

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 DEP  
0030 Oslo

Deres ref.

Vår ref.  
25/10154 - 3

Dato  
17.11.2025

## **Høring – Best mulig transportsystem langs kysten**

Harstad Havn KF (HHKF) viser til skriv fra Samferdselsdepartementet, per 26.09.2025, vedrørende høring om et best mulig transportsystem langs kysten.

Samferdselsdepartementet har ute på høring og en utredning rundt problemstillinger knyttet til fremtidens kysttransportsystem. Oslo Economics har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet sett på ulike alternativer for hvordan kysttransporttilbudet kan se ut etter 2030. De har også sett på hvilke miljøkonsekvenser dagens kystrutetilbud har og potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene.

HHKF har svart under på spørsmålene som Samferdselsdepartementet etterspør. Sammenfallende svar er sendt til Troms fylkeskommune.

Spørsmål til høringsinstansene:

### **2.1. Transportbehov og tilbud**

2.1.1: Kystruten er viktig som kollektivtransport i regionen. Det gjelder både arbeid, helse og fritid.

2.1.2: Ett av de store fortrinnene er at det er daglige anløp og god regularitet. Det gir en forutsigbarhet både for gods og passasjerer. Kystruten sitt store fortrinn er at de ikke er så utsatt for vær og vind slik andre transportformer er. Det gir nødvendig forutsigbarhet for reisende og gods. Dersom det ikke er regularitet vil kunder velge andre transportløsninger. Dette har vist seg tidligere at dersom regulariteten går ned vil godset velge andre transportmåter. Gjelder spesielt særegengods som f.eks. medisin. Det er ikke nok kapasitet for å ta med biler som gods. Var en viktig inntektskilde. Er også viktig i forhold distansepassasjerer spesielt nord for Bodø.

2.1.3: Alternative løsninger er mulig men i en kombinasjon. Tror ikke dette er en god løsning. Både på grunn av kanselleringer og overgang fra et transportmiddel til et annet. Prisdifferansen blir marginal og vil kreve mer koordinering.

## **2.2. Gods og logistikk**

2.2.1: Det vil være mulig å differensiere gods og passasjerer. Dog er dagens løsning med Kystruten er ikke godt nok utnyttet. Ved å etablere HUB-er, Harstad og Tromsø vil kundene på strekningen Kirkenes-Trondheim få gods innen 48 timer. Det vil kreve lengre liggetid i havner som kan øke godsmengden, f.eks. Bodø, Harstad og Tromsø. I dag blir last stående igjen slik at flere leverandører vegrer seg for å ta lasten med Kystruten. Kystruten er en bidragsyter til å få mer gods over på sjø. I tillegg er det etablert et ekspedisjonsnettverk i Kystruten sine anløpssteder. Det trenger en fornyelse og nødvendig vitalisering. I forhold til gods er det viktig å se en helhetsløsning slik at kunder får en dør til dør-pris. Det er et uforløst potensiale på økt godsmengde på Kystruten. Det er viktig at det er et godstilbud på hele strekningen.

### 2.2.2:

Muligheter: Få mer og annet gods med som i dag ikke kan tas med på Kystruten  
Begrensninger: Transport av biler. Regularitet. Vil ekskludere enkelte varetyper for transport på sjø. Gir utfordringer i og med at skipene kan ta med containere og bred last, f.eks. trelast og kun pallelast.

2.2.3: De mest sårbare havner er nord for Honningsvåg og hele Øst-Finnmark. Det skyldes værutfordringer og lite passasjerer og gods. Mener at regularitet må være daglig og dagens kapasitetskrav må justeres opp inklusiv biler.

## **2.3 Ruteplan og lokale reisende**

2.3.1: Dagens ruteplan er godt lagt til rette for. Dette sammen med explorermarkedet er det bra for reiselivet. Det er stigende etterspørsel fra distansepassasjerer, etter en nedgang noen år. Det er viktig at det er mulig å ta med biler, både elbiler og fossilbiler. Dagens ruteplan er ikke tilpasset veistrukturen slik at enkelte anløpssteder ansees som litt ulogisk. Dette vil nok kunne effektiviseres noe. Bør vurderes signalanløp på enkelte strekninger.

2.3.2: For å styrke tilbudet for lokale passasjerer må det sees opp mot andre rutetilbud, f.eks. buss og hurtigbåter. Usikker på om det vil gi noen effekt i og med at Kystruten har god regularitet men mer usikker på de andre transportformer i forhold til mannskapsmangel og vær/vindforhold.

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

2.4.1: Denne vurderingen er riktig. Det er færre alternativer for de reisende. Været er mer utfordrende nord for Bodø. Kystruten er også med på å opprettholde flere lokalsamfunn både med aktivitet og logistikk.

2.4.2: Mener at tjenesten må opprettholdes på dagens nivå både med regularitet og årstider.

## **2.5 Turisme og ringvirkninger**

2.5.1: Cruisetrafikken skaper ringvirkninger for reiselivsaktører, transportselskaper, handel og service. Det samme gjelder for explorermarkedet og Kystruten.

Havnene har investert i oppgraderinger på kaistrukturer, ISPS og lagt til rette for landstrømsanlegg for Kystruten og cruisetrafikken.

2.5.2: Det viser seg at Kystruten er blitt en helårs aktivitet for turister. Det som tidligere var noen få passasjerer på vinterstid er blitt fulle båter også på det som tidligere var lavsesong. Ved å redusere regulariteten tror vi at det vil påvirke negativt for turistnæringen både for Kystruten men også aktører på de forskjellige destinasjoner.

Dersom Kystruten skal innrettes mer gunstig for reiselivet tror vi dagens ordning er god men kan utvikles videre. Det er i dag en helårsdestinasjon. Kombinasjonen passasjerer og gods er en god kombinasjon og opplevelsen med flere anløpssteder og kystnær seilas er unik.

HHKF har ingen ytterligere innspill til denne høringen fra Samferdselsdepartementet om et best mulig transportsystem langs kysten. Vi ønsker lykke til med det videre arbeidet.

Med hilsen

Anne Britt Bekken  
havnedirektør  
Harstad Havn KF

Lennart Jensen  
assisterende havnedirektør  
Harstad Havn KF

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*