

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Deres ref	Vår ref 2025/2539-4	Saksbehandler Odd Steinar Åfar Viseth	Dato 14.01.2026
------------------	-------------------------------	---	---------------------------

Svar fra Nesna kommune på høring om kystruta fra 2030 (et best mulig transportsystem langs kysten)

Kystruten er en samfunnskritisk transportåre for hele Nord-Norge og spesielt viktig fra Helgeland og nordover. Området har byer og tettsteder på kysten og betydelig bosetting og aktivitet på øyene på Helgelandskysten. Bosettingsmønsteret, værutsatte vegforbindelser og et næringsliv som er avhengig av forutsigbar sjøtransport av både personer og gods gjør kystruten viktig for regionen.

Nesna kommunes hovedmomenter

- Alternativ 2 gir kystruta mulighet til å bidra til utvikling
- Daglige anløp hele året er viktig, og spesielt viktig for næringslivet
- Økt liggetid for å sikre lossing og lasting hver dag
- Økt godskapasitet, spesielt kjøll og frys
- Nei til signalanløp, det tar bort viktig forutsigbarhet
- Evt. endringer i ruteplan i anbudet må høres for å sikre at det blir positivt

Beredskapen som ligger i 11 fullt bemannede skip i bevegelse på 11 forskjellige steder langs kysten er betydelig, og denne funksjonen bør om nødvendig tydeliggjøres og forsterkes i oppdragsbeskrivelsen.

Nesna kommune legger til grunn at daglige anløp i 34 havner og kombinasjonen passasjer og gods videreføres. Utredningens alternativ 2 ivaretar behovet for «videreforedling» av det unike kystrutetilbudet. Nesna kommune mener økt godskapasitet, økt kjølekapasitet og tilstrekkelig liggetid på Nesna og andre anløpssteder vil være viktig spesielt for små og halvstore virksomheter og deres transportbehov. Nesna kommune er fornøyd med den innsikt som utreder viser i disse viktige detaljspørsmålene om godstransport på kysten.

Nesna kommune vurderer alternativ 2 som den eneste farbare leia i spørsmålet om kystruta fra 2030. I dette alternativet vurderes endring i ruteplan, primært nordgående, for å oppnå færre anløp på natta. I utgangspunktet er dette en interessant mulighet, som kan fylle

transportbehov som ikke er tilfredsstilt i dag. Endringer i ruteplanen vil kunne berøre korrespondanse videre, både for næringslivet og private reiser. Det vil også kunne ødelegge reisemuligheter som eksisterer i dag. Dagens anløpstider gir gode videre reisemuligheter. Det utelukker imidlertid ikke at også nye rutetider kan gi gode løsninger.

Det er derfor viktig at endringer i ruteplan sendes på høring. I dette tilfellet vil det være bedre med en høring med kort høringsfrist enn ingen høring. Djevelen ligger ofte i detaljene, som det heter.

Forutsigbarhet er det viktigste, både for gods og passasjerer. Det utelukker alternativene med uthuling av frekvens, egen godsrute og ikke minst signalanløp. Signalanløp gir redusert forutsigbarhet både for passasjerer og gods og Nesna kommune vil på det sterkeste fraråde en slik strategi. Erfaringene er at en mindre godsforsendelse da lett blir stående, uavhengig av hvordan anbudet formuleres. Alle åpninger for å kutte anløp vil bli utnyttet og/ eller få uheldige utslag. Reiselivet er spesielt lite begeistret for signalanløp, som vanskeliggjør reisen betydelig for de som ikke er innfødt. Nordlandsforskning har vurdert de samfunnsøkonomiske virkningene i en rapport som konkluderte kritisk til signalanløp som «institutt».

De øvrige alternativene (1 og 3-6) innfrir ikke behovene for gods- og passasjertransport på kysten av Nord-Norge. Eksempelvis vil fiskemottakenes og fiskeindustriens mulighet til å benytte hurtigruta bli begrenset dersom det ikke tilbys daglige seilinger. Det er allerede betydelig godstransport over Nesna kai og mange mulighetene for økning. Eksempler er fersk fisk fra fiskemottaket på Træna, kamskjell, Raus Bryggeris produkter osv.

Transporttiden kan være noe lengre med kystruta, men det veies godt opp av muligheten til daglige forsendelser. Utrederne er også inne på dette, når det pekes på mindre aktører i typiske kystnæringer som spesielt aktuelle kunder for dette tilbudet. Viktigheten av å kunne tilby tilstrekkelig kjøle- og frysekapasitet løftes også presist fram med konkrete forslag til nivå på kapasitetsøkning. Nesna kommune støtter forslaget om økt liggetid i kai på de anløpene som i dag har for kort tid, for å sikre lossing- og lasting. Dette er bekreftet av rederiene/ speditører som et reelt problem i dag. Når det gjelder passasjertrafikk er også daglige avganger viktig, på mange delstrekninger benyttes kystruta som en del av det kollektive nettverket. Økt tilgang til bilfrakt vil også bidra positivt her.

Nesna er et knutepunkt for transport, og kystruta bringer turister hit hele året.

Helårsturisme er sentralt i mange reiselivsstrategier, også statlige. Daglige avganger helårlig er et svært viktig bidrag til helårsturisme. Det er mange nøkkelbedrifter langs kysten som har sitt utspring i Hurtigrutens daglige tilførsel av kunder, og krav til at aktørene skal gi et tilbud hver dag året rundt.

Samlet viser vurderingene at alternativene som innebærer betydelige kutt vil svekke transportsikkerhet, bosetting, næringsliv og beredskap. Kystrutens egenart som kombinasjonsrute for passasjerer og gods kan ikke erstattes uten store negative konsekvenser. Kun alternativ 2 styrker tilbudet i takt med behovene som særlig gjør seg gjeldende fra Helgeland og nordover. Utredningen fra Oslo Economics peker på at behovet for kystruten er særlig stort nord for Bodø, men understreker at Helgeland utgjør inngangsporten til dette området og har mange av de samme transportutfordringene: Lange avstander, værutsatt veinett, få alternative ruter og betydelig sjøbasert næringsliv. For

Helgeland og områdene videre nordover er kystruten dermed avgjørende for daglig transport, beredskap, næringsliv og bosetting.

Kystruten er en sammenhengende nasjonal transportåre som må vurderes i et helhetlig nordnorsk perspektiv – fra Helgeland og helt til Kirkenes. Utredningen fra Oslo Economics peker særlig på betydningen nord for Bodø, men sekretariatet vil understreke at Helgeland er en integrert del av dette transportområdet, både som inngangsport til Nord-Norge og som region med tilsvarende transportutfordringer: væravhengig infrastruktur, store avstander, sårbare vegstrekninger og betydelig sjøbasert næringsliv. Det er derfor ikke hensiktsmessig å skille Helgeland fra det øvrige Nord-Norge i vurderingen av behov og beredskap.

Med vennlig hilsen

For Nesna kommunestyre

Etter fullmakt

Odd Steinar Åfar Viseth

Kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk og har derfor ikke signatur.