



**POLARSIRKEL
RÅDET**



Polarsirkelrådet - Indre Helgeland Interkommunalt Politisk Råd

Møte Polarsirkelrådet 21. november 2025

PR-sak 61/25 – Høring om et best mulig transportsystem langs kysten

1. Innledning

Staten ved Samferdselsdepartementet (SD) har i dag avtaler med Hurtigruten AS og Havila Kystruten AS om kjøp av sjøtransporttjenester hele året, med daglige anløp i 34 havner mellom Bergen og Kirkenes.

Kapasitetskravene i dagens avtaler er 300 passasjerplasser, 120 køyeplasser og 150 palleplasser til gods (minst halvparten tørrlast, minst 20 frys og minst 20 kjøll). Tjenesten koster staten om lag 1,2 milliarder kroner årlig og tilbyr både lokal- og regionaltransport samt godsfrakt mellom Tromsø og Kirkenes.

Som forberedelse til ny konkurranse etter 2030 har Oslo Economics utredet transportbehovet (vedlegg), miljøkonsekvenser, potensial for skjerpede miljøkrav og alternativer for framtidig kjøp – inkludert konsekvenser dersom tjenesten reduseres eller avvikles.

I 2024 var det om lag 160 000 distansereiser, hvorav 75 % (ca. 120 000) i/til/fra områdene nord for Bodø; omtrent 80 % av alle lokale distansereiser (ca. 38 000) fant også sted nord for Bodø. Kystrutens årlige utslipp er anslått til ca. 180 000 tonn CO₂-ekv. (~0,4 % av nasjonale utslipp). Ringvirkninger ble beregnet til 2,5 mrd. kr (2016) – om lag 3,2 mrd. kr i 2025-verdi.

2. Vurdering av alternativer for framtidig kystrutedrift

Oslo Economics har vurdert seks ulike alternativer for hvordan kystruten kan organiseres etter 2030. Alternativene spenner fra mindre justeringer til full avvikling av statlig kjøp, og synliggjør konsekvensene for passasjerer, næringsliv, klima og statens kostnader.

Alternativ 1 – mindre justeringer i ruteplanen innebærer i hovedsak en videreføring av dagens modell, men med enkelte justeringer som kan gi bedre tilbud for noen havner og dårligere for andre. Lokale distansereisende får størst gevinst, men endringene kan skape skjevheter i tilgjengelighet.

Alternativ 2 – styrket person- og godstilbud utvider kapasitet og attraktivitet: flere dagtidsavganger, mulighet for å ta med bil på alle skip og større fleksibilitet i godshåndtering. Ingen brukere eller godskunder får et dårligere tilbud. Alternativet øker imidlertid statens kostnader og krever avveining mellom nytte og merkostnad.

Alternativ 3 – halvering av anløp viderefører dagens rutestruktur, men reduserer anløp til annenhver dag. Dette gir innsparinger og lavere utslipp, men reduserer tilgjengelighet og svekker både passasjer- og godslogistikk over hele kysten.

Alternativ 4 – statlig kjøp kun mellom Bodø og Kirkenes bygger på funn om at behovet er størst nord for Bodø. Tilbudet sør for Bodø faller i praksis bort, mens lokale distansereiser nordpå fortsatt ivaretas bedre enn i alternativ 3. Konsekvensene for Helgeland blir likevel betydelige, fordi regionen fungerer som en kritisk del av transportkjeden nordover.

Alternativ 5 – enerett uten vederlag innebærer at et rederi får eksklusiv rett til å trafikkere hele ruten uten statlig betaling. Dette vil kreve store endringer i dagens drift, med færre anløp, høyere priser og bortfall av godsfrakt. Modellen prioriterer kommersielt lønnsomme havner og harmonerer dårlig med kystrutens samfunnsrolle.

Alternativ 6 – ikke statlig kjøp avviker dagens ordning. Tilbudet vil bli markedsstyrt, med færre anløp og høyere priser. Godstransporten forsvinner, og store deler av kysten mister et helhetlig transporttilbud. Alternativene for kompensasjon (buss, hurtigbåt eller rene godsskip) gir mindre robuste løsninger, særlig i værutsatte områder.

Samlet viser vurderingene at alternativene som innebærer betydelige kutt (3–6) vil svekke transportsikkerhet, bosetting, næringsliv og beredskap. Kystrutens egenart som kombinasjonsrute for passasjerer og gods kan ikke erstattes uten store negative konsekvenser. Alternativ 1 og 2 gir best måloppnåelse, men kun alternativ 2 styrker tilbudet i takt med behovene som særlig gjør seg gjeldende fra Helgeland og nordover.

Utredningen fra Oslo Economics peker på at behovet for kystruten er særlig stort nord for Bodø, men understreker at Helgeland utgjør inngangsporten til dette området og har mange av de samme transportutfordringene: lange avstander, værutsatt veinett, få alternative ruter og betydelig sjøbasert næringsliv. For Helgeland og områdene videre nordover er kystruten dermed avgjørende for daglig transport, beredskap, næringsliv og bosetting.

Tabell 1-1: Antall passasjerer på kystruten, 2018 til 2023

TYPE REISENDE	2018	2019	2023	2024
Distanse	256 602	210 370	125 817	160 008
Øvrige	127 075	122 410	92 038	106 816
Sum	383 677	332 780	217 855	266 824

Kilde: Statistikk rapportert fra kystruteoperatørene til Samferdselsdepartementet

3. Bakgrunn og prinsipper

Kystruten er en samfunnskritisk transportåre for hele Nord-Norge og spesielt viktig fra Helgeland og nordover. Området har et spredt bosettingsmønster, værutsatte vegforbindelser og et næringsliv som er avhengig av forutsigbar sjøtransport av både personer og gods.

Polarsirkelrådet legger til grunn at daglige anløp i 34 havner og kombinasjonen passasjer + gods må videreføres. Miljømål må nås gjennom teknologiske løsninger og havneinfrastruktur, ikke gjennom reduksjon i frekvens.

4. Høringsspørsmål – spørsmål og svar (fra høringsbrev)

2.1 Transportbehov og tilbud

2.1.1 Hvor viktig er kystruten som kollektivtransport for den enkelte i egen kommune/region, og for hvilke typer reiser (arbeid, helse, skole og fritid)?

Kystruten er svært viktig som kollektivtransporttilbud. Den benyttes til arbeidsreiser, helserelaterte reiser, student- og skoletransport samt fritidsreiser. I mange kyst- og øykommuner er kystruten den eneste daglige forbindelsen for befolkningen.

2.1.2 Hvordan vil redusert frekvens påvirke brukere, kommunale tjenester og næringsliv?

En reduksjon i frekvens vil få store negative konsekvenser. Den vil svekke forutsigbarheten for arbeids- og helsereiser, ramme leveringssikkerheten for næringslivet og redusere beredskapen ved stengte veier eller flyplasser. Daglig frekvens må derfor opprettholdes.

2.1.3 Kan alternative tilbud (fly, hurtigbåt, buss eller bestillingstransport) dekke behovet dersom kystruten endres?

Alternative transportmidler kan bare delvis dekke behovet. De mangler rekkevidde, kapasitet og mulighet for godstransport. Mange strekninger er dessuten utsatt for vær og dårlig regularitet. Det er også begrenset kapasitet på dagens FOT-ruter.

2.2 Gods og logistikk

2.2.1 Hvordan stiller høringsinstansene seg til en egen godsrute?

En egen godsrute kan vurderes som supplement, men ikke som erstatning for dagens kombinerte modell. Kystruten må fortsatt frakte både passasjerer og gods.

2.2.2 Hvilke muligheter eller begrensninger gir en egen godsrute for næringslivet?

Muligheter: økt kapasitet for kjølevarer og bedre logistikk. Begrensninger: mer omlasting, færre småhavn-anløp, høyere kostnader og lavere fleksibilitet.

2.2.3 Hvilke havner og strekninger er mest sårbare ved endringer i godstilbudet, og hvilke minimumskrav bør gjelde for kapasitet og regularitet?

På Helgeland er Brønnøysund, Sandnessjøen, Nesna faste anløpssteder. Det må stilles krav om daglige anløp begge veier, året rundt, og minst dagens krav til godskapasitet.

2.3 Ruteplan og lokale reisende

2.3.1 Hvordan fungerer dagens ruteplan og liggetider for lokale reiser?

Dagens ruteplan fungerer godt og gir forutsigbare reiser mellom havnene, viktig å tilpasse korrespondanser for buss, ferger, hurtigbåter og fly. (skal vi si noe om liggetid???)

2.3.2 Hvilke endringer i ruteplanen vil best styrke tilbudet for lokale passasjerer?

Flere avganger på dagtid, bedre mulighet til å ta med bil på skipet og økt regularitet er de viktigste tiltakene for å øke attraktiviteten for lokale reisende. Disse tiltakene vil isolert sett gi økte kostnader, men de gir bedre samfunnsnytte og lokal bruk.

2.4 Geografisk og sesongvis prioritering

2.4.1 Oslo Economics vurderer at kystruten har større betydning for lokalbefolkningen nord for Bodø. Hvordan stiller høringsinstansene seg til denne vurderingen?

Polarsirkelrådet er enig i at betydningen øker nord for Bodø, men understreker at Helgeland må regnes med i denne kategorien. Området har spredt bosetting, værutsatte strekninger og et sjøbasert næringsliv som gjør kystruten like viktig her som lenger nord.

2.4.2 Bør tjenesten prioriteres ulikt mellom områder og årstider?

Nei. Kystruten må opprettholdes med daglige anløp hele året. Sesongmessige tilpasninger kan vurderes, men ikke reduksjon i vinterhalvåret.

2.5 Turisme og ringvirkninger

2.5.1 Hvilke ringvirkninger skaper cruise-trafikken for lokalsamfunn og næringsliv?

Cruisetrafikken gir betydelige ringvirkninger gjennom handel, servering og lokal guiding. Den bidrar til profilering og reiselivsutvikling i regionen.

2.5.2 Hvordan påvirkes turistnæringen om drift tilpasses sesongturisme (sjeldnere vinterseilinger)?

Det vil svekke helårsturismen og føre til tap av arbeidsplasser. Kystruten må opprettholdes som helårstilbud, mens reiselivsutvikling kan skje uavhengig av statens kjøp.

2.6 Klima og miljø

2.6.1 Hvilke klima- og miljøkrav bør gjelde i neste periode, og hvordan bør de fases inn?

Krav om landstrøm, batterihybrid og lavutslippsløsninger bør innføres gradvis. Teknologinøytralitet må ivaretas slik at både hydrogen, e-drivstoff og biogass kan vurderes.

2.6.2 Er det realistisk å stille tidsfestede krav om gradvis innfasing av nullutslippsløsninger?

Ja, dersom staten bidrar med medfinansiering av infrastruktur og havner. Kravene må ha realistiske tidslinjer og tilpasses teknologisk modenhet.

2.6.3 Dersom miljøtiltak blir veldig kostbare, bør det heller vurderes å kutte i antall seilinger?

Nei. Utslippsreduksjoner må skje gjennom teknologi og energieffektivisering, ikke redusert frekvens.

2.7 Innretning av statens kjøp og anbudskonkurranse

2.7.1 Hvilke modeller for statens kjøp vil best sikre nødvendig kapasitet for lokal- og regionaltransport og gods?

Statens kjøp må sikre daglige anløp, kombinasjon av passasjer- og godstransport, og krav til regularitet og kapasitet. Cruisetraffikk bør holdes utenfor statens kjøp.

2.7.2 Hvordan bør et anbud utformes for å sikre god konkurranse og forutsigbarhet?

Anbudet bør ha lang varighet, ytelsesbaserte kriterier (punktlighet, utslipp, kundetilfredshet) og åpne for gradvis miljøoppgradering gjennom kontraktsperioden.

5. Sekretariatets vurdering (revidert etter AU behandling)

Kystruten er en sammenhengende nasjonal transportåre som må vurderes i et helhetlig nordnorsk perspektiv – fra Helgeland og helt til Kirkenes. Utredningen fra Oslo Economics peker særlig på betydningen nord for Bodø, men sekretariatet vil understreke at Helgeland er en integrert del av dette transportområdet, både som inngangsport til Nord-Norge og som region med tilsvarende transportutfordringer: væravhengig infrastruktur, store avstander, sårbare vegstrekninger og betydelig sjøbasert næringsliv. Det er derfor ikke hensiktsmessig å skille Helgeland fra det øvrige Nord-Norge i vurderingen av behov og beredskap.

Et bærekraftig framtidig kystrutetilbud må ivareta både lokaltrafikk, regional logistikk og et sterkt næringsliv. For å gjøre kystruten mer attraktiv og funksjonell for lokalbefolkningen peker sekretariatet særlig på tre forhold som må styrkes:

1. Økt og mer forutsigbar liggetid i havnene, slik at både lokale reisende og godskunder får bedre tid til ombord- og ilandstigning, samt bedre korrespondanser med buss, hurtigbåt, ferger og fly. Dagens korte liggetider skaper praktiske utfordringer i flere havner og reduserer den lokale nytten av tilbudet.
2. Mulighet for å ta med personbil på alle avganger. Dette er en av de viktigste faktorene for at kysttruten skal fungere som reelt transportalternativ for bosatte langs kysten. En helhetlig bilkapasitet vil gi mer fleksibilitet for arbeidsreiser, helsereiser, familie- og fritidsreiser.
3. Styrket regularitet, spesielt gjennom investering i fartøyteknologi og havneinfrastruktur, slik at tilbudet i større grad tåler utfordrende værforhold og kan opprettholdes som helårstjeneste.

Sekretariatet vurderer det som avgjørende at daglige anløp i alle 34 havner videreføres, og at eventuelle miljøkrav gjennomføres gjennom teknologi og infrastruktur – ikke reduksjon av frekvens eller geografisk omfang. Reduksjoner i anløp eller avgrensning av statlig kjøp (alternativ 3–6) vil gi svekket beredskap, lengre reisetider, mer gods på vei og betydelige negative konsekvenser for næringslivet – også på Helgeland.

Samlet anbefaler sekretariatet en framtidig modell som styrker tilbudet (i tråd med alternativ 2), og som samtidig ivaretar kysttrutens samfunnskritiske funksjon for hele Nord-Norge

6. Forslag til vedtak

1. Polarsirkelrådet avgir høringsuttalelse i tråd med saksframstillingen og svarene på spørsmål 2.1–2.7 i høringsdokumentet.
2. Kysttruten skal videreføres som en daglig, helårlig tjeneste med anløp i 34 havner fra Bergen til Kirkenes.
3. Statens kjøp må fortsatt sikre en kombinert passasjer- og godstransporttjeneste, med minimum dagens kapasitet og regularitet.
4. Miljøkrav i neste anbud skal skjerpes gjennom teknologiske løsninger og nødvendig havneinfrastruktur (bl.a. landstrøm og lav-/nullutslippsteknologi), med realistiske innfasingstidsplaner og statlig medfinansiering – ikke gjennom reduksjon i seilingsfrekvens.
5. Kysttruten må videreutvikles med tiltak som økt bilkapasitet, bedre liggetider og styrket regularitet for lokale og regionale reisende.

Vedlegg:

- Høringsbrev/utredning – «Et best mulig transportsystem langs kysten» (SD/Oslo Economics)
- Detaljerte tallgrunnlag (passasjerer, anløp, kapasitet) slik referert i innledning og svarpunkter

Mo i Rana 17.11.2025



Polarsirkelrådet

Kjell-Idar Juvik
Sekretariatsleder