

# Høringsbrev om et best mulig transportsystem langs kysten

## 1. Innledning

Staten kjøper i dag sjøtransporttjenester mellom Bergen og Kirkenes, med daglige anløp i 34 havner hele året. Hensikten er å sikre et tilfredsstillende transporttilbud for passasjerer som reiser lokalt eller regionalt fra havn til havn, og godstransport mellom Tromsø og Kirkenes.

Oslo Economics har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet enkelte problemstillinger knyttet til fremtidens kysttransportsystem. Utredningen har sett på ulike alternativer for hvordan kysttransporttilbudet kan se ut etter 2030, hvilke miljøkonsekvenser dagens kystrutetilbud har, og potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene. Samferdselsdepartementet inviterer nå alle relevante aktører, organisasjoner og enkeltpersoner til å gi innspill til utredningen.

Regjeringen startet utredningsarbeidet i 2024, og gjennomførte da en åpen høring for å innhente informasjon, vurderinger og prioriteringer fra alle som ønsket og hadde innspill til hvordan kystrutetjenesten kan bli best mulig. Departementet mottok mange nyttige og gode innspill som har inngått i utredningen. Nå ønsker departementet innspill til rapporten, og vi har nedenfor listet opp ulike spørsmål som vi er særlig interessert i å få innspill til. Listen er ikke uttømmende. Det forventes ikke at alle spørsmål besvares av hver instans. Innspill utover disse temaene er velkomne.

## 2. Spørsmål til høringsinstansene

### 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)?

**2.1.2.** Hvordan vil redusert frekvens (for eksempel anløp annenhver dag eller sesongvis reduksjon) påvirke brukere, kommunale tjenester og lokalt næringsliv?

**2.1.3.** I hvilken grad kan alternative tilbud (f.eks. statlige FOT-flyruter/kommersielle flyruter, hurtigbåt, buss eller bestillingstransport) dekke behovet dersom kystrutetilbudet endres?

### 2.2. Gods og logistikk

*I rapporten peker Oslo Economics på en egen godsrute, enten mellom Tromsø- Kirkenes eller Bergen-Kirkenes, som et alternativ til dagens fraktopplegg for gods.*

**2.2.1.** Hvordan stiller høringsinstansene seg til en egen godsrute?

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

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

### 2.3. Ruteplan og lokale reisende

*Oslo Economics antyder i rapporten at det kan være forskjell på reiseintensjonen til passasjerer som reiser lokalt (1-2 stopp), de som reiser regionalt og de som reiser på cruise (ikke del av statens tjenestekjøp).*

**2.3.1.** Hvordan fungerer dagens ruteplan og liggetider for lokale reiser? Hvordan fungerer opplegget for regionalreiser?

**2.3.2.** Hvilke endringer i ruteplanen vil best styrke tilbudet for lokale passasjerer? Vil endringer til nytte for lokalpassasjerer kunne gi positive/negative virkninger for andre interessenter?

## **2.4. Geografisk og sesongvis prioritering**

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

**2.4.2.** Bør tjenesten prioriteres ulikt mellom områder og årstider – slik at tilbudet styrkes der behovet er størst, og eventuelt reduseres der behovet er mindre?

## **2.5. Turisme og ringvirkninger**

*Utredningen presiserer at statsstøtte til cruise-turisme verken er lovlig eller en del av statens kjøp.*

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

**2.5.2.** Hvis drift tilpasses sesongturismen (sjeldnere seilinger i vinterhalvåret), hvordan påvirkes turistnæringen? Kan kystruten innrettes mer gunstig for reiselivet uten å inngå i 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 (f.eks. landstrøm, batterihybrid eller alternative drivstoff)?

**2.6.2.** Er det realistisk å stille tidsfestede krav om gradvis innfasing av nullutslippsløsninger i kystruten? Hvilke lokale tiltak i havn/kommuner er i så fall nødvendig? Hvordan bør det prioriteres mellom utslippskutt, kostnader og teknologimodenhet?

**2.6.3.** Dersom eventuelle miljøtiltak blir veldig kostbare (for staten, rederier, havner osv.), bør det heller vurderes å kutte i antall seilinger for å kutte utslipp fremfor å gjennomføre miljøtiltak med dagens seilingsfrekvens?

## **2.7. Innretning av statens kjøp og anbudskonkurranse**

**2.7.1.** Hvilke modeller for statens eventuelle kjøp vil best sikre nødvendig kapasitet for lokal- og regionaltransport og gods, samtidig som kommersielle elementer (herunder cruise-turisme) håndteres utenfor statens kjøp?

**2.7.2.** Hvordan bør et eventuelt anbud utformes for å sikre god konkurranse, forutsigbarhet og effektiv ressursbruk?

### **3. Høringsfrist**

Hørings-saken er tilgjengelig på departementet sine nettsider <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/id3119685/>. Vi ber om at høringsuttalelsen blir sendt elektronisk ved bruk av den digitale løsningen for høringsuttalelser (under "Send inn hørings-svar" på denne siden). Ved spesielle behov for innsending på annen måte, kan hørings-svar sendes til Samferdselsdepartementet per e-post til: [postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no). Alle høringsuttalelser er offentlige etter offentleglova og blir publisert sammen med andre høringsuttalelser. Frist for skriftlige innspill er **13. januar 2025**.

Vi ber fylkeskommunene videresende høringsbrevet ut til sine respektive kommuner, og Norlines om å videresende til sine lokale havneekspeditører.

Med hilsen

Vis tabellen i full bredde

Tone Kristin Aursland (e.f.)  
avdelingsdirektør

Jens Kolterud Før-sund  
førstekonsulent

---