

Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og  
Romsdal, Trøndelag og Nordland  
fylkeskommuner

Kopi: Samferdselsdepartementet,  
Havila Kystruten  
Trondheim havn IKS

Vår ref:

Deres ref:

Dato: 20.11.2018

## Høringsbrev vedr. endringer i rutetider Kystruten

Hurtigruten AS sender med dette på høring forslag til ruteendringer for Kystruten Bergen-Kirkenes. Endringene gjelder ankomst- og avgangstider på nordgående og sørgående seiling. På nordgående involveres havner fra Bergen til Ørnes, mens forslaget omfatter sørgående seiling fra Bodø til Trondheim (se vedlegg 1 for nærmere detaljer).

### Bakgrunn

Hurtigruten jobber kontinuerlig med å forbedre sin miljø- og sikkerhetsprestasjon, også gjennom ved jevne mellomrom revidere ruteplanen. Å ha to skip til kai i samme havn er en situasjon Hurtigruten ut fra navigasjonsmessige og sikkerhetsmessige hensyn søker å unngå. Det opptar samtidig unødvendig stor kapasitet i de havner det gjelder.

I løpet av de senere årene har man gjennom ruteendringer fjernet alle slike tilfeller foruten to, der vi ligger med to skip samtidig. Gjenstående havner med denne utfordringen er Trondheim og Rørvik. Gjennom vedlagte forslag til ruteendringer ønsker vi å innføre samme praksis også i disse to havnene som i de øvrige 32 havnene vi anløper på Kystruten Bergen – Kirkenes.

### Sikrere operasjon ved og på kai

Sikker drift er Hurtigrutens primærfokus, og et område vi jobber aktivt med. Å ha en proaktiv holdning til potensielle risikomomenter er grunnlaget for at vi til enhver tid skal forbedre vår sikkerhetsprestasjon. Kontaktskader er sammen med grunnstøtinger den hyppigst forekommende ulykkestypen i Sjøfartsdirektoratets statistikker. Anløpssituasjonen innebærer økt risiko for uønskede hendelser, og vi jobber kontinuerlig med å redusere risiko i disse situasjonene. Hvert av Hurtigrutens skip i Kystruten gjør 6,5 anløp i døgnet. Dette tilsvarer over 24.000 anløp årlig. En proaktiv holdning til å identifisere risikoelementer og etterfølgelsen av klare broprosedyrer med sjekklister gjør at faren for uhell minimeres kraftig. I Trondheim og Rørvik ligger vi med to skip samtidig. Navigatørens handlingsrom begrenses og manøveren kompliseres både ved ankomst og avgang.

Ved å justere rutetidene som foreslått unngår vi dette, i tillegg til at vi får sikrere forhold for gjester og mannskap på kai, i forbindelse med godsoperasjonen.

### **Effektiv utnyttelse av landstrøm – klima- og miljø**

Et sentralt poeng i den foreslåtte endringen er også å legge til rette for en kostnadseffektiv utnyttelse av landstrøm. Dette er et viktig poeng for Hurtigruten, for oppdragsgiver for Kystruten som er Samferdselsdepartementet og ikke minst for lokal luftkvalitet i anløpsstedene. Det vil etter det vi har fått tilbakemelding om, ikke være kapasitet til, eller økonomisk forsvarlig, å investere i et dobbelt landstrømanlegg i noen av våre havner i Kystruten. Dette gjelder selv Trondheim havn, hvor liggetiden gjør havnen svært aktuell både for landstrøm og eventuell lading.

Forslaget til ruteendring gir flere positive miljømessige utslag. Blant annet vil Ålesund, Molde, Kristiansund og Brønnøysund få utvidet liggetid. De blir slik, i likhet med situasjonen i Trondheim, alle sentrale havner for landstrømtilkobling, både ut fra liggetid, havnenes størrelse og geografisk plassering. Samtidig vil utvidet liggetid, for de regioner dette gjelder, innebære et betydelig potensiale for utvikling av lokalt reiseliv og for potensielle leverandører av varer og tjenester. Blant annet har Brønnøysund over tid ønsket dette for å støtte opp under en reiselivsregion i positiv utvikling.

Ruteendringen vil også sikre en fast helårig avgangstid fra Bergen kl 21.30, til det beste for passasjerene og for helårige planlegging av godsbefordringen.

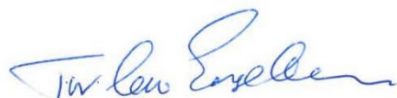
### **Ingen negative konsekvenser identifisert**

Hurtigruten kan ikke se at endringene vil få noen negative konsekvenser for oppdraget innenfor Kystruten, verken for passasjerer eller godsbefordring. Vi ser snarere at ruteendringene bidrar positivt for godstrafikken både på nordgående og sørgående, ikke minst for Brønnøysund, med et betydelig godsvolum sør til Trondheim.

Hurtigruten viser til vedlegg 1 for nærmere detaljer om endringsforslagene for hvert anløpssted. Vi vil anmode Samferdselsdepartementet, som godkjenner den endelige rutetabellen, om at endringene iverksettes innen 1. juni 2019.

På denne bakgrunn ber vi om tilbakemeldinger på dette høringsbrevet innen 20. desember 2018. Dersom vi ikke har mottatt svar innen denne tid, anser vi at fylkeskommunen da ikke har kommentarer til justeringene, og søknad om justering i rutetidene vil oversendes Samferdselsdepartementet.

Med vennlig hilsen



Tor Geir Engebretsen  
Konserndirektør Maritime Operasjoner  
Hurtigruten AS