



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dykkar ref: 25/2985-	Dykkar dato:	Vår ref: 26/3959 - 26/18857	Vår saksbehandlar: Lage Lyche -	Dato: 29.01.2026
----------------------	--------------	-----------------------------	---------------------------------	------------------

Høringsinnspill - best mulig transportsystem langs kysten

Vi syner til dykkar høyringsbrev datert 25.10.2025, der de inviterer Møre og Romsdal fylkeskommune til å gi innspill til høyringsbrev når det gjeld: «*best mulig transportsystem langs kysten*».

Saken er behandla av fylkesutvalet i møte 26.01.2026 sak 06/26. Fylkesutvalet slutta seg til tilrådinga i saksframlegget, men med eit tilleggspunkt og gjorde følgjande vedtak:

Vedtaket går frem av møteprotokollen med saksframlegg som følger som vedlegg til dette brevet

Møre og Romsdal fylkeskommune takkar for høvet til å gi innspel i denne høyringa. Eventuelle oppfølgingsspørsmål kan rettast til underteikna.

Med helsing

Lage Lyche
rådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur

Vedlegg: Protokoll frå fylkesutvalet 26.01.2026
Protokoll høyring - best mogleg transportsystem langs kysten



Saksframlegg

Dato Referanse Saksbehandlar
08.01.2026 26/3959- Ugyldig Lage Lyche
flettefelt

Saksnr.	Utval	Møtedato
06/26	Fylkesutvalet	26.01.2026

Høyring - best mogleg transportsystem langs kysten

Fylkesutvalet 26.01.2026 - sak 06/26

Behandling

Nytt kulepunkt: Vurdere beboerrabatt, foreslått av Jonas Maas Nilsen, Miljøpartiet De Grønne

Vurdere beboerrabatt: Kystruten er i dag et tilbud både for lokalbefolkning langs kysten og turister. Det er imidlertid en utfordring dersom prisen for reiser blir så høy at store deler av lokalbefolkningen ikke har råd til å benytte seg av tilbudet. Derfor oppfordrer Møre og Romsdal fylkeskommune Samferdselsdepartementet til å vurdere en beboerrabatt, etter inspirasjon av ordningen med beboerrabatt som nå vurderes for FOT-rutene. En slik ordning vil kunne sikre at den store pågangen fra turister ikke driver opp prisene, og dermed sikre et attraktivt tilbud for lokalbefolkningen.

Votering nr 1 - Votering over forslag

Forslag: **Opprinnelig forslag**

For: 12 stemmer (92%) - AP 2, FRP 2, H 2, KRF 1, MDG 1, SP 2, SV 1, V 1

Mot: 1 stemme (8%) - FRP 1

Stemmer:

Geir Asle Stenseth (FRP)

Votering nr 2 - Votering over forslag

Forslag: **TF - Nytt kulepunkt: Vurdere beboerrabatt**

Jonas Maas Nilsen (MDG)

For: 11 stemmer (85%) - AP 2, FRP 1, H 2, KRF 1, MDG 1, SP 2, SV 1, V 1

Mot: 2 stemmer (15%) - FRP 2

Stemmer:

Geir Asle Stenseth (FRP)

Anne Marie Fiksdal (FRP)

Vedtak:

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at kystruta har stor verdi for samfunn og næringsliv langs heile kysten, også Møre og Romsdal. Totaliteten med Bergen-Kirkenes gir kvalitet for reiseliv, gods og distansereiser, med daglege anløp og føreseieleg drift. Fylkeskommunen har følgjande anbefalingar til Samferdselsdepartementet:

- **Oppretthald dagens seglingsmønster og frekvens.** Reduksjon i anløp eller sesongvise kutt vil svekke beredskap og samfunnssikkerheit. Dagens seglingsmønster gir eit godt samfunnsøkonomisk passasjer- og godstilbod langs kysten og er føreseieleg for næringsliv og reisande.
- **Utnytt hamneinfrastruktur og beredskap.** Staten har investert i tilpassa hamner for store skip. Kystruta er ein viktig del av samfunnssikkerheita.
- **Definer kystruta som ei oppgåve av allmenn økonomisk betydning (EØS art. 59)** for å sikre langsiktig statleg ansvar og målsettingar for passasjer- og godstransport.
- **Styrk kystruta som kollektivtilbod:**
 - Fleksible bestillingsvilkår og integrasjon i ENTUR-appen.
 - Vurder fleire dagtidsanløp der det er mogleg.
 - Inkluder moglegheit for biltransport om bord m.a. for beredskap.
- **Godstransport:**
 - Sett minimumskrav til kapasitet for kjølevarer og høg regularitet.
 - Utvikle tiltak for å vri gods frå veg til sjø.
 - Ei rein godsrute kan vurderast, men må ikkje gå på kostnad av heilskapleg tilbod.
- **Klima og miljø:**
 - Gradvis innføring av strengare utsleppskrav (landstrøm, batterihybrid, biogass).
 - Støtteordningar for teknologi og hamnetilpassing.
 - Å kutte seglingsfrekvens for å redusere utslepp bør unngåast – det gir negative samfunnseffektar og kan auke utslepp frå vegtransport.
 - Vurder samla klimaeffekt ved å kombinere transportformål (passasjerar og gods).
- **Samfunnsnytte og kompetanse:**

- Kystruta skaper ringverknader for handel, skipsservice og varekjøp i hamnene.
- Kystruta er ein arena for opplæring og rekruttering til maritime fag – dette må inngå i totalvurderinga.
- **Innretning av statens kjøp:**
 - Sikre heilskapleg tilbod for passasjerar og gods, med krav til beredskap og fleksibilitet.
 - Høyringsinnspel må få direkte konsekvens for korleis neste anbod blir utforma, spesielt med tanke på regionale og lokale behov.
- **Statsstøtte til cruise bør haldast utanfor statens kjøp av kystrutetenester**, då hovudformålet skal vere samfunnsnytte, beredskap og transport.
- **Vurdere beboerrabatt:** Kystruten er i dag et tilbud både for lokalbefolkning langs kysten og turister. Det er imidlertid en utfordring dersom prisen for reiser blir så høy at store deler av lokalbefolkningen ikke har råd til å benytte seg av tilbudet. Derfor oppfordrer Møre og Romsdal fylkeskommune Samferdselsdepartementet til å vurdere en beboerrabatt, etter inspirasjon av ordningen med beboerrabatt som nå vurderes for FOT-rutene. En slik ordning vil kunne sikre at den store pågangen fra turister ikke driver opp prisene, og dermed sikre et attraktivt tilbud for lokalbefolkningen.

Fylkeskommunedirektøren si innstilling:

Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at kystruta har stor verdi for samfunn og næringsliv langs heile kysten, også Møre og Romsdal. Totaliteten med Bergen-Kirkenes gir kvalitet for reiseliv, gods og distansereiser, med daglege anløp og føreseieleg drift. Fylkeskommunen har følgjande anbefalingar til Samferdselsdepartementet:

- **Oppretthald dagens seglingsmønster og frekvens.** Reduksjon i anløp eller sesongvise kutt vil svekke beredskap og samfunnssikkerheit. Dagens seglingsmønster gir eit godt samfunnsøkonomisk passasjer- og godstilbod langs kysten og er føreseieleg for næringsliv og reisande.
- **Utnytt hamneinfrastruktur og beredskap.** Staten har investert i tilpassa hamner for store skip. Kystruta er ein viktig del av samfunnssikkerheita.
- **Definer kystruta som ei oppgåve av allmenn økonomisk betydning (EØS art. 59)** for å sikre langsiktig statleg ansvar og målsettingar for passasjer- og godstransport.
- **Styrk kystruta som kollektivtilbod:**
 - Fleksible bestillingsvilkår og integrasjon i ENTUR-appen.
 - Vurder fleire dagtidsanløp der det er mogleg.
 - Inkluder moglegheit for biltransport om bord m.a. for beredskap.
- **Godstransport:**
 - Sett minimumskrav til kapasitet for kjølevarer og høg regularitet.
 - Utvikle tiltak for å vri gods frå veg til sjø.
 - Ei rein godsrute kan vurderast, men må ikkje gå på kostnad av heilskapleg tilbod.

- **Klima og miljø:**
 - Gradvis innføring av strengare utsleppskrav (landstrøm, batterihybrid, biogass).
 - Støtteordningar for teknologi og hamnetilpassing.
 - Å kutte seglingsfrekvens for å redusere utslepp bør unngåast – det gir negative samfunnseffektar og kan auke utslepp frå vegtransport.
 - Vurder samla klimaeffekt ved å kombinere transportformål (passasjerar og gods).
- **Samfunnsnytte og kompetanse:**
 - Kystruta skaper ringverknader for handel, skipsservice og varekjøp i hamnene.
 - Kystruta er ein arena for opplæring og rekruttering til maritime fag – dette må inngå i totalvurderinga.
- **Innretning av statens kjøp:**
 - Sikre heilskapleg tilbod for passasjerar og gods, med krav til beredskap og fleksibilitet.
 - Høyringsinnspel må få direkte konsekvens for korleis neste anbod blir utforma, spesielt med tanke på regionale og lokale behov.
- **Statsstøtte til cruise bør haldast utanfor statens kjøp av kystrutetenester, då hovudformålet skal vere samfunnsnytte, beredskap og transport.**

Samandrag

Fylkeskommunedirektøren meiner at kystruta har stor samfunnsverdi som eit heilskapleg transporttilbod for passasjerar og gods langs kysten. Tilbodet bidreg til beredskap, samfunnsikkerheit, næringsliv og reiseliv, og har ringverknader på om lag 3,2 mrd. kroner årleg. Ei nedskalering eller nedlegging vil svekke mål om tryggleik, tilgjenge og miljøvennleg transport, og kan føre til auka kostnader for næringslivet, redusert verdiskaping og større sårbarheit i kystsamfunna.

Møre og Romsdal fylkeskommune tilrår:

- **Å oppretthalde dagens seglingsmønster og frekvens** for å sikre beredskap og føreseielegheit.
- **Å definere kystruta som ei oppgåve av allmenn økonomisk betydning (EØS art. 59)** for å sikre langsiktig statleg ansvar.
- **Å styrke tilbodet** med fleksible bestillingsløysingar (ENTUR), fleire dagtidsanløp og moglegheit for biltransport.
- **Å sikre godskapasitet og høg regularitet**, særleg for kjølevarer, og utvikle tiltak som vil vri gods frå veg til sjø.
- **Gradvis innføring av strengare miljøkrav** kombinert med støtteordningar, utan å redusere frekvensen.
- **Å utforme anbodet** slik at det gir føreseielegheit, god konkurranse og insentiv for miljøteknologi, med krav om beredskap og fleksibilitet.

Kystruta er avgjerande for å nå mål i Møre og Romsdal sin fylkesplan og samferdselsstrategi og er viktig når det gjeld samfunnstryggleik, miljøvennleg transport og verdiskaping. Kostnadsnivået må vurderast i lys av samfunnsnytte, beredskap og klimaeffekt.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet sende Møre og Romsdal fylkeskommune eit høyringsbrev om eit best mogleg transportsystem langs kysten den 13. oktober 2025. I brevet blir det stilt ein rekkje konkrete spørsmål som departementet ønsker innspel på. Vedlagt brevet var ein transport og miljøfagleg utgreiing frå Oslo Economics om framtidens kystrute.

Utgreiinga syner at Staten (Samferdselsdepartementet) kjøper kystruteteneseter frå Hurtigruten AS og Havila Kystruten AS for ca. 1,2 MRDK årleg. Tenesta dekkjer daglege anløp i 34 hamner mellom Bergen og Kirkenes, med krav til passasjer- og godskapasitet. I 2024 vart det gjennomført ca. 160 000 distansereiser, der størstedelen vart gjennomført nord for Bodø. På enkelte strekningar langs kysten finns det ikkje alternative kollektivtilbod. Kystruta er viktig for beredskap, mellom anna som alternativ for stengte vegar.

Kystruta frakter mest tørrlast, men også kjølevarer (fisk/havbruk). Dersom tilbodet fell bort, vil gods truleg bli overført til lastebil, med konsekvensar for små og mellomstore bedrifter.

Kystruta slepp ut ca. 180 000 tonn CO₂-ekvivalenter årleg, dvs. ca. 0,4 prosent av nasjonale utslepp. Strengare miljøkrav er mogleg, men krev store investeringar i nye skip og nullutsleppsløysingar. Mellom anna vil det vere massive investeringsbehov knytt til infrastruktur. I tillegg veit vi at dersom det blir stilt krav til nullutslepp når det gjeld hurtigbåtar så vil dette også krevje store investeringar i landanlegg langs kysten.

Ringverknader av kystruta blir anslått til ca. 3,2 MRDK. Tilbodet er difor samfunnsøkonomisk lønnsamt. Avvikling kan gi statlege innsparingar på 1,2 MRDK, men negative konsekvensar for lokalsamfunn og næringsliv.

Oslo Economics skisserer fleire framtidige alternativ:

- Mindre justeringar i ruteplan – små forbetringar for lokale reisande
- Styrka person- og godstilbod med fleire dagtidsavgangar, bil om bord og økt godskapasitet noko som vil fordyre tilbodet.
- Halvering av anløp t.d. annan kvar dag. Dette vil gi reduserte kostnader og utslepp, men svekka tilbod
- Berre Bodø-Kirkenes, der ein fokuserer på området med størst behov.
- Einerett utan vederlag. Usikkerheit til om marknaden vil levere, vil truleg føre til færre avgangar og høgare prisar.
- Ikkje statleg kjøp. Dette vil mest truleg føre til at tilbodet fell bort, med store negative konsekvensar for lokale reisande, turisme og gods. Kompenserande tiltak vil då kunne vere hurtigbåt, buss, drosje eller reine godsruiter til erstatning for kystruta, men dette gir lågare robustheit og pålitelegheit.

Vurdering

I det påfølgande har fylkeskommunedirektøren gjort vurderingar når det gjeld dei spørsmåla som er stilt i høyringsbrevet med bakgrunn i mellom anna hovudfunna i utgreiingane frå Oslo Economics.

Transportbehov og tilbod

Kystruta har per i dag to hovudgrupper av reisande :

- Distansepassasjerar som representerar lokale og regionale reiser
- Opplevingsreisande som er turistar som kjøper pakkereiser og cruiseopplevingar.

Kystruta er svært viktig som kollektivtilbod langs heile kysten, særleg for korte distansereiser (1–2 stopp) og for beredskap ved stengte veier. Den dekker reiser til arbeid, helse og fritid der alternativa er få eller manglar heilt.

Fylkeskommunedirektøren meiner at ei halvering av anløp eller sesongvis reduksjon vil gi store negative konsekvensar for lokalbefolkning, næringsliv og turisme. Ruta har stor verdi for samfunn og næringsliv langs heile kysten, også Møre og Romsdal.

Hurtigbåt og buss kan være supplement til kystruta, men gir lågare robustheit og auka risiko for kanselleringar ved uver. Anbodsbaserte flyruter (FOT-ruter), der staten gir tilskot til flyselskap for å drifte ruta, dekkjer ikkje alle strekningar. Kystruta er derfor uerstatteleg for enkelte ruter på enkelte strekningar. Tilbodet er viktig både når det gjeld lokale og regionale reiser og er eit alternativ til vegtransport, særleg vinterstid når vegnettet er sårbart. Fylkeskommunedirektøren ser difor ikkje behov for store endringar i dagens seglingsmønster eller frekvens. Frekvenskutt vil ikkje berre ramme reisande, men også undergrave statens mål om robuste transportløysingar og levende lokalsamfunn.

Gods og logistikk

Fylkeskommunedirektøren ser positivt på tiltak som styrker sjøtransport, men ein rein godsroute vil krevje betydelege tilskot og kan svekke heilheita i dagens kombinerte løysing. Ei rein godsroute kan vurderast, men må ikkje gå på kostnad av eit heilskapleg tilbod.

Det bør elles jobbast med tiltak for å vri gods enda meir frå veg til sjø. Små og mellomstore bedrifter langs kysten vil vere sårbare ved bortfall av dagens ordning. Kapasitet for kjølevarer og høy regularitet må bli sikra for fiskeri- og havbruksnæringa.

Kystruta som kollektivtransport

For mange lokalsamfunn representerer Kystruta ikkje berre eit turistprodukt, men er også ein viktig del av kollektivtilbodet. For desse vil redusert anløpsfrekvens resultere i auka reisetid, redusert fleksibilitet og svekke tilgjenge til arbeid, helse, skole og offentlege tenester – spesielt i område med begrensa alternativ kollektivtilbod. Kystruta representerer i dag ei transportteneste og er ein samfunnsbyggjar. Kutt i anløp kan gi reelle sosiale kostnader for distrikta.

Dagens ruteplan er føreseieleg, men fleire avgangar på dagtid og moglegheit for biltransport vil styrke tilbodet for lokale reisande.

Endringar som gir betre vilkår for lokalpassasjerar bør ikkje vere til skade for gods eller beredskap. For å styrke kystruta som kollektivtilbod ber fylkeskommunedirektøren om:

- Fleksible bestillingsvilkår og integrasjon i ENTUR-appen.
- Vurdering av fleire dagtidsanløp der det er mogleg.

Geografisk og sesongvis prioritering

Fylkeskommunedirektøren meiner at behovet for tilbodet, framleis er stort langs heile kysten frå Bergen til Kirkenes, og vi åtvarar mot sesongvise reduksjonar som svekker beredskap og kontinuitet.

Vi støttar vurderinga om at behovet er størst nord for Bodø, men understrekar at heilskapleg drift frå Bergen til Kirkenes har stor verdi for reiseliv og næringsliv i Møre og Romsdal.

Kostnad og samfunnsnytte

Fylkeskommunedirektøren merkar seg at rapporten og medieomtale peikar på synkande passasjertal og høge kostnader per lokal passasjer på kystruta – anslått til om lag 32 000 kroner per reise. Dette er eit viktig styringssignal, men kostnad per passasjer kan ikkje åleine vere avgjerande for framtidig innretning av tilbodet. Kystruta har ein funksjon som går langt utover reine passasjertal:

- Beredskap og samfunnsikkerheit: Kystruta sikrar transport i område med sårbart vegnett og få alternativ, og er ein kritisk ressurs ved uvêr og stengde vegar.
- Ringverknader for næringsliv og reiseliv: Kystruta bidreg til aktivitet i hamner, handel, skipsservice og turisme. Ringverknader for næringsliv og reiseliv er anslått til ca. 3,2 milliardar kroner årleg.
- Godstransport: Kystruta fraktar viktige varer, særleg fisk og havbruksprodukt, og reduserer behovet for tungtransport på veg.
- Klimaeffekt: Ved å samle passasjerar og gods i eitt transportmiddel, reduserer kystruta utslepp samanlikna med mange separate transportløyisingar.

- Kompetansebygging: Kystruta er ein arena for opplæring og rekruttering til maritime fag, noko som har stor verdi for kystsamfunna.

Det er også viktig å understreke at trafikkutviklinga ikkje er statisk. Med eit betre tilpassa tilbod – til dømes fleire dagtidsanløp, fleksible bestillingsløysingar og moglegheit for biltransport – kan kystruta bli meir attraktiv for lokale reisande. Dette kan bidra til å redusere kostnaden per passasjer og styrke samfunnsnyttan.

Avvikling av kystruta kan gi statlege innsparingar på om lag 1,2 milliardar kroner, men vil ha store negative konsekvensar for lokalsamfunn og næringsliv. Høge kostnader per passasjer understrekar behovet for effektivisering og betre utnytting av kapasitet, men ikkje nedbygging av tilbodet. Tiltak som kan bidra til dette:

- Fleksible bestillingsvilkår og integrasjon i ENTUR-appen.
- Styrking av godsfrakt og moglegheit for biltransport om bord.
- Vurdering av ruteplan for å betre tilbodet til lokale reisande utan å svekke heilskapen.

Fylkeskommunedirektøren meiner at kostnadsnivået må vurderast i lys av samfunnsnytte, beredskap og klimaeffekt. Kystruta er ei oppgåve av allmenn økonomisk betydning og bør behandlast deretter.

Turisme og ringverknader

Kystruta er ein historisk og kulturell berebjelke og ein viktig del av reiselivsprofilen for både Vestlandet og Nord-Norge. Tilbodet har stor betydning for reiseliv og lokale ringverknader, men statsstøtte til cruise bør framleis haldast utanfor statens kjøp.

Fylkeskommunedirektøren antar at sesong tilpassing kan svekke heilårsturisme og lokalt næringsliv.

I 2024 var det selt ca 107 000 opplevingsreiser som utgjer ein stor del av inntektsgrunnlaget for operatørane. Turisme og opplevingsreiser bidreg til lokal verdiskaping langs heile kysten og særleg viktig i små hamner kor Kystruta er ein viktig drivar for aktivitet.

Kystruta representerer kritisk infrastruktur for turisme langs kysten, både for internasjonale cruisegjestar og norske opplevingsreisande. Endringar som reduserer frekvens, anløp eller regularitet vil ha negative ringverknader for reiselivsnæringa, særleg i små lokalsamfunn. Tiltak som gir fleire dagtid-anløp og betre regularitet vil vere positivt for reiselivsnæringa. Moglegheit for å ta med bil (uavhengig av drivstoff) på alle skip vil også vere eit forbedring da fleire ønskjer å ta Kystruta den eine/deler av strekninga Bergen – Kirkenes og kanskje køyre den andre vegen.

Kystruta er eit sentralt element i det norske reiselivstilbodet og er i dag eit ikonisk produkt med lang historikk som bidreg til aktivitet heile året. Slik bidreg Kystruta til at reisemåla i fylka er attraktive internasjonalt. Desse opplevingane er integrert i reiselivsprodukt, pakkereiser og marknadsføringa av fylket internasjonalt. Redusert anløpsfrekvens i mindre hamner vil direkte

redusere turisttrafikken til mange distriktsreisemål – reisemål som allereie har utfordringar med sesongvariasjonar og lågt belegg utanfor høgsesongen. Mange reiselivsaktørar har investert i aktivitetstilbod basert på dagens seglingsmønster. Færre anløp vil svekke desse aktørane sitt inntektsgrunnlag og også svekke næringa si konkurransekraft nasjonalt og internasjonalt. Dette kan resultere i tap av arbeidsplassar, konkursar og økonomisk nedgang i dei distrikta som er særleg avhengig av besøkande frå Kystruta.

Regjeringa har definert reiseliv som ei framtidig vekstnæring og er utpeika som Norges femte største eksportnæring med eigne satsingar og midlar knytt til denne statusen. Ein reduksjon i frekvens og færre anløp til mindre hamner, vil svekke denne satsinga. Vidare vil desse endringane undergrave eit av landets viktigaste heilårlege reiselivsprodukt representert ved Kystruta. Utvikling av ei berekraftig reiselivsnæring krev føreseielege transportsystem som støtter næringa langs kysten.

Kystruta som produkt har stor verdi nettopp fordi heile kystlinja inkluderast i reiseopplevinga og ikkje berre dei store hamnene. Denne opplevinga har blitt ein sterk internasjonal merkevare med ein kombinasjon av rute, kultur og lokal oppleving. Redusert anløpsmønster vil underminere merkevaren som produkt da sjølve kystopplevinga vil svekkast når færre hamner blir besøkt.

Innretning av statens kjøp og anbod

Staten bør sikre et heilskapleg tilbod for passasjerar og gods, med fleksible bestillingsvilkår (inkludert ENTUR-integrasjon) og krav om beredskap.

Anbodet må utformast slik at det gir stabile rammevilkår, opnar for god konkurranse og driv fram innovasjon og bruk av miljøteknologi.

Kystruta bør bli definert som ei teneste av allmenn økonomisk betydning, i tråd med EØS-avtalen artikkel 59.

Innspel frå høyringa må få direkte innverknad på korleis neste anbod blir utforma, slik at lokale og regionale behov blir ivaretekne.

Økonomiske og administrative konsekvensar

Dersom Staten vel å ta bort eller nedskalere transportsystemet langs kysten kan dette gi betydelege økonomiske konsekvensar. Kystruta skaper aktivitet i havner, handel og turisme. Ringverknadene er estimert til ca 3,2 MRDK i 2025. Ein nedleggelse eller nedskalering vil kunne redusere denne verdiskapinga vesentleg.

Gods vil i stor grad bli flytta til lastebiltransport, som gir høgare kostnader og lågare føreseielegheit. Små og mellomstore bedrifter kan måtte omlokalisere, endre drifta eller avstå frå investeringar, noko som vil svekke konkurransevna.

Alternative løysingar med hurtigbåt, buss og/eller godsfraktrute kan vere billigare en dagens drift med statleg tilskot på 1,2 MRDK per år, men gir lågare robustheit og større risiko for kanselleringar. Desse tiltaka kan også føre med seg auka reisetider og lågare pålitelegheit, som påverkar produktivitet og kostnader for både privatpersonar og bedrifter.

Nedskalering kan føre til inntektstap for hamner og lokalt næringsliv, særleg i områda med få transportalternativ. Dette kan svekke busetnad og økonomisk aktivitet langs kysten.

Staten kan spare inntil 1,2 MRDK årleg ved full avvikling, men dette må vegast opp mot tapte ringverknader, auka kostnader for næringsliv og redusert beredskap.

Relevante planar og målsettingar i våre sentrale planverk (Regional planstrategi, fylkesplan)

Kystruta er ein sentral del av eit trygt, miljøvennleg og føreseieleg transportsystem langs kysten, og har stor betydning for dei regionale måla. Ei nedskalering eller nedlegging av tilbodet vil svekke mål om samfunnstryggleik og beredskap i Møre og Romsdal si fylkesplan (samarbeidsfylket), då kystruta er ein viktig del av transportberedskapen i kystområda og bidreg til robustheit ved kriser og stengde vegsamband.

Vidare vil reduksjon i frekvens eller kapasitet bryte med fylkesplanmålet om tilgjengelege og miljøvennlege transportløysingar (inkluderings- og kompetansefylket), og kan føre til auka biltransport og dermed høgare utslepp. Dette står i motsetning til samferdselsstrategien om å redusere klimagassutslepp frå samferdsel og bruke innkjøpsmakt til å fremje miljøvennlege løysingar (miljøfylket).

Kystruta er også viktig for verdiskaping og næringsliv (verdiskapingsfylket i fylkesplane), då ho sikrar framkome for gods og persontransport i område med få alternativ. Eit føreseieleg og heilskapleg kystrutetilbod samsvarar med samferdselsstrategien om eit transportsystem på land, luft og sjø som er trygt, smart og tilpassa innbyggjarar og næringsliv sitt behov. Difor bør anbodet utformast slik at det gir føreseielegheit, insentiv for miljøteknologi og krav om beredskap og fleksibilitet, i tråd med fylkeskommunen sine mål for berekraftig utvikling og samfunnstryggleik.

Klima og miljø

Fylkeskommunedirektøren anbefaler gradvis innføring av strengare utsleppskrav (landstrøm, batterihybrid, biogass), kombinert med støtteordningar. Nullutsleppsløysingar er realistiske på sikt, men krev investeringar og hamnetilpassingar.

Å kutte seglingar for å redusere utslepp bør unngåast. Det vil gi negative samfunnseffektar og vil auke utsleppa frå veg.

Konklusjon

Møre og Romsdal fylkeskommune støttar ei robust og heilskapleg kysttilbod med daglege anløp, styrkt godskapasitet, realistiske miljøkrav og fleksible bestillingsløysingar. Tilbodet må ivareta samfunnsnytte, beredskap og kompetansebygging.

Kostnadsnivået må vurderast i lys av samfunnsnytte, beredskap og klimaeffekt. Kystruta er ei oppgåve av allmenn økonomisk betydning og bør behandlast deretter.

Toril Hovdenak
fylkeskommunedirektør

Vedlegg

Høringsbrev om et best mulig transportsystem langs kysten
Transport-+og+miljøfaglig+utredning+om+kystruten