

Høringssvar fra NHO Logistikk og Transport Region Nord-Norge – org nr 994831844

NHO logistikk og transport region nordnorge (NHOLTNN) er en regionforening under landsforeningen NHO logistikk og transport. Våre medlemmer har sitt virke i Nordland, Troms, Finnmark og Svalbard. Vi jobber for å ivareta våre medlemmers behov for en infrastruktur som sikrer en mest mulig effektiv og bærekraftig godstransport innad i regionen, og inn og ut av regionen. Kystruten er i denne sammenheng en viktig funksjon for å kunne ivareta våre tjenester i regionen.

Fra landsforeningen NHO logistikk og transport:

Kystruten er en kritisk del av Norges samlede transportberedskap. Hendelser som raset ved Levanger viser hvor sårbart transportsystemet er når veier eller jernbane stenges, og hvor raskt store deler av landet kan bli rammet. Norge deles i disse tilfeller i to. I slike situasjoner er kystruten et robust og værbestandig alternativ som sikrer fremkommelighet for både personer og gods langs kysten, særlig i områder med få eller ingen reelle alternativer. Utredningen om Fremtidens kystrute peker også på at redusert eller bortfall av kystruten vil svekke beredskapen, fordi trafikk da flyttes til mer sårbare veisystemer med risiko for stengninger og lange omveier. For å sikre et mer robust og helhetlig transportsystem, også i krise- og beredskapssituasjoner, er det derfor avgjørende at kystruten videreføres og bevares som en del av nasjonal infrastruktur.

2.1 Transportbehov og tilbud

2.1.1 Kystrutens betydning for kollektivtransport

Kystruten er en sentral del av den nasjonale transportinfrastrukturen, særlig for distriktene nord for Bodø. For mange av de 34 anløpsstedene langs hele kysten er tilbudet helt grunnleggende. Redusert frekvens eller kapasitet vil svekke

kollektivtilbudet, skape logistiske utfordringer for næringslivet og redusere samfunnssikkerheten.

Et forsterket tilbud vil sikre daglige anløp året rundt, nødvendig lastekapasitet – spesielt innen kjøll og frys – og ikke minst en regularitet som kreves når vær- og veiforhold blir krevende. Dette er avgjørende for levering av matvarer, medisiner og andre samfunnskritiske varer.

NHOLTNN mener Kystruten må videreføres som en helhetlig transportløsning der gods- og passasjertransport planlegges og driftes i sammenheng. For å nå miljømål bør staten prioritere moderne og energieffektive fartøy med økt lastekapasitet framfor å redusere antall seilinger.

Å velge alternativ 2 vil styrke næringslivet, sikre livskraftige lokalsamfunn, ivareta et robust havnenettverk og bidra til nasjonal beredskap og tilstedeværelse i nord, noe som er viktigere enn noen gang

2.1 Transportbehov og tilbud

2.1.1 Kystruten som kollektivt bindeledd

Kystruten er helt avgjørende i transportinfrastrukturen langs norskekysten og har stor betydning for både bosetting og samfunnsfunksjoner. I mange mindre og avsidesliggende lokalsamfunn er Kystruten det eneste reelle kollektivalternativet for reiser knyttet til helse, arbeid, utdanning og fritid, hvor Kystruten bidrar til betydelig redusert reisevei. Dette gjør seg i særdeleshet gjeldende fra mindre havner, og som har lengre transportvei fra kysten og til hovedferdselsårer.

Behovet er særlig stort i områder med hyppige stengte veier eller kolonnekjøring, med kun sjøveien som et alternativ. Vi vurderer at alle 34 anløpssteder har et betydelig og reelt transportbehov.

Kystruten har gjennom mange år vært en viktig aktør i landsdelen, for både person- og godstransport. For innbyggere i flere kommuner, blir Kystruten hovedsakelig benyttet ibm. helse, skole, fritid og arbeid. Anløpsstedenes plassering mellom regionhovedstedene gjør at det er et praktisk reisemiddel for å komme til flyplasser med direkte fly-ruter, høyskoler og regionale sykehus. En gruppe som i stor grad benytter

Kystruten er jobbrelaterte reiser, gjerne med bil.

2.1.2 Konsekvenser av redusert frekvens

En reduksjon i seilings- og anløpsfrekvens, eller sesongkutt- og variasjoner, vil få betydelige negative effekter. Det er viktig for produktet at Kystruten kan vise til høy grad av regularitet og kontinuitet. Redusert frekvens kan føre til “forvirring” i markedet. I perioder der dagens Kystrute har hatt problemer med frekvens, har det hatt negativ innvirkning på både gods og passasjerer. Daglige seilinger og ensartede skip, som alle kan utføre de samme oppgavene er ønskelig. Det er svært viktig at Kystruten har gjennomgående seilinger. Oppstykkete seilinger vil være ugunstig for både gods og passasjerer.

- **Innbyggere:** dårligere tilgjengelighet til helsetjenester, mindre forutsigbarhet i hverdagsreiser og større sårbarhet ved stengte veier.
- **Kommunale tjenester:** mer krevende transportplanlegging for pasienter og tjenestereiser, og behov for kostbare alternative løsninger.
- **Næringslivet:** økt risiko for uforutsigbare leveranser og utfordringer knyttet til kritisk vareflyt. Nye transportveier oppstår og prioriteres, der hvor Kystruten forsvinner eller reduserer sin aktivitet.

2.1.3 Alternative transporttilbud

Andre transportformer – som FOT-ruter, buss, hurtigbåt eller bestillingsløsninger – kan i liten grad erstatte Kystruten. Nord-Norge har store avstander og krevende forhold; Kystruten er den eneste helårsforbindelsen som kan kombinere passasjertransport, godstransport og høy regularitet.

Bosettingen langs kysten er langt fra veinettet, og vil medføre en betydelig lengre transportvei. Statlige FOT-flyruter og Kystruten dekker i noen grad samme behov og kan utfylle hverandre, men FOT-ruter kan ikke erstatte Kystruten når det gjelder passasjertransport langs kysten.

Transport av gods sjøveien med høy regularitet har ingen eksisterende/ nåværende tilbydere.

2.2 Gods og logistikk

2.2.1 Egen godsrute

NHOLTNN vurderer en separat godsrute som lite hensiktsmessig, og som ikke kan erstatte dagens modell. Det finnes i dag ingen andre rederier som tilbyr helhetlig stykkgodsløsning nord for Tromsø, og vi anser at en egen rute ikke vil ha mulighet til å dekke behovet for jevnlige leveranser til små anløpssteder, da det ikke vil være grunnlag for det.

Derimot kan en godsrute vurderes som et **supplement** til dagens løsning, med støtteordning på lik linje med Kystruten, som på sikt kan gi klimagevinst og redusert veislitasje ved å flytte mer gods fra vei til sjø.

Vi er usikre på grunnlaget for en godsrute mellom Bergen-Kirkenes. Utfordringen kan være at transporttiden vil være lite konkurransedyktig i markedet.

2.2.2 Muligheter og begrensninger

En egen t godsrute som erstatning for dagens godskapasitet på Kystruten, gir naturlig nok økt kapasitet på hovedstrekninger. En egen godsrute med høy frekvens, god regularitet og forutsigbarhet vil være gunstig for den delen av næringslivet som sender og mottar gods. Men dette vil samtidig innebære:

- svekket forsyningsberedskap
- høyere logistikkostnader
- dårligere tjenestetilbud til mindre havner
- tap av samspill mellom gods- og passasjertransport
- bidra til "hubifisering" som gjør at mindre havner ikke anløpes, som medfører at havnestrukturen på sikt forfaller.

2.2.3 Sårbare havner og minstekrav

Et redusert godstilbud vurderes som kritisk for havnene i Nordland, Troms og Finnmark. Havnene som er lokalisert langt fra jernbane og E-6 anses som de mest sårbare.

Det oppleves i dag som utfordrende at de ulike skipene har ulik kapasitet og lastemuligheter, noe som gir liten forutsigbarhet.

For et mest mulig robust tilbud, mener vi at bl.a. følgende minstekrav må til::

- daglige anløp til alle 34 havner gjennom hele året
- betydelige økte krav om lastekapasitet på gods, herunder stykkgoods, varm tillegg og tørrlast. Dette gjelder også for kjøllast og frysekapasitet
- krav om kapasitet for farlig gods, biler, inkl el-biler, bårer og 6-meters last, på alle skip
- realistiske liggetider som sikrer tilstrekkelig tid for godshåndtering
- hensiktsmessige lasteporter og palleheiser for effektiv godshåndtering

2.3 Ruteplan og lokale reisende

2.3.1 Erfaringer med dagens ruteplan

Ruteplanen fungerer i det store og hele godt, men liggetidene er ofte for korte for å kunne gjennomføre effektiv godshåndtering. Man opplever at skipene tilpasser seg i større grad turistrelaterte behov enn for gods, noe som skaper utfordringer for næringslivet.

Store deviasjoner på frekvens og tidspunkt, vil alltid være negativt.

2.3.2 Tiltak for styrket lokalt tilbud

NHOLTNN foreslår følgende tiltak for å styrke tilbudet lokalt:

- tilpasse liggetidene til behovene i hver enkelt havn
- samkjørt og felles ruteplan mellom operatørene
- bedre og mer brukervennlig informasjon via entur.no
- økt regularitet på vinteren
- forutsigbare priser tilpasset lokalbefolkningen
- tilgjengelige lugarer for distansereisende, rundreiser oppleves i dag å bli prioritert

Tiltakene vil styrke helårstilbudet uten negative følger for øvrige interessenter

2.4 Geografisk og sesongmessig prioritering

2.4.1 Betydningen av Kystruten i nord og sør

Kystruten er viktig langs hele kysten, og anses som en kritisk infrastruktur langs hele kysten, men har særlig strategisk betydning i nord. Alle 34 anløpssteder er samfunnsviktige, med viktig transportbehov. I tillegg har tjenesten en klar sikkerhetspolitisk dimensjon – spesielt i Finnmark.

Seks skip befinner seg til enhver tid nord for Polarsirkelen og kan bistå ved søk- og redningsoppdrag til havs. Dette er både av stor beredskapsmessig betydning, og et viktig signal om vår betydning for tilstedeværelse i nord.

I en rapport fra Menon (2017) ble det dokumentert en verdiskaping på 2,2 mrd. kroner direkte og 2,8 mrd. inkludert ringvirkninger fra kystruten. Verdiene har økt siden. Kystruten bidrar indirekte til rundt 1200 arbeidsplasser, og 2000 direkte arbeidsplasser. Dette forutsetter en gjennomgående, daglig rute.

Kystruten framstår som et viktig framkomstmiddel i nord, som man også kan stole på ved for eksempel stengte veier.

2.4.2 Ulik prioritering

NHOLTNN mener at tjenesten ikke kan differensieres geografisk eller sesongmessig. Alle havner må ha helårlig, daglige anløp for å sikre beredskap, næringsliv og bosetting.

Forutsigbarhet, regularitet og kontinuitet er svært viktig. Et ensartet produkt er viktig for å opprettholde dette. Likeså må gjennomgående seilinger opprettholdes.

Skulle det forsvinne i deler av året, vil gods fort finne andre veier uavhengig av årstid.

2.5 Turisme og ringvirkninger

Vi forutsetter at Kystruten har god og nødvendig regnskapsmessig skille mellom sin statsstøttesubsidierte aktivitet, og ren kommersiell aktivitet som cruise-turisme, og at dette følges opp av myndighetene.

2.5.1 Ringvirkninger av cruise-trafikk

Cruisetrafikken gir betydelige ringvirkninger gjennom økt omsetning i handels- og tjenestesektoren, nye sesongjobber og styrket profilering av regionene som reisemålsdestinasjoner. Den bidrar til å opprettholde lokale reiselivsprodukt og gir grunnlag for ulike underleverandører. Men samtidig kan den ta av nødvendige kapasiteter til lokalsamfunn og lokalt næringsliv.

2.5.2 Sesongjusteringer

Reduksjoner i vinterseilinger vil svekke reiselivet og redusere helårsaktiviteten. Reiselivets interesser kan ivaretas, men må ikke gå på bekostning av lokale transport- og godsbehov.

2.6 Klima og miljø

2.6.1 Klima- og miljøkrav

NHOLTNN støtter innføring av krav til:

- landstrøm der liggetiden er lengst
- batteridrift der forholdene ligger til rette
- energieffektive skip
- optimaliserte laste- og losseprosesser

Vi anser at det mest effektive klimatiltaket vil være økt lastekapasitet, som muliggjør mer godsoverføring fra vei til sjø.

2.6.2 Nullutslippskrav

Det bør stilles krav til rederiene om å benytte løsninger som reduserer utslipp. Dette forutsetter en identisk eller tilpasningsdyktig ladeinfrastruktur langs kysten. Dette må ses på over en lengre tidsperiode, og fases inn gradvis, slik at man evner å ta en slik omstilling.

Pr dags dato framstår det slik at skipene ikke kan klare seg på strøm alene. Alternative løsninger finnes ikke i nord.

For å kunne stille tidsfestede krav til nullutslipp, må staten bidra til investeringer i nødvendig energiinfrastruktur og kravene må innføres gradvis. Teknologisk modenhet og driftssikkerhet er avgjørende i arktiske farvann, og må vurderes nøye.

2.6.3 Redusert seilingsfrekvens

Vi anser ikke kutt i seilinger som et egnet miljøtiltak i denne sammenheng. De samfunnsmessige konsekvensene er for store, og det vil røkke ved produktet som helhet. Miljømål bør nås gjennom bruk av ny, miljøvennlig teknologi, og fokus på gods sjøveien, enn et svekket tilbud.

2.7 Innretning av statens kjøp og anbudsmodell

2.7.1 Statens kjøp

- Begrensning av antall rundreisepax pr seiling.
- Utvide området for godstransport til å gjelde hele strekningen Bergen – Kirkenes
- La flere enn dagens ene aktør kunne benytte lastekapasiteten om bord på skipene

2.7.2 Krav til nytt anbud

NHOLTNN mener følgende krav må inn i et nytt anbud:

- moderne og godsoptimaliserte fartøy
- god kjøle- og frysekapasitet
- manøvreringsevne i krevende vær
- realistiske liggetider
- kapasitet for farlig gods, biler, bårer og lange kolli
- bruk av eksisterende kaiinfrastruktur
- tydelige HMS-krav for fortøyning og kompensasjonsordninger

Minimumsstandard for Kystruten fremover:

- daglige anløp til alle 34 havner
- betydelig økt lastekapasitet inkl kjøle-/frysekapasitet
- kapasitet for farlig gods, biler, bårer og 6-meters last
- tilstrekkelige liggetider
- lasteporter og palleheiser for effektiv godshåndtering

Vi setter pris på å få muligheten til innspill i denne saken. Vi vil understreke at lokal kunnskap i logistikk- og transportnæringen er avgjørende for å lykkes med et framtidsrettet anbud. Næringen må derfor involveres aktivt, spesielt i spørsmål knyttet til godskapasitet og effektiv godshåndtering.

Sammendrag**Anbefaling: Alternativ 2 – Styrket person- og godstilbud**

Som det framkommer er formålet med dagens løsning med Kystruten «å sikre et tilfredsstillende transporttilbud for passasjerer som reiser lokalt eller regionalt fra havn til havn, og godstransport mellom Tromsø og Kirkenes».

NHO Logistikk og Transport Region Nord-Norge (NHOLTNN) mener derfor at **alternativ 2** i videre utvikling av Kystruten, er det beste alternativet vi står overfor. Å styrke et kombinert passasjer- og godstilbud vil være løsningen som best ivaretar samfunnets behov for mobilitet, forutsigbare forsyningslinjer og viktig/nødvendig beredskap langs kysten.

Vennlig hilsen

NHO logistikk og transport region nordnorge

Styreleder

Adrianne Ubeda