

25/2985 Høringsinnspill vedrørende best mulig transportsystem langs kysten

Bernh Lund AS har hatt drift og eierskap til terminalfunksjonene på Finnsnes siden 1923 og har derfor både en interesse og en kunnskap til å gi et innspill i høringen.

Vi vil nedenfor kommentere de enkelte punkter der vi fra vårt sted har relevant erfaring. Innledningsvis tillater vi oss derimot å gi en generell kommentar til denne fragmentariske tilnærmingen i høringen og påpeke at et viktig perspektiv som er utelatt.

Vår tidligere statsminister Gro H. Brundtland blir ofte referert på sin uttalelse om at «alt henger sammen med alt». Dette perspektivet mangler i Oslo Economics sine undersøkelser og vurderinger. Kystruten generer gjennom sine anløp lokalt selvstendige bidrag til lokalt og regionalt næringsliv og utgjør en del av et samlet offentlig transporttilbud for personer og gods. Men Kystruten sin betydning som samfunnsmessig nav går langt videre enn det som kan måles i tonn og antall passasjerer. Den bidrar til kontinuitet og forutsigbarhet, anløp og aktivitet gir grunnlag for investeringer og virksomhet, som andre virksomheter alene ikke alene kan bære. Den er i vår region et helt sentralt element i samfunnsbygging og opprettholdelse av bosetning.

Et eksempel er førtransporten med andre fartøy over vår kai Finnsnes. Her gir Kystruten sine anløp et forutsigbart og (så langt) langsiktig grunnlag for å etablere kai-/ekspedisjonsfunksjoner, som så gir grunnlag for ny virksomhet. En betydelig del av denne sjøveis transporten utenfor kystruten, ville uten hurtigruten tilstedeværelse, havnet på vei.

Kaier kan i vårt område kan ivareta funksjoner, som har nasjonal betydning for totalforsvar og samfunnssikkerhet. Slik infrastruktur bør ha en ordinær bruk ved siden av denne beredskapsfunksjonen. For vår del vil en planlagt opprusting og utbygging som dekker dette begge disse funksjonene, kreve at man har langsiktige brukere og her er Kystruten en sentral aktør.

Så til de konkrete punktene:

Pkt. 2.1 Transportbehov

For Finnsnes/Senja gir Kystruten et supplement til spesielt persontransport med hurtigbåt. Dersom rutetilbudet reduseres må dette kompenseres med flere avganger med hurtigbåt, spesielt Finnsnes-Tromsø.

Pkt. 2.2 Gods og logistikk

Ei egen godsroute måtte ha samme frekvens som dagens kystrute for å kunne være et fullgodt alternativ. Erfaringene viser (bl.a. Tollpost/Globe) at en slik selvstendig godsroute ikke er kommersielt drivverdig.

Pkt. 2.3 Ruteplan

Dagens ruteplan er svært godt innarbeidet hos brukerne og integrert/samkjørt mot andre offentlige tilbud.

Pkt. 2.5 Turisme

Den direkte betydningen av reisende på cruise knytter seg først og fremst til lokale kjøp av opplevelser og aktiviteter. Viktigere er derimot at turistene gjennom turen får et ønske om nye besøk, der de kjøper alle tjenester innen ferie-/fritidssegmentet. Markedsføringseffekten av daglige cruise med opptil flere hundre turister er sterkt undervurdert. Vi ser også en tiltakende bruk av enkeltreiser på kystruten, spesielt Finnsnes-Tromsø, da blir reisen en del av opplevelsen.

Vinterturismen har en nærmest eksplosiv vekst, særlig i Tromsø. Det er et næringspolitisk mål å flytte en del av denne turiststrømmen ut fra Tromsø og Senja er her det mest aktuelle omlandet. Hurtigruten vil være en viktig transportåre til/fra Tromsø, som for de fleste innen ferie-/fritidssegmentet er ankomst/avgangsflyplass. Reduksjoner i rutetilbudet bør derfor absolutt ikke komme i vintersesongen.

Pkt. 2.6 Klima og miljø

Reduksjoner i tilbud/frekvens vil i praksis flytte passasjerer over fra sjø til landeveis transport. På reiseliv vil alternativet ofte bli leiebil fra Tromsø, på gods vil fiskefor i større grad transporteres på bil. En viktig kunde på Finnsnes får årlig 5-600 leiebiler i retur fra hele kysten. Alternativet er at bilene returneres på 60-75 trailere.