



Til:
Samferdselsminister Knut Arild Hareide

UTTALELSE: Hurtigruta og reduksjon i seilingsfrekvens.

Øst-Finnmarkrådet og Vest-Finnmark Rådet er to politiske samarbeidsorganer, som til sammen organiserer alle de 16 kystkommunene i Finnmark. Finnmark er en region med lange avstander, der man er avhengig av sjøtransporten som en viktig del av logistikk- og beredskapskjeden. Her utgjør normalt Hurtigruten en av de viktigste bærebjelkene.

Hurtigruten har vært lojal mot kysten siden oppstarten i 1893, og har overlevd både krig og opp/ned konjunkturer. Men nå i 2020 er vel Hurtigruten inne i en av sine vanskeligste perioder. Det skyldes i all hovedsak Covid 19 pandemien som rammer hele samfunnets. Men vi registrerer også at Hurtigruten de siste årene har endret fokus fra kystens lokale behov til mer å fremstå som et cruise og ekspedisjons rederi.

I dagens hurtigruteavtale står det:

«Formålet med statens kjøp av transporttjenester langs norskekysten er å sikre et godt rutetilbud for passasjerer som reiser lokalt, regionalt og mellom angitte anløpssteder. Dette er reisende som kun kjøper billett for å reise på selvvalgt strekning og ikke rundreiser, såkalte distansereisende. I tillegg skal det tilbys godskapasitet nord for Tromsø.

I dag har Samferdselsdepartementet en avtale med Hurtigruten AS om helårlige, daglige og gjennomgående seilinger med anløp i 34 havner på nord- og 33 på sørgående rute mellom Bergen og Kirkenes. Det statlige kapasitetskravet er fastsatt til 320 passasjerplasser, 120 køyplasser i lugar, og minimum 150 europaller for frakt av gods pr. skip nord for Tromsø. Avtalen er inngått for perioden 2012-2019. Samferdselsdepartementet har benyttet opsjonen i avtalen om å forlenge avtalen ut 2020.»

Mange samfunnet langs kysten er helt avhengig av Hurtigruten. Men nå reduseres seilingen til et nivå som gjør at avtalen som nå er inngått med staten, ikke har noen misjon for kystsamfunnene lenger. Seilingsfrekvensen er ikke brukbar hverken for næringsliv, offentlig beredskap, pasienttransport eller befolkningen generelt.

Mange kystsamfunn har fiskeindustri som nesten daglig sender ferskfisk til andre steder på kysten. Hurtigruta transporterer også inn medisiner til våre helsesentre og apotekutsalgs rundt på kysten og er med andre ord viktig for den lokale beredskapen.

Hurtigruta er også viktig i forbindelse med pasienttransport til nærmeste sykehus og for ungdom som er borteboer på videregående skoler, og skal hjem på helgebeseøk.

For disse samfunnene vil reduksjon til ett anløp per uke være det samme som at Hurtigruten er uaktuell for slik bruk.

På mange av de små stedene på kysten går nesten alt gods ut og inn med Hurtigruta. Dette godset vil selvsagt finne andre transportmåter, og da er alternativ utelukkende veitransport. Dette er stikk imot det samfunnet har som målsetning, at gods skal overføres fra vei til bane/sjø. Erfaringa tilsier at har man først startet med transport av gods på vei så er det veldig vanskelig å få den tilbake på sjø.

I motsetning til i Mars, ved forrige reduksjon i anløpene til Hurtigruten, så er vi nå på vei inn i en årstid med store værutfordringer. På vinteren er det flere plasser langs kysten som kan være isolert i perioder med stengte veier, og da er Hurtigruta stort sett den eneste forbindelsen til omverden.

Nå har Hurtigruta fått aksept fra Samferdselsdepartementet for at de kun skal være 2 av totalt 11 Hurtigruter som skal betjene hele strekningen fra Bergen til Kirkenes. En må spørre seg om hvorfor man i motsetning til i vår, da man gikk mellom Bodø og Kirkenes, nå skal ha rute mellom Bergen og Kirkenes med samme antall fartøy?

Det sier seg selv at dette vil gå ut over frekvensen på anløp der man har størst behov. Med et slikt ruteopplegget vil kysten kun få anløp hver 5 eller 6 dag. Hvordan ville situasjonen vært i sentrale strøk av landet om bussen eller toget kom bare hver 5 dag? Hvordan ville det være om framføringstid for gods ble økt med 5-6 dager?

Samferdselsdepartementet kjøper tjenester fra Hurtigruten med ca 750 millioner hvert år for at man skal ha hurtigrute anløp hver dag mellom Bergen og Kirkenes. Det kan ikke være kystsamfunn langs kysten som skal nedprioriteres fordi dette beløpet ikke strekker til for å opprettholde rutefrekvensen. Da må Hurtigruten og Samferdselsdepartementet sette seg ned, på samme måte som de har gjort med flyselskapene, å bli enig om hva som skal til for at man kan opprettholde nødvendig frekvens frem til Covid 19 pandemien er under kontroll.

Særlig gjelder det strekningen Tromsø – Kirkenes, som er spesielt nevnt i anbudet:

«Det statlige kjøpet av tjenester på kystruta Bergen-Kirkenes omfatter et transporttilbud for passasjerer som reiser lokalt, innen regionen eller interregionalt mellom angitte anløpssteder ("distansepassasjerer"), samt et tilbud om godstransport på strekningen Tromsø-Kirkenes tur-retur.»

Vi ber derfor om at Samferdselsministeren straks tar initiativ overfor Hurtigruten, slik at anløpsfrekvensen kommer opp på et nivå som gjør at kystsamfunnene langs Finnmarkskysten kan gi næringsliv og innbyggere nødvendig transportmuligheter når vi nå går inn i den mest utfordrende årstiden.

Med Vennlig Hilsen

Wenche Pedersen (s)
Rådsleder
Øst-Finnmarkrådet

Marianne S. Næss
Rådsleder
Vest-Finnmark Rådet

Kopi: Hurtigruten ASA
Transportkomiteen på Stortinget
Finnmarksbenken på Stortinget
Troms og Finnmark fylkeskommune v/fylkesråd for samferdsel Kristina Hansen
Media

Øst-Finnmarkrådet er et fellesorgan for kommunene Lebesby, Gamvik, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Vadsø, Sør-Varanger, Nesseby og Tana. Vest-Finnmark Rådet er et politisk samarbeidsorgan for Alta, Hammerfest, Hasvik, Loppa, Måsøy, Nordkapp og Porsanger kommune.