



Trøndelag fylkeskommune
Fylkets hus, Postboks 2560
7735 Steinkjer

Deres ref:
202544039-2

Vår ref
2024/2286-8

Saksbehandler
Håvard Hernes

Dato
26.11.2025

Høringssvar - Best mulig transportsystem langs kysten - høringsfrist 28.11.2025

Det vises til deres høringsbrev – best mulig transportsystem langs kysten.

Formannskapet i Nærøysund kommune har i møte den 25.11.2025 vedtatt et høringsvar.
Høringssvaret ligger vedlagt.

Med hilsen

Håvard Hernes
Kommunalsjef teknisk

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Vedlegg

- 1 Saksprotokoll Høringssvar - Best mulig transportsystem langs kysten
- 2 Nærøysund kommune - Innspill til kystrutens innretning fra 2030



Saksframlegg

Saksnr.: 2024/2286 - 5

Dato: 18.11.2025
Saksbehandler: Håvard Hernes/Dag Roar Opdal

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
234/25	Formannskapet	25.11.2025

Høringssvar - Best mulig transportsystem langs kysten

Vedlegg

- 1 Trøndelag fylkeskommune - Høring - Best mulig transportsystem langs kysten - høringsfrist 28.11.2025
- 2 Fremtidens kystrute
- 3 Høringsbrev om et best mulig transportsystem langs kysten
- 4 Samferdselsdepartementet-Høringssvar om et best mulig transportsystem langs kysten
- 5 Nærøysund kommune - Innspill til kystrutens innretning fra 2030
- 6 Kvittring Nærøysund kommune-Innspill på kystrutens innretning fra 2030

Relevante dokumenter i saken som ikke er vedlagt

- Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2033, vedtatt av kommunestyret 14.06.21
- Strategisk næringsplan for Ytre Namdal 2020-2030, vedtatt av kommunestyret 05.11.20

Formannskapetets behandling av sak 234/2025 i møte den 25.11.2025:

Behandling

Ingen andre forslag

Votering

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt

Vedtak

- Formannskapet viser til innspill fra Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS og støtter de momenter som fremkommer der. Videre vises det til høringsinnspill fra Nærøysund kommune oversendt Samferdselsdepartementet den 18.09.2024.
- Formannskapet mener det svært viktig at dagens seilingsmønster, anløpsstruktur og frekvens videreføres, samt krav til lastekapasiteter økes i forhold til de tidligere tilbudene. Det bør stilles strenge, men realistiske krav til reduksjon i utslippene.

Kommunedirektørens innstilling

- Formannskapet viser til innspill fra Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS og støtter de momenter som fremkommer der. Videre vises det til høringsinnspill fra Nærøysund kommune oversendt Samferdselsdepartementet den 18.09.2024.
- Formannskapet mener det svært viktig at dagens seilingsmønster, anløpsstruktur og frekvens videreføres, samt krav til lastekapasiteter økes i forhold til de tidligere tilbudene. Det bør stilles strenge, men realistiske krav til reduksjon i utslippene.

Bakgrunn for saken

Oslo Economics har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet enkelte problemstillinger knyttet til fremtidens kysttransportssystem, som er sammenfattet i vedlagte rapport. 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.

Trøndelag fylkeskommune har mottatt forespørsel om innspill til rapporten vedrørende fremtidig transportssystem langs kysten. Fylkeskommunen har forespurt kommunene om innspill med frist 28.11.2025.

Samferdselsdepartementet har også tidligere i brev datert 21. mai 2024, invitert berørte høringsinstanser til å komme med innspill på kystrutens innretning fra 2030. Dette med bakgrunn i at departementet hadde startet forberedelsene til neste kystruteanbud, ved å igangsette en transport- og miljøfaglig utredning. Denne invitasjonen til innspill ble oversendt i forkant av Oslo Economics sitt utredningsarbeid. Nærøysund kommune oversendte i den forbindelse departementet et høringsbrev datert 18.09.2024, som var underskrevet av ordfører og varaordfører. Høringsbrevet ligger vedlagt saken.

Saksopplysninger

Høringsdokumentet er blitt oversendt Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS for innspill i denne saken, det ligger vedlagt.

Innledningen refereres her:

Nytteverdien til Kystruten Bergen-Kirkenes strekker seg langt ut over det å frakte gods og passasjerer, det være seg lokalbefolkning og internasjonale turister. Rørvik har stått på rutekartet siden oppstarten i 1893, og ruten har hatt stor betydning for at området har utviklet seg til å bli en av landets største og viktigste fiskeri og havbruksregioner med en enorm verdiskaping.

NRKs program «Hurtigruten minutt for minutt» viste et godt bilde på hvor ruten har hatt størst betydning, både historisk og i dag: I Rørvik og nordover tok oppmerksomheten helt av, og kystfolket viste hvor høyt de verdsetter Kystruten.

Kystruten representerer et unikt transport- og kollektivtilbud langs kysten, som det i våre øyne umulig å erstatte helt. Det daglige tilbudet får folk og gods frem til plasser det ellers tar tid å nå. Ruten er avgjørende for å holde liv i terminaler på mindre steder langs kysten, terminaler som vil forsvinne uten inntektene fra tjenestene som de leverer til selve ruten og fra gods de håndterer ved anløp. I mange tilfeller sikrer Kystruten at gods langs kysten fraktes mye mer retningsbestemt til destinasjon, enn med andre transportformer. Landeveien fører ofte gods i «feil retning» inn til store godsterminaler, før det rutes i retning av mottaker. Kystruten gir næringsliv i mange kystsamfunn et kostnads- og tidsmessig forsvarlig tilbud for mindre forsendelser, som det ikke er mulig å oppnå med bil i dag.

Kystruten er en enormt viktig inntektskilde for mange mindre havner langs strekningen, og finansierer viktig vedlikehold og fornying som ellers vil være krevende eller umulig å forsvare.

I flere rapporter er det pekt på viktigheten av å ha en spredt og desentralisert havne- og terminalstruktur i Norge.

Med kanskje verdens lengste bebodde kystlinje har kystveien stor strategisk betydning. Kystruten har en sentral rolle i norsk forsyningsikkerhet, og er helt avgjørende for å opprettholde tilfredsstillende distribusjonskanaler for små og større kystsamfunn som er kritiske for både matproduksjon, verdiskaping og beredskap i Norge. I lys av de siste års hendelser med store ekstremværskader på vei og jernbane som har delt landet i to, er Kystrutens strategiske betydning blitt enda tydeligere: Det er den eneste daglige forsyningslinjen til sjøs.

Med 11 skip spredt på strekningen Bergen-Kirkenes representerer Kystruten en enestående beredskap både i freds- og krisetid, med stor kapasitet til eventuelle evakueringer, hospitalskip eller lignende.

Kystruten er samtidig en av de største og best kjente internasjonale merkevarene nasjonen har, og representerer en helt unik måte for turister fra hele verden å oppleve og se Norge. Kombinasjonen av last og transport av lokalbefolkning og turister, er unik. Det gjenspeiles av at laste- og losseoperasjonene når skipene ligger til kai, er blant de mest fotograferte scenarioene på reisen. Turistene lar seg oppsluke av aktiviteten, og glemmer ofte både tid og sted, samtidig som ruten setter på «turistkartet» mange småsteder som de ellers ville hatt problem med å finne frem til.

I høringsbrevet, se vedlegg, er det en del spørsmål som det ønskes tilbakemelding på. Tilbakemeldingen på disse fremkommer i svarbrevet fra Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS, se vedlegg.

Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren stille seg bak de kommentarer og innspill som fremkommer i tilbakemeldingene fra Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS.

Kystruten er et viktig alternativ til annen gods og persontrafikk, og den må videreføres og utvikles videre. En ser tilfeller der annen infrastruktur er sårbar med tanke på hendelser, og da vil Kystruten være et godt alternativ.

For vårt Nærøysund og Rørvik har den i tillegg en viktig posisjon i bybildet og er i mange tilfeller en attraksjon.

Kommunedirektøren anbefaler at formannskapet støtter de innspill som Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS.

Nærøysund kommune, 18.11.2025

Karl-Anton Swensen
kommunedirektør

Hørings svar om et best mulig transportsystem langs kysten

Nytteverdien til Kystruten Bergen-Kirkenes strekker seg langt ut over det å frakte gods og passasjerer, det være seg lokalbefolkning og internasjonale turister. Rørvik har stått på rutekartet siden oppstarten i 1893, og ruten har hatt stor betydning for at området har utviklet seg til å bli en av landets største og viktigste fiskeri og havbruksregioner med en enorm verdiskaping.

NRKs program «Hurtigruten minutt for minutt» viste et godt bilde på hvor ruten har hatt størst betydning, både historisk og i dag: I Rørvik og nordover tok oppmerksomheten helt av, og kystfolket viste hvor høyt de verdsetter Kystruten.

Kystruten representerer et unikt transport- og kollektivtilbud langs kysten, som det i våre øyne umulig å erstatte helt. Det daglige tilbudet får folk og gods frem til plasser det ellers tar tid å nå. Ruten er avgjørende for å holde liv i terminaler på mindre steder langs kysten, terminaler som vil forsvinne uten inntektene fra tjenestene som de leverer til selve ruten og fra gods de håndterer ved anløp. I mange tilfeller sikrer Kystruten at gods langs kysten fraktes mye mer retningsbestemt til destinasjon, enn med andre transportformer. Landeveien fører ofte gods i «feil retning» inn til store godsterminaler, før det rutes i retning av mottaker. Kystruten gir næringsliv i mange kystsamfunn et kostnads- og tidsmessig forsvarlig tilbud for mindre forsendelser, som det ikke er mulig å oppnå med bil i dag.

Kystruten er en enormt viktig inntektskilde for mange mindre havner langs strekningen, og finansierer viktig vedlikehold og fornying som ellers vil være krevende eller umulig å forsvare. I flere rapporter er det pekt på viktigheten av å ha en spredt og desentralisert havne- og terminalstruktur i Norge.

Med kanskje verdens lengste bebodde kystlinje har kystveien stor strategisk betydning. Kystruten har en sentral rolle i norsk forsyningssikkerhet, og er helt avgjørende for å opprettholde tilfredsstillende distribusjonskanaler for små og større kystsamfunn som er kritiske for både matproduksjon, verdiskaping og beredskap i Norge. I lys av de siste års hendelser med store ekstremværskaer på vei og jernbane som har delt landet i to, er Kystrutens strategiske betydning blitt enda tydeligere: Det er den eneste daglige forsyningslinjen til sjøs.

Med 11 skip spredt på strekningen Bergen-Kirkenes representerer Kystruten en enestående beredskap både i freds- og krisetid, med stor kapasitet til eventuelle evakueringer, hospitalskip eller lignende.

Kystruten er samtidig en av de største og best kjente internasjonale merkevarer nasjonen har, og representerer en helt unik måte for turister fra hele verden å oppleve og se Norge. Kombinasjonen av last og transport av lokalbefolkning og turister, er unik. Det gjenspeiles av at laste- og losseoperasjonene når skipene ligger til kai, er blant de mest fotograferte scenarioene på reisen. Turistene lar seg oppsluke av aktiviteten, og glemmer ofte både tid og sted, samtidig

som ruten setter på «turistkartet» mange småsteder som de ellers ville hatt problem med å finne frem til.

Svar på spørsmålene i høringsbrevet.

2.1. Transportbehov og tilbud.

2.1.1. Kystruten er en viktig del av det totale kollektivtilbudet i vår region. Mange herfra velger å ta høyere utdanning enten i Trondheim eller Bodø og begge deler nås enkelt med Kystruten. For de som tar utdanning på Nesna er det nesten eneste mulighet. Tilbudet benyttes også av innbyggere som trenger behandling ved St. Olavs eller andre behandlingsinstitusjoner i Trondheim.

2.1.2. Redusert frekvens gir dårligere forutsigbarhet både for reisende, vareeiere og andre som benytter tilbudet. Det gir også dårligere utnyttelse av offentlig havneinfrastruktur, og vil på sikt kunne føre til reduserte havneinvesteringer og dårligere vedlikehold. Gods og reisende må finne alternative ruter som gjør at de kanskje velger andre løsninger på permanent vis i fortsettelsen.

2.1.3. Ingen alternative tilbud vil kunne erstatte Kystruten. Et slikt helhetlig daglig tilbud både til godstransport og personbefordring lar seg ikke erstatte på noe vis.

Halvering av prisene på FOT-flyrutene viser at et slikt tiltak endrer reisemønsteret til folk. Siden prisreduksjonen ikke følges opp av økt antall flyseter på FOT-rutene, har det medført at det bare er blitt vanskeligere å finne ledig kapasitet for de som ønsker å reise på denne måten. Effekten av tiltaket blir derfor mye dårligere enn om en samtidig økte kapasiteten. Tilsvarende vil ha større effekt på Kystruten, der en ikke har samme begrensninger i kapasitet utenfor høysesong.

2.2. Gods og logistikk

2.2.1. Med en egen godsroute, tas noe av det særegne bort fra konseptet. Selv om det vil være mange fordeler med en egen godsroute, vil tilbudet totalt svekkes.

2.2.2. En egen godsroute vil kunne utvide tilbudet med et bredere spekter i hva en kan transportere i forhold til i dag. Det er tvilsomt om et slikt tilbud vil ivareta dagens hyppighet og frekvens. Det vil heller ikke være økonomisk forsvarlig å anløpe alle stedene som anløpes i dag.

2.2.3. De som er mest avhengig av godstilbudet på Kystruten er anløpsstedene fra Trondheim og nordover, spesielt mindre steder lengst unna nord/sør-hovedveiene og jernbanen.

Minimumskravet til lastekapasitet i anbudene tidligere har vært for lave. Dersom en legger opp til egen godsroute, må kravene være så fleksible som mulig slik at de kan ta tilnærmet alle typer gods, og en tilfredsstillende mengde gods. Og de må ha en regularitet på minimum to ukentlige seilinger nord og to sør.

- Tørrlastkapasitet på minimum;1000 paller (eur)
- Minimum kjølekapasitet; 150 paller (eur)
- Minimum frysekapasitet; 150 paller (eur)

- Alle lasterom må ha standard thermoskaphøyde for enkel lasteutveksling uten tilpasninger. (2,7m)
- Sideport med minimum 6 meters lastebredde
- Stor fleksibilitet på laste/losseutstyr som ikke setter begrensninger i forhold til flo og fjære og kan benytte dagens kai infrastruktur.
- Mulighet for å frakte biler, også el-biler.
- Lastedekk med krankapasitet på minimum 50 tonn.
- Reeferplugs på lastedekk for kjøle-/frysecontainere.
- Godkjenning for å ta farlig gods

Minimumskravet for lastekapasitet på kombinasjonsskip bør være:

- 300 palleplasser tørrlast (Eur)
- 50 palleplasser kjøllast (Eur)
- 50 palleplasser frys (Eur)
- 2,7 meters høyde i alle lasterom (For å lette godsutveksling mellom ulike lastebærere uten noen form for tilpasninger.)
- Fleksirom slik at en kan utvide frys/kjøllast ved behov.
- 5,5 meters lastebredde i port
- 20 helårs bilplasser, må kunne ta el-bil.
- Fleksibel laste-/losseløsning som ikke setter begrensninger i forhold til flo og fjære.

2.3. Ruteplan og lokale reisende

2.3.1. Ingen anløp bør være under 30 minutter for å ha tilstrekkelig tid til nødvendige operasjoner. Det gir også de reisende tid til en kort tur i land for å se seg om. Lasting og lossing bør prioriteres slik at dette kommer i gang så raskt som mulig etter ankomst. En bør unngå liggetider slik en har i Ålesund mellom 01.11 – 31.03 på 10 timer og 15 minutter. Lang liggetid gjør det mindre attraktivt å benytte ruten som kollektivtilbud.

2.3.2. Å ha en og samme ruteplan hele året med korte anløpstider tilpasset forventet aktivitetsnivå på stoppestedene, er det beste for lokale passasjerer. Dette hensyntar ikke turistenes behov for lengre liggetid ved steder med større attraksjons- og besøksverdi. Det passer dårlig med ruteendringer i sesong for å anløpe Geiranger og Hjørundfjorden.

2.4. Geografisk og sesongvis prioritering

2.4.1. Kystruten får større og større betydning jo lenger nord en kommer, men slik vi ser det er det ingen forskjell på betydningen mellom Trondheim-Bodø og Bodø-Tromsø. Det helheten i tilbudet som gjør Kystruten så unik og bra. Samtidig frakter Kystruten sjømatprodukter som skal til sentrale lager og eksportører på Møre og Vestlandskysten.

2.4.2. Det er vanskelig å se for seg at en kan gjøre prioriteringer mellom ulike områder og ulike årstider uten å svekke totaltilbudet.

2.5. Turisme og ringvirkninger

2.5.1. Reduksjonen som ved to anledninger ble gjort i liggetid har redusert ringvirkningene av cruiseturismen på Kystruten for lokalt næringsliv. Turistene blir nå kun gjort oppmerksom på stedet og vår beliggenhet, og får i beste fall lyst til å besøke stedet ved en senere anledning.

2.5.2. Tilpasninger av drift til ulike sesonger eller ulike regioner, vil skade rutens totale særegenhet og fortrinn. Det vil gjøre tilbudet mindre forutsigbart og attraktivt.

2.6. Klima og miljø

2.6.1. Med den kunnskapen en sitter med i dag bør klima- og miljøkravene fases inn gradvis. Overgang til biodiesel på Richard With er et godt eksempel på at en kan redusere klimaavtrykket kraftig uten å bygge nytt eller sette krav til helt nullutslipp. Med den anløpsstrukturen kystruten har, og med korte liggetider, er det vanskelig å stille krav til landstrøm og få tilstrekkelig ladetid for eventuell batteridrift. Men det må settes strenge krav til å utnytte all moden teknologi for å ta ned utslippene, spesielt på eventuelle nye skip. Nullutslipp må være et fremtidig mål så snart det er realistisk.

2.6.2. Med den kunnskapen som finnes i dag mener vi det er vanskelig å tidfeste krav om nullutslipp. Om en har bedre kunnskap ved anbudsutlysning er vanskelig å si. Slik det er nå, vil tidfestet krav til nullutslipp kunne gjøre innkjøp langt dyrere enn det behøver å være. Men det kan settes krav til at eventuell nye skip er klargjort for nullutslippsløsninger så langt det er mulig.

2.6.3. Som nevnt tidligere finnes det løsninger i dag som reduserer klimautslippene betydelig uten de helt store kostnadene. Å redusere seilingsfrekvens eller annet vil være skadelig for tilbudet i sin helhet og lite formålstjenlig.

2.7. Innretning av statens kjøp og anbudskonkurranse

2.7.1. Hvilke modeller som er best, har vi ikke kompetanse til å si noe om.

2.7.2. Staten bør bruke erfaringene fra tidligere anbudsrunder, samt innspillene fra denne høringen og høringen om kystrutens innretning fra 2030, til å utforme det nye anbudet og sette nye kapasitetskrav.

Konklusjon

Ut fra dette konkluderer vi med at vi kan akseptere små endringer, men at kystruten bør bestå mest mulig lik dagens rute. Dagens seilingsmønster, anløpsstruktur og frekvens må videreføres, samtidig som krav til lastekapasiteter økes i forhold til de tidligere anbudene. Det bør stilles strenge, men realistiske krav til reduksjon i utslippene.



Nærøysund kommune

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Deres ref:	Vår ref	Saksbehandler	Dato
	2024/2286-2	Dag Roar Opdal	18.09.2024

Nærøysund kommune - Innspill til kystrutens innretning fra 2030

Nærøysund kommune viser til brev datert 21. mai 2024, der Samferdselsdepartementet inviterer til innspill på kystrutens innretning fra 2030.

Departementet har startet forberedelsene til neste kystruteanbud, ved å inngangsette en transport- og miljøfaglig utredning. Oslo Economics skal gjennomføre utredningen og den vil danne grunnlaget for senere høringsrunde.

Nærøysund kommune forventer at et bredt representativt utvalg av berørte interesser involveres i forbindelse med utarbeidelse av utredningen og den påfølgende høringsrunden.

Konkrete forventninger til utredningen og innspill til kystrutens innretning:

- Kystrutens samarbeid med lokale aktører og reisemål om opplevelsestilbud må forsterkes. Bruk av lokale leverandører bør kontraktsfestes. Kommunen har i vedtatt næringsplan en målsetting om å doble omsetningen innen reiseliv og opplevelser. Vår region er sterke på natur-, mat- og kulturbaserte tilbud. Kystruten er, men kan i mye større grad bli, et viktig bidrag for å få til økt verdiskaping blant aktører innenfor opplevelsesnæringene. Hvordan kystruteeffekten i størst mulig grad skal kunne utløses langs strekningen må utredes.
- Hurtigruten bør brukes som merkevarenavn. Utredningen bør redegjøre og legge føringer for hvordan dette skal innarbeides i kommunikasjonsarbeidet. Muligheten for felles bookingsystem bør vektlegges.
- Utredningen må framskaffe kunnskap og innsikt om de ulike segmentene innenfor transport av gods, persontransport og kystruten som reiselivsprodukt, slik at man har

tilstrekkelig kunnskap om hvilke transporttjenester de skal etterspørre og vektingen mellom disse.

- Krav til minimumskapasitet til distansereisende bør videreføres og helst utvides for å sikre at ruten er et godt kommunikasjonstilbud langs hele rutestrekningen. Det må stilles krav til konkurransedyktige priser sett ift. øvrig offentlige tilbud.
- Dagens rutestruktur bør bestå, men en bør jevne ut liggetiden slik at alle anløp har en liggetid på minimum 30 minutter. Dette for å sikre tid til passasjer- og godshåndtering. Rutetiden isolert sett bør ikke sette begrensninger i laste-/lossevolumet på et anløpssted, det er kun øvrig lastetilgang som bør begrense dette. Rutene ønskes så fleksible at det er mulig å forlenge et anløp litt for å få med mest mulig last.
- Dagens minstekrav til lastekapasitet bør minst dobles til en minimumskapasitet på 300 palleplasser (EUR).
- Lasterommene bør være fleksible med tanke på at det er mulig å utvide fryse- og kjølekapasiteten etter behov. Minstekravet til frys og kjøll bør minst dobles.
- Laste-/losseanordningene på skipene bør være så fleksible at forskjellen på flo og fjære ikke setter noen begrensninger for operasjonene langs rutestrekningen.
- Laste-/losse anordningene bør være så fleksible at skipene kan ta ulike typer last og ha en breddebegrensning på minst 5,5 meter.
- Alle skip må kunne laste og losse biler på hele rutestrekningen, uten hensyn til flo og fjære.
- Alle lasterom må ha en lastehøyde som tilsvarer trailerhøyde for en fleksibel lastehåndtering og utveksling mellom de ulike transportformene.
- Skipene bør kunne ta begrensede mengder farlig last som ikke påvirker sikkerheten til passasjerene.
- Det bør utredes krav til nullutslipp i tråd med myndighetenes satsing på det «grønne skiftet», slik at statens innkjøpsmakt er med på å bygge opp under etterspørselen etter alternative energibærere, slik som hydrogen. Nærøysund kommune har både i sin samfunns- og næringsplan en ambisjon om å bidra til en bærekraftig infrastruktur med en 0-utslippsambisjon. Utredningen må se på hvilken infrastruktur og samordning som lokalt langs ruten må være på plass for å nå en slik ambisjon.

Med hilsen

Amund Hellesø
Ordfører

Terje Settenøy
Varaordfører

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur