



SJØMATBEDRIFTENE

Høringsnotat Sjømatbedriftene

Nasjonal Transportplan 2022 - 2033

Meld. St. nr. 20 (2020-2021)

Mandag 12. og tirsdag 13. april 2021

Innledning

Regjeringen la 19. mars fram Nasjonal transportplan 2022–2033, og hvor det er lagt til grunn en økonomisk ramme på totalt 1 200 milliarder kroner. Dette skal, ifølge regjeringen, gå til å drifte, vedlikeholde og utvikle et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Videre er det lagt opp til at det skal hele landet vil bli tilgodesett med tiltak.

Sjømatbedriftene har merket seg at regjeringens satsing på samferdsel er en satsing på økt verdiskapning. Sjømatbedriftene vil videre gi ros til regjeringen for den historiske satsingen innen samferdsel. For perioden 2013 til 2021 er samferdselsbevilgningene doblet fra 40 mrd. kroner til 80 mrd. kroner årlig.

Sjømatbedriftene vil på et overordnet nivå gi uttrykk for at man er svært glad for at regjeringen legger til rette for en videreføring av de siste årenes satsing, men vil samtidig uttrykke bekymring for at Nasjonal Transportplan for 2022 – 2033 ikke i tilstrekkelig grad tar innover seg sjømatnæringens fremtidige transportbehov.

Norges nest største eksportnæring

Sjømatnæringen er landets nest største eksportnæring, etter olje- og gass. Norge eksporterte 2,7 millioner tonn sjømat for 105,7 milliarder kroner i 2020. Volumet tilsvarer 37 millioner måltider hver dag hele året, eller 25 000 måltider per minutt.

I fjor ble det eksportert 1,1 millioner tonn laks, til en verdi av 70 milliarder kroner. Dette gjør at laksen er i særklasse den største arten målt i både volum og verdi. Det er også verdt å merke seg at Coronapandemien har ført til økt etterspørsel etter bearbejdede produkter for salg i detaljhandelen. En større andel av laksen blir videreforedlet i Norge, noe Sjømatbedriftene er svært fornøyd med.

Sjømatnæringens transportbehov.

Sjømatnæringen er utvilsomt en stor kyst- og distriktsnæring med ett betydelig potensialet for vekst i årene som kommer.

Sjømatbedriftene registrere den pågående debatten om at mer av sjømaten kan fraktes både langs jernbanen og sjøveien. Vi stiller oss positive til at mer av sjømaten transporteres på andre transportårer enn vei, men vil samtidig understreke at det fortsatt vil være et stort behov for transport på bil, og da gjerne langs dårlige fylkesveier, noe som skyldes at bl.a. lakseslakteriene ligger der de ligger.

For å illustrere Sjømatnæringens transportbehov ønsker vi å benytte følgende eksempel: Typisk vogntog med laks består av 891 kasser med om lag 18,5 kg fisk i hver kasse. Totalt vil dette bety at hvert vogntog er lastet med om lag 16,5 tonn laks. Tar vi utgangspunkt i 2020 hvor man eksporterte 2,7 millioner tonn sjømat, tilsvarer dette om lag 163 636 vogntog med norsk sjømat, hvorav ca. 66 700 av vogntogene var med laks.

Myndighetene har lagt til rette for 3% vekst i snitt per år, gjennom trafikkløssystemet (vekstregimet), som Stortinget har gitt sin tilslutning til.

Tar vi utgangspunkt i 3 % vekst de neste 10 årene vil volumveksten øke fra dagens 1,1 mill. tonn, til 1,522 mill. tonn. Omregnet i antall vogntog tilsvarer dette om lag 25 600 flere vogntog med laks på norske veier enn hva vi har i dag. Sjømatbedriftene finner det verdt å understreke at dette vil være på veier som allerede sliter med å takle dagens trafikkbelastning.

Ras og skredsikring

Sjømatbedriftene mener skredsikring er blant det aller viktigste som Stortinget må prioritere:

- Fordi skred tar liv og skader folk, og fordi skredfare skaper redsel og usikkerhet.
- Fordi trafikantene har tillit til at vegnettet er sikkert. Da må det også være det! Sikker veg skal ikke være "ekstraservice", men bør være en prioritert oppgave.
- Fordi leveringsforsinkelser er kostbare, både på kort og lang sikt. Både godsleveranser og offentlig og privat tjenesteyting er avhengig av regularitet.
- Fordi transport på sikker veg er viktig for distriktene. **Fisketransport, som øker i verdi år for år, er særlig sårbar.**
- Fordi "stengt veg" ikke skal være en permanent sikringsløsning. Veistengning som metode for å holde ulykkestallet nede på de mest skredfarlige strekningene, må ikke bli en varig løsning.

Sjømatbedriftene foreslår:

Det etableres en nasjonal skredsikringsplan, og at denne blir en tydelig, forpliktende og integrert del av Nasjonal transportplan. Planen skal innebære sikring av alle skredpunkt med skredfaktor høy eller middels i løpet av en periode på 12 år. Det avsettes 50 mrd. kr. over en 12 årsperiode til formålet.

Realiteten er at norsk sjømat produseres langs kysten, og store deler av produksjonen som skal fraktes ut til markedene blir hver eneste dag fraktet langs svært skredutsatte veitraseer.

Hva innebærer forslaget? Med utgangspunkt i 2018-beregninger vil behovet være i overkant av 50 milliarder kroner. Ser vi nærmere på hva som er bevilget i snitt de siste 6 årene (2018 og seks år tilbake i tid) ligger dette på om lag 1,34 milliarder pr. år i snitt. Med tilsvarende tempo i årene som kommer vil man være ferdige med skredsikringsarbeidet om 37 år.

Sjømatbedriftene mener det er helt nødvendig med et langt høyere tempo enn hva storting, og regjering hittil har lagt opp til. Vi ber om at det vises politisk vilje til å imøtekomme det reelle behov, som innebærer 50. milliarder kroner over en 12 årsperiode. Bevilgningene skal dekke utbedringer av 652 skredpunkt med skredfaktor høy og middels (pr. mars 2018). For å innfri vår 12 årsplan vil dette innebære en bevilgning på 4,17 mrd. kr. per år i snitt.

Riks og fylkesveger

Fylkesvegnettet har vi i dag et etterslep på om lag 70 milliarder kroner (2019-tall). Sjømatbedriftene konstaterer at i de områdene verdiskapningen er høyest er veiene dårligst. Skal Norge som sjømatnasjon klare å realisere vekstpotensialet i næringen er man helt avhengig av at man har en infrastruktur som gjør det mulig å frakte verdiene ut til markedet. Vi er med andre ord avhengig av veier som matcher sjømatnæringens transportbehov. Uten dette vil veksten stopp opp.

Sjømatbedriftene mener staten må i større grad ta ansvar for de viktige «næringsveiene» i fylkesveinettet.

Sjømatbedriftene foreslår

Sjømatnæringens transportbehov må i langt større grad hensyntas, og staten må ta et større ansvar for fylkesvegnettet. Vi ber om at Stortinget bevilger nok penger for at etterslepet på fylkesvegene kan stoppes, og fjernes over en 15 års periode. Sjømatbedriftene mener derfor at det i løpet av planperioden avsettes 53 mrd. kroner for målrettet å redusere vedlikeholdsetterslepet for fylkesvegnettet.

Sjømattransporten er av nasjonal betydning, og er som tidligere nevnt vår nest største eksportnæring etter olje, og gass. Sjømatbedriftene mener det vil være god butikk for AS Norge å øke tempoet både når det gjelder rassikring, og reduksjon av etterslep på fylkesvegene, samt sikre en tilstrekkelig infrastruktur som tilfredsstillende næringslivets transportbehov i fremtiden. Lykkes man med dette vil det bare fra norsk oppdrettsnæring ligge et potensiale på en økt eksportverdi i 2033 på 25,3 mrd. kroner, og dette kun som følge av volumvekst. Det er da tatt høyde for en snitt pris på 60 kr/kg laks,

Trondheim 9. april 2021

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Robert Eriksson', written over a horizontal line.

Robert Eriksson
Administrerende Direktør
Sjømatbedriftene