

## FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
011/2026	Fylkesrådet	16.01.2026
014/2026	Fylkestinget	09.02.2026
	Komite for samferdsel	09.02.2026

### Høring om fremtidens kystrote

#### Sammendrag

Oslo Economics har, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, utredet fremtidige behov for kystrotetjenester. Utredningen vurderer ulike modeller for organisering etter 2030, ser på konsekvenser for miljøet og drøfter muligheten for å skjerpe miljøkravene ytterligere.

Rapporten presenterer flere alternative modeller for hvordan kystrotetjenesten kan organiseres i fremtiden. Et alternativ er å videreføre dagens modell med mindre justeringer, som innføring av sommer- og vinterruter, signalstopp eller reduksjon av anløp med lavt passasjergrunnlag. Et annet alternativ er å styrke tilbudet gjennom flere anløp og avganger på dagtid, samt stille krav om biltransport. Det vurderes også en løsning med redusert frekvens, der seiling kun skjer annenhver dag, samt en modell der strekningen begrenses til Bodø–Kirkenes. I tillegg drøftes muligheten for å etablere en egen godsrote, enten mellom Tromsø og Kirkenes eller Bergen og Kirkenes, som et alternativ til dagens fraktopplegg. Til slutt ser rapporten på modeller med full konkurranse uten statlig kjøp, enten ved å tildele enerett på strekningen uten vederlag eller åpne for fri konkurranse på hele strekningen.

Departementet inviterer nå til en åpen høring der alle kan komme med innspill til rapporten.

#### Bakgrunn og formål

Statens kjøp av transporttjenester skal sikre et attraktivt kystrotetilbud for både lokale og regionale reisende, samt lugarer for lengre distansereiser. Tilbudet skal ha forutsigbare rutetider og legge til rette for frakt av gods mellom Tromsø og Kirkenes. Avtalen omfatter daglige, helårige og sammenhengende seilinger tur/retur mellom Bergen og Kirkenes, med anløp i 34 havner – hvorav ti ligger i Nordland.

Dagens avtale løper til 2030, med mulighet for ett års forlengelse. Havila opererer fire skip, mens Hurtigruten har syv – til sammen 11 fartøy. Avtalen ble inngått etter en konkurranse utlyst i 2017, og i 2025 bruker staten om lag 1,2 mrd. kr på ordningen.

Oppdragsgiver krever at hvert skip skal kunne ta minst 180 passasjerer med dekksplass og 120 med køyeplasser – totalt 300 distansereisende. Denne kapasiteten skal holdes reservert frem til seks uker før avreise fra Bergen. Innenfor den reserverte kapasiteten skal det alltid

være minst 20 køyeplasser og 40 dekksplasser tilgjengelig for distansereisende.

Reservasjonen gjennomføres ved at plassene blokkeres i bestillingssystemet, noe som kan gjøre at skipet fremstår som fullbooket for cruisegjester, selv om det fortsatt finnes ledige plasser for distansereisende.

For godstransport mellom Tromsø og Kirkenes kreves en kapasitet på 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde. Minst halvparten av dette skal være for tørrlast, i tillegg til minimum 20 palleplasser i fryserom og 20 palleplasser i kjølerom.

Det er ikke stilt krav om biltransport, og rederiene kan selv velge å tilby denne tjenesten på kommersielt grunnlag.

Rapporten fra Oslo Economics, som nå er ute på høring, blir et sentralt grunnlag for Samferdselsdepartementets (SD) forberedelser til ny anbudskonkurranse om drift av kystruten etter 2030. Utredningen gir en transport- og miljøfaglig analyse som belyser flere sider av virksomheten – fra hvilke transportbehov som skal dekkes, til miljøkonsekvenser og muligheten for skjerpede miljøkrav.

Rapporten vurderer også flere alternative modeller for organiseringen av kystrutetjenesten:

- **Videreføring av dagens modell med mindre justeringer**, som innføring av sommer- og vinterruter, signalstopp eller reduksjon av anløp med lavt passasjergrunnlag.
- **Styrket tilbud**, med flere anløp og avganger på dagtid, samt krav om biltransport.
- **Redusert frekvens**, der seiling kun skjer annenhver dag, noe som innebærer en halvering av dagens tilbud.
- **Kortere strekning**, begrenset til Bodø–Kirkenes.
- **Egen godsroute**, enten mellom Tromsø og Kirkenes eller Bergen og Kirkenes, som et alternativ til dagens fraktopplegg.
- **Full konkurranse uten statlig kjøp**, enten ved å tildele enerett på strekningen uten vederlag eller åpne for fri konkurranse på hele strekningen.

Nordland fylkeskommune (NFK) er invitert av SD til å gi høringsinnspill til utredningen. Den opprinnelige fristen var satt til 19. desember 2025, men ble senere utsatt til 13. januar 2026. NFK har fått utsatt fristen slik at saken kan behandles i fylkestingets møte 11. februar 2026.

SD startet utredningsarbeidet i 2024 og gjennomførte da en åpen høring for å samle kunnskap, vurderinger og prioriteringer om hvordan kystrutetjenesten kan utvikles best mulig. Denne høringen la et viktig grunnlag for Oslo Economics' utredning, som nå er sendt på høring.

I oktober 2024 ga Nordland fylkesting sine innspill til innretningen av arbeidet ([sak 122/2024](#)), som nå danner grunnlaget for høringsprosessen. Arbeidet var grundig og inkluderende. Nfk inviterte interregionale politiske råd, NHO Nordland, Nordnorsk Reiseliv og alle havner som kystruten anløper i fylket. Det ble også gjennomført dialog med Norlines, som håndterer all godstransport på Kystrutens skip.

### **Problemstilling**

SD har i høringsbrevet stilt en rekke konkrete spørsmål og fremhevet temaer der innspill er særlig viktige. NFK svar er strukturert etter disse spørsmålene og presentert i saksfremleggets del *Faglig drøfting og alternative løsninger*.

## **Faglig drøfting og alternative løsninger**

I denne delen av saksfremlegget drøftes de spørsmålene SD har stilt i sitt høringsbrev, og det gis faglige vurderinger samt konkrete løsningsforslag.

### **2.1 Transportbehov og tilbud**

**SD stiller følgende spørsmål til høringsinstansene:**

**2.1.1 Hvor viktig er kystruten som kollektivtransport for den enkelte i egen kommune/region, og for hvilke typer reiser (arbeid, helse, skole og fritid)?**

**2.1.2 Hvordan vil redusert frekvens (for eksempel anløp annenhver dag eller sesongvis reduksjon) påvirke brukere, kommunale tjenester og lokalt næringsliv?**

**2.1.3 I hvilken grad kan alternative tilbud (f.eks. statlige FOT-flyruter/kommersielle flyruter, hurtigbåt, buss eller bestillingstransport) dekke behovet dersom kystrutetilbudet endres?**

#### Fylkeskommunens vurderinger:

Nfk har ikke detaljert kunnskap om reisemønstre fordelt på formål, strekninger og passasjertall. Det forutsettes at SD innhenter denne informasjonen fra rederiene, gjennom reisevaneundersøkelser eller på annen egnet måte.

Nordland har landets lengste kystlinje, som utgjør om lag en fjerdedel av Norges totale kyststrekning. Kystruten har en bred dekning i fylket med anløp i ti havner, noe som tilsvarer 30 % av alle havner på ruten. Den tilbyr 20 daglige anløp fordelt på nordgående og sørgående seilaser gjennom hele året. Ruten betjener havner som samlet dekker om lag halvparten av Nordlands befolkning, i tillegg til reisende fra nabokommuner. Kystruten gir forutsigbarhet med faste rutetider og spiller en avgjørende rolle som kollektivtransport langs kysten – særlig i distriktene, der transportalternativene er få og avstandene til regionsentrene er store.

For mange innbyggere i Nordland er Kystruten mer enn et transporttilbud – den er en livslinje. Ruten gir distriktene tilgang til viktige tjenester i regionsentrene, inkludert sykehus, spesialisthelsetjenester og kjeveortopedi som er samlet på få steder i fylket. Den er viktig for elever og studenter som reiser mellom desentraliserte videregående skoler og mer sentraliserte høyskole- og universitetsmiljøer. Kystruten gjør det mulig å pendle til jobb og gjennomføre nødvendige jobbreiser, samtidig som den knytter mennesker til familie, kulturtilbud og fritidsaktiviteter på tvers av kommuner og regioner. Slik bidrar den til å opprettholde både bosetting og livskvalitet langs kysten.

Redusert frekvens på Kystruten rammer hele kystsamfunnet – særlig distriktene, der transportalternativene er få og avstandene store. For lokalbefolkningen betyr det mindre mobilitet og tilgjengelighet, mens næringslivet mister nødvendig fleksibilitet og forutsigbarhet i godstransporten. Helse- og pasientreiser blir mer krevende, elever og studenter får større utfordringer med å reise mellom hjem og studiested, og pendling til arbeid blir vanskeligere. Sosial mobilitet svekkes, og tilgangen til kultur- og fritidstilbud begrenses.

Alternative transportmidler som buss, hurtigbåt og fly er generelt mer utsatt for værforhold – særlig i høst- og vintermånedene – enn Kystruten. De mangler en sammenhengende transportkjede gjennom fylket, og hvert enkelt transportmiddel dekker i hovedsak korte

reisedistanser. For lengre reiser kreves det ofte flere bytter, noe som gjør transporten tidkrevende og mindre konkurransedyktig sammenlignet med Kystrutens gjennomgående tilbud, som kombinerer høy komfort med direkte reise til reisemålet.

Nordland har tolv flyplasser som betjenes av FOT-ruter, men tilbudet begrenses av rutetider, frekvens, kapasitet og værforhold. Populære avganger blir ofte fullbooket lenge før avreise, og den økende helårsturismen forsterker utfordringene ytterligere.

Nordlandsbanens trasé mellom Bodø og Trondheim går i hovedsak et stykke fra kysten og gir derfor begrenset nytte for de ytterste kystsamfunnene. Hyppige og langvarige banestengninger, kombinert med utdatert og mangelfullt togmateriell som ofte erstattes med buss for tog, gjør reisepanlegging uforutsigbar. Kapasiteten er sprengt, og det er ikke rom for økt person- eller godstrafikk. Med dagens bevilgninger vil det ta mange år før Nordlandsbanen kan tilby et pålitelig og konkurransedyktig togtilbud. Likevel har banen et betydelig potensial for økt turisme, særlig i kombinasjon med Kystruten og lokale kollektivløsninger.

Nordland har 20 hurtigbåtsamband, hvorav 18 er lokale og 2 regionale: Bodø–Sandnessjøen (NEX 1) og Bodø–Svolvær (NEX 2). Tilbudet dekker ikke hele fylket, har tidvis begrenset kapasitet og er sårbart for værforhold, noe som påvirker regulariteten.

Regionbusstilbudet er begrenset til strekningene Bodø–Sortland/Narvik og Å–Narvik, med begrenset avganger. Europavegnettet nord for Saltfjellet, mot Narvik og Lofoten, er svakt – særlig vinterstid. Det gir dårlig fremkommelighet, hyppige stengninger, høy ulykkesrisiko og minimal redundans i transportsystemet. Med dagens bevilgninger vil det ta mange år før nødvendige utbedringer blir gjennomført.

## **2.2 Gods og logistikk**

**I rapporten peker Oslo Economics på en egen godsroute, enten mellom Tromsø-Kirkenes eller Bergen-Kirkenes, som et alternativ til dagens fraktopplegg for gods.**

**2.2.1 Hvordan stiller høringsinstansene seg til en egen godsroute?**

**2.2.2 Hvilke muligheter eller begrensninger gir en egen godsroute for næringslivet?**

**2.2.3 Hvilke havner og strekninger er mest sårbare ved endringer i godstilbudet, og hvilke minimumskrav bør gjelde for kapasitet og regularitet?**

Fylkeskommunens vurderinger:

Rapporten mangler grundige utredninger og analyser som dokumenterer hvordan en godsåtrute faktisk kan etableres og driftes. Før en slik løsning kan vurderes, må det gjennomføres en omfattende markedsanalyse som avdekker behov, transportvolum og anløpsstruktur. Det må også utarbeides et konkret drifts- og fartøykonsept med tilhørende kostnadsberegninger, finansieringsmodeller og vurderinger av samfunns-, nærings- og miljømessige konsekvenser.

En eventuell godsåtrute må som et minimum ivareta de samme oppgavene og funksjonene som Kystruten tilbyr langs kysten i dag.

Kystruten håndterer et bredt spekter av gods – fra sjømat og stykkgoods til byggevarer, forbruksvarer og dagligvarer. Den helårlige driften med faste, daglige anløp og rutetider gir høy forutsigbarhet og sikrer unik geografisk dekning. Dette legger til rette for transport over både korte og lange avstander, med fleksibilitet til å håndtere alt fra små forsendelser til større partilaster – enten det gjelder tørr-, kjøle- eller fryselast. Begrensningen ligger i transport av store fysiske enheter som krever betydelig plass om bord, som lange enheter og containere som ikke passer dagens fartøykapasitet. For å møte dette behovet bør enkelte fartøy tilpasses slik last, slik at Kystruten kan styrke sin rolle som en komplett og robust godstransportløsning.

Regulariteten i rutetilbudet er avgjørende for Nord-Norge, der næringslivet består av mange små bedrifter spredt over store avstander. Regionen har krevende logistikk, røft kystklima og svært begrensede transportalternativer.

Kystruten har et betydelig potensial til å styrke sjøbasert godstransport, men for å realisere dette må tilbudet i større grad tilpasses markedsdrevet etterspørsel. Det innebærer økt kapasitet om bord – særlig for kjøle- og fryselast, som i dag begrenser vekstmulighetene – og innføring av målrettede insentiver som gjør sjøtransport til et konkurransedyktig valg for vareeiere og logistikkaktører, samtidig som det blir attraktivt for rederier å satse. Logistikk- og speditøraktørene har en nøkkelrolle i denne utviklingen. De må prioritere sjøtransport, være markedsorienterte, opprettholde tett kundekontakt og levere profesjonelle tjenester til konkurransedyktige priser.

Det må sikres tilstrekkelig kapasitet for biltransport om bord, minst på nivå med dagens skip. Fartøyene må være tilpasset en kjøretøypark som i økende grad består av hybrid- og elbiler. Lasting og lossing må gjennomføres effektivt og trygt i alle havner for å sikre god flyt og punktlighet.

Havner med korte liggetider må tilrettelegge for lengre opphold og mer effektiv godshåndtering. Dette kan oppnås gjennom enkelttiltak eller en kombinasjon av flere grep. Ett alternativ er å redusere liggetiden i snuhavnene, som i dag er nærmere seks timer i Bergen og tre og en halv time i Kirkenes. En moderat økning i skipenes marsjfart kan også gi betydelige gevinster: En knop ekstra vil redusere seilingstiden mellom Bergen og Kirkenes med om lag 15 timer basert på dagens rutetid. Dette krever riktignok rundt 10 % mer drivstoff og økte kostnader, men kan gjennomføres uten miljøbelastning dersom det stilles krav om nullutslipp. I tillegg bør lade- og fyllerstrukturen langs kysten bygges ut slik at bunkringstidene i enkelthavner ikke økes.

Samlet gir disse tiltakene rom for å justere anløp i havner med svært korte liggetider, uten ekstra kostnader utover eventuell økt marsjfart på skipene og uten å påvirke den helhetlige ruteplanen. Turistattraksjoner ved snuhavnene er heller ikke avhengige av at skipene ligger til kai, ettersom de kan besøkes både før og etter ombordstigning eller avstigning. Klargjøring og forsyning av skipene kan gjøres underveis på seilassen, mens klargjøring av lugarer ved skipenes start er et kommersielt anliggende.

Kjøp av statlige godstransporttjenester mellom Tromsø til Kirkenes («fraktområdet») bør utvides til å omfatte minst alle anløpssteder i Nordland, Troms og Finnmark. Ideelt sett bør ordningen gjelde hele ruten og alle 34 havner, ettersom gods både fraktes inn og ut av fraktområdet. En slik utvidelse vil sikre et helhetlig tilbud, øke godsmengdene og styrke sjøtransportens konkurransekraft.

## **2.3 Ruteplan og lokale reisende**

Oslo Economics antyder i rapporten at det kan være forskjell på reiseintensjonen til passasjerer som reiser lokalt (1-2 stopp), de som reiser regionalt og de som reiser på cruise (ikke del av statens tjenestekjøp).

**2.3.1 Hvordan fungerer dagens ruteplan og liggetider for lokale reiser? Hvordan fungerer opplegget for regionalreiser?**

**2.3.2 Hvilke endringer i ruteplanen vil best styrke tilbudet for lokale passasjerer? Vil endringer til nytte for lokalpassasjerer kunne gi positive/negative virkninger for andre interessenter?**

Fylkeskommunens vurderinger:

Dagens ruteplan og liggetider er i stor grad tilpasset helheten i anløpsmønsteret, med særlig vekt på turisme, bunkring og i noen grad gods ved de større havnene. Den er derimot ikke primært utformet for lokale og regionale reiser. For regionale passasjerer betyr dette ofte lange havneopphold underveis, noe som gjør at relativt korte reiser kan ta uforholdsmessig lang tid.

Liggetidene i de ti havnene i Nordland varierer fra ti minutter til over to timer, med store forskjeller mellom dag- og nattanløp – der nattoppholdene normalt er kortere. For reisende er det lite attraktivt å starte eller avslutte reisen om natten, særlig fordi det mangler korrespondanser og egnede oppholdssteder underveis. Dagtidsavganger ville gjort tilbudet mer brukervennlig, men en slik endring krever omfattende justeringer i ruteopplegget og kan få negative konsekvenser for både gods- og den øvrige passasjertrafikken.

## **2.4 Geografisk og sesongvis prioritering**

**2.4.1 Oslo Economics vurderer at kystruten har større betydning for lokalbefolkningen nord for Bodø enn sør for Bodø. Hvordan stiller høringsinstansene seg til denne vurderingen?**

**2.4.2 Bør tjenesten prioriteres ulikt mellom områder og årstider – slik at tilbudet styrkes der behovet er størst, og eventuelt reduseres der behovet er mindre?**

Fylkeskommunens vurderinger:

Kystrutens styrke ligger i forutsigbarhet – med faste rutetider og daglige anløp året rundt mellom Bergen og Kirkenes, for både distansereisende, gods og turister. I Nord-Norge har denne tjenesten en langt større betydning enn i andre landsdeler. Her er avstandene store, kystklimaet krevende, og transportalternativene over lengre avstander er få og ofte kostbare – særlig flyreiser. Under slike forhold er Kystruten en avgjørende livslinje for både folk og næringsliv. Endringer i seilingsmønster, eller differensiering mellom områder og årstider, vil innebære et helt annet konsept og en klar svekkelse av dagens transporttilbud.

## **2.5 Turisme og ringvirkninger**

**Utredningen presiserer at statsstøtte til cruise-turisme verken er lovlig eller en del av**

statens kjøp.

### **2.5.1 Hvilke ringvirkninger skaper cruise-trafikken for lokalsamfunn og lokalt næringsliv?**

### **2.5.2 Hvis drift tilpasses sesongturismen (sjeldnere seilinger i vinterhalvåret), hvordan påvirkes turistnæringen? Kan kystruten innrettes mer gunstig for reiselivet uten å inngå i statens kjøp?**

Fylkeskommunens vurderinger:

Kystruten skaper betydelig lokal aktivitet og verdiskaping og arbeidsplasser innen reiselivs- og opplevelsesnæringen langs kysten, og bidrar i økende grad til helårsturisme og stabile arbeidsplasser. Den kombinerer transport med natur, kultur, lokal mat, historie og lokale transporter, samt ikoniske attraksjoner som nordlys og midnattssol – noe som gjør den til et attraktivt trekkplaster for turister året rundt i Nord-Norge. I motsetning til tradisjonelle cruise tilbyr Kystruten i større grad autentiske opplevelser i møte med lokalsamfunn og norsk kystkultur, med hele 34 anløp langs kysten. Rundreisene kombineres ofte med hotell- og servicenæring ved havnene der passasjerene går om bord eller forlater skipene, og med flytransport videre til reisemål. Denne sammensatte verdikjeden gir ringvirkninger som styrker både lokal økonomi og nasjonal reiselivssatsing.

På oppdrag fra Hurtigruten har Menon Economics gjennomført en [ringvirkningsanalyse av selskapets virksomhet langs norskekysten](#), publisert i november 2024. Disse analysene bør være sentrale for SD i arbeidet med nytt konkurransegrunnlag.

En detaljert beskrivelse av Kystrutens innretning mot reiselivs- og opplevelsesnæringen bør gis av næringen selv og rederiene, som har best forutsetninger for å svare.

## **2.6 Klima og miljø**

### **2.6.1 Hvilke klima- og miljøkrav bør gjelde i neste periode, og hvordan bør de fases inn (f.eks. landstrøm, batterihybrid eller alternative drivstoff)?**

### **2.6.2 Er det realistisk å stille tidsfestede krav om gradvis innfasing av nullutslippssløsninger i kystruten? Hvilke lokale tiltak i havn/kommuner er i så fall nødvendig? Hvordan bør det prioriteres mellom utslippskutt, kostnader og teknologimodenhet?**

### **2.6.3 Dersom eventuelle miljøtiltak blir veldig kostbare (for staten, rederier, havner osv.), bør det heller vurderes å kutte i antall seilinger for å kutte utslipp fremfor å gjennomføre miljøtiltak med dagens seilingsfrekvens?**

Fylkeskommunens vurderinger:

Offentlige innkjøp av transporttjenester, kombinert med målrettede statlige insentiver – som investeringsstøtte til nullutslippsteknologi, energieffektive fartøy, strømtilgang og en nasjonal, koordinert utbygging av lade- og fyllinfrastruktur – er nødvendig for å øke tempoet i det grønne skiftet i skipsfarten. Det kommende Kystruten-anbudet gir en unik mulighet til å kutte utslipp og posisjonere Norge som ledende innen grønn maritim transport.

For å lykkes må Kystruten-konkurransen utformes med ambisiøse klima- og miljøkrav som driver innovasjon og sikrer betydelig kutt i klimagassutslipp fra maritim sektor. Dersom rask innføring av nullutslipp viser seg krevende, kan kravene innføres trinnvis – med klare milepæler og tett dialog med oppdragsgiver, næringen, energiprodusenter, havner og leverandører av lade- og fyllestasjoner. Slik sikrer vi at ambisjonene blir både høye og gjennomførbare.

Et forbilledlig eksempel på grønn omstilling er Statens vegvesens satsing på hydrogendrift på Vestfjord-sambandet, med oppstart neste år. To nybygde ferjer, drevet med 85 % hydrogen, inngår i en 15-årskontrakt med Torghatten Nord. Samtidig etableres en hydrogenfabrikk i Bodø med kapasitet som overstiger behovet til Vestfjordferjene, noe som åpner for leveranser til andre aktører og utnyttelse av fjernvarme og verdifulle biprodukter. Prosjektet er banebrytende og kan bli en modell for den maritime omstillingen Norge trenger.

For å stimulere til reell konkurranse om nye Kystruten-anbud må alle aktører ha like vilkår som gir både forutsigbarhet og insentiver til langsiktige investeringer i grønn teknologi og energieffektive fartøy. Dette forutsetter kontraksperioder som er betydelig lengre enn dagens ordning – gjerne etter modell av Vestfjordferjene med 15-årskontrakter, som har vist seg å gi rom for innovasjon og grønn omstilling. Slik varighet er også avgjørende for havner, utbygging av lade- og fyllestasjoner og for grønne energiprodusenter, som trenger langsiktighet for å planlegge og gjennomføre nødvendige investeringer.

Det er avgjørende å finne balansen mellom ambisiøse miljømål, teknologisk modenhet og økonomiske rammer – uten å svekke dagens transporttilbud på Kystruten. Valg av løsninger og energibærere bør overlates til rederiene i samarbeid med partnere, fagmiljøer, havner og energiprodusenter. En slik tilnærming sikrer teknologinøytralitet, fremmer innovasjon og gir rom for kostnadseffektive løsninger – samtidig som den styrker konkurransen og reduserer risikoen for teknologiske blindspor.

Vi må samtidig erkjenne at dersom flere leverandører velger ulike teknologier og stiller forskjellige krav til infrastruktur, kan kostnadene øke betydelig. For å unngå omfattende fragmentering og sikre effektiv ressursbruk, er god koordinering helt avgjørende.

Kystruten opererer i noen av verdens mest krevende farvann, og miljøkravene må ikke gå på bekostning av sikkerhet, regularitet eller operatørens evne til å levere et stabilt tilbud. Like viktig er at kravene ikke medfører redusert ruteproduksjon, lavere frekvens eller endrede seilingsmønstre som svekker tilgjengeligheten langs kysten. En helhetlig tilnærming som kombinerer høye miljøambisjoner med realistiske løsninger, er nøkkelen til å lykkes med den grønne omstillingen.

## **2.7 Innretning av statens kjøp og anbudskonkurranse**

**2.7.1 Hvilke modeller for statens eventuelle kjøp vil best sikre nødvendig kapasitet for lokal- og regionaltransport og gods, samtidig som kommersielle elementer (herunder cruise-turisme) håndteres utenfor statens kjøp?**

**2.7.2 Hvordan bør et eventuelt anbud utformes for å sikre god konkurranse, forutsigbarhet og effektiv ressursbruk?**

Fylkeskommunens vurderinger:

Tidlig utlysning av anbud er avgjørende for å stimulere til reell konkurranse og et best mulig

tilbud til lavest mulig pris. Det gir leverandørene nødvendig tid til å utvikle og investere i miljøvennlig teknologi og energieffektive skip, samt til å forberede seg til neste avtaleperiode. Disse prosessene krever grundig planlegging og tett samarbeid mellom aktører og fagmiljøer. Det tar tid å modne ny grønn teknologi, gjennomføre energieffektiviseringstiltak og bygge verdikjeder for grønn energi langs kysten. Jo tidligere anbudet lyses ut, desto større er muligheten for å realisere ambisiøse klima- og miljømål.

Kontraktperioden bør utvides fra dagens 10 år til 15 år. En lengre avtale gjør investeringene mer attraktive og gir rederiene økonomisk forutsigbarhet, noe som styrker både konkurransen og kvaliteten på tilbudet. Det samme gjelder for havner og utbygging av lade- og fyllestasjoner, samt for grønne energiprodusenter, som trenger langsiktighet for å planlegge og gjennomføre nødvendige investeringer.

For å stimulere til reell konkurranse og et godt tilbud må anbudsutlysningen inneholde tydelige krav, klare minimumsstandarder og definerte sanksjoner dersom disse ikke oppfylles. I tillegg bør det innføres vektingsmodeller som belønner løsninger som går utover minimumskravene, slik at innovasjon, kapasitets- og kvalitetsforbedringer samt kostnadseffektivitet stimuleres.

Skipene må dimensjoneres for å håndtere toppene i transportbehovet. Ordningen må videreføre dagens struktur med 11 skip, faste rutetider og daglige anløp i 34 havner tur-retur Bergen-Kirkenes. Skipene må ha tilstrekkelig størrelse for å sikre regularitet, forutsigbarhet, sikkerhet, god passasjerkomfort og nok plass til gods.

Billettprisene for distansereiser, særlig når lugar inngår, er i dag høye fordi de konkurrerer med prisnivået for cruiseturister med høy betalingsvilje. Lugarprisene er markedsstyrte, noe som gjør det vanskelig å finne rimelige alternativer. En mulig løsning kan være å kombinere maksimalpriser med et krav om tilstrekkelig minimumskapasitet som alltid er tilgjengelig. Dette vil gjøre tilbudet mer tilgjengelig og konkurransedyktig for distansereisende, samtidig som det ivaretar kommersielle hensyn.

Reservasjonsperioden for kapasitet til distansereisende med lugar bør reduseres fra dagens seks uker til nærmere avgang, ettersom de fleste bestillinger skjer tett opp mot reisedato. Samtidig bør minimumskapasiteten som alltid er tilgjengelig for denne gruppen økes, slik at reisende får større forutsigbarhet og bedre muligheter til å planlegge sine reiser.

Det er et nasjonalt og regionalt mål å overføre gods fra vei til sjø, og Kystruten har en sentral rolle i dette arbeidet. Kommende anbud bør derfor stimulere til økte godsvolumer gjennom incentivordninger for operatører, vareeiere og logistikkaktører, samt legge til rette for lengre liggetider i havner med korte opphold. Dagens fraktområde må utvides til minst alle anløp i Nordland, Troms og Finnmark. I tillegg må det sikres kapasitet til frakt av biler, inkludert hybrid- og elbiler, i alle havner som anløpes.

Kystruten må fremstå som én helhetlig løsning for reisende og biltransporter – enkel, sømløs og tilgjengelig. Operatørene må levere en felles digital plattform som gir oppdatert reiseinformasjon, ruteplaner og et brukervennlig bookingsystem med tydelige priser, raskt og enkelt billettkjøp samt gode rutiner for avvikshåndtering. Alt dette må integreres i Enturappen, slik at reisende får én samlet løsning for hele reisen – fra planlegging til gjennomføring, inkludert korresponderende kollektivtransport før og etter reisen med Kystruten.

Kystruteavtalen må sikre at operatørene opprettholder norske lønns- og arbeidsvilkår for

mannskap om bord. I tillegg bør kravet om lære plasser styrkes utover dagens nivå.

### **Helhetlig samfunnsutvikling - vurdering av konsekvenser for Nordland fylke**

Kystruten er en sentral drivkraft for samfunnsutviklingen langs kysten og en viktig del av nasjonal beredskap. Den bidrar til bosetting og arbeidsplasser, styrker næringsutvikling og reiseliv, og skaper verdier gjennom effektiv transport av passasjerer, turister og gods. Kystruten knytter kystsamfunn sammen, gir tilgang til tjenester og markeder, og spiller en nøkkelrolle i den grønne omstillingen ved å redusere utslipp gjennom sjøbasert transport.

### **Samarbeidende rådsområder/fagavdeling**

Det har vært møte med avdeling for samfunnsutvikling som del av arbeidet med saken.

### **Medvirkningsråd**

Ved mottak av høringen ble den tidlig sendt videre til medvirkningsrådene for innspill.

### **Fylkesrådets/politisk vurdering**

Det er positivt at SD har startet arbeidet med nytt konkurransegrunnlag for Kystruten. Nå må høringsprosessen følges opp med en rask anbudsutlysning for å øke muligheten til reell konkurranse, og et best mulig transporttilbud for kystsamfunnene.

Det er uheldig at departementet har valgt et konsulentmiljø i Oslo – langt fra kystsamfunnene der Kystruten har sin virksomhet. Valget gir verken lokal forankring eller tilstrekkelig innsikt i den samfunnskritiske rollen Kystruten har i Nord-Norge. Landsdelen er langstrakt, med spredt bosetting og et næringsliv dominert av mange små bedrifter langs kysten. Den er værutsatt og preget av krevende logistikk, der både innbyggere og bedrifter er helt avhengige av forutsigbar transport. Denne virkeligheten må forstås og gjenspeiles i beslutningsgrunnlaget – noe dagens rapport ikke i tilstrekkelig grad gjør.

Mandatet for utredningen fremstår mer som et forsøk på å redusere statens kostnader til Kystrutetjenester enn som en visjonær og fremtidsrettet tilnærming. I stedet for å legge grunnlaget for robuste og fremtidsrettede transportløsninger i Nord-Norge, risikerer man å senke ambisjonsnivået og svekke en tjeneste som er helt avgjørende for bosetting, næringsliv, beredskap og samfunnsikkerhet langs kysten.

Kystruten er Norges mest komplette og sammenhengende transportløsning langs kysten mellom Bergen – Kirkenes – en livslinje for kystsamfunnene. Den kombinerer lokal passasjertransport, godstransport og turisme, og bidrar til arbeidsplasser, aktivitet og betydelige ringvirkninger i alle havner den anløper. Kystruten er derfor ikke bare en transporttjeneste, men en integrert del av samfunnsstrukturen og verdiskapingen langs hele norskekysten.

Med faste rutetider og daglige anløp året rundt, gir Kystruten høy forutsigbarhet for både passasjerer og gods. Den håndterer alt fra små kolli til store partilaster over korte og lange strekninger – tørrlast, kjøle- og fryselast – en fleksibilitet som er avgjørende for folk og næringsliv. Kystruten har i tillegg et betydelig potensial til å flytte mer gods over på kjøll.

Når uvær stenger veger og innstiller fly, ferjer og hurtigbåter, er Kystruten ofte fortsatt i drift. Seks skip opererer nord for Polarsirkelen med daglige avganger året rundt, noe som gjør ruten til en kritisk beredskapsressurs for transport av mennesker og gods – nesten uavhengig av vær og kriser. Et svekket tilbud vil ramme bosetting, næringsliv, beredskap og sikkerhet hardt, med konsekvenser langt utover transportsektoren.

Det er bekymringsfullt dersom dagens tilbud med Kystruten svekkes i det nye anbudet uten at det kompenseres med et like godt tilbud for de reisende. Høringen om Kystruten må ses i sammenheng med den nylige høringen om utredningen av det regionale flytilbudet (FOT-rutene), ettersom begge har avgjørende betydning for mobilitet og tilgjengelighet langs kysten.

Fylkeskommunen har ikke mulighet til å overta transport av gods som erstatning for Kystrutens godstransport. Den betydelige kostnadsveksten i samferdselssektoren, kombinert med manglende statlig finansiering, gjør en slik løsning økonomisk urealistisk.

Fylkesrådet viser til vedtak i Fylkestinget om at elektrifisering og overgang til lav- og nullutslippsløsninger i samferdselssektoren må gjennomføres med en balansert tilnærming. Miljøkravene skal bidra til grønn omstilling, men må veies opp mot behovet for et stabilt, godt og tilgjengelig transporttilbud for innbyggere og næringsliv. For å lykkes med denne balansen er tilstrekkelig statlig medfinansiering avgjørende, slik at strenge klimamål kan realiseres uten å gå på bekostning av samfunnets mobilitetsbehov.

Fylkesrådet ønsker strengere klima- og miljøkrav i kommende Kystrute-anbud velkommen, og forutsetter at staten har samme ambisjonsnivå som overfor fylkeskommunene, der det stilles krav til nullutslippsløsninger for ferjer og buss. Med riktige krav og insentiver kan Kystruten bli en drivkraft for lav- og nullutslippsløsninger, skape betydelig verdiskaping i maritim industri og nye arbeidsplasser langs hele kysten – og sette en ny standard for norsk skipsfart. Tiden for handling er nå.

Det er oppsiktsvekkende at rapporten gir så liten oppmerksomhet til beredskap, samfunnssikkerhet og verdiskaping i kystsamfunnene. Kystruten har et betydelig potensial til å ivareta langt flere samfunnskritiske funksjoner enn dagens statlige kjøp legger opp til.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa er fundamentalt endret. For Norge er bosetting, økonomisk aktivitet og tilstedeværelse i nordområdene avgjørende for suverenitet og forsvarsevne. I dette bildet utgjør Kystruten en unik ressurs. Med daglige avganger året rundt sikrer den mobilitet, forsyningssikkerhet og nasjonal beredskap – en funksjon som få andre transportløsninger kan tilby.

Kystruteskipene har en unik beredskapskapasitet. De kan frakte store folkemengder og utstyr, fungere som hospitalskip, innkvartering eller evakueringsplattform i krisesituasjoner. I tillegg er fartøyene godt egnet til slepeoppdrag, miljøberedskap og søk- og redningsoperasjoner, og de utgjør en viktig observasjonsplattform langs kysten knyttet til miljø, infrastruktur og unormale hendelser. Denne fleksibiliteten gjør Kystruten til en strategisk ressurs for Norge – og dette må gjenspeiles i kravene til kommende anbud.

Fylkesrådet forventer at høringsprosessen retter opp de mangler og svakheter som preger rapporten, og sikrer et solid og helhetlig beslutningsgrunnlag for Regjeringen og Stortinget.

Kommende anbud må utformes slik at de ivaretar både transportbehov, verdiskaping, grønn omstilling, beredskap og sikkerhet. Bare da kan Kystruten fortsatt være en livslinje for kysten og en strategisk ressurs for Norge – med et tilbud som kombinerer samfunnsnytte, bærekraft og robusthet i møte med fremtidens utfordringer.

Kystruten har en stor plass i mange norske hjerter, og skipene er et synlig symbol langs hele norskekysten – med lokalpassasjerer, gods og turister fra hele verden. Å sikre et godt omdømme, en sterk merkevare og et tilbud som dekker kystbefolkningens transportbehov er

avgjørende for samfunnets vilje til å bruke offentlige midler på kjøp av transporttjenester fra Kystruten i fremtiden. Dette handler ikke bare om transport – det handler om identitet, tilhørighet og verdiskaping langs kysten.

### **Konsekvenser for Nordland fylkeskommune**

#### **Økonomiske og personellmessige konsekvenser**

Saken har ikke i seg selv økonomiske, personellmessige eller øvrige konsekvenser for Nordland fylkeskommune.

#### **Andre konsekvenser**

Ingen.

### **Fylkesrådets innstilling til vedtak**

Nordland fylkesting viser til høringen om et best mulig transportsystem langs kysten og rapporten fra Oslo Economics «Fremtidens kystrute – Transport- og miljøfaglig utredning», og gir følgende innspill:

1. Kystruten har en sterk posisjon langs kysten for bosetning og næringsliv, samt skipenes rolle i et beredskaps- og sikkerhetspolitisk perspektiv og suverenitetshevdelse. Dette må tillegges større vekt i kommende konkurransegrunnlag for Kystruten.
2. Det finnes ingen reelle alternative transportløsninger som kan erstatte Kystrutens tilbud og standard i Nordland – verken for person- eller godstransport.
3. Dagens rutestruktur må videreføres med daglige, helårige og gjennomgående seilinger i 34 havner i begge retninger mellom Bergen og Kirkenes. Leverandørene av Kystruten må forplikte seg til å stille erstatningsskip ved eventuelle driftsavbrudd på avtalen.
4. Kystruten skal fremstå som én helhetlig løsning for både passasjerer og biltransport. Det må etableres en felles digital plattform som gir oppdatert reiseinformasjon, ruteplaner og et brukervennlig bookingsystem med tydelige priser, raskt og enkelt billettkjøp samt effektive rutiner for avvikshåndtering. Hele løsningen skal være fullt integrert i Entur-appen.
5. Dagens høye priser på distansereiser og lugarer gjør at Kystruten i liten grad fremstår som et reelt alternativ for kystbefolkningen – i strid med intensjonen bak statlig støtte. Staten må derfor stille strengere krav til pris og vilkår i anbudet, slik at Kystruten igjen blir tilgjengelig for lokalbefolkningen.
6. Det må legges til rette for økt overføring av gods fra veg til sjø gjennom styrking av kystrutens konkurranseevne og kapasitetsøkning for både tørr-, kjøle- og fryselast på skipene. Kystrutens godstilbud må fremstå som attraktivt for brukerne av tilbudet. Havner med korte liggetider for skipene må utvides til minst 30 minutter for å ivareta godshåndtering.
7. Dagens krav om å tilby godstransport på strekningen mellom Tromsø og Kirkenes må utvides til å gjelde minimum alle havner i Nordland, Troms og Finnmark.
8. Det må stilles krav om at alle skip skal transportere personbiler uavhengig av drivstofftyper, ved alle havner som kystruten anløper. Minimum kapasitet tilsvarende som dagens skip.
9. Havner med korte liggetider for skipene må utvides for å kunne tilpasse voksende reise- og opplevelsesnæringene i Nordland.
10. Det må stilles krav om nullutslipps- og energieffektive skip, helst fra kontraktsoppstart. Samtidig er det avgjørende at disse miljøkravene ikke svekker Kystrutens transporttilbud. Kontraktperioden skal være minimum 15 år for å sikre lønnsomme, forpliktende og langsiktige markeder for Kystrutens leverandører, produsenter av grønt drivstoff, eiere av lade- og fyllestasjoner samt nødvendig tilrettelegging i havnene langs

kysten.

11. Det må snarest utarbeides en helhetlig plan for lokalisering av standardiserte lade- og fyllestasjoner for grønt drivstoff og landstrøm langs kysten. Havner der flere transportformer og aktører møtes, bør utvikles som sentrale energiknutepunkter. Her kan det legges til rette for smart styring av energiforbruk, tilgang til ulike energiformer, effektiv utnyttelse av infrastruktur, lokal energiproduksjon og energilagring.
12. Anbudet må spesifisere at leverandører forplikter seg til å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår og lærlingordninger på skipene.
13. Det vises til saksfremleggets del «*Faglig drøfting og alternative løsninger*», som behandler de spørsmålene Samferdselsdepartementet har bedt om vurderinger av i sitt høringsbrev.

Bodø den 16.01.2026

Marianne Dobak Kvensjø  
fylkesrådsleder  
sign

Aina Nilsen  
fylkesrådets nestleder  
sign

## **16.01.2026 Fylkesrådet**

### **Inhabile personer**

Richard Dagsvik fratradte under behandling av saken.

### **Votering i Fylkesrådet**

Enstemmig

### **Innstilling fra Fylkesrådet**

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt

## **09.02.2026 Fylkestinget**

### **Samferdselskomiteens innstilling ble lagt fram av skyggeordfører Odd Arnold Skogsholm, Arbeiderpartiet**

Nordland fylkesting viser til høringen om et best mulig transportsystem langs kysten og rapporten fra Oslo Economics «Fremtidens kystrute – Transport- og miljøfaglig utredning», og gir følgende innspill:

1. Nordland Fylkesting støtter alternativ 2, styrket person- og godstilbud, i den transport- og miljøfaglige utredningen «Fremtidens Kystrute».
2. Kystruten har en sterk posisjon langs kysten for bosetning, næringsliv og regional utvikling, samt skipenes rolle i et beredskaps-, sikkerhets- og forsyningsperspektiv og for suverenitetshevdelse. Disse funksjonene må anerkjennes som kritisk samfunnsinfrastruktur og tillegges større vekt i kommende konkurransegrunnlag for Kystruten.

3. Det finnes ingen reelle alternative transportløsninger som kan erstatte Kystrutens tilbud og standard i Nordland – verken for person- eller godstransport. Redusert frekvens, sesongtilpasninger eller geografisk innkorting av ruten vil derfor ikke kunne kompenseres av andre transportformer.
4. Dagens rutestruktur må videreføres med daglige, helårige og gjennomgående seilinger i 34 havner i begge retninger mellom Bergen og Kirkenes. Daglige anløp er en forutsetning for at Kystruten skal fungere som kollektivtilbud, logistikkåre og beredskapsressurs. Leverandørene av Kystruten må forplikte seg til å stille erstatningsskip ved eventuelle driftsavbrudd på avtalen.
5. Kystruten skal fremstå som én helhetlig løsning for både passasjer-, gods- og biltransport. Det må etableres en felles digital plattform som gir oppdatert reiseinformasjon, ruteplaner og et brukervennlig bookingsystem med tydelige priser, raskt og enkelt billett kjøp samt effektive rutiner for avvikshåndtering. Løsningen må være tilpasset lokal- og regional reisebruk, og hele løsningen skal være fullt integrert i Entur-appen.
6. Dagens høye priser på distansereiser og lugarer gjør at Kystruten i liten grad fremstår som et reelt alternativ for kystbefolkningen – i strid med intensjonen bak statlig støtte. Staten må derfor stille strengere krav til pris og vilkår i anbudet, slik at Kystruten igjen blir tilgjengelig og anvendelig for lokalbefolkningen.
7. Det må legges til rette for økt overføring av gods fra veg til sjø gjennom styrking av Kystrutens konkurransevne og kapasitetsøkning for både tørr-, kjøle- og fryselast på skipene. Kystrutens godstilbud må fremstå som attraktivt og forutsigbart for brukerne av tilbudet. Havner med korte liggetider for skipene må utvides til minimum 30 minutter for å sikre tilfredsstillende godshåndtering.
8. Dagens krav om å tilby godstransport på strekningen mellom Tromsø og Kirkenes må utvides til å gjelde minimum alle havner i Nordland, Troms og Finnmark.
9. Det må stilles krav om at alle skip skal kunne transportere personbiler, uavhengig av drivstofftype, ved alle havner som Kystruten anløper. Minimum kapasitet tilsvarende som dagens skip.
10. Havner med korte liggetider for skipene må utvides for å kunne tilpasses både lokal transportbruk og voksende reise- og opplevelsesnæringer i Nordland, uten at dette svekker Kystrutens funksjon som transporttilbud for fastboende.
11. Det må stilles krav om nullutslipps- og energieffektive skip, helst fra kontraktsoppstart. Samtidig er det avgjørende at disse miljøkravene ikke fører til redusert frekvens, færre anløp eller svekket transporttilbud. Kontraksperioden skal være minimum 15 år for å sikre lønnsomme, forpliktende og langsiktige markeder for Kystrutens leverandører, produsenter av grønt drivstoff, eiere av lade- og fyllestasjoner samt nødvendig tilrettelegging i havnene langs kysten.
12. Det må snarest utarbeides en helhetlig plan for lokalisering av standardiserte lade- og fyllestasjoner for grønt drivstoff og landstrøm langs kysten. Havner der flere transportformer og aktører møtes, bør utvikles som sentrale energiknutepunkter. Her kan det legges til rette for smart styring av energiforbruk, tilgang til ulike energiformer, effektiv utnyttelse av infrastruktur, lokal energiproduksjon og energilagring.
13. Anbudet må spesifisere at leverandører forplikter seg til å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår samt lærlingordninger på skipene.
14. Det vises til vedlegg som behandler de spørsmålene Samferdselsdepartementet har bedt om vurderinger av i sitt høringsbrev

## Votering i plenum

Samferdselskomiteens innstilling enstemmig vedtatt med 42 stemmer (10 Arbeiderpartiet, 11 Høyre, 5 Fremskrittspartiet, 4 Senterpartiet, 4 SV-Sosialistisk Venstreparti, 3 Rødt, 1 Industri- og Næringspartiet, 1 Venstre, 1 Miljøpartiet De Grønne, 1 Kristelig Folkeparti, 1 Uavhengig).

### Permissioner

Kim André Haugan Schei, Senterpartiet

Sandra Tønne, Arbeiderpartiet

Kassandra Bredrup Petsa, Fremskrittspartiet

## FT 014/2026

### Vedtak

Nordland fylkesting viser til høringen om et best mulig transportsystem langs kysten og rapporten fra Oslo Economics «Fremtidens kystrote – Transport- og miljøfaglig utredning», og gir følgende innspill:

1. Nordland Fylkesting støtter alternativ 2, styrket person- og godstilbud, i den transport- og miljøfaglige utredningen «Fremtidens Kystrote».
2. Kystroten har en sterk posisjon langs kysten for bosetning, næringsliv og regional utvikling, samt skipenes rolle i et beredskaps-, sikkerhets- og forsyningsperspektiv og for suverenitetshevdelse. Disse funksjonene må anerkjennes som kritisk samfunnsinfrastruktur og tillegges større vekt i kommende konkurransegrunnlag for Kystroten.
3. Det finnes ingen reelle alternative transportløsninger som kan erstatte Kystrotens tilbud og standard i Nordland – verken for person- eller godstransport. Redusert frekvens, sesongtilpasninger eller geografisk innkorting av ruten vil derfor ikke kunne kompenseres av andre transportformer.
4. Dagens rutestruktur må videreføres med daglige, helårlige og gjennomgående seilinger i 34 havner i begge retninger mellom Bergen og Kirkenes. Daglige anløp er en forutsetning for at Kystroten skal fungere som kollektivtilbud, logistikkåre og beredskapsressurs. Leverandørene av Kystroten må forplikte seg til å stille erstatningsskip ved eventuelle driftsavbrudd på avtalen.
5. Kystroten skal fremstå som én helhetlig løsning for både passasjer-, gods- og biltransport. Det må etableres en felles digital plattform som gir oppdatert reiseinformasjon, ruteplaner og et brukervennlig bookingsystem med tydelige priser, raskt og enkelt billett kjøp samt effektive rutiner for avvikshåndtering. Løsningen må være tilpasset lokal- og regional reisebruk, og hele løsningen skal være fullt integrert i Entur-appen.
6. Dagens høye priser på distansereiser og lugarer gjør at Kystroten i liten grad fremstår som et reelt alternativ for kystbefolkningen – i strid med intensjonen bak statlig støtte. Staten må derfor stille strengere krav til pris og vilkår i anbudet, slik at Kystroten igjen blir tilgjengelig og anvendelig for lokalbefolkningen.
7. Det må legges til rette for økt overføring av gods fra veg til sjø gjennom styrking av Kystrotens konkurranseevne og kapasitetsøkning for både tørr-, kjøle- og fryselast på skipene. Kystrotens godstilbud må fremstå som attraktivt og forutsigbart for brukerne av tilbudet. Havner med korte liggetider for skipene må utvides til minimum 30 minutter for å sikre tilfredsstillende godshåndtering.

8. Dagens krav om å tilby godstransport på strekningen mellom Tromsø og Kirkenes må utvides til å gjelde minimum alle havner i Nordland, Troms og Finnmark.
9. Det må stilles krav om at alle skip skal kunne transportere personbiler, uavhengig av drivstofftype, ved alle havner som Kystruten anløper. Minimum kapasitet tilsvarende som dagens skip.
10. Havner med korte liggetider for skipene må utvides for å kunne tilpasses både lokal transportbruk og voksende reise- og opplevelsesnæringer i Nordland, uten at dette svekker Kystrutens funksjon som transporttilbud for fastboende.
11. Det må stilles krav om nullutslipps- og energieffektive skip, helst fra kontraktsoppstart. Samtidig er det avgjørende at disse miljøkravene ikke fører til redusert frekvens, færre anløp eller svekket transporttilbud. Kontraktperioden skal være minimum 15 år for å sikre lønnsomme, forpliktende og langsiktige markeder for Kystrutens leverandører, produsenter av grønt drivstoff, eiere av lade- og fyllestasjoner samt nødvendig tilrettelegging i havnene langs kysten.
12. Det må snarest utarbeides en helhetlig plan for lokalisering av standardiserte lade- og fyllestasjoner for grønt drivstoff og landstrøm langs kysten. Havner der flere transportformer og aktører møtes, bør utvikles som sentrale energiknutepunkter. Her kan det legges til rette for smart styring av energiforbruk, tilgang til ulike energiformer, effektiv utnyttelse av infrastruktur, lokal energiproduksjon og energilagring.
13. Anbudet må spesifisere at leverandører forplikter seg til å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår samt lærlingordninger på skipene.
14. Det vises til vedlegg som behandler de spørsmålene Samferdselsdepartementet har bedt om vurderinger av i sitt høringsbrev

## Vedlegg

<b>Tittel</b>	<b>DoKID</b>
Høringsbrev om et best mulig transportsystem langs kysten - frist 13.01.2026	1829782
Fremtidens kystrute - Transport- og miljøfaglig utredning	1829783
Brønnøy Havns uttalelse om best mulig transportsystem langs kysten - Fremtidens Kystrute	1844656
Alstahaugs uttalelse til høring om best mulig transportsystem langs kysten	1835773
Salten Regionråds Høringsuttalelse om Kystruten	1830220
Høringssvar kystruten	1829574
Innspill fra Polarsirkelrådet angående høring om Kystruten.	1829570
Innspill fra Skolenes landsforbund til fylkestingssakene i februar 2026	1908814
Innspill fra Nordland eldreråd	1914901
Kystruten - Vedlegg henvist til i punkt 14	1918970