



Publisher: IntraFish, Pål Korneliussen
Redaktør: Øystein Hage
Redaktør: Nils Torsvik
Desksjef: Ann Eileen Ditlevsen Nygård

Fiskeribladet – en uavhengig avis for Kyst-Norge

Naiv flyvekst

Avinor legger til rette for ytterligere vekst i flytransporten, noe som strider mot klimamålene Norge har forpliktet seg til. En av utfordringene er at stadig mer sjømat flys ut i verden. Klima-avtrykkene til norsk sjømat kan derfor fort bli illevarslende høyt. Næringen må derfor tenke nytt på transport, før de blir tvunget til å ta grep. Hvis ikke kan bransjen på sikt også miste grepet om forbrukerne.

I Klassekampen tidligere i sommer kom det frem at Avinor mener ytterligere tilrettelegging for trafikkvekst i luftfarten kan stride mot klimamålene i Parisavtalen. Bakgrunnen er at Avinor planlegger å bygge ut ytterligere en rullebane på Gardermoen. Dette stiller blant annet miljøorganisasjonene seg kritisk til.

En av årsakene til utbyggingsplanene er den planlagte veksten i sjømattransporten de neste årene. Det er allerede kjent at det skal bygges ut en gedigen sjømat-senter- og terminal på Gardermoen. Anlegget skal håndtere 300.000 tonn sjømat per år, eller cirka 1600 tonn per dag.

☞ **Å tro at flytransport av fisk kan vokse inn i himmelen er grensesprengende naivt**

I praksis betyr det at flytransporten kan erstatte 160 billast om dagen. Det vil alene fylle to fraktesty i timen, bare med sjømat. Prognoser viser også en vekst fra 26,5 millioner avreiser fra Gardermoen i 2016 til 44 millioner i 2040. Spørsmålet er om dette er en utvikling som er

bra for næringens klimaomdømme.

Utenriks flytransport utgjorde 1,54 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i Norge i 2015 – som er mer enn en dobling siden 1990. Mye av veksten skyldes blant økningen i flyeksporten av fisk. Fisk står alene for 16 prosent av all norsk klimagassutslipp, og Sintef-forsker Erik Skontorp Hognes mener flybåren laks blant annet setter langt større klimaspør enn lokalt produsert kylling og svin i Japan.

Forskning viser også at klimautslippet per kilo fisk er rundt 70 ganger høyere for fisk som transporteres med fly fremfor skip. Med den produktionsveksten som er planlagt vil eksporten skyte til værs. Dersom all fisken skal transporteres med fly vil det bli et klimaregnestykke som gjør fisk langt mindre miljøvennlig enn både forbrukerne og næringen liker.

Når miljøvernerne og flyskeptikerne er kritisk til Avinors utbyggingsplaner, så er de i realiteten skeptisk til hvordan sjømatnæringen håndterer utfordringene. Bransjen har ikke villet diskutere problematikken, men næringen bør ta grep før myndighetene tvinger dem til å endre transportmetode.

Det blir helt feil å basere videre eksportvekst på flytransport. Sjømat bør fraktes med skip eller jernbane. Å tro at flytransportene kan vokse inn i himmelen er grensesprengende naivt, og næringen må jobbe frem måter å få fisken ut fersk på andre måter. Norsk sjømatnæring er ikke tjent med en slik utvikling der fisken får større og større klimaavtrykk.

ID Fiskeribladet arbeider etter Vær varsom-plakatens regler for god presseskikk. Mener noen seg rammet av urettmessig omtale, oppfordres disse til å ta kontakt med redaksjonen. Pressens faglige utvalg behandler klager mot pressen i presseetiske spørsmål. Adressen til PFU er: Prinsens gate 2, pb. 48, Sentrum, 0101 Oslo. Tlf: 22415680, faks: 22411980.

MENINGER



PÅ LAND: Tjeldbergodden Settefisk driver landbasert oppdrett av stor postsmolt. ILLUSTRASJONSFOTO: OLE MORTEN MELGÅRD

I disse dager investeres det milliarder i landbaserte anlegg som skal produsere laks ut over den konvensjonelle 100-200 grams smolten.

Landbasert vekst

Det handler primært om å produsere en større postsmolt laks som settes ut i sjøen og der føres opp til slakteklar størrelse. Investeringene drives fram av at det ikke er mulig eller for kostbart å øke produksjonen i sjøen i dagens anlegg.

Dette er et stort, risikabelt eksperiment med masse innovasjoner. Men det er et av de overordnede strategiske grepene for å tredoble lakseproduksjonen i Norge på en bærekraftig måte. Først om fem år vet vi mer om hvilke teknologiske og biologiske løsninger som kan gi oss en robust og større laks på land til en konkurransedyktig kostnad. Og hvilke løsninger som ikke fungerer.

Dersom vi lykkes med å produsere en robust postsmolt laks på land så kan vi utnytte kystsonen, som er indrefilet for produksjon av matfisk, til å produsere mer laks og samtidig redusere problemet med lakselus. Under visse forutsetninger kan vi doble produksjonen i sjøen.

Det eneste som er sikkert med dette eksperimentet er at det ikke kommer til å gå på skinner. Det har skjedd store fremskritt i resirkulerings-teknologi (RAS), men det er en teknologi som så langt ikke har produsert store kvanta laks ut over vanlig smolt størrelse i ferskvann. Landbasert produksjon i brakkevann og sjøvann vil skape nye utfordringer. Vi fjerner noen typer risiko i sjøbasert oppdrett, men introduserer også nye typer risiko. I disse dager har problemet med dannelse av giftig hydrogensulfid (H₂S) i postsmolt anlegg fått oppmerksomhet.

Senere må vi lære mer om hvordan postsmolt

laks tilpasser seg utsett i sjøen. Dette vil nok heller ikke gå smertefritt, men gjennom systematisk dokumentasjon og FoU er det mulig å få kunnskapen som kan gi suksess.

Og nettopp *deling* av kunnskap er et nøkkelord. En omfattende deling av erfaringer er nødvendig for å overvinne utfordringene vi kommer til å møte. Universitetet i Stavanger, det nye, store forskningsinstituttet Norce og private selskaper har sammen søkt om FoU tillatelse for å få mer kunnskap om oppdrett av postsmolt til slakteklar fisk, og denne skal deles med hele næringen.

☞ Dersom vi lykkes med å produsere en robust postsmolt laks på land så kan vi utnytte kystsonen, som er indrefilet for produksjon av matfisk, til å produsere mer laks og samtidig redusere problemet med lakselus

FHF kan spille en avgjørende rolle i å få fram og dele ny kunnskap. Men da er vi helt avhengige av at de private selskapene som nå investerer i postsmolt anlegg er villige til å dele erfaringer og kompetanse, og bruke ressurser på dette. Dersom det investeres mange milliarder i landbaserte anlegg, men lite i kollektiv kunnskapsdeling og innovasjon, kan avkastningen lett bli dårlig.

GJESTEN



Ragnar Tveterås,
professor i økonomi
ved Universitetet i Stavanger

SKRIBENTER:
Øystein Sandøy | Ulf Winther | Halfdan Mellbye
Merete Kristiansen | Mariann Frantsen
Audun Iversen | Ragnar Tveterås | Janita Arhaug