

09/6 HURTIGRUTAS SEILINGSMØNSTER BERGEN - KIRKENES. INNSPILL FRA
FINNMARK FYLKESKOMMUNE

Behandlinger

Fylkesutvalget - 17. februar 2009

Saksfremlegg: HURTIGRUTAS SEILINGSMØNSTER BERGEN - KIRKENES. INNSPILL
FRA FINNMARK FYLKESKOMMUNE

1 (Hoveddokument) HURTIGRUTAS SEILINGSMØNSTER BERGEN - KIRKENES.
INNSPILL FRA FINNMARK FYLKESKOMMUNE

Sentraladministrasjonen

Samferdselsavdelinga

Arkivsak: 08/01649

Ugradert

Arkivkode: _

Saksbeh: Per Bjørn Holm-Varsi

Saksgang	Møtedato	Saksnr.
Fylkesutvalget	17.2.2009	09/6

**HURTIGRUTAS SEILINGSMØNSTER BERGEN - KIRKENES. INNSPILL FRA
FINNMARK FYLKESKOMMUNE**

FYLKESORDFØRERS INNSTILLING:

Fylkesutvalget har følgende innspill til anbudskriterier:

1. Kystrutetilbudet Bergen - Kirkenes

FU ønsker å være tydelig på at dagens kystrutetilbud, ”hurtigruten”, blir ivaretatt med det seilingsmønster og den anløpsstruktur vi har i dag også i den nye anbudsperioden. Dersom det skulle vise seg at de bedrifts- og samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til opprettholdelsen av dagens tilbud ikke betraktes som forsvarlige, vil FU være med å vurdere justeringer i tilbudet. Dette for å sikre en fortsatt fremtidsrettet og bærekraftig kystrute mellom Bergen - Kirkenes.

2. Kystrutens start- og slutt punkt

FU mener at det er nødvendig å opprettholde ruten mellom Bergen og Kirkenes med dagens start og vendepunkt. Innenfor endepunktene er FU positiv til at det foretas justeringer for å bedre effektiviteten og fleksibiliteten i ruten. Hele strekningen (Bergen – Kirkenes) bør legges ut som ett anbud, og ikke deles opp i strekningsvise rutepakker.

3. Vurdering av tilbud sommer / vintersesong



Kystruten har de siste årene hatt betydelige utfordringer knyttet til store sesongvise variasjoner i persontrafikken. Det kan være nødvendig for å sikre et fremtidig bærekraftig driftsopplegg for kystruten, at det foretas et visst skille i ruteopplegget på sommer og vinter. Med vintersesong menes november til og med februar, mens sommer / skuldresesong er mars til og med oktober.

4. Antall seilinger per uke

FU ser at en reduksjon av antall seilinger er uheldig for lokalreisende og gods som ikke kan være fleksibel i forhold til reisetidspunkt. Dette gjelder for eksempel helgependlere og fersk sjømat.

FU mener at det med en videreutvikling av kystruten ligger et potensial for økt belegg, ikke minst i vintersesongen. FU mener at belegget i sommerhalvåret allerede er så høyt at det forsvarer daglige seilinger. I vinterhalvåret mener FU at man kan vurdere å redusere seilingene til fem anløp i uken, 2 anløp per døgn.

Ved en eventuell endring i seilingsmønster er FU opptatt av at rutetabellen representerer enkelhet og forutsigbarhet. Kystruten bør ha faste avgangstider på faste ukedager med meget høy regularitet. Dette vil sikre et bra og kommuniserbart tilbud. Det gir både en miljømessig og kostnadmessig gevinst, i tillegg gir det en fleksibilitet til utvikling av reiselivstilbudet.

5. Anløpssteder

I utgangspunktet ønsker FU at man ivaretar dagens anløpsstruktur med 34 anløpshavner. I landsdelen er alternativene begrensede, blant annet finns ikke jernbane nord for Nordland, og veiene er relativt ofte vinterstengt. Behovet for leveranse av gods både inn og ut av havner i landsdelen gjør at en bør vurdere svært nøye om det er forsvarlig å redusere antall anløpssteder.

6. Et stabilt og konkurransedyktig godstilbud

FU er opptatt av at kystruten tilbyr et stabilt, konkurransedyktig og forutsigbart tilbud om godstransport på kjøle både mellom nabohavner og på de lengre strekningene. Tilbudet bør inkludere kjøletransporter. Godskapasitet bør være tilsvarende dagens (250 europaller pr skip).

Tabell 1; Utgående gods fra Tromsø

År	Tonn Nordgående	Utgjør ant. Vogntog	Tonn sydgående	Utgjør ant. vogntog
2006	8640	665	4320	332
2007	14200	1092	7800	600
Est. 2008	14800	1138	9600	738

7. Fartøykrav

FU krever fartøy med termorom (kjøle, fryse- og varmekapasitet) for gods. Når det gjelder passasjerkapasitet er FU fornøyd med fartøykravene gitt i dagens hurtigruteavtale. Når det gjelder alder krever FU at ruten trafikkeres av skip som er bygget etter 1990, også ut fra miljømessige vurderinger. Bilkapasitet på skipene bør være tilsvarende som den er i dag.

8. En mer miljøvennlig kystrute

FU ønsker at mennesker og varer langs kysten skal reise mest mulig miljøvennlig. Den største utfordringen knyttet til kystruten er i så måte kapasitetsoverskuddet i vintersesongen. Videre utgjør enkelte anløp store avvik fra hovedleden og dermed ekstra store miljøutslipp.

FU ønsker at rederiet som skal trafikkere kystruten gis insitamenter til å ta i bruk utslippsreducerende teknologi på skipene. Utslippreduserende teknologi antas å bli stadig mer tilgjengelig i løpet av kontraktperioden.

9. Avtaleperiode

Den nye avtalen bør minst ha samme varighet som forrige hurtigruteavtale. FU anbefaler at avtalen gjøres gjeldende i 10 år.

10. Øvrige kommentarer

Kystruten har sin hovedrolle som transportør av lokalreisende og gods. Dette danner grunnlaget for det offentlige kjøp av transporttjenester som ønskes videreført av FU. Kystruten har imidlertid en viktig tilleggdimensjon som turistrute, og er landsdelens største reiselivsaktør.

FU er derfor positiv til en reiselivsoptimalisering av kystruten dersom dette ikke har vesentlige negative konsekvenser for lokal- og godstrafikken. Vi tenker her blant annet på tiltak som eksempelvis er en mer turistvennlig fordeling av liggetiden mellom anløpshavnene og utvikling av destinasjoner langs kysten. FU viser til den nordlige landsdelens forventninger til en fortsatt utvikling av reiselivsnæringen, og dette må også kunne få betydning i kystrutens anløpsstruktur.

Vadsø, 3. februar 2009

Runar Sjøstad
fylkesordfører

BAKGRUNN

Samferdselsdepartementet ønsker å utarbeide et nytt konkurransegrunnlag for utlysning av kystruta Bergen – Kirkenes. Som et ledd i prosessen med å utarbeide et slikt konkurransegrunnlag, ber departementet i brev av 2.12.08 om synspunkter på ulike utlysingsparametere.

BESKRIVELSE

Landsdelsutvalget hadde siste halvår 2008 et hurtigruteutvalg i arbeid. Hensikten med hurtigruteutvalget, var å bidra til å forbedre hurtigruteavtalen slik at Hurtigruten ASA kunne overleve, og på lang sikt bidra til nytenking omkring et fremtidstrettet og robust hurtigrutekonsept.

Utvalgets arbeid resulterte i at det ble gitt bedre betingelser for Hurtigruten ASA, samt utarbeidelsen av rapporten ”Hurtigruten mot 2020”. Da Samferdselsdepartementet høsten 2008 i avtalen med Hurtigruten ASA besluttet at hurtigruteavtalen skulle lyses ut på nytt anbud, vedtok LU å nedsette et nytt utvalg som skulle bidra med innspill i forbindelse med utarbeidelsen av kriteriene for anbudet.

Kystruten, som i dag trafikkerer mellom Bergen og Kirkenes, har helt siden ruten ble etablert for 115 år siden vært viktig for kystsamfunnene langs leia. Selv om annen samferdselsmessig infrastruktur er utbedret de senere år, er kystruten fortsatt et viktig transportmiddel både for personer og gods.

Selv om det bare er deler av hurtigrutens operasjoner som inngår i staten kjøp av tjenester, er det viktig å påpeke hurtigrutens økonomiske og samfunnsmessige betydning for kystsamfunnene langs hurtigruteleia. Dette har blant annet Landsdelsutvalget fått dokumentert gjennom en rapport som er utarbeidet av Gisle Solvoll ved Handelshøyskolen i Bodø. Undersøkelsen viser at hurtigruten bidrar til sysselsetting både innen Hurtigruten ASA og gjennom ringvirkningseffekt til en rekke andre bedrifter. For reiselivet langs skipsleia, og kanskje spesielt i den nordlige landsdelen, er hurtigruten av avgjørende betydning for å sikre lønnsom helårig drift. Det er flere gode eksempler på reiselivsbedrifter som gjennom sitt samarbeid med hurtigruten kan opprettholde sysselsettingen og driften hele året. Eksempler som Stella Polaris i Bodø og Tromsø Villmarksenter er noen av flere bedrifter i Nord-Norge. I tillegg har trafikken fra utlandet en positiv effekt for å sikre opprettholdelsen av flyplasser og flyruter. Ruten mellom Tromsø og London er kommet i stand med basis i trafikk til og fra hurtigruten, og over Kirkenes lufthavn bidrar Hurtigrutens passasjerer med 15 000 inn- og utreiser.

Landsdelsutvalget hurtigruteutvalg har i arbeidet med anbudskriteriene fått en del innspill fra ulike aktører som har ønsket å ytre seg i forhold til de nye kriteriene i et nytt anbud. På det siste utvalgsmøtet fikk kystordførernettverket, et uformelt nettverk bestående av 34 kystordførere langs hurtigruteleia, og nord-norske dampskipsekspeditorers forbund gi sine innspill direkte til utvalget.

Fra Finnmark fylkeskommune har politiske deltakere i hurtigruteutvalget vært Kåre Simensen (Ap) og Sissel Wollmann (H). Utvalget har hatt to ordinære møter og ett telefonmøte. Rapporten ble behandlet i landsdelsrådet 29.1.09.

VURDERING

Departementet sier i sitt brev at alle utlysingsparametere er gjenstand for høring. Fylkesrådmannen konstaterer at hurtigruteutvalgets rapport berører ulike parametere i en konklusjon på 10 punkter. Hovedbudskapet i rapporten er at man i LUs område ønsker et hurtigrutetilbud som i dag, med seilingsmønsteret og anløpsstrukturen som vi har. Utvalget har imidlertid åpnet for justeringer dersom kostnadene knyttet til opprettholdelsen av dagens tilbud ikke betraktes som forsvarlige.

Spesifikt har Samferdselsdepartementet bedt om en vurdering av spørsmålet om likt tilbud i sommer- og vintersesongen. Bakgrunnen er kostnadene knyttet opp mot at statistikken viser et svært lavt belegg vinterstid både av rundreisepassasjerer og distansereisende. På dette punktet har hurtigruteutvalget åpnet for å redusere antall seilinger til fem anløp i uka i vintersesongen.

Fylkesrådmannen vurderer LUs arbeid i saken som konstruktivt og løsningsorientert. Fylkesrådmannen er også av den oppfatning at det er positivt for saken at man står samlet om hurtigrutas seilingsmønster i Nord-Norge.

KONKLUSJON

Fylkesrådmannen anbefaler at fylkesutvalget spiller inn følgende ti anbudskriterier:

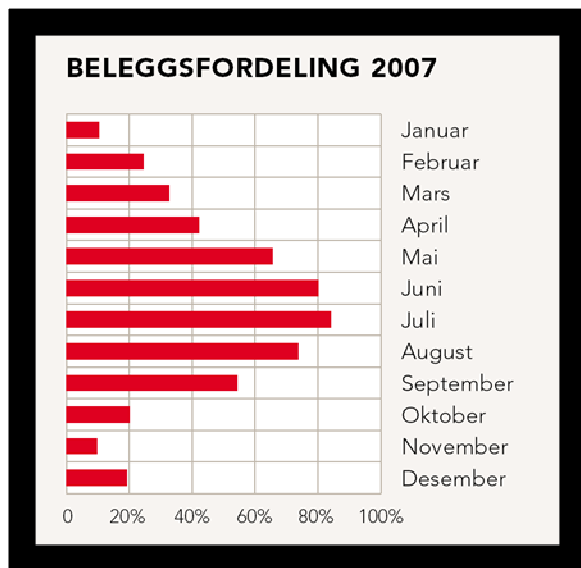
1. Kystrutetilbudet Bergen - Kirkenes

FU ønsker å være tydelig på at dagens kystrutetilbud, ”hurtigruten”, blir ivaretatt med det seilingsmønster og den anløpsstruktur vi har i dag også i den nye anbudsperioden. Dersom det skulle vise seg at de bedrifts- og samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til opprettholdelsen av dagens tilbud ikke betraktes som forsvarlige, vil FU være med å vurdere justeringer i tilbudet. Dette for å sikre en fortsatt fremtidsrettet og bærekraftig kystrute mellom Bergen - Kirkenes.

2. Kystrutens start- og slutt punkt

FU mener at det er nødvendig å opprettholde ruten mellom Bergen og Kirkenes med dagens start og vendepunkt. Innenfor endepunktene er FU positiv til at det foretas justeringer for å bedre effektiviteten og fleksibiliteten i ruten. Hele strekningen (Bergen – Kirkenes) bør legges ut som ett anbud, og ikke deles opp i strekningsvise rutepakker.

3. Vurdering av tilbud sommer / vintersesong



Kystruten har de siste årene hatt betydelige utfordringer knyttet til store sesongvise variasjoner i persontrafikken. Det kan være nødvendig for å sikre et fremtidig bærekraftig driftsopplegg for kystruten, at det foretas et visst skille i ruteopplegget på sommer og vinter. Med vintersesong menes november til og med februar, mens sommer / skuldresesong er mars til og med oktober.

4. Antall seilinger per uke

FU ser at en reduksjon av antall seilinger er uheldig for lokalreisende og gods som ikke kan være fleksibel i forhold til reisetidspunkt. Dette gjelder for eksempel helgependlere og fersk sjømat. FU mener at det er de helserelaterte lokalreiser som oftest vil kunne tilpasses kystrutens rutetabell.

FU mener at det med en videreutvikling av kystruten ligger et potensial for økt belegg, ikke minst i vintersesongen. FU mener at belegget i sommerhalvåret allerede er så høyt at det forsvarer daglige seilinger. I vinterhalvåret mener FU at man kan vurdere å redusere seilingene til fem anløp i uken, 2 anløp per døgn.

Ved en eventuell endring i seilingsmønster er FU opptatt av at rutetabellen representerer enkelhet og forutsigbarhet. Kystruten bør ha faste avgangstider på faste ukedager med meget høy regularitet. Dette vil sikre et bra og kommuniserbart tilbud. Det gir både en miljømessig og kostnadmessig gevinst, i tillegg gir det en fleksibilitet til utvikling av reiselivstilbudet.

5. Anløpssteder

I utgangspunktet ønsker FU at man ivaretar dagens anløpsstruktur med 34 anløpshavner. I landsdelen er alternativene begrensede, blant annet finns ikke jernbane nord for Nordland, og veiene er relativt ofte vinterstengt. Behovet for leveranse av gods både inn og ut av havner i landsdelen gjør at en bør vurdere svært nøye om det er forsvarlig å redusere antall anløpssteder.

6. Et stabilt og konkurransedyktig godstilbud

FU er opptatt av at kystruten tilbyr et stabilt, konkurransedyktig og forutsigbart tilbud om godstransport på kjøll både mellom nabohavner og på de lengre strekningene. Tilbudet bør inkludere kjølletransporter. Godskapasitet bør være tilsvarende dagens (250 europaller pr skip).

Tabell 2; Utgående gods fra Tromsø

År	Tonn Nordgående	Utgjør ant. Vognvog	Tonn sydgående	Utgjør ant. vognvog
2006	8640	665	4320	332
2007	14200	1092	7800	600
Est. 2008	14800	1138	9600	738

7. Fartøykrav

FU krever fartøy med termorom (kjøle-, fryse- og varmekapasitet) for gods. Når det gjelder passasjerkapasitet er FU fornøyd med fartøykravene gitt i dagens hurtigruteavtale. Når det gjelder alder ønsker FU at ruten normalt trafikkeres av skip som er bygget etter 1990, også ut fra miljømessige vurderinger. Bilkapasitet på skipene bør være tilsvarende som den er i dag.

8. En mer miljøvennlig kystrute

FU ønsker at mennesker og varer langs kysten skal reise mest mulig miljøvennlig. Den største utfordringen knyttet til kystruten er i så måte kapasitetsoverskuddet i vintersesongen. Videre utgjør enkelte anløp store avvik fra hovedleden og dermed ekstra store miljøutslipp.

Hensynet til miljøet må balanseres med hensynet til passasjerer og gods.

FU ønsker at rederiet som skal trafikkere kystruten gis insitammenter til å ta i bruk utslippsreducerende teknologi på skipene. Utslippreducerende teknologi antas å bli stadig mer tilgjengelig i løpet av kontraktperioden.

9. Avtaleperiode

Den nye avtalen bør minst ha samme varighet som forrige hurtigruteavtale. FU anbefaler at avtalen gjøres gjeldende i 10 år.

10. Øvrige kommentarer

Kystruten har sin hovedrolle som transportør av lokalreisende og gods. Dette danner grunnlaget for det offentlige kjøp av transporttjenester som ønskes videreført av FU. Kystruten har imidlertid en viktig tilleggsdimensjon som turistrute, og er landsdelens største reiselivsaktør.

FU er derfor positiv til en reiselivsoptimalisering av kystruten dersom dette ikke har vesentlige negative konsekvenser for lokal- og godstrafikken. Vi tenker her blant annet på tiltak som eksempelvis er en mer turistvennlig fordeling av liggetiden mellom anløpshavnene og utviklingen av destinasjoner langs kysten. FU viser til den nordlige landsdelens forventninger til en fortsatt utvikling av reiselivsnæringen, og dette må også kunne få betydning i kystrutens anløpsstruktur.

Vadsø, 27. januar 2009

Tom Mikalsen
fylkesrådmann

Tore Gundersen