



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2356-

27. oktober 2020

**Representantforslag 26 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene
Ingalill Olsen, Sverre Myrli, Øystein Langholm Hansen og Kirsti Leitrø
om at forpliktelser knyttet til godstransport og lokal passasjertrafikk med
kystruten omgående opprettholdes**

Jeg viser til representantforslag 26 S (2020-2021) fra ovennevnte stortingsrepresentanter, sendt til Samferdselsdepartementet 20. oktober 2020, for å få min vurdering.

Representantene fremmer følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen sørge for at kystruten omgående opprettholder sine forpliktelser knyttet til godstransport og lokal passasjertrafikk med minimum 50 prosent av kapasiteten.

Min vurdering

Hele det norske samfunnet er fortsatt i en ekstraordinær situasjon. På grunn av Covid-19 reiser folk mindre og det får konsekvenser for alle transportsektorene våre.

Koronapandemien og reiserestriksjonene har medført at Hurtigruten har mistet store deler av inntektsgrunnlaget for seilingene på kystruten. Når passasjergrunnlaget er borte, taper Hurtigruten penger på å ha mange skip i drift.

En viktig forutsetning for kontrakten mellom Hurtigruten og Samferdselsdepartementet er at rederiet har vesentlige kommersielle inntekter utover statens vederlag og inntektene fra de distansereisende. I september var det 5.707 passasjerer som reiste med kystruten mot 27.245 for samme periode året før. Målt i antall gjestedøgn, som gir et bedre bilde på inntektsbortfallet til Hurtigruten, er nedgangen 86 prosent. Med et så betydelig inntektsbortfall ønsker selskapet å tilpasse aktiviteten til de økonomiske realitetene for selskapet. Departementet godkjente 18. september Hurtigrutens klare ønske om at driften på kystruten midlertidig reduseres til to skip.

Statens formål med å kjøpe kystrutetjenester er å sikre at folk som har behov for å reise regionalt og lokalt får dette tilbudet. I tillegg har vi stilt krav om frakt av gods mellom Tromsø og Kirkenes, da dette er spesielt sårbart for denne regionen. Hensynet til hyppigere anløp i de nordlige havnene og anbudskravet om godstransport mellom Tromsø og Kirkenes var bakgrunnen for at departementet den 12. oktober ba Hurtigruten om å endre planlagt seilingsmønster for de to skipene som midlertidig skal seile, slik at de seiler strekningen Bodø-Kirkenes-Bodø.

Hurtigruten orienterte 12. oktober transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget om smitteutbruddet på MS Roald Amundsen, og ga i møtet også informasjon rundt kystrutedriften. I den forbindelse opplyste rederiet at marginalkostnaden med å sette et ekstra skip utover de to i midlertidig drift er mellom 7 og 9 mill. kroner i måneden, avhengig av type skip. For å oppnå en kapasitet på minst 50 prosent på kystruten slik representantene foreslår, må det legges til grunn at seks av elleve skip er i drift. Dette innebærer at ytterligere fire skip må tas ut av varmt opplag og settes i drift til en anslått samlet marginalkostnad på mellom 28 og 36 mill. kroner per måned. Dette vil øke den økonomiske belastningen på selskapet, uten at det per i dag finnes noe passasjergrunnlag som kan dekke inn kostnadene.

For 2020 utgjør statens vederlag 856,1 mill. kroner. Når Hurtigruten nå over en lang periode, og lengre enn først antatt, seiler med vesentlig lavere kapasitet enn det som i utgangspunktet er avtalt i 2020, og en eventuelt økt produksjon utover 2 skip i sin tur gir forventninger om eller krav til vesentlig økt vederlag, må staten vurdere hva den både kan og bør yte i vederlag for ulike produksjonsnivåer. Samferdselsdepartementet gjør disse vurderingene nå.

Jeg har stor forståelse for de belastninger som påføres lokalsamfunn og næringslivsaktører langs kysten som følge av at det kun seiles to skip på en begrenset del av kystruten. Jeg vil fortsette dialogen med de som berøres av denne utfordrende situasjonen.

Med hilsen



Knut Arild Hareide