



## **Handlingsrommet og sjømatruta Midt-Norge til kontinentet.**

*Til tross for nasjonale mål om å øke godsandelen på bane og sjø på bekostning av vegtransport, viste Riksrevisjonen i 2018 en feil utvikling i den grønne omstillingen, der det er konkurranse mellom transportformene. Sjøtransportens andel i tonnkilometer falt i åra 2010 til 2015 fra 48 til 42 %, og veitransportens andel økte fra 28 til 34 %. Det var derfor gledelig da det i august 2020 ble startet en ny eksportkorridor på sjø fra Midt-Norge til kontinentet. Nå må fiskeri- og havbruksministeren sørge for at sjømatruta fra Midt-Norge til kontinentet kommer i gang igjen.*

**Sjømatruta** er et resultat av at Kysthavnalliansen, hvor Trondheim Havn IKS har prosjektledelsen, i fellesskap med lakseprodusentene Lerøy og SalMar i oktober i 2019 starta arbeidet i Shortsea-prosjektet. Sentralt her var å knytte vareeiere med nordgående varestrømmer sammen med laksenæringens sørgående. Frakt sjøveien halverer CO2-utslippet sammenlignet med frakt landveien, og sjøtransport har lavere skadekostnader og ulemper på samfunnet i form av utslipp, kø, støy, ulykker, arealbeslag og slitasje på infrastrukturen.

**Vareeiere som Bama, COOP** og ASKO hadde aktive roller i arbeidet, for å prøve ut seilingskonseptene. Det kan på sikt bidra til å overføre store volumer importvarer fra vogntog på vei til skip på sjø. Også TINE, Nutrimar, Scale AQ og Tradeway har deltatt i prosjektet. Det færøyske rederiet Smyril Line Cargo starta opp testseilinger med det 138 meter lange ro-ro skipet «Akranes». Ukentlige skipninger mellom Rotherdam, Tananger, Bergen, Trondheim, Rørvik og Hitra. Sørgående med lakseeksport, nordgående seiling med last fra Bama og COOP Norge.

**Kystverket forvalter tilskuddsordningen** for nærskipfart, som skal stimulere til at det etableres nye sjøtransporttilbud mellom norske havner og øvrige havner i EØS-området. Ordningen er notifisert til EFTAs overvåkingsorgan (ESA) og godkjent i samsvar med de maritime retningslinjene for offentlig støtte. 30. juni 2021 fikk Smyril Line Cargo tilsagn om støtte på 36,4 millioner. Prosjektsøknaden oppfylte ifølge Kystverket alle kriteriene. Pilotruta skulle omgjøres til fast transporttilbud fra 1. oktober 2021, med ambisjon å øke regulariteten til 2 av ganger i uka.

**26. oktober 2021 satte Smyril Line pilotdriften på vent.** Til tross for at rederiet har bevist at sjøtransport kan konkurrere med landveitransport på leveringsdyktighet, fleksibilitet og ledetid, selv om store sesongsvingninger i varestrømmene er utfordrende. Den økonomiske støtta ble ikke utløst på grunn av avgrensinger i regelverket, konservativt tolka av Kystverket. Retningslinjene krever at fartøy som nyttes til å etablere nye sjøtransporttilbud skal være under EØS-flagg. Rederiet har benytta et fartøy som er flagga på Færøyene, som ligger utenfor EØS.

**Vi kan ikke risikere at statlig regelverk hindrer** miljøvennlig omstilling av godstransporten i en så viktig sak for Trondheimsregionen. AP og SP sier tydelig i Hurdalsplattformen at de vil satse på kysten og sjøtransporten. Da må handlingsrommet innafor støtteregelverket anvendes slik at insentivordninga også omfatter skip som er flagga på Færøyene.