

Dokumentoversyn:

Tal prenta vedlegg: 4

Tal uprenta vedlegg: 2

Høring - Kystruta Bergen - Kirkenes Ny konkurranseutsetting

Fylkesrådmannen rår Vestlandsrådet til å gjere slikt vedtak:

1. Kystruta Bergen – Kirkenes spiller ei stor rolle for Vestlandet. Det er viktig å få eit auka fokus på det verdifulle arbeidet som Kystruta representerer både for lokaltrafikk, godstransport og reiselivet på Vestlandet.
2. Vestlandsrådet understrekar at fartøya må tilfredsstillе krava til universell utforming, jf. diskrimineringsloven som tok til å gjelde frå 1. januar 2009. Anbudskriteria bør og gje insitament til å ta i bruk utsleppsreducerande teknologi. I tillegg bør fartøya ha termorom (kjøle-, fryse- og varmekapasitet).
3. Vestlandsrådet viser elles til fråsegnene frå Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Prenta vedlegg:

1. Brev frå Samferdselsdepartementet datert 02.12.08
2. Uttale frå Måløy Vekst datert 02.02.09
3. Uttale frå Flora kommune datert 02.02.09
4. Uttale frå Bergen Næringsråd datet 30.01.09

Uprenta vedlegg:

1. Høyringsuttale frå Hordaland fylkeskommune
2. Høyringsuttale frå Møre og Romsdal fylke

Saksframstilling

Bakgrunn

Samferdsledepartementet har i brev, dagsett 2 desember 2008, invitert utvalde fylkeskommunar, Vestlandsrådet og Landsdelsutvalet (LU) til å spele inn synspunkt på ulike parameter i samband med arbeidet med å konkurranseutsette tenestekjøp av kystruta Bergen – Kirkenes, sjå elles vedlagt brev.

Bakgrunnen for invitasjonen er at gjeldande avtale om tenestekjøp går ut 2012. Hurtigruta ASA, som har ansvaret for denne ruta i dag, kan ikkje oppretthalde avtaletilhøvet med staten ut avtaleperioden, og det vil bli utarbeidd ein revidert avtale om tenestekjøp mellom staten og Hurtigruta ASA inntil iverksetting av ny avtale. I brevet frå Samferdsledepartementet blir det elles vist til *St.prp.nr 24 Endringar i statsbudsjettet for 2008 mv under Samferdselsdepartementet* for nærare omtale om den situasjonen som i dag råd mellom staten og Hurtigruta ASA.

Samferdsledepartementet ber om innspel til alle utlysingsparameter i ei ny konkurranseutsetting, men er særleg interessert i vurdering av kystruta si betyding for gods- og persontransport i det enkelte fylke/region, av dagens frekvens og seglingsmønster (sommars/vinter) samt behovet for minimumskapasitet tilpassa distansereisande for skipa. Høyringsfristen er sett til 20.02.09.

Prosess

På vegne Vestlandsrådet, har sekretariatsleiar (fylkesrådmannen) i januar delteke i møte om denne saka i regi av Bergen Næringsråd. I tillegg har vi fått utarbeidd eit notat om kystruta si betyding for Bergen og Vestlandet på oppfordring frå deltakarane i same møte i Bergen. Dette notatet er lagt ved som prenta vedlegg. Vi er vidare kjende med Landsdelutvalet si handsaming om saka og vedtaket som vart gjort torsdag 29 januar 2009. Møre og Romsdal fylke, Hordaland fylkeskommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune har alle på sjølvstendig grunnlag handsama saka om Kystruta Bergen - Kirkenes Som uprenta vedlegg er saksframlegga til dei ulike handsamingane lagt ved.

Fylkeskommunale vedtak / fylkesvedtak

Møre og Romsdal fylke har følgjande framlegg til vedtak:

1. *Kystruta Bergen – Kirkenes har stor betyding for Møre og Romsdal, og då særleg knytt til reiseliv og næringsutvikling. Hurtigruta bør av den grunn oppretthaldast med dagens seglingsmønster og frekvens, (inkl. sommarrute til Geiranger) dvs med daglege avgangar frå Bergen og med anløp av dei hammene som i dag har anløp.*
2. *Minimumskapasiteten på skipa bør vidareførast som i gjeldande konkurransegrunnlag. Det ligg likevel ei utfordring i å finne den optimale kapasitetsfordelinga mellom last og passasjerar.*
3. *Om mogleg bør det i konkurransegrunnlaget stillast krav om bruk av meir miljøvennleg drivstoff.*

Sogn og Fjordane fylkeskommune har følgjande framlegg til vedtak:

1. *Kystruta Bergen – Kirkenes spelar ei stor rolle for Vestlandet. Det er viktig å få eit auka fokus på det verdifulle arbeidet som Kystruta representerer både for lokaltrafikk, godstransport og reiselivet på Vestlandet.*
2. *Kystruta må framleis tuftast på eit heilskapleg og gjennomgåande tilbod for gods-, distansetrafikk og turistar på strekninga Bergen – Kirkenes. Det er elles avgjerande å ha faste avgongar for å gje stabile og pålitelege tilhøve for gods, lokaltrafikk og cruisepassasjerar*

3. *Kapasiteten bør vere meir enn 400 passasjerar per skip og med 150 køyer. Godskapasiteten bør vere på minimum 250 europallar per skip. I tillegg må ein òg ha tilgang til thermo rom, dvs til frysing, kjøling og varme. Det må elles sikrast tilstrekkeleg bilkapasitet som i dag*
4. *Det er elles ikkje ønskjeleg å skilje mellom sommar- og vinterseglingar med omsyn til frekvens*
5. *Om mogleg bør det konkurransegrunnlaget stillast krav om meir bruk av miljøvenleg drivstoff*

Hordaland fylkeskommune har følgjande framlegg til vedtak:

1. *Fylkesutvalet ser det som særst viktig å halde ved lag tilbodet kystruta representerer, med Bergen-Kirkenes som snuhammer. Eit levedyktig tilbod er avhengig av eit utgangspunkt i ein storby som kan fungere som knutepunkt for både gods og passasjerar. Samstundes tilseier marknadssituasjonen at det ikkje er rom for å utvide ruta ytterlegare i utstrekning*
2. *Heile strekninga (Bergen - Kirkenes) bør leggast ut som eitt anbod, ikkje delast opp i strekningsvise pakker. Kystruta må sjåast som eit samla, heilskapleg tilbod.*
3. *Fylkesutvalet understrekar at ein grunnføresetnad for at alle partar skal nyte godt av dei funksjonane kystruta representerer, er at tilbodet er bedriftsøkonomisk berekraftig. Fylkesutvalet støttar derfor innspelet frå Landsdelsutvalget om at ein kan redusere talet anløp i vintermånadene frå sju til fem anløp per veke.*
4. *Fylkesutvalet legg til grunn at det vil vere positivt for Hordaland å halde på dagens anløpsstruktur med 34 hamner, men at det er viktig å vurdere justeringar dersom dagens struktur ikkje kan forsvarast ut frå bedrifts- og samfunnsøkonomiske kostnader. Ein eventuell reduksjon av talet på hamner må vurderast nøye på bakgrunn av oppdaterte data over person- og godstrafikk i dei einskilde hamnene.*
5. *Kystruta har og stor betydning for godstransport til og frå Hordaland. Det er derfor viktig at kystruta også i framtida tilbyr eit stabilt, konkurransedyktig og forutsigbart tilbod om godstransport. Fylkesutvalet støttar innspelet frå Landsdelsutvalget om å vidareføre dagens kapasitet på 250 europaller per skip.*
6. *Fylkesutvalet understrekar at fartøya må tilfredsstillе krava til universell utforming, jf. diskrimineringsloven som tok til å gjelde frå 1. januar 2009. Anbodskriteria bør og gje insitament til å ta i bruk utsleppsreducerande teknologi. I tillegg bør fartøya ha termorom (kjøle-, fryse- og varmekapasitet).*
7. *Ei utlysing om ny avtale bør leggje til grunn eit langvarig samarbeid. Her er mellom anna omsynet til brukarane viktig, og kontinuitet er eit forhold som bør leggast vekt på. Det vil vere naturleg å vidareføre ein avtaleperiode på 10 år.*
8. *Krava til passasjerkapasitet i dagens kontrakt er 400 passasjerar og køyekapasitet til 150 passasjerar. Fylkesutvalet ser dette som eit minimumskrav i høve til dagens situasjon og behovet i åra framover.*

Omdømme, reiseliv, persontransport, godstransport, miljø og seglingsfrekvens

Den følgjande skildring byggjer på vedlagte notat frå Idèvekst, innspel frå kommunar og deltaking i tidlegare nemnde møte i Bergen.

Omdømme og merkevarer

Kystruta har heilt sidan den vart etablert for 115 år sidan vore særst viktig for kystsamfunna langs leia. I dag framstår Hurtigruta som ein "merkevarer" innan reiselivet og er med å presentere Kyst-Noreg sitt omdømme internasjonalt. Noko paradoksalt er det kanskje at medan det heile starta på Vestlandet og i Bergen, er det nok meir Nord-Noreg som vert knytt til

merkevaren "Hurtigruta". Det er derfor viktig no at Vestlandet òg i framtida står meir samla om kystruta og applauderer det viktige og verdifulle arbeidet som kystruta representerer.

Reiselivsnæringa

Kystruta Bergen – Kirkenes er særleg viktig for reiselivsnæringa langs kysten. Men her er framleis eit potensiale innan bygging av reiselivsprodukt knytt til Kystruta på Vestlandet som kan utnyttast betre. Stoppestadane frå Bergen og opp til Molde vil kunne nyttast etter måten langt betre som "inngangsport" til det vestlandske fjordlandskapet vårt – eit verdas beste reisemål. Betre og meir marknadsføring vil ha god effekt for auka i reiselivsnæringa knytt til Kystruta. I 2007 frakta Kystruta nærare ein halv million passasjerar. Det tilsvarar nærare 400 millionar passasjerkilometer. Godt og vel 100.000 av desse var rundreisepassasjerar (turistar), resten var distansereisande, dvs reisande med eit transportbehov, men òg ein del turistar.

Lokalreisande

Det er verdt å merke seg at Kystruta ikkje berre handlar om turistar på rundreise. Lokalreisande utgjer òg ein sær sars viktig del og representerer ein viktig transportfunksjon på Vestlandet. I notatet frå Idèvekst, som er lagt ved, viser ein til at transportvolumet med omsyn til lokalreisande (75% av distansereisande), tilsvarer 1,3 mill passasjerar på Hurtigbåtsambandet mellom Bergen og Leirvik eller 15 millionar passasjerar mellom Oslo og Nesodden. Eit karakteristisk trekk for reisande på Vestlandet, er at reisene er lengre enn for resten av ruta langs kysten. Reisa frå Bergen og nordover er i praksis kysten sitt svar på "nattoget" og er òg eit attraktivt tilbod for næringslivet. Det som er avgjerande er at Kystruta transporterer reisande over lange strekningar der hurtigbåt ikkje er eit praktisk eller økonomisk alternativ.

Godstrafikken – "ekspressgodsruta"

Ettersom ein i samband med godstrafikken ofte refererer til målingar på mengde og type gods til og frå Finnmark, har spørsmålet om transport av gods på Vestlandet hadde liten fokus. Analyser frå Idèvekst og innspel frå kommunar viser likevel at godstrafikken er svært viktig. For det første er godstransporten frå Bergen og nordover – først og fremst til Tromsø og Finnmark - betydeleg. Frakt av 134 000 tonn tilsvarer til samanlikning 24.000 trailer einingar. Retur trafikken frå nord til Bergen og Vestlandet er ein del mindre. Generelt kan ein seie det vil vere vanskeleg å finne alternativ kostnadseffektiv transport for den type gods (mykje ferskvare) som Kystruta regelmessig transporterer frå Bergen og Vestlandet til alle dei 33 andre hamnene langs ruta til Kirkenes.

Lokalt vert Kysruta omtala som "ekspressgodsruta". Sett frå lokale stoppestar, vert det likevel peika på behovet for meir liggetid i lokale hamner grunna inn- og utlasting. I tillegg blir det peika på ønskje om større lastekapasitet.

Miljø og utslepp

Transport av personar og gods sjøvegen viser seg å vere langt meir miljøvenleg enn andre alternativ. Dette gjeld spesielt over lengre strekningar og når ein legg til grunn at sjøen er ein vedlikehaldsfri infrastruktur. Idèvekst viser m.a. til at Kystruta, som i dag blir operert av Hurtigruta ASA, berre har eit CO2 utslepp på 20% av utsleppet til hurtigbåtar. Dersom det er teknisk mogleg bør ein også tilstrebe bruk av meir miljøvennleg drivstoff i skipa, og i så fall bør dette også vere eit utlysingsparameter i det nye konkurransegrunnlaget

Frekvens og fleksibilitet

Dagens seglingsmønster er tufta på mange års tilpassing og erfaring. Samstundes er det ei utfordring å utnytte m.a. det reiselivspotensiale som i dag finst i form av lokalt tilpassa reiselivsprodukt. I følgje notatet frå Idèvekst og vedtaket i Landsdelsutvalet set det krav til

auka fleksibilitet òg med omsyn til frekvens på segling. Her gjer ein framlegg om eit skilje mellom sommar- og vinterseglingar ved at ein har færre seglingar på vinterhalvåret. Dette opnar då opp for auka grunnlag for å designe lokale reiselivsprodukt langs stoppestadane.

Vurdering

Som vi forstår utfører Kystruta (i dag Hurtigruta ASA) ein svært viktig transportfunksjon for Vestlandet og for Kyst-Noreg. Verdien av det arbeidet Kystruta i dag representerer, må få auka fokus på Vestlandet i framtida. Det er òg viktig at ein står samla bak dette unike produktet. Trass i at det finst lokale alternativ til Kystruta, er det likevel naudsynt å oppretthalde Kystruta for å sikre ein akseptabel infrastruktur og trygge transport til personar og naudsynte varer og gods. Særleg er Kystruta avgjerande for transport av personar og gods over lengre avstandar. Kystruta er òg særskilt viktig for næringslivet i dei hamnene som vert besøkt av Kystruta. Ikkje minst gjeld det reiselivet. Og det er her Kystruta – og dagens Hurtigrute – har bygt opp si merkevare.

Fråsegnen bør ha følgjande innspel:

- Kystruta Bergen – Kirkenes spelar ei stor rolle for Vestlandet. Det er viktig å få eit auka fokus på det verdifulle arbeidet som Kystruta representerer både for lokaltrafikk, godstransport og reiselivet på Vestlandet.
- Vestlandsrådet understrekar at fartøya må tilfredsstillast krava til universell utforming, jf. diskrimineringsloven som tok til å gjelde frå 1. januar 2009. Anbudskriteria bør òg gje insitament til å ta i bruk utsleppsreducerande teknologi. I tillegg bør fartøya ha termorom (kjøle-, fryse- og varmekapasitet).
- Vestlandsrådet viser elles til fråsegnene frå Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.