



Arkivsaksnummer: 24/10688-1
Saksbehandler: Hilde Grimstad

Saksgang	Møtedato	Saksnr
Hovedutvalg samferdsel	18.09.2024	37/24

Innspill på kystrutens innretning fra 2030 - Høring

Fylkeskommunedirektørens innstilling:

1. Hovedutvalg for samferdsel har behandlet «Høring - Innspill på kystrutens innretning fra 2030» med høringsfrist 30. september 2024.
2. Troms fylkeskommune vurderer at Kystrutens betydning som reiselivsprodukt er stor for kysten og landet.

Kystruten har betydning som samferdselstilbud på kysten. Regulariteten er god, kapasiteten er stor og dette bidrar i positiv retning for samfunnssikkerhet og (transport)beredskap.

Kystrutens betydning for godstransport synes å være mindre nå enn tidligere. Begrensninger i muligheten til å ta med bil, særlig på distansereiser, bidrar til å redusere Kystrutens betydning som et supplement i samferdselstilbudet på kysten. Når el-biler ikke tillates om bord, gjør dagens utvikling i norsk bilpark at tilbudet i så henseende vil bli mindre relevant.

3. Troms fylkeskommune ber om at Kystrutens tilbud om distansereiser fra havn-til-havn innrettes slik at ikke kjøpsbetingelser ekskluderer reisealternativet. Betydningen som et allment tilgjengelig samferdselstilbud betinger at havn-til-havn fremstår som et reelt reisealternativ. I forlengelsen av dette kan en rimelig betingelse fra staten, dersom kjøp av kapasitet skal videreføres, være at Kystruten har allotment til distansereiser.

Tromsø, 27.06.2024

Camilla Bjørn
Fylkeskommunedirektør

Bjørn H. Kavli
Etatssjef Samferdsel

Vedlegg

Høring - Innspill på kystrutens innretning fra 2030. Høringsfrist: 30.09.2024

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har igangsatt arbeidet med forberedelser til ny konkurranse om drift av kystruten etter 2030.

Staten kjøper i dag transporttjenester med kystruten for å sørge for et tilfredsstillende transporttilbud for passasjerer som reiser lokalt eller regionalt fra havn til havn på strekningen Bergen- Kirkenes, samt for godstransport mellom Tromsø og Kirkenes. Dette innebærer per i dag daglige anløp i 34 havner hele året på strekningen. Dagens avtaler gjelder for perioden 2021- 2030, og ble inngått etter konkurranse. I dag seiler rederiene Havila Kystruten AS med fire skip og Hurtigruten Coastal AS med sju skip.

Samferdselsdepartementet har startet forberedelsene til neste kystruteanbud, ved å igangsette en transport- og miljøfaglig utredning. Det skal blant annet utredes hvilket transportbehov kystrutevirksomheten skal dekke, hvilke miljøkonsekvenser den har, og potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene for neste kontraktsperiode. Målet er å optimalisere kjøpet av kystrutetjenesten.

Samtidig som det gjennomføres en transport- og miljøfaglig utredning, hvor et nødvendig og representativt utvalg av berørte interesser vil bli intervjuet, ønsker departementet å gjennomføre en åpen høring.

Hovedformålet er å innhente informasjon, vurderinger og prioriteringer fra alle som ønsker og har innspill til hvordan kystrutetjenesten kan bli best mulig.

Høringsfrist er 30. september 2024.

Vedtakskompetanse

Saken behandles i Hovedutvalg for samferdsel ihht delegasjonsreglementet pkt 5.1.1 Høringer, der det framgår at «Hovedutvalgene kan avgi høringsuttalelser på vegne av fylkeskommunen når høringene gjelder deres saksområder, og de ikke er så overordnet at de må behandles i fylkesutvalget eller fylkestinget.»

Beskrivelse

Kort historikk

Den første turen med Hurtigruten gikk med DS «Vesteraalen» den 2. juli 1893 fra Trondheim til Hammerfest og hadde 9 stoppesteder. Fra 1907 ble det drevet sammenhengende rute to ganger per uke mellom Bergen og Vadsø. Fra 1914 var det fem ukentlige turer, alle med utgangspunkt i Bergen og med Kirkenes som endepunkt. Fra 1928 ble det seks ukentlige seilinger, og fra 1936 ble det daglige seilinger hver vei. Utgangspunktene for rutene var forskjellige da fem startet i Bergen, en i Stavanger og en i Trondheim. Først i 1953 ble det opprettet daglig forbindelse på alle anløpssteder mellom Bergen og Kirkenes.

Statsstøtte

Driften har alltid foregått med statsstøtte. EFTAs overvåkningsorgan konkluderte i 2017 med at statsstøtten ikke var ulovlig etter EØS-regelverket da «*EØS-avtalen tillater kompensasjon til tjenester av allmenn økonomisk betydning når markedet selv ikke leverer dem – slik tilfellet er for kystruten mellom Bergen og Kirkenes*».

I 2017 og 2018 utlyste Samferdselsdepartementet tre delkontrakter på Kystruten, og innstilte de to rederiene Havila Kystruten AS og Hurtigruten AS til å levere kystrutetjenestene fra og med 2021. Selskapene har henholdsvis én og to anbudspakker.

Miljøkrav

Miljøkravene er betydelig skjerpet i inneværende kontraktsperiode med krav om 25% utslippsreduksjon. Havila bygde nye skip for formålet som alle er plug-in-hybrid og går på LNG/batteri. Hurtigruten bygde om sju skip og alle driftes på diesel, men ligger på landstrøm i noen havner¹.

For neste anbudsrunde har Samferdselsdepartementet engasjert Oslo Economics til en transport- og miljøfaglig utredning for å undersøke potensialet for ytterligere utslippskutt. Innspillene fra høringen vil bli gjort løpende tilgjengelig for utrederen slik at de kan benytte seg av innspillene i arbeidet med utredningen.

Vurdering

I vurderingen av kystrutens betydning for Troms, vil følgende forhold være relevante:

- Betydning for godstransport
- Betydning for passasjertransport, særlig distansereiser
- Betydning for næringsliv, reiseliv, handel og service
- Regional betydning
- Andre forhold

Godstransport

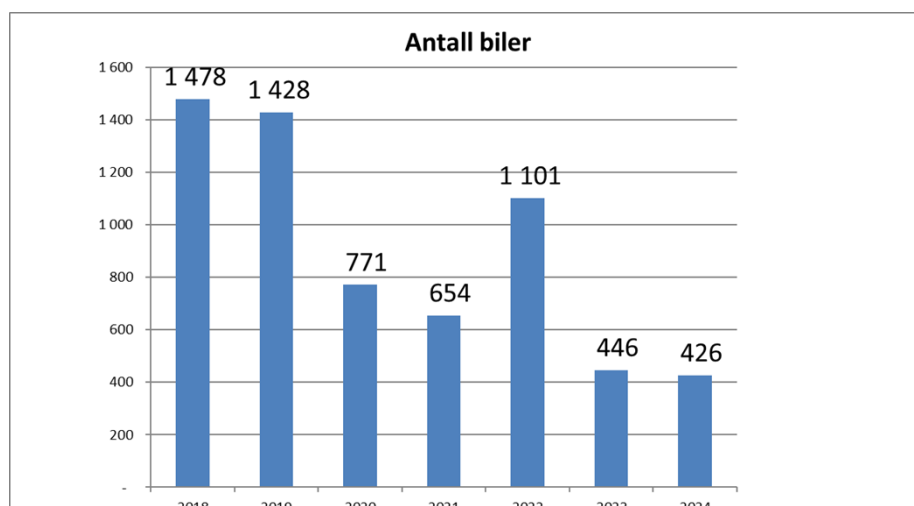
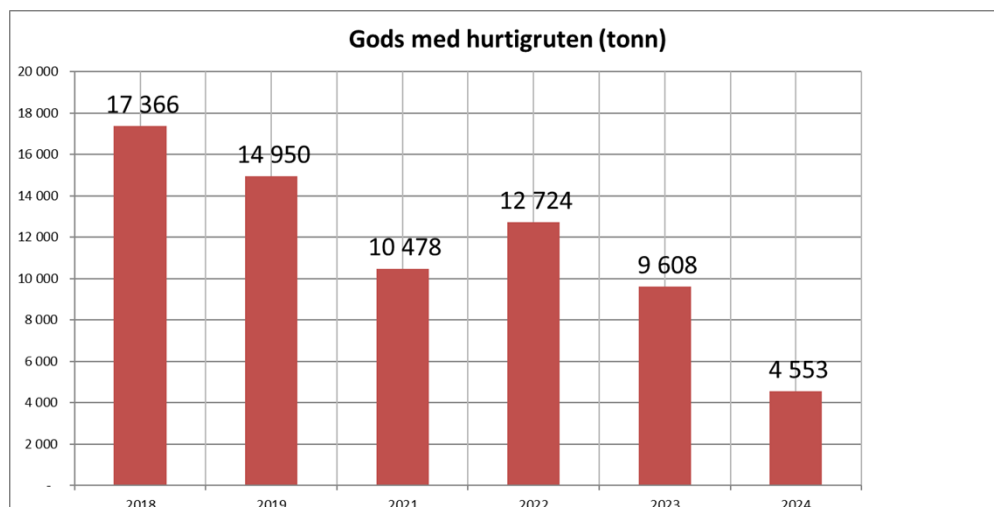
Det er sendt henvendelse både til SSB og til anløpshavnene i Troms for å forespørre statistikk på gods. Vi har ikke fått svar fra andre enn Tromsø Havn, men det er grunn til å tro at de øvrige anløpsstedene har betydelig lavere godsmengder siden liggetiden i havn er svært kort.

Fra 2019 ble det innskrenkinger for anløp pga. korona. Nedgangen skyldes også at Havila kystrute har hatt en del kanselleringer da fartøyene ikke var ferdig til å gå inn i rute. Reduksjon i antall biler skyldes bl.a. at Havila kystruter ikke tar med el-biler. Havila tar kun med biler fra Bergen til Kirkenes, eller motsatt. I tillegg har de en del andre begrensinger², bl.a. at det ikke er mulighet til å ta med biler på distansereiser.

¹ Så vidt vi kjenner til, tilbyr ingen havner i Troms landstrøm eller ladestrøm til Kystruten

² <https://www.havilavoyages.com/nb/skipene/reis-med-bil>

Godsmengden er foreløpig ikke kommet opp på 2019 nivå (før korona). Tall for 2024 er til og med mars måned (1. kvartal).



Kilde, begge grafer: Tromsø Havn.

I det transportfaglige utredningsarbeidet som pågår, var det nyttig om Kystrutens betydning for gods- og passasjertrafikk ble belyst. Det er en sterk nedgang i antall kjøretøy ifølge tall fra Tromsø havn. At Havila ikke vil ta med el-biler, antar vi har med brannsikkerhet å gjøre, men dette representerer en betydelig begrensning for attraktivitet på distansereiser.

Passasjertransport

SSB sine åpne data på passasjertrafikk er sortert per måned og per havn. Kystruten har fire anløp i Troms. Passasjertall til/fra havnene varierer relativt lite fra måned til måned. Juni-juli-august har høyere passasjertall, men utover det ser ikke sesongvariasjonene ut til å være veldig store. Det er ikke tatt inn passasjertall fra korona-årene. Tallene fra og med 1/2022 til og med 3/2024, 27 måneder:

Havnestatistikk. Kystruten (Bergen - Kirkenes). Passasjerer etter havn, retning og måned					
	Harstad	Finnsnes	Tromsø	Skjervøy	Sum Troms

Passasjerer	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra
	6 475	11 918	4 574	8 947	52 204	48 091	3 414	3 434	66 667	72 390

Hva gjelder havnene i Troms; Seilingstidene på nordgående rute kan være en forklaring på at antall reisende fra Harstad og Finnsnes er nesten dobbelt så høyt som antallet som reiser til Harstad og Finnsnes på sørgående.

Tilsvarende passasjertall for snuhavnene i Bergen og Kirkenes samme tidsperiode:

Havnestatistikk. Kystruten (Bergen - Kirkenes). Passasjerer etter havn, retning og måned				
	Bergen		Kirkenes	
Passasjerer	Til	Fra	Til	Fra
	142 576	177 536	54 837	30 916

Det er gjort henvendelse til begge selskapene for å få informasjon om antall passasjerer på henholdsvis rundreise- og distansereiser. Dette er ikke mottatt, og vi kan derfor ikke si noe om fordelingen eller om den ene kategorien endrer seg mer enn den andre.

Sett med samferdselsøyer er kanskje tilbudet om distansereiser det som konkret bidrar til et bedre reisetilbud for befolkningen i Troms. Kystruten seiler med store skip, har få kanselleringer (i alle fall i Troms) og samferdselstilbudet bidrar således til bedre samfunnssikkerhet og transportberedskap, særlig i perioder med dårlig vær og stengte veier. Imidlertid vurderes vilkårene for å kunne gjøre endringer i reiseplaner og også kanselleringsvilkår oppleves som i overkant strenge. Eksempelvis er Hurtigrutens bookingsystemer og betalingsbetingelser slik at distansereiser må betales fullt ut ved bestilling mindre enn 90 dager før avreise. Andelen du kan få refundert ved avbestilling mindre enn 90 dager før avreise er maksimalt 75%, og avbestilling mindre enn 30 dager før avreise gir ingen refusjon. Dersom kystruten skal være et reelt (kollektiv-)transporttilbud på distansereiser, er vilkårene urimelige ut fra hvilken planleggingshorisont folk antas å ha.

Tradisjonelt har Hurtigruta hatt en sterk nordnorsk identitet. Hvor sterk denne er nå, er vanskelig å si. Fram til 2000-tallet var det en rekke regionalt eide rederier som alene eller i samarbeid drev rutetilbudet langs Norskekysten. Eierskifter og økonomiske skandaler, fusjoner og omstruktureringer, og til slutt salg av Hurtigruten AS ut av landet gjør at det vil kunne hevdes at kystrutens betydning over tid har blitt redusert.

Kystruten er viktig for reiselivsnæringen i landet og har over mange år bidratt positivt med profilering av Norge som reisemål, og å løfte lokale produsenter av opplevelser og aktiviteter, i tillegg til produsenter på lokalmat. Denne verdien er stor for samfunns- og næringsliv og vil forhåpentligvis fortsette.

Kystruten bidrar økonomisk i alle havner ved anløp hvor de betaler avgifter til kommuner/havneforetak. Passasjerer og crew som går i land handler og bruker lokale vare-, service- og reiselivstilbud. Skipet benytter godshåndterings- og havnetjenester, de får etterforsyninger og kjøper varer og tjenester hos lokalt næringsliv (eks. avfallshåndtering). I tillegg er mange havner start- eller sluttdestinasjon for kortere eller lengre reiser, og anløpene bidrar dermed til trafikkgrunnlaget for stedets/regionens transport- og samferdselstilbud.

Hvorvidt dagens nivå på statens kjøp av tjenester er rett, har vi ikke gått inn i. I denne åpne høringen ønsker departementet å innhente informasjon, vurderinger og prioriteringer fra alle som ønsker og har innspill til hvordan kystrutetjenesten kan bli best mulig

Fylkeskommunedirektørens konklusjon

- Hovedutvalg for Samferdsel har behandlet «Høring - Innspill på kystrutens innretning fra 2030» med høringsfrist 30. september 2024.
- Troms fylkeskommune vurderer at Kystrutens betydning som reiselivsprodukt er stor for kysten og landet.

Kystruten har betydning som samferdselstilbud på kysten. Regulariteten er god, kapasiteten er stor og dette bidrar i positiv retning for samfunnssikkerhet og (transport)beredskap.

Kystrutens betydning for godstransport synes å være mindre nå enn tidligere. Begrensninger i muligheten til å ta med bil, særlig på distansereiser, bidrar til å redusere Kystrutens betydning som et supplement i samferdselstilbudet på kysten. Når el-biler ikke tillates om bord, gjør dagens utvikling i norsk bilpark at tilbudet i så henseende vil bli mindre relevant.

- Troms fylkeskommune ber om at Kystrutens tilbud om distansereiser fra havn-til-havn innrettes slik at ikke kjøpsbetingelser ekskluderer reisealternativet. Betydningen som et allment tilgjengelig samferdselstilbud betinger at havn-til-havn fremstår som et reelt reisealternativ. I forlengelsen av dette kan en rimelig betingelse fra staten, dersom kjøp av kapasitet skal videreføres, være at Kystruten har allotment til distansereiser.



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 24/10688
Saksbehandler Hilde Grimstad

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg samferdsel	18.09.2024	37/24

Innspill på kystrutens innretning fra 2030 - Høring

Hovedutvalg samferdsel har behandlet saken i møte 18.09.2024 sak 37/24

Møtebehandling

Representanten Nils Einar Samuelsen, KrF, fremmet følgende forslag (1) som nytt pkt. 4:

«Troms fylkeskommune mener det er viktig at dagens seilingsmønster opprettholdes og det er svært viktig at evt nye krav til reduserte utslipp ikke skal gå utover seilingsmønster.»

Representanten Nils Einar Samuelsen, KrF, fremmet følgende forslag (2) som nytt pkt. 5:

«Troms fylkeskommune mener at kystruten bør tilrettelegge for mere godstransport.»

Votering:

Forslag (1) – enstemmig vedtatt.

Forslag (2) – enstemmig vedtatt.

Innstillingen m/endring enstemmig vedtatt.

Hovedutvalg samferdsels vedtak:

1. Hovedutvalg for samferdsel har behandlet «Høring - Innspill på kystrutens innretning fra 2030» med høringsfrist 30. september 2024.
2. Troms fylkeskommune vurderer at Kystrutens betydning som reiselivsprodukt er stor for kysten og landet.

Kystruten har betydning som samferdselstilbud på kysten. Regulariteten er god, kapasiteten er stor og dette bidrar i positiv retning for samfunnssikkerhet og (transport)beredskap.

Kystrutens betydning for godstransport synes å være mindre nå enn tidligere. Begrensninger i muligheten til å ta med bil, særlig på distansereiser, bidrar til å redusere Kystrutens betydning som et supplement i samferdselstilbudet på kysten. Når el-biler ikke tillates om bord, gjør dagens utvikling i norsk bilpark at tilbudet i så henseende vil bli mindre relevant.

3. Troms fylkeskommune ber om at Kystrutens tilbud om distansereiser fra havn-til-havn innrettes slik at ikke kjøpsbetingelser ekskluderer reisealternativet. Betydningen som et allment tilgjengelig samferdselstilbud betinger at havn-til-havn fremstår som et reelt reisealternativ. I forlengelsen av dette kan en rimelig betingelse fra staten, dersom kjøp av kapasitet skal videreføres, være at Kystruten har allotment til distansereiser.
4. Troms fylkeskommune mener det er viktig at dagens seilingsmønster opprettholdes og det er svært viktig at evt. nye krav til reduserte utslipp ikke skal gå utover seilingsmønster.
5. Troms fylkeskommune mener at kystruten bør tilrettelegge for mere godstransport.