



STORTINGET

Innst. 95 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:26 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingalill Olsen, Sverre Myrli, Øystein Langholm Hansen og Kirsti Leirtrø om at forpliktelser knyttet til godstransport og lokal passasjertrafikk med kystruten omgående opprettholdes med minimum 50 prosent av kapasiteten

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre,

Jon Gunnes, viser til representantforslaget om at forpliktelser knyttet til godstransport og lokal passasjertrafikk med kystruten omgående opprettholdes med minimum 50 pst. av kapasiteten. Videre vises det til samferdselsministerens svar datert 20. oktober 2020.

Komiteen viser også til at det i statsbudsjettet for 2020 ble bevilget 856,1 mill. kroner til kjøp av sjøtransporttjenester via kystruten. Kystruten består av 34 havner på strekningen Bergen–Kirkenes. For 2021 er det inngått avtaler med Hurtigruten Cruise AS og Havila Kystruten AS om kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, og det er i Prop. 1 S (2020–2021) foreslått bevilget 926,7 mill. kroner til formålet.

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet 18. september 2020 ga Hurtigruten tillatelse til å redusere seilingene til kun to skip, med begrunnelse i covid-19-situasjonen, mot elleve skip normalt. Siden begynnelsen av oktober har rederiet derfor seilt med kun to skip på strekningen Bergen–Kirkenes–Bergen. Den 12. oktober 2020 ba departementet Hurtigruten om å endre planlagt seilingsmønster for de to skipene i drift på kystruten, slik at de fra henholdsvis 24. og 27. oktober bare betjener strekningen Bodø–Kirkenes–Bodø. Ordningen gjelder til noe annet er bestemt, noe som betyr at 13 av 34 anløpssteder kuttes, og at de resterende anløpsstedene kun anløpes hver tredje dag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at dette betyr at godsstrekningen blir kuttet både nord og sør for Bodø. Dette er negativt for anløpsstedene sør for Bodø, og for anløpsstedene lengst nord, fordi de er avhengige av at gods kan fraktes hele veien.

Flertallet viser til at anslagsvis 140 personer er permittert på hvert av de ni hurtigruteskipene som ikke seiler langs kyststruten. Det betyr at om lag 1 260 hurtigruteansatte godtgjøres gjennom Nav i stedet for å være i arbeid og yte de tjenester som kysten trenger. Det fremstår som uklokt med tanke på miljø og trafikksikkerhet at opp mot 100 000 tonn gods nå tvinges over fra sjø til vei. Det er også i strid med Stortingets målsettinger om å få mer gods fra vei over til sjø og bane.

Flertallet forstår at Hurtigruten er i en vanskelig økonomisk situasjon på grunn av covid-19, men forventer at det stilles krav til Hurtigruten om at tilbudet må opprettholdes på et forsvarlig minimumsnivå. En reduksjon på mer enn 80 pst. av tilbudet samtidig som Hurtigruten beholder hele beløpet for statlig tjenestekjøp, er både uforsvarlig og urimelig, også sett i lys av at Hurtigrutens kontraktsparter ikke kompenseres for sterkt redusert aktivitet. Belastningene som påføres lokalsamfunn, næringslivsaktører og havnestrukturen langs kysten, er store. Dialogen med berørte aktører om konsekvensene av redusert seilingsfrekvens og seilingsstrekning har tilsynelatende vært fraværende i forkant av departementets tillatelse til sterkt reduserte seilinger langs den begrensede strekningen Bodø–Kirkenes–Bodø.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at denne problemstillingen allerede er behandlet i Stortinget, jf. Innst. 54 S (2020–2021), og at det der ble gjort vedtak om å sette inn inntil tre ekstra skip mellom Trondheim og Kirkenes. Flertallet vil påpeke at en utvidelse av tilbudet i tråd med det som fremgår av vedtaket, vil ha en økonomisk konsekvens og må løses i arbeidet med statsbudsjettet for 2021. Flertallet registrerer med undring at representantene fra Arbeiderpartiet nå fremmer et nytt forslag om å øke tilbudet på hele strekningen Bergen–Kirkenes, og at det gjøres uten at partiet har satt av penger til dette formålet i sitt alternative budsjett for 2021. Flertallet deler intensjonen om at antall skip i kyststruteanbudet blir utvidet så snart situasjonen tillater det, og at opptrapping til normal drift skjer så raskt som mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med operatørene, havnene og skipsekspedisjonene for å sikre anløp og gods- og passasjertilbud i alle kystrutens 34 havner.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at forutsigbar og effektiv transport er viktig for både bosetting og næringsliv langs kysten i Nord-Norge. Kyststruten opp til Kirkenes er en viktig livline både for passasjertrafikk og godstransport. Disse medlemmer viser til forslag fremmet av Fremskrittspartiet i Stortingets behandling av Innst. 54 S (2020–2021):

«Stortinget ber regjeringen avsette midler til kyststruten som tiltak i forbindelse med covid-19-utbruddet. Det settes inn inntil 3 ekstra skip mellom Trondheim og Kirkenes, for å sikre anløp annenhver dag.»

Disse medlemmer er opptatt av at det viktige transporttilbudet som kyststruten er, blir opprettholdt til det beste for kystområdene våre, og er derfor glade for at et flertall i Stortinget stemte for Fremskrittspartiets forslag om å sikre ekstra skip i den tøffe perioden landet er inne i med covid-19-utbruddet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets forslag i Innst. 54 S (2020–2021) til Dokument 8:119 S (2019–2020):

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kyststruten opprettholdes med seks skip og anløp i alle havner mellom Bergen og Kirkenes.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med operatørene, havnene og skipsekspedisjonene for å sikre anløp og gods- og passasjertilbud i alle kystrutens 34 havner.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:26 S (2020–2021) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingalill Olsen, Sverre Myrli, Øystein Langholm Hansen og Kirsti Leirtrø om at forpliktelser knyttet til godstransport og lokal passasjertrafikk med kyststruten omgående opprettholdes med minimum 50 prosent av kapasiteten – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. november 2020

Helge Orten

leder

Siv Mossleth

ordfører



**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