan brukes.</li> <li>• Liten risiko for fordervelse av ferskvarer, grunnet god kontroll og mange alternative kjøreveger.</li> </ul>	<p><b>Svake sider</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relativt dyr transport.</li> <li>• Høye eksterne kostnader (miljø og sikkerhet).</li> <li>• Høyt energibruk.</li> <li>• Kjøretidsbestemmelser gir organisatoriske og økonomiske problemer.</li> <li>• Relativt høy ulykkesrisiko.</li> <li>• En infrastruktur som av og til kan gi regularitetsproblemer (ferjer, fjelloverganger, køer, ulykker)</li> </ul>

#### Ønsket situasjon (Mål)

Målet er et vegtransportsystem som tilgodeser fiskeri- og havbruksnæringens behov for pålitelige, raske, sikre og billige vegtransporter i alle deler av transportkjeden, samt som knytter vegsystemet til andre transportsystemer i effektive knutepunkter.

#### Gap

- For kort åpningstid og lav kapasitet i ferjesamband.
- Stengte fjelloverganger, kolonnekjøring og ras.
- Lav tillatt akseltrykk og totalvekt på mange fylkesveger.
- Lav geometrisk standard på kommunale veger, fylkesveger og øvrige riksveger.
- Lav standard på noen stamveger.
- Mangel på gode vegforbindelser nord-sør langs kysten, med effektiv tilknytting til havner og andre terminaler.
- Høye avgifter ved ferjer og bomstasjoner gir høye transportkostnader langs kysten.

#### Strategier

- Satse bevisst på å få bort flaskehals og svake punkter på stamvegene nord-sør langs kysten, dvs. først og fremst E6 gjennom Nordland og E39 Kyststamvegen.
- Skissere en "fisketransportpakke" for tiltak på øvrige riksveger, fylkesveger og kommuneveger. Dette bør gjøres i hvert aktuelt kystfylke i nært samarbeid mellom vegkontor, fylkeskommunen, berørte kommuner og fiskeri- og havbruksnæringen. I dette arbeidet identifiseres de viktigste manglene i vegnettet mellom anlegg og stamveg, samt prioriteres tiltak for å takle disse manglene. Arbeidet kan ev. samordnes av SAVOS og tilsvarende organisasjon for Nord-Norge. Eksempel på tiltak: høyt bæreevne (akseltrykk), rassikring, økt ferjekapasitet og bedre servicenivå, bedre geometrisk standard samt forsterket vedlikehold. Finansiering ordnas gjennom spleiselag mellom stat (riksvegmidler), fylkeskommunen, kommuner og næringen.
- Identifisere de tiltak i vegnettet som er mest viktige for å styrke intermodal transport, for eksempel tilfartsveger til viktige havner og jernbaneterminaler. La dette være en viktig premiss i kommende prioriteringsarbeid i NTP.
- Innfør muligheten til å trafikkere stamvegnettet med modulvogntog på 25,25 meter, hvilket kan bidra til mer effektiv lastebiltransport av fersk fisk.

#### Kritiske suksessfaktorer

- Samarbeid mellom stat, fylker, kommuner og næringen.
- Finne en hensiktsmessig form for finansiering gjennom spleiselag.
- Bevilgninger av midler.

#### Tiltak:

1. Løft inn transport av fiskeri- og havbruksprodukter som en viktig del i kommende prioriteringsarbeid i NTP.
2. Gi berørte fylkeskommuner (alternativ SAVOS og samarbeidsorganisasjonen for fylkene i Nord-Norge) i oppdrag å utarbeide "fisketransportpakker" i samarbeid med vegkontor, berørte kommuner og fiskeri- og havbruksnæringen.
3. Avsett riksvegmidler i NTP til disse pakkene, basert på arbeidet i fylkene.

## Havne- og sjøtransportsektoren

<p><b>Marked</b></p> <p>For konvensjonelle og frosne fiskeprodukter samt industriprodukter (mel/olje) er sjøtransport dominerende transportform innenlands og utenriks. Sjøtransport ivaretar også transport av størstedelen av innsatsfaktorene i oppdrettsnæringen (fôr/varer, transport fra mærer til slakterier m.v.) Sjøtransport er helt dominerende når det gjelder landets import og eksport. Størstedelen av sjømatproduksjonen i Norge eksporteres. Andelen innen ferskfisk-markedet i Europa, hvor transporten i dag ivaretas av lastebiler, ventes å dreie i retning av alternative transportformer. Dette er basert på ny teknologi, produktutvikling, situasjonen på vegsektoren i Europa m.v. (jf. ECON m.fl.)</p>	<p><b>Trusler</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremføringstid.</li> <li>• Unnlatelse av å innføre vegprising i Europa.</li> <li>• Retningsubalanse.</li> <li>• Manglende infrastruktur og effektiv drift i havnene.</li> <li>• Forsinket innføring av ny teknologi (holdbarhet)</li> <li>• Manglende containerisering og standardisering</li> </ul>
<p><b>Sterke sider</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Godstransport på sjø er fordelaktig fra et miljømessig synspunkt (lav energibruk og lite utslipp i forhold til tonn/km, forutsatt god utnyttelse av lastekapasitet). Sjøtransport er også lite arealkrevende, store godsmengder kan håndteres på terminaler med begrenset utstrekning.</li> <li>• Forutsatt god kapasitetsutnyttelse er sjøtransport en kostnadseffektiv transportform</li> <li>• Størstedelen av befolkningen i landet er bosatt langs kysten og det samme gjelder lokalisering av næringsliv (og industribedrifter)</li> <li>• Produktene fra tradisjonelle fiskerier og fra oppdrettsnæringen, industri og annet gods skal transporteres til og fra havner langs hele kysten</li> <li>• Norge har et stort antall fiskeri- og trafikkhavner (et par hundre næringsaktive fiskerihavner og et 60-talls offentlige trafikkhavner med stor andel private kaianlegg og operatører pluss en lang rekke ikke offentlige havner - basehavner, industrihavner m.v.)</li> <li>• I forhold til vegtrafikken er sjøtransporten beheftet med få ulykker (for eksempel drepte og hardt skadde personer)</li> <li>• Sjøvegen har lave drifts- og vedlikeholdskostnader, i forhold til annen transportinfrastruktur</li> <li>• Investeringsbehovet innenfor sektoren er relativt begrenset, og er i hovedsak basert på selvfinansiering (kommunale trafikkhavner). Kystverket får ca. halvparten av sine totale utgifter dekket i form av gebyrer fra brukerne</li> <li>• Lav sårbarhet og høy beredskap</li> <li>• De etablerte politiske målsettinger, både i Norge og Europa, er at man ønsker en overføring av gods fra veg- til sjøtransport (og bane).</li> </ul>	<p><b>Svake sider</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vanskelig å oppnå god kapasitetsutnyttelse grunnet begrensninger i eksisterende infrastruktur</li> <li>• Det spredte havnemønsteret medfører manglende konsentrasjon av godset</li> <li>• På en del relasjoner er fremføringstid på sjøveien relativt lang</li> <li>• Retningsubalanse nord-sør innenfor eksisterende godstransport på sjø</li> <li>• Utilfredsstillende tilgjengelighet til havnene fra landsiden</li> <li>• Dagens havnestruktur er basert på parallelle transportsystemer med egne havner for særskilte næringsområder</li> <li>• Havnene er for sektorisererte og er ikke alltid medspillere i planarbeidet for næringsliv- og transportsektoren</li> <li>• Styling og organisering av havnene er ikke optimal</li> <li>• Begrenset arealtilgang i havnene og til dels konfliktylft by/havn-arealbruk</li> <li>• Innenlands sjøtransport har av forskjellige årsaker over tid tapt markedsandeler til vegtransport</li> </ul>

### Ønsket situasjon (Mål)

Målet er et havne- og sjøtransportsystem som tilgodeser fiskeri- og havbruksnæringens behov for høyfrekvente, miljøvennlige, tilstrekkelig raske, sikre og billige transport i alle deler av transportkjeden, og som knytter dette systemet til andre transportsystemer i effektive knutepunktshavner. Målet er også at havne- og sjøtransportsektoren i større grad skal bidra til økt nasjonal verdiskaping.

### Gap

- Mangler en helhetlig havnepolitikk og havnestruktur med et nasjonalt nettverk av større knutepunkts-havner av høy standard
- Mangler et sjøtransporttilbud av internasjonal standard basert på containere som lastbærere og med tilhørende intermodale utenriks knutepunkts-havner
- Utilfredsstillende samordning av investeringene for transportinfrastruktur i transportkorridorer
- Uklar rolledeling mellom ulike aktører
- Manglende koordinatorfunksjon.
- Manglende samvirke/samarbeide mellom private og offentlige havner
- Svak regional planforankring
- Begrenset samordning av statlige interesser og aktiviteter innen havnerelatert virksomhet
- Manglende effektive og rasjonelle virkemidler på området.
- Mangel på effektive veg- og til dels jernbaneforbindelser til havneterminaler.
- Dårlig kapasitetsutnyttelse av totale sjøtransportressurser

### Strategier

- Foreslå at det etableres attraktive intermodale knutepunktshavner. Disse utbygges med lo-lo og ro-ro fasiliteter og med transport til/fra utlandet, i hovedsak Europa, med høy frekvens og regularitet. Transport fra etablerte, øvrige havner i distriktene til knutepunktshavnene bør i størst mulig utstrekning skje sjøveien (feedertransport). Det må utvikles tilstrekkelige virkemidler for å få realisert dette.

### Kritiske suksessfaktorer

- Samarbeid mellom stat, fylker, kommuner, næringen og sjøtransportørene.
- En hensiktsmessig form for finansiering gjennom spleiselag. Statlig virkemiddelbruk for å utvikle knutepunktshavner.
- Konsentrasjon av gods.
- Effektive spredningsnett.
- Integrerte logistikk-systemer m.v.

### Tiltak:

1. Løfte inn transport av fiskeri- og havbruksprodukter som en viktig del i arbeidet med NTP 2006-2015 og herunder prioritere midler til denne sektoren.
2. Gi berørte fylkeskommuner (alternativt SAVOS og LU) i oppdrag å utarbeide "fisketransportpakker" i samarbeid med transportetatene, transportørene, berørte kommuner og fiskeri- og havbruksnæringen.
3. De offentlige trafikkhavnene finansiering, basert på dagens transportmønster, gir ikke tilstrekkelig grunnlag for langsiktig satsing på sjøen som transportveg. Økning av avgifter for finansiering av havneaktivitet fører til forskyvning av transportstrømmene, hovedsaklig til veg. Dagens lokal- og regionalfunksjoner stiller ikke samme krav til infrastruktur som transport over havner som skal ivareta funksjoner på mer omfattende basis. Manglene innenfor dagens havnestruktur består hovedsakelig av mangel på terminaler med tiliggende funksjoner på (antatt) 4-6 steder langs kysten. Det er ikke foretatt noen fullstendig kartlegging av finansieringsbehovet, men det anslås til i størrelsesorden 150-200 mill. kr. pr. sted. Ut over dette bør det etableres to hovedcontainerhavner rettet mot Europa, som er det største marked både for produkter

og transporttjenester (ikke bare fiskeprodukter). Disse knutepunktene vil også i noen grad kunne ivareta mulige funksjoner mht. oversjøisk frakt av gods.

4. De viktigste containerhavnene langs kysten må ha tilfredsstillende arealtilgang på kort og lang sikt og for øvrig ha nødvendige fasiliteter for effektiv godsbehandling. Havnene må være lokalisert nær hovedleden langs kysten og havneterminalene, lokalisert utenom selve bysentrum, må ha direkte tilknytning til riksvegnettet og fortrinnsvis jernbanetilknytning. Det bør etableres et nært og forpliktende samarbeide mellom havnemyndigheter og private aktører med en konkurransebasert driftsform. Døgnåpen havnedrift er en forutsetning. Interkommunale havneløsninger bør stimuleres ytterligere. Lokale og regionale myndigheter må i plan- og budsjettssammenheng ha vist at de støtter aktivt opp om en utvikling av havnen som skissert.
5. For slike trafikkhavner av stor nasjonal og regional betydning bør det etableres en statlig finansieringsordning basert på lån og/eller tilskudd til investeringer i nødvendig havneinfrastruktur. Det bør også i forbindelse med forestående revisjon av havneloven skilles mellom forvaltningsmessige oppgaver og forretningsdrift. OPS-ordninger vil kunne være aktuelle i noen grad.

## Luftfart

<p><b>Marked</b></p> <p>Japan er det viktigste markedet i dag, og andre land i Fjerne Østen er også aktuelle. Sentral-Europa og Sør-Europa kan være et kommende marked, især ved overgang til nye typer passasjerfly (Airbus) med betydelig større lastekapasitet enn de tidligere. Dette må ses i sammenheng med økte begrensninger/flaskehalsen i Europas vegnett. Produktene er ren ferskvare, muligens filetert og "lettet" for alle biprodukter.</p>	<p><b>Trusler</b></p> <p>Flyfrakt har vært møtt av en negativ opinion og til dels også mediaomtale. I Sverige har man bygget ut Luleå/Kallax i nord som spesialflyplass for tunge fraktfly, og det satses også på norsk fisk over denne plassen. Til dels litt for korte rullebaner på våre flyplasser til at de største flyene kan ta av med full last og fulle tanker. Dagens rutefly har begrenset lastekapasitet for frakt. Et evt. krav til gjennomlysning av all type frakt vil bety en vesentlig fordyring av transporten.</p>
<p><b>Sterke sider</b></p> <p>Den ferske fisken/havmaten transporteres på kort tid over svært lange avstander. Transporten er pålitelig og punktlig, og den tar svært godt vare på råvarenes kvalitet. Flyfrakt er en meget fleksibel transportform. Det kreves relativt små investeringer i dagens infrastruktur for å utvikle forretningsområdet. De nyere "kap.3-flyene" tilfredsstiller miljøkravene i mye større grad enn de tidligere flyene (som for eksempel IL 76).</p>	<p><b>Svake sider</b></p> <p>Flyfrakt er kostbar sammenlignet med annen frakt, og dermed også sårbar. Illusjin 76 fases ut på nyåret og erstattes med DC 10, som laster det dobbelte (både en styrke og en mulig svakhet). Mangler fraktkterminaler unntatt på Evenes og på Gardermoen. Mangelfull returfrakt for fraktflyene til Norge. LV mangler per i dag investeringskapital til dette forretningsområdet.</p>

### Ønsket situasjon (Mål)

Markedet etterspør ferske fiske- og havbruksprodukter av høy kvalitet og er villig til å betale for flyfrakt. Tilpassing av vår infrastruktur for fiskefrakt; dvs fraktkterminaler, fleksibel bruk av rene fraktfly og rutegående passasjerfly.

Gap

Manglende bygningsmessig tilpasning til å drive fiskefrakt i stor stil – med unntak av Gardermoen og Evenes. I noen grad også øvrige arealer på flyplassen.

### Strategier

Bygge opp frakt av ferske fiske- og havbruksprodukter som et hovedsatsingsområde for LV. Utvikle videre og nyttiggjøre de nye polare rutene (over Russland og Sibir).

### Kritiske suksessfaktorer

Utnytte LV's nye organisasjonsstruktur til en klarere ansvars plassering for et slikt forretningsområde. Sikre investeringsmidler til å kunne satse fullt ut på dette markedet.

**Tiltak:** Evt. bygge forenklede terminalbygg/leskur for omlasting der hvor dette er forretningsmessig interessant. Sikre tilstrekkelig og passende areal for parkering og omlasting av store flytyper.

## Vedlegg 2: Vegkontorenes syn på problem knyttet til transport av fisk på vegnettet

Det er hentet inn opplysninger fra vegkontorene om viktige problemstillinger knyttet til transport av fiskeri- og havbruksprodukter. Følgende vegkontor har svart på våre spørsmål:

Finnmark, Troms, Nordland, Nord – og Sør Trøndelag, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, , Vest Agder, Aust-Agder, Oppland og Oslo. Nedenforstående er et sammendrag fra de innkomne svarene.

### **Finnmark**

#### *Kapasitet*

Selv om mengden transportert fisk skulle tidobles, vil nåværende veger kunne ta unna trailertrafikken uten kapasitetsproblemer.

#### *Regularitet*

Vanskelighetene er framkommeligheten om vinteren med stengt veg, kolonnekjøring og nattestenging på grunn av uvær. Finnmark har tidligere aldri hatt nattbrøyting. Fra og med vinteren 2001/2002 vil imidlertid alle stamvegene pluss riksveg 94 til Hammerfest være døgnåpne. Regulariteten på stamvegene, som i hovedsak ligger på innlandet, er akseptabel. Det finnes allikevel noen problemstrekninger hvor nattestenging, kolonnekjøring etter fastlagte tidspunkt og stenging kan forekomme vinterstid.

#### *Spesielle problem*

Noen eksempler er nevnt

#### *Intermodal transport*

Banak flyplass er den eneste i Finnmark som har så langrullebane at den kan ta tunglastede transportfly.

### **Troms**

#### *Kapasitet*

Riks- og fylkesvegnettet som brukes av transportører som kjører for fiskeri- og havbruks-næringen, har i dag ikke trafikale kapasitetsproblem, og en regner heller ikke med at det vil oppstå slike problem de nærmeste årene som følge av en forventet produksjonsøkning i havbruksnæringen.

Problemstillingene i Troms når det gjelder biltransport av fiskeri- og havbruksprodukter på riks- og fylkesvegnettet, er knyttet til aksellastbegrensning, tillatt totalvekt og regularitet. I tillegg vil vi få problem med høydebegrensinger dersom tillatt standardhøyde på vogntog blir fastsatt til 4,5 meter.

#### *Regularitet*

Regulariteten i fylket påvirkes av ferjesamband der rutefrekvensen og lasteevnen ikke er tilfredsstillende, og av tollstasjonen på Bjørnfjell (E 10) som til nå ikke har holdt natt-åpent om vinteren.

Stamvegene har en vesentlig høyere standard enn det øvrige vegnettet, men både stamvegene og det øvrige vegnettet i Troms har regularitetsproblem om vinteren på grunn av snøskred/snø-skredfare og tidvis også på grunn av snøfokk.

Troms har i dag landets dårligste ferjemateriell. Ferjemateriellet i Troms er gammelt og nedslitt i tillegg til at lastekapasiteten for noen av ferjene er for lav. I tillegg er ferjekai-ene gamle og nedslitte

#### *Spesielle problem*

Troms har fortsatt riks- og fylkesveger som bare er tillatt for lastklasse T8

#### *Intermodal transport*

Til nå har samtransport innen fiskerinæringen vært lite utbredt, enten går slike transporter med båt eller så går de med bil.

I Troms fylke har Tromsø fått status som Nasjonal havn. Det innebærer at det ligger en betydelig oppgave i å utvikle et havnekonsept som oppfyller kravene til en Nasjonal havn

Blir jernbanen konkurransedyktig på tid og pris, vil det også være en løsning å sende fiskeråstoffet med trailer til Narvik og derfra med jernbanen til kontinentet. Utviklingen av Tromsø havn vil også på sikt kunne åpne for flyfrakt av fersk fisk og fiskeprodukter fra Tromsø Lufthavn dersom transportkostnadene skulle bli konkurransedyktige.

Dersom den framtidige utvikling innenfor transport av fiske- og havbruksprodukter skulle komme til å bli dreid mot sjøtransport, vil Harstad havn, Finnsnes havn og Skjervøy havn komme til å bli viktige knutepunkt i et slikt transportsystem.

Dersom opplegget for Tromsø havn blir vellykket, og samarbeidet i Barentsregionen utvikler seg i positiv retning, vil behovet for en betydelig utbedring av Ev 8 Tromsø – Finland grense. bli aktuell, spesielt mellom Skibotn og Finland grense.

## **Nordland**

#### *Kapasitet*

Det meste av transporten, både innad i fylket og ut av fylket, går med vogntog på veger som ikke alltid er dimensjonert for den slags transporter. Det gjelder spesielt enkelte fylkesveger, men det er også riksvegstrækninger, inkl. stamvegene, som ikke holder mål, verken når det gjelder bæreevne eller geometriske forhold.

#### *Regularitet*

Utenom de problemer som framgår innsendt oversikt, må nevnes de vinterproblemer som høgfjellsstrekningene på E6 (Saltfjellet, Korgfjellet) , E10 (Bjørnfjellet) og E12 (Umskaret) medfører, og som fører til usikker transport i perioder vinterstid. Manglende tollklarering på E10 over Bjørnfjell begrenser foreløpig mulighetene for transport av fersk fisk på denne strekningen i perioder.

#### *Spesielle problem*

Det er utarbeidet en egen oversikt over problemstrekninger for transport av fiskeriprodukt i fylket. Den viser at både akseltrykk, netto høyde og geometrisk standard er reelle problem både på en del riks-og fylkesvegene.

#### *Intermodal transport*

Det vil sannsynlig ende opp med et fåtall slakterianlegg i fylket, lokalisert til områder i nærheten av Sandnessjøen og Bodø, og på strategiske steder i Lofoten og Vesterålen. Dette vil åpne for å føre over transport av fersk fisk til sjø og jernbane. Naturlige innfallsporter for viderebefordring med jernbane vil være Narvik, Bodø og Mosjøen, og det medfører behov for opprusting av vegforbindelsen mellom Sandnessjøen og Mosjøen (rv 78,

### **Nord Trøndelag**

#### *Kapasitet*

De viktigste problemstillinger som angår transport av fiskeri- og havbruksprodukter i Nord-Trøndelag er knyttet til standarden på rv 17 fra Steinkjer til Nordland grense og tilstøtende riks- og fylkesveger. Noen ferjestrekninger er nevnt som mulige flaskehals

#### *Regularitet*

Ikke nevnt som noe problem

#### *Spesielle problemstillinger*

De spesielle problem som går på aksellast, høydebegrensninger og geometrisk standard er listet opp i egen oversikt for fylket.

#### *Intermodal transport*

Riksveg 760 er nevnt som viktig transportåre i kombinasjon med jernbanetransport.

### **Sør Trøndelag**

#### *Kapasitet*

Med de små trafikkmengder det er på riksvegnettet i Sør Trøndelag er ikke kapasitet noe stort problem. I den grad det eksisterer er det knyttet til ferjene i spesielle perioder.

#### *Regularitet*

Det er ikke registrert spesielle regularitetsproblemer.

#### *Spesielle problemstillinger*

Stamvegene i fylket har generelt meget dårlig standard. Hovedproblemet når det gjelder framkommelighet for transporter tilknyttet sjøbaserte næringer er på fylkesvegnettet.

#### *Intermodal Transport*

Oppdrettsanleggene ligger spredt, mens slaktning i stadig større grad skjer i "fellesslakterier". Det antydes et begrenset antall slakterier i framtida.

### **Møre og Romsdal**

#### *Kapasitet*

Gode ferjetilbud er viktig. Kapasiteten er i dag for liten i enkelte samband, åpningstiden for kort og ferjene for gamle.

#### *Regularitet*

Ikke nevnt som noe problem

#### *Spesielle problemstillinger*

For fiskeri- og havbruksnæringen hadde det vært en fordel å raskt få rasjonalisert transportsystemet mellom kommunene Tustna, Aure og Smøla.

For de store og tunge transportene vil det bli en stor fordel den dagen hele Ev 134 Oppland grense – Kjelbotn er ombygd til god tofeltsveg, og vegen får ny bru over Tresfjorden (kostnad 450 mill kr).

#### *Intermodal transport*

Det store problemet i dag er at det ikke er tilstrekkelige godsmengder for direkte transporter fra Ålesund til kontinentet. Dessuten har mange transportører i Ålesund egne kaianlegg og godsruiter. Et annet problem er mangler i retningsbalansen.

I dag ligger anlegg for oppdrett m.m. svært spredt, men man regner med at anleggene vil bli stadig færre og større. Ålesund, Herøy kommune, Averøya, Kristiansund og Aukra kommune er store på fiskeri og havbruk.

### **Sogn og Fjordane**

#### *Kapasitet*

Det er ikke kapasitetsproblem på aktuelle veger i fylket, men en del av vegnettet er dårlig slik at transportene går senere enn ønskelig. Ferjene til mindre lokalsamfunn på kysten har dårlig kapasitet og frekvens og kan være et problem.

#### *Regularitet*

Ikkje nevnt som noe problem, men øst / vest forbindelsene kan volde problem vinterstid.

#### *Spesielle problemstillinger*

E 39 Hordaland grense – Møre grense ( Kyststamvegen) er nevnt som spesielt dårlig. I tillegg er det listet opp en del manglende vegsamband

#### *Intermodal transport*

Måløy og Florø havner er listet opp som viktige

### **Hordaland**

#### *Kapasitet*

Frekvensen på mange av ferjesambandene burde blitt øket vesentleg, og en burde også få nattferjer på alle ferjestrekningene.

#### *Regularitet*

Fylket har mange rasutsatte vegstrekninger.

### *Spesielle problemstillinger*

Framkomsten for fiskeri- og havbruksnæringa på veiene i Hordaland er svært varierende. Stamvegnettet har etter hvert fått god standard, men det er fortsatt store standardsprang. For resten av riksvegnettet og fylkesvegnettet er standarden mer varierende.

Fiskeri- og havbruksnæringen ønsker snarest mulig en realisering av Kyststamvegen, slik at en kan få til rasjonell bruk av transportmidlene.

Det er kommet innspill fra flere kommuner som ønsker seg bedre utbygd vegnett i distriktene

### *Intermodal transport*

Næringen har et ønske om at mer fisk kan transporteres med fly over Bergen lufthavn, Flesland, i stedet for Gardermoen. Her blir det klaget på dårlig tilbud med godsfly, og ofte trafikk-kork på veiene fram mot Flesland.

## **Rogaland**

### *Kapasitet*

Det er kapasitetsproblem knyttet til visse strekninger i storbyområdet på Nord-Jæren og på strekninger av Rv 47 på Karmøy og gjennom Haugesund. På noen av ferjestrekningene er det tidvis kapasitetsproblemer.

### *Regularitet*

Regularitetsproblemer er særlig knyttet opp mot noen ferjestrekningene.

### *Spesielle problemstillinger*

E 39 Kyststamvegen er nevnt som den viktigste transportåren gjennom Rogaland. begrensninger mht. aksellast, vogntoglengde og høyde/breddeforhold. Deler av fylkesvegnettet har begrensninger mht. akseltrykk, vogntoglengde og bredde.

E 134 er også nevnt som en viktig forbindelse mellom Vestlandet/Rogaland og Østlandet.

### *Intermodal transport*

I Nord-Rogaland er det i dag flere gode havner for fiskeflåten. Et av landets største fiskerihavneanlegg er Karmsund fiskerihavn på Husøyområdet. På Eigerøy i Egersund kommune finner vi landets største fiskerihavn, målt i mottatt kvantum fisk.

## **Vest Agder**

Ingen spesielle problem

## **Aust-Agder**

Aust Agder vegkontor peker på at Rv 9 er en særlig viktig transportåre for vestlandsfylkene til Kristiansand havn og videre fergesamband til Danmark.

## **Oppland**

Oppland vegkontor viser til at de fleste transporter i forbindelse med eksport fra fiskeindustrien på nordvestlandet går gjennom Oppland. Tungtransportandelen på stamvegrutene gjennom Oppland er som følge av dette høy. Blanding av lokal- og fjerntrafikk og høy tungtransportandel skaper utrygghet og trafikksikkerhetsproblemer for de som er bosatt langs hovedvegnettet i fylket

## **Oslo**

Oslo vegkontor viser til uløst problem med manglende fasiliteter i forbindelse med venteplasser for transportører.