

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Sandnessjøen, 15. januar 2026

HØRINGSINNSPILL FRA HELGELANDSRÅDET – BEST MULIG TRANSPORTSYSTEM LANGS KYSTEN

Helgeland interkommunalt politisk råd (Helgelandrådet) er et politisk samarbeidsorgan for de 11 nordlandskommunene Alstahaug, Bindal, Brønnøy, Dønna, Grane, Herøy, Leirfjord, Sømna, Vefsn, Vega og Vevelstad.

Helgelandrådet viser til rapporten «Fremtidens kystrute» utarbeidet av Oslos Economics og sender med dette inn sitt høringssvar vedtatt i Helgelandrådet 13. januar 2026 (AU-sak 03/26).

Vi beklager at vår innsendelse kommer etter tidsfristen 13. januar 2026, men håper vårt høringssinnspill blir registret.

Viser også til innsendte høringssinnspill fra våre to havneselskaper, Helgeland Havn IKS og Brønnøy havn KF, som har høringssvar som går mer i detalj med henvisning til gods- og persontransport langs kysten.

Som våre havneselskaper anbefaler også Helgelandrådet at staten velger alternativ 2 – styrket person- og godstilbud, for fremtidens kystrute.

Med vennlig hilsen

Helgelandrådet

Stig Sørra (sign.)
Sekretariatsleder

Vedlegg: Høringssvar Helgelandrådet – Fremtidens Kystrute

Hørings svar Helgelandrådet – Fremtidens Kystrute

Innledning

Helgelandrådet er et interkommunalt politisk råd (IPR) for de 11 helgelandskommunene Alstahaug, Bindal, Brønnøy, Dønna, Grane, Herøy, Leirfjord, Sømna, Vefsn, Vega og Vevelstad, og takker for muligheten til å gi innspill til høringen om fremtidens transportsystem langs kysten. Våre to havneselskaper, Helgeland Havn IKS og Brønnøy havn KF har innlevert egne høringssvar som går mer i detalj med tanke på gods- og persontransport langs kysten.

Helgelandrådet anbefaler at staten velger alternativ 2 – styrket person- og godstilbud for fremtidens kystrute.

1. Kystrutens betydning

Kystruten er en livsnerve for kystsamfunnene i Norge og er en helt sentral del av den nasjonale transportinfrastrukturen. Den sikrer daglige anløp og gir et stabilt, helårlig tilbud for både passasjerer og gods. Alternative transportformer kan ikke fullt ut erstatte kystruten, særlig ved dårlig vær eller stengte veier. Kystruten er derfor avgjørende for bosetting, næringsutvikling, beredskap og reiseliv langs hele kysten, så også for Helgelandskysten.

2. Gods- og transportkapasitet

For å nå nasjonale mål om overføring av mer gods fra vei til sjø, må kystruten styrkes med økt liggetid i sentrale havner, som i Brønnøysund og i Sandnessjøen, for effektiv lasting og lossing. Disse to havnene fungerer også som havner for omkringliggende kommuner

Også økt lastekapasitet, spesielt for kjøll- og frysevarer med universelle løsninger for pallehåndtering er vesentlig. Disse kapasitetene må også ses i sammenheng med lasteførende hurtigbåter som går ut ifra de to nevnte havnene ovenfor til de øvrige kystkommunene. Tilrettelegging for frakt av kjøretøy og større volum stykkgoods er også viktige elementer i tilbudet som bør videreutvikles.

3. Beredskap og samfunnssikkerhet

Kystruten har en kritisk rolle i beredskapen ved naturhendelser, stengte veier og jernbane eller bortfall av andre transportmidler. Seks av elleve kystruteskip er til enhver tid i Nord-Norge, og kan raskt omdisponeres til evakuering, nødhjelp og logistikk i krisesituasjoner. I dagens sikkerhetspolitiske situasjon er det ikke forsvarlig å redusere dette tilbudet – tvert imot bør kystrutens betydning for totalberedskapen innarbeides i det nye anbudet

4. Klima og miljø

Helgelandrådet støtter krav til utslippsreduksjon og grønn teknologi i anbudsutlysningen. Kystruten bør være en foregangsaktør for grønn sjøtransport, med gradvis innfasing av miljøkrav. Dette forutsetter statlig medvirkning til energi- og ladeinfrastruktur. Hydrogen og biogass er lovende løsninger, og det planlegges produksjonsanlegg både på Sør-Helgeland, Sandnessjøen og i Mosjøen. Dette er også et ansvarsområde hvor stat, fylkeskommune og kystkommunen som tilretteleggere for kysttransport i større grad må samarbeide om.

5. Reiseliv og lokal verdiskaping

Kystruten er et ikonisk reiselivsprodukt og bidrar til lokal verdiskaping langs kysten. Reduksjon i tilbudet vil svekke Norges posisjon som kystdestinasjon. Kystruten skaper betydelige ringvirkninger – anslått til 2,6 mrd. kroner årlig – og sikrer helårlig aktivitet for lokalt og regionalt næringsliv langs norskekysten.

6. Lokale reisende fra havn til havn og fleksibilitet

Det bør innføres ordninger som sikrer at produktet «distansereiser» synliggjøres og markedsføres på lik linje med øvrige produktpakker som i større grad er rettet inn mot turistnæringen. Kontrakten bør åpne for justering av liggetid i sentrale havner, tilpasset sesongvariasjoner. Brønnøysund og Sandnessjøen som regionsentre har en strategisk betydning for både sykehus, utdanningstilbud samt handel-, service-, industri-, og offshorenæringene.

Oppsummering

Helgelandrådet mener at kystruten må videreutvikles som en robust, helhetlig transportløsning for gods og passasjerer og anbefaler alternativ 2. Dette gir økt gods- og kjølekapasitet, forutsigbar liggetid i nøkkelhavner, gradvis innfasing av miljøkrav med statlig støtte, og sikring av kystrutens rolle i beredskap og samfunnsikkerhet.

For å lykkes med dette må stat, fylkeskommune og kommunen i felleskap legge til rette for innfasing av ny teknologi og ny infrastruktur som er fremtidsrettet. Dette er helt i tråd med Regjeringens ambisjon om at Nord-Norge skal ha livskraftige lokalsamfunn der folk ønsker å bo – og som bidrar til nasjonal sikkerhet og beredskap

Helgelandrådet, 13. februar 2026

Rune Krutå (sign.)
Leder Helgelandrådet

Hørings svar Helgelandrådet – Fremtidens Kystrute

Innledning

Helgelandrådet er et interkommunalt politisk råd (IPR) for de 11 helgelandskommunene Alstahaug, Bindal, Brønnøy, Dønna, Grane, Herøy, Leirfjord, Sømna, Vefsn, Vega og Vevelstad, og takker for muligheten til å gi innspill til høringen om fremtidens transportsystem langs kysten. Våre to havneselskaper, Helgeland Havn IKS og Brønnøy havn KF har innlevert egne hørings svar som går mer i detalj med tanke på gods- og persontransport langs kysten.

Helgelandrådet anbefaler at staten velger alternativ 2 – styrket person- og godstilbud for fremtidens kystrute.

1. Kystrutens betydning

Kystruten er en livsnerve for kystsamfunnene i Norge og er en helt sentral del av den nasjonale transportinfrastrukturen. Den sikrer daglige anløp og gir et stabilt, helårlig tilbud for både passasjerer og gods. Alternative transportformer kan ikke fullt ut erstatte kystruten, særlig ved dårlig vær eller stengte veier. Kystruten er derfor avgjørende for bosetting, næringsutvikling, beredskap og reiseliv langs hele kysten, så også for Helgelandskysten.

2. Gods- og transportkapasitet

For å nå nasjonale mål om overføring av mer gods fra vei til sjø, må kystruten styrkes med økt liggetid i sentrale havner, som i Brønnøysund og i Sandnessjøen, for effektiv lasting og lossing. Disse to havnene fungerer også som havner for omkringliggende kommuner

Også økt lastekapasitet, spesielt for kjøll- og frysevarer med universelle løsninger for pallehåndtering er vesentlig. Disse kapasitetene må også ses i sammenheng med lasteførende hurtigbåter som går ut ifra de to nevnte havnene ovenfor til de øvrige kystkommunene. Tilrettelegging for frakt av kjøretøy og større volum stykkgoods er også viktige elementer i tilbudet som bør videreutvikles.

3. Beredskap og samfunnsikkerhet

Kystruten har en kritisk rolle i beredskapen ved naturhendelser, stengte veier og jernbane eller bortfall av andre transportmidler. Seks av elleve kystruteskip er til enhver tid i Nord-Norge, og kan raskt omdisponeres til evakuering, nødhjelp og logistikk i krisesituasjoner. I dagens sikkerhetspolitiske situasjon er det ikke forsvarlig å redusere dette tilbudet – tvert imot bør kystrutens betydning for totalberedskapen innarbeides i det nye anbudet

4. Klima og miljø

Helgelandrådet støtter krav til utslippsreduksjon og grønn teknologi i anbudsutlysningen. Kystruten bør være en foregangsaktør for grønn sjøtransport, med gradvis innfasing av miljøkrav. Dette forutsetter statlig medvirkning til energi- og ladeinfrastruktur. Hydrogen og biogass er lovende løsninger, og det planlegges produksjonsanlegg både på Sør-Helgeland, Sandnessjøen og i Mosjøen. Dette er også et ansvarsområde hvor stat, fylkeskommune og kystkommunen som tilretteleggere for kysttransport i større grad må samarbeide om.

5. Reiseliv og lokal verdiskaping

Kystruten er et ikonisk reiselivsprodukt og bidrar til lokal verdiskaping langs kysten. Reduksjon i tilbudet vil svekke Norges posisjon som kystdestinasjon. Kystruten skaper betydelige ringvirkninger – anslått til 2,6 mrd. kroner årlig – og sikrer helårlig aktivitet for lokalt og regionalt næringsliv langs norskekysten.

6. Lokale reisende fra havn til havn og fleksibilitet

Det bør innføres ordninger som sikrer at produktet «distansereiser» synliggjøres og markedsføres på lik linje med øvrige produktpakker som i større grad er rettet inn mot turistnæringen. Kontrakten bør åpne for justering av liggetid i sentrale havner, tilpasset sesongvariasjoner. Brønnøysund og Sandnessjøen som regionsentre har en strategisk betydning for både sykehus, utdanningstilbud samt handel-, service-, industri-, og offshorenæringene.

Oppsummering

Helgelandsskipsrådet mener at kystruten må videreutvikles som en robust, helhetlig transportløsning for gods og passasjerer og anbefaler alternativ 2. Dette gir økt gods- og kjølekapasitet, forutsigbar liggetid i nøkkelhavner, gradvis innfasing av miljøkrav med statlig støtte, og sikring av kystrutens rolle i beredskap og samfunnsikkerhet.

For å lykkes med dette må stat, fylkeskommune og kommunen i felleskap legge til rette for innfasing av ny teknologi og ny infrastruktur som er fremtidsrettet. Dette er helt i tråd med Regjeringens ambisjon om at Nord-Norge skal ha livskraftige lokalsamfunn der folk ønsker å bo – og som bidrar til nasjonal sikkerhet og beredskap

Helgelandsskipsrådet, 13. februar 2026

Rune Krutå (sign.)
Leder Helgelandsskipsrådet