

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref.:

Deres dato:

Vår ref.:

24/10655-12

24/128808

Vår dato:

24.10.2024

## Høringssvar - Innspill på kystrutens innretning fra 2030

Det viser til vår utsatt frist til innen 25. oktober for oversendelse av høringssvar på innspill på kystrutens innretning fra 2030.

Fylkestinget i Nordland har behandlet sak 122/2024 – Høring – Innspill på kystrutens innretning fra 2030.

Vedlagt følger:

- Oppsummering vedtakspunkter
- Saksfremlegg

Med vennlig hilsen  
Stian Jensen  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

### Vedlegg

Vedtakspunkter

Høring - Innspill på kystrutens innretning fra 2030

DokID

1394236

1394237

## FYLKESTINGSSAK

| Saksnummer | Utvalg/komite         | Dato       |
|------------|-----------------------|------------|
| 273/2024   | Fylkesrådet           | 24.09.2024 |
| 122/2024   | Fylkestinget          | 21.10.2024 |
|            | Komite for samferdsel | 21.10.2024 |

### Høring - Innspill på kystrutens innretning fra 2030

#### Sammendrag

Staten har inngått avtale med 11 skip som trafikkerer kystruten Bergen-Kirkenes-Bergen. Dagens kystruteavtaler gjelder for perioden 2021-2030 med opsjon om å forlenge avtalen med et år. Samferdselsdepartementet (SD) har igangsatt arbeidet med forberedelser til ny konkurranse om drift av kystruten etter 2030, ved å igangsette en transport- og miljøfaglig utredning. Det skal blant annet utredes hvilket transportbehov kystrutevirksomheten skal dekke, hvilke miljøkonsekvenser den har og potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene for neste kontraktsperiode. Det er Oslo Economics som skal gjennomføre utredningen for SD. Utredningen vil danne grunnlaget for senere høring, og fungere som et faglig innspill til SDs videre arbeid frem til neste konkurransegrunnlag for kystruten. Samtidig er et representativt utvalg av berørte interesser blitt intervjuet av konsulentselskapet.

Nordland fylkeskommune er inviterte til å gi skriftlig innspill til innretningen av nytt konkurransegrunnlag for kystruten.

#### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet (SD) inngikk i 2018 avtale med Havila Kystruten AS (største eier er Sævik-familien fra Fosnavåg på Sunnmøre, med 60 % eierskap) og Hurtigruten Coastal AS (hovedaksjonær er det Londonbaserte investeringsselskapet TDR Capital) om å betjene kystruten Bergen-Kirkenes-Bergen for perioden 2021-2030, med opsjon om å forlenge avtalen med et år. Havila Kystruten AS (heretter kalt Havila) betjener 4 skip og Hurtigruten Coastal AS (heretter kalt Hurtigruten) betjener 7 skip. Avtalen ble inngått etter konkurranse som ble utlyst i 2017.

Formålet med statens kjøp av transporttjenester er å sikre et tilfredsstillende kystrutetilbud for passasjerer som reiser lokalt og regionalt mellom angitte anløpssteder, og et tilfredsstillende godstilbud mellom Tromsø og Kirkenes. Det statlige kjøpet av tjenester på kystruten omfatter daglige, helårige og gjennomgående seilinger i 34 havner i hver retning på strekningen Bergen–Kirkenes.

SD stiller minimum kapasitetskrav på 300 passasjerer og 120 køyeplasser til hvert skip. Videre godskapasitet på minimum 150 paller (europaller) i lasterom, hvorav minimum 20 pallplasser til kjøll og 20 pallplasser til frys. Det er ikke stilt særskilt krav om transport av

personbiler, og rederiene står fritt til å tilby slik transporttjeneste på kommersielt grunnlag.

SD stiller også klima- og miljøkrav som sikrer at CO<sub>2</sub>-utslippene fra skipene skal være 25 % lavere enn ved forrige avtaleperiode. Det er opp til rederiene selv å avgjøre hvordan de vil oppfylle klimaforpliktelsene. Skipene er tilrettelagt for landstrøm og skal benytte landstrøm i de havnene der infrastrukturen legger til rette for det. I tillegg skal skipene ikke benytte tungolje.

De årlige statlige bevilgingene til kjøp av kystrutens transporttjenester indeksreguleres årlig. I 2024 bevilges til sammen 1.241 mill. kr, fordelt med 830 mill. kr til Hurtigruten og 410 mill. kr til Havila.

Ifølge Nasjonal transportplan 2025-2036 har det tradisjonelt vært vanskelig å sikre virksom konkurranse om statens avtale om kystrutetjenester. Årsaken er at det kreves spesielle skip for å operere helårlig langs norskekysten. Regjeringen mener at det er viktig å gjennomføre en velfungerende konkurranse for at staten skal oppnå gode avtaler. Både med hensyn til kvaliteten på tjenestene som de reisende og vareeiere skal tilbys, å redusere utslippene fra kystrutedriften og av hensyn til statens utgifter.

SD ønsker å forberede seg i god tid før neste konkurranse om drift av kystruten etter 2030. Det skal bl.a. gjennomføre en transport- og miljøfaglig utredning som vil belyse flere sider ved kystrutevirksomheten. I utredningen skal det bl.a. ses på hvilke transportbehov som skal dekkes, hvilke miljøkonsekvenser den har og potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene.

Det er Oslo Economics som skal gjennomføre utredningen for SD. Utredningen vil være et viktig grunnlag for senere høring, og vil fungere som et faglig innspill til SD sitt videre arbeid inn mot ny anbudskonkurranse for kystruten.

Nordland fylkeskommune (Nfk) er invitert av SD til å gi høringsinnspill til utredningsarbeidet. Opprinnelig høringsfrist er 30. september 2024. Denne fristen rekker ikke behandling i fylkestinget, og SD har dermed gitt utsatt frist til innen 25. oktober.

Nærmere om høringsbrev finnes på [SD sin hjemmeside](#). Det foreligger ikke kunnskapsgrunnlag til høringen, og det er derfor innhentet egen relevant informasjon fra ulike kilder i prosessen med utarbeidelse av dette saksfremlegget.

Nfk inviterte interregionale politiske råd, NHO Nordland, Nordnorsk Reiseliv og alle havner som kystruten anløper i Nordland til å gi innspill til kystrutens innretning etter 2030. Mottatte innspill følger vedlagt dette saksfremlegget.

### **Problemstilling**

Kystruten kan inndeles i tre kategorier. Det ene er rundreise. Dette er et pakkeprodukt på en lengre strekning, der pakken inneholder lugar og ordinære måltider om bord, gjerne kombinert med ulike opplevelsaktiviteter om bord og på land underveis på seilassen. Dette kan f.eks. være Bergen-Kirkenes-Bergen, eller kun syd eller nordgående rute.

Distansereisende er passasjerer som kjøper billett på selvvalgt strekning med eventuelt tillegg for lugar og ordinære måltider om bord. Selvvalgt strekning kan ikke være via snuhavn med samme fartøy. Kystruten frakter også gods, med krav på strekningen mellom Tromsø og Kirkenes. Kystruten er dermed å anse som godsførende passasjerskip.

Kystruten mellom Bergen og Kirkenes t/r tar 12 dager, og om lag 6 dager i hver retning.

Bygging av Havilas fire nye skip ble sterkt forsinket. De to første skipene ble satt i rute desember 2021 og mai 2022, og de to øvrige skipene i fjerde kvartal 2023. Koronautbruddet i mars 2020 med påfølgende reiserestriksjoner, har i realiteten ført til nærmere tre års bortfall av daglige anløp langs kyststruten. Dette har i betydelig grad påvirket passasjertrafikken og godstransporter på kyststruten fra oppstarten av det nye anbudet fra 2021.

I 2023 ble det fraktet totalt om lag 220.000 passasjerer (påstigende passasjerer) på strekningen mellom Bergen og Kirkenes. Til sammenlikning 195.000 passasjerer i 2022 og 333.000 passasjerer i 2019 (før pandemien).

Passasjertrafikken mellom Bergen og Kirkenes målt i antall distansereisende var 124.339 i 2022, noe som utgjorde nærmere 64 % av passasjertrafikken for kyststruten. Til sammenlikning var det 210.370 distansereisende i 2019.

Den desiderte største havnen for antall om bord- og avstigende passasjerer er Bergen med 152.178 passasjerer i 2023. Den regionale fordelingen av trafikken viser at stadig flere av passasjerene går om bord eller i land i Bergen. Dette er en konsekvens av kystrutens sterke satsing på turistmarkedet.

Nest største havn er Tromsø med 43.794 passasjerer, etterfulgt av Kirkenes med 41.618 og Trondheim 39.465.

Kyststruten frakter betydelige mengder gods langs kysten, med Nord Lines AS som både godsekspeditor og ansvar for markedsføring og salg. Ifølge kystrutens rederier ble det fraktet ca. 52.000 gods langs norskekysten i 2023, noe som tilsvarer om lag 2.700 vogntog. Dette gjelder primært stykkgods. Det fraktes bl.a. byggevarer, forbruksvarer, sjømat, dagligvarer, utstyr til havbruksnæringen m.m. Ifølge tall fra Nord Lines AS består om lag 85 % av godset tørrlast, 12 % fersk og 3 % frossen. Volumene og type last kan variere mellom år.

Tabell nedenfor viser skipenes liggetider i havnene og antall av- og påstigende passasjerer, fordelt på de ti havnene som kyststruten anløper i Nordland i 2023. Siden Nord Lines AS har lagt om rapporteringssystem for gods, er tallene baserte på tredje og fjerde kvartal 2023 og første og andre kvartal 2024 (inkl. personbiler oppgitt i vekt).

| Anløpshavner | Tid i havn<br><i>Nordgående</i> | Tid i havn<br><i>Sørgående</i> | Antall<br>passasjerer- 2023<br><i>på- og avstigende</i> | Gods, i<br>tonn***<br><i>Lasting/lossing</i> |
|--------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Brønnøysund  | 10 min (natt)                   | 2 timer, 25 min<br>(dag)       | 3.901                                                   | 4.204                                        |
| Sandnessjøen | 15 min (natt)                   | 30 min (dag)                   | 3.899                                                   | 3.220                                        |
| Nesna        | 10 min (tidlig<br>morgen)       | 10 min (dag)                   | 2.210                                                   | 721                                          |
| Ørnes        | 10 min (dag)                    | 10 min (tidlig<br>dag)         | 3.085                                                   | 1.312                                        |
| Bodø         | 2 timer, 15 min<br>(dag)        | 1 time (natt)                  | 18.385                                                  | 9.790                                        |
| Stamsund     | 25 min (kveld)                  | 15 min (kveld)                 | 10.700                                                  | 3.346                                        |
| Svolvær      | 55 min (kveld)                  | 2 timer (kveld)                | 26.660                                                  | 5.705                                        |
| Stokmarknes  | 10 min (natt)                   | 1 time (dag)                   | 7.166                                                   | *                                            |
| Sortland     | 15 min (natt)                   | 30 min (dag)                   | 4.845                                                   | 4.008**                                      |
| Risøyhamn    | 15 min (natt)                   | 15 min (dag)                   | 2.619                                                   | 3.821                                        |

\* Skipes ved Sortland havn

**\*\* Inkluderer Stokmarknes havn**

**\*\*\* Gjelder for perioden Q3-2023 – Q2-2024**

I Nordland er det 121.766 innbyggere i de kommunene som kyststruten anløper, noe som utgjør halve befolkningen i fylket. Tyngdepunktet av passasjertrafikken (av- og påstigende) er mellom Bodø og Lofoten/Vesterålen.

Det er betydelig gods som lastes og losses over havnene i Nordland, og dette utgjør om lag 36.000 tonn (lasting/lossing) i perioden Q3-2023 - Q2-2024.

Av godsvolum som lastes og losses ved havnene som kyststruten anløper, utgjør Nordland ca. 28 %, Troms og Finnmark ca. 33 % og sør for Nordland ca. 39 %. Noe av godset fraktes over korte strekninger mellom havner i samme fylke, mens annet gods fraktes over lengre strekninger og over fylkesgrenser/landsdeler. Det foreligger ikke tallgrunnlag som viser hvor mye gods som transporteres internt i de ulike fylkene.

De største havnene sør for Nordland er Bergen og Trondheim, med om lag 15.000 tonn i hver havn. Tromsø er største havn i Nord-Norge med underkant av 14.000 tonn gods.

Havila tar kun om bord biler som går på fossilt drivstoff på hele strekningen *Bergen-Kirkenes* eller *Kirkenes-Bergen*, og ikke på de resterende 32 havnene langs ruten. Ifølge rederiet er EL-, hybrid- og hydrogenbiler forbudt om bord av sikkerhetsmessige årsaker. Grunnen til at det ikke er mulig å kjøre biler av eller på ved havnene mellom Bergen og Kirkenes, er ifølge rederiet forholdet mellom vinkelen på lasterampen og store variasjoner i tidevannet. Hvert av skipene har kapasitet på inntil ni personbiler.

Hurtigruten frakter personbiler, både fossilt og el-biler, i alle 34 havnene på kyststruten. I 2023 ble det fraktet 13.100 biler, og halvparten av transportene var i perioden mai – august. Til sammenlikning ble det fraktet 22.500 personbiler i 2019 (før pandemien) da hurtigruten opererte alene på kyststrekningen. Det tilsvarer gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse på over fem biler per skip. Hurtigrutens sju skip har i dag en kapasitet på til sammen 140 personbiler, med gjennomsnitt 20 biler per skip.

Det er uheldig med ulik praksis for transport av biler mellom rederiene, og det gir liten forutsigbarhet for kystbefolkningen, der mulighetene til å få transportert bilene blir avhengig av hvilket rederi som til enhver tid anløper den enkelte havn.

Havila med sine fire identiske skip ble bygget i perioden 2021-2023, og hvert skip har en kapasitet på 468 køyer fordelt på 179 lugarer og med samlet passasjerkapasitet på 640. Skipene driftes i dag på naturgass (LNG) og batteri, noe som gir langt mindre miljøutslipp enn bruk av tradisjonell tungolje. Skipene kan seile i fire timer i strekk helt utslippsfritt og lydløst. Fremdriftsmaskineriene er også klargjorte for bruk av Hydrogen og ammoniakk, og rederiet har ambisjoner om nullutslipp med dagens flåte etter 2030.

Hurtigrutens sju skip har ulike kapasiteter og har en gjennomsnittsalder på 30 år. Skipenes gjennomsnittlige kapasitet er 580 passasjerer og 457 køyer. Alle fartøyene er betydelig oppgraderte og moderniserte i flere omganger siden de ble bygget. I de siste årene har rederiet også gjennomført omfattende tekniske oppgraderinger, med moderne teknologi designet for å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp og nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>-utslipp). Tre av skipene er blitt oppgraderte til hybriddrift, gjennom bytte av hovedmotorer, installert store batteripakker, skrogoptimalisering, nye generatorer, nye kontrollsystemer m.m. De øvrige skipene har også

byttet motorer, gir, skrogoptimalisering m.m. Alle skipene benytter sertifisert biodiesel for å redusere klimagassutslipp. Rederiet har ambisjoner om nullutslipp med dagens flåte etter 2030.

Alle skipene som trafikkerer kystruten, er tilrettelagt for å kunne koble seg til landstrøm. I dag er det kun havnene Bergen, Trondheim og Bodø som tilbyr landstrøm og lademuligheter for kystruten.

### **Drøfting**

Rederiene kjøper varer og tjenester for betydelig beløp som direkte konsekvens av kystrutens drift (f.eks. drivstoff, matvarer, utstyrsleverandører, verksted- og servicetjenester m.m.). Anløp av kystruten er økonomisk viktig for havne- og terminal/ekspeditørtjenester, og for de mindre havnene utgjør dette hovedinntektskilden. Denne aktiviteten er viktig for å kunne opprettholde havneinfrastrukturen langs kysten, som også er viktig i et beredskapshensyn.

Tilbudet av lokale attraksjoner og utflukter med kystrutens passasjerer langs Norskekysten gir betydelig verdiskaping og utvikling av lokale reiseliv- og opplevelsesnæringer og transportselskaper på land. Rundreiser med kystruten kombineres i mange tilfeller med hotell- og servicenæringer ved havnene der passasjerene går om bord eller av skipene, og flytransporteres videre til sine bestemmelsessteder.

Hurtigruten har ca. 1.400 ansatte ombord og 200 på land. Havila har ca. 460 ansatte ombord og 45 på land.

Hurtigruten hadde en omsetning på 3,5 mrd. kr i 2023 på sine sju skip, hvorav 720 mill. kr var kontraktinntekter for kjøp av transporttjenester fra SD. Andelen av statlige tjenestekjøp utgjorde 20 % av omsetningen til rederiet.

Havila omsatte for 764 mill. kr i 2023 på sine fire skip, hvorav 216 mill. kr var kontraktinntekter med SD. Statlig tjenestekjøp utgjorde 28 % av omsetningen. Rederiets omsetning gjenspeiler at de siste to skipene ble satt i rute først i fjerde kvartal 2023. Årsresultatet før skattekostnad ble negativt med -874 mill. kr. Gjennomsnittsbelegg ombord i 2023 var 64 %, og rederiet forventer i underkant av 80 % belegg for 2024.

Rundereisepassasjerer er det viktigste økonomiske fundamentet for kystruten og utgjør også det mest lønnsomme kundesegmentet. Derfor har skipene betydelig høyere kapasitet enn minimumskravet som SD stiller i kontraktene med rederiene. Selv om SDs tjenestekjøp utgjør en mindre del av omsetningen, vil dette være en langsiktig og viktig grunninntekt for rederiene.

Kystruterederiene satser betydelige ressurser på internasjonal og nasjonal markedsføring og salg av reise- og opplevelsesmål langs kysten av Norge. Denne Norgesreklamen er det grunn til å anta tiltrekker turister til landsdelen som ikke nødvendigvis ønsker å reise med kystruten.

Kystruten har konkurranse om godsbefordring både fra vegtransport, annen sjøverts transport og jernbanetransport. Lastebil og jernbane anses å være raskere løsninger enn kystruten. Kystruten har stor betydning nord for Bodø, siden det ikke finnes jernbane og det er et svært dårlig europavegnett nordover som vil ta flere ti-år å få utbedret med dagens investeringstakt i samferdsel. Kystruten er også en viktig «ytre kystbane» sør for Bodø. Kapasiteten på Nordlandsbanen er i dag sprengt, og det er ikke plass til flere tog på banen

på ubestemt tid.

Å erstatte kystruten med andre transportformer vil nødvendigvis ikke være en billigere og bedre transportløsning. Staten kjøper eksempelvis ulønnsomme transporttjenester for til sammen 20 mrd. kr i 2024. Kystruten bevilges med 1,24 mrd. kr, tog 5,36 mrd. kr, FOT-rute 2,35 mrd. kr, riksvegferje 3,28 mrd. kr og posten 1,7 mrd. kr.

Kystrutens primære konkurransekraft er at det er ingen logistikksystemer som i dag kan måle seg med kystruten når det gjelder tilgjengelighet med stort geografisk dekningsområde, og som muliggjør både korte og lange transporter. Kystruten er en pålitelig transportform med helårlig daglige avganger i hver retning som følger faste rutetider der man kan planlegge forsendelser med stor grad av forutsigbarhet. Sjøtransport er miljøvennlig og gir betydelige lavere transportkostnader sammenliknet med landtransport. Kystruten er fleksibel med tanke på at det kan sendes alt fra små forsendelser og til større partilaster, enten som tørrlast eller som kjøle- og frysegods. Disse faktorene er viktig for vareeiere/logistikkaktører ved valg av transportmiddel. Det er nasjonalt og regionalt mål om å øke overføring av gods fra veg til sjø og bane.

Det landes betydelige kvantum hvitfisk i Nord-Norge. Det er flere sjømatkonsern som eier foredlingsanlegg i flere fylker i landsdelen, og som er avhengig av råstoffutveksling av fersk fisk/biprodukter mellom anleggene for å øke verdiskaping og lønnsomhet. Det samme gjelder for andre mindre enkeltstående fiskemottak som samarbeider om råstoffutnyttelse. Noen av bedriftene sender ferdigvarer ut til markedene med kystruten. Skal det lønne seg å sende ferskt råstoff med bil, så må en fylle opp en hel bil om gangen. Dette er svært vanskelig siden det er snakk om ferske produkter og at man ikke kan sette slike varer på lager i påvente av å kunne fylle opp en hel bil. Det vil særlig være utfordrende med lastebiltransport om vinteren med mye vær, stengte veger og innstilte ferjesamband. Det er også på denne tiden av året hvor de største sesongfiskeriene foregår i landsdelen.

Nordland fylkeskommune har over flere ti-år driftet et kystgodsfartøy, og fra 2024 ble det satt inn ytterligere et godsfartøy. Kystgodsruten går i fast rute med faste anløpssteder hele året på strekningen mellom Steigen og Nesna. Det ble fraktet om lag 5.100 tonn gods i 2020. Kystgodsruten anløper også flere av de samme havnene som kystruten, slik som Bodø, Ørnes og Nesna. Kombinasjon av kystgodsruten og kystruten utfyller til en viss grad hverandre, gir god tilgang til avsidesliggende steder og øyer hvor det ellers er vanskelig å nå med landtransport alene.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa har endret seg dramatisk. Bosetting, økonomisk aktivitet og nærvær i nordområdene har fått vesentlig større betydning for å kunne sikre suverenitetshevdelse og forsvar av Norge. Kystruten representerer en regularitet med daglig avganger hele året for transport av folk og gods langs Norskekysten, og vil på den måten bidra til nasjonenes suverenitetshevdelse.

Kystruteskipene er godt egnet til transport av stort antall mennesker og utstyr, og kan derfor fungere som hospitalskip eller innkvartering i krisesituasjoner. Videre er skipene godt egnet til slepe- og miljøberedskap, samt til søk og redning.

Kystruten har stort potensiale til å dekke flere samfunnskritiske funksjoner utover selve dagens statlig kjøp av transporttjenester. Det er derfor viktig å opprettholde en høy transportstandard på strekningen mellom Bergen-Kirkenes.

## **Medvirkning**

Medvirkningsrådene ble i starten av skriveprosessen til dette saksfremlegget invitert til å gi innspill til saken.

### **Fylkesrådets vurdering**

Det er positivt at SD nå får utarbeidet et viktig kunnskapsgrunnlag som ledd i forberedelsene til neste anbudsutlysning for kystruten. Fylkesrådet forventer et oppdatert og solid kunnskapsgrunnlag som identifiserer reelle transport-/kapasitetsbehov for folk og næringsliv langs kysten. Disse behovene må tydelig komme frem i kommende konkurransegrunnlag for kystruten.

Fylkesrådet forventer at utredningen vil gi et sterkt signal til rederier og maritim sektor, produsenter av grønne energiløsninger og utbyggere av lade- og energistasjoner om at SD vil legge til rette for økt konkurranse om drift av kystruten. Dette gjennom betydelig strengere krav til klimautslipp, tilstrekkelig og rimelig tjenestetilbud for både reisende og godseiere, samt staten som kjøper av transporttjenesten.

Fylkesrådet ønsker strengere miljøkrav hjertelig velkommen og kystruten kan være et fyrtårn for et grønnere skifte i skipsfarten. Denne muligheten må norske myndigheter gripe.

Det er av avgjørende betydning for å øke konkurransen at utredningen etterfølges av en snarlig anbudsutlysning, slik at aktører som ønsker å konkurrere om anbudet får tilstrekkelig tid til å forberede seg til neste avtaleperiode. Det tar tid å utvikle og modne ny grønn teknologi og energieffektiviseringstiltak, samt å utvikle nye grønne energiverdikjeder langs kysten.

Kystruten har en sterk posisjon langs kysten med daglig anløp av 34 havner i hver retning over hele året. Kystruten utgjør en viktig del av transportsystemet og har stor betydning for samfunns- og næringsutviklingen langs kysten. Kystruten har spesiell stor betydning for Nord-Norge med spredt bosetting og næringsliv, store avstander, mange anløpshavner og mye vekslende vær med vegstegninger og innstilte ferje- og hurtigbåtsamband. Disse utfordringene forsterkes ytterligere med svært begrensede transportalternativer og mangelfull redundans.

Kystrutens sterke rolle i Nord-Norge viste med tydelighet da koronapandemien brøt ut i 2020. Her prioriterte SD strekningen mellom Bodø og Kirkenes (flere ønsket utvidet til hele Nordland) med to skip i en periode, mens resten av skipene ble lagt midlertidig i opplag. SD begrunnet dette med at kystruten er viktig for lokalsamfunnene langs kysten, og spesielt i Nord-Norge som har begrensede alternativer for transport av gods og distansepassasjerer.

Leverandørene av kystruten må sikre at oppdraget gjennomføres til det beste for brukerne av transporttjenesten, og at tjenesten fremstår som enhetlig og oversiktlig. Dette må innebære bl.a. en felles ruteplan, gode og felles løsninger for både reiseinformasjon og bookingsystem på tvers av leverandørene av kystruten. Dette er ikke tilfelle med dagens drift, hvor det fremstår som uoversiktlig, uforutsigbart og mangelfull reiseinformasjon og adskilte bookingsystemer mellom leverandørene.

Det er ofte fullt på skipene når distansepassasjerer bestiller reiser, spesielt utenom vintersesongen. Dette gjelder også korte distansereiser som bestilles i lang tid i forveien. Dette skaper uforutsigbarhet i reiseplanleggingen.

Dagens prisstruktur oppleves som høyt for lokalreisene (distansereisende), særlig ved avstander der det er behov for lugarer. Her bør det vurderes tiltak tilsvarende som

prisreduksjoner på FOT-rutene.

Dagens kystruteskip er ikke godt nok tilpasset behovet for ulike type gods, med lav kapasitet og dårlig tilbud for gods som krever kjølfrys.

Kystruten ligger under en time ved syv av havneanløpene i Nordland, og noen havner nede i 10 – 15 minutter. Rutestrukturen langs kysten bør bedre tilpasses godsmengdene og sikre tilstrekkelig tid til godshåndtering ved havnene. Flere vareeiere velger derfor bort kystruten for frakt av gods i dag, og velger heller lastebiltransporter.

Det må stilles krav om reserveskip i de tilfeller hvor de ordinære skipene tas uplanlagt ut av drift av ulike årsaker. Dette er viktig for forutsigbarheten for reisende.

Eventuell innfasing av nullutslippsløsninger for kystruten vil sannsynligvis oppnås gjennom en kombinasjon av batterielektrisk drift og brenselcellesystem for hydrogen eller ammoniakk.

Elektrifisering av kystruten krever både batterier om bord, tilstrekkelig tilgang på elektrisk kraft og nettkapasitet, samt landinfrastruktur med betydelig ladeeffekt ved havnene langs kystruten. Hydrogen eller ammoniakk som energibærere krever produksjon og bunkringsanlegg flere steder langs ruten. Kostnadene for hydrogen- og ammoniakk er i dag betydelig høyere sammenliknet med fossilt drivstoff.

Nullutslippsløsninger for kystruten kan gjøre det nødvendig med rutejusteringer, siden det tar tid å lade strøm og bunkre hydrogen og ammoniakk. Det vil derfor være viktig å utvikle tekniske standarder til ladepunkter og fyllestasjoner for nye energiformer med større tetthet langs kysten. På den måten kan kystruten fordele bunkringen mellom havnene og dermed unngå lengre liggetider enn høyst nødvendig ved enkelte havner. Samtidig bunkringsløsningene gjøres tilgjengelig for annen transport.

Havner er knutepunkt der flere transportformer og transportaktører møtes, og havnene kan fungere som effektive energiknutepunkter. Her vil det være mulig å ha felles energiløsninger, med smart styring av energiforbruk med ulike energiformer tilgjengelig, planlegging for god utnyttelse av infrastruktur, lokal energiproduksjon og energilagring. Det må kunne kjøpes kraft ved tidspunkter den er billig og ledig kapasitet i el-nettet må kunne selges i et fleks-marked. Alt dette vil kreve at transport samles i knutepunkt med sømløs energistyring og energifleksibilitet. I disse energiknutepunktene må det planlegges for å spre forbruket slik at kapasiteten på infrastrukturen utnyttes og effektnivåer flates ut. Det må legges til rette for lokal produksjon, det må kunne lagres energi over tid og det må kunne forsynes også ved store behov.

Det er i dag betydelig barrierer for omlegging til bærekraftige løsninger i maritim sektor. Her kan offentlig innkjøp og gode statlige incentivordninger være effektive verktøy for å fremskynde omstillingen i det grønne skifte i maritim transport.

Et godt eksempel på dette, er Statens vegvesen (SVV) sin satsing på hydrogendrift på et av landets lengste og mest værharde ferjesamband mellom Bodø og Lofoten. SVV har inngått en 15 års kontrakt (2025-2040) med Torghatten Nord AS med kontraktssum på 4,1 mrd. 2021-kr (årlig indeksregulering). For de to ferjene som skal gå hele året, skal 85 % av energiforbruket hentes fra hydrogen - fra dag én. Her etableres en hydrogenfabrikk i Bodø som vil ha større produksjonskapasitet av hydrogen enn det som leveres til Vestfjordferjene. Dette gir muligheter for at andre transportaktører, overskuddsvarme til nærliggende fjernvarmeanlegg, oksygen m.m. kan dra nytte av hydrogenproduksjon.

Kystruten har en stor plass i mange norske hjerter og skipene er svært synlige langs norskekysten med lokalpassasjerer, gods og turister fra hele verden. Å sikre et godt omdømme, en sterk merkevare og tilbud som løser kystbefolkningens transportbehov vil være avgjørende for samfunnets villighet til å bruke offentlige midler til kjøp av transporttjenester av kystruten i fremtiden.

### **Konsekvenser for Nordland fylkeskommune**

Saken har ingen økonomiske, personellmessige eller andre konsekvenser for Nordland fylkeskommune.

### **Andre konsekvenser**

Saken har heller ingen konsekvenser for likestilling, miljø/klima, folkehelse, universell utforming, bygningsmessige forhold, samfunnsansvar ved anskaffelser og evt. andre relevante forhold.

### **Fylkesrådets innstilling til vedtak**

Nordland fylkesting har følgende innspill til kystrutens innretning til ny kystruteavtale etter 2030:

1. Det er positivt at Samferdselsdepartementet starter tidlig arbeidet med forberedelser til ny konkurranse om drift av kystruten, og at det nå utarbeides en transport- og miljøfaglig utredning. Det er svært viktig for å kunne øke konkurransen at utredningen etterfølges med snarlig anbudsutlysning.
2. 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.
3. Det er ingen reelle alternative transportløsninger som kan erstatte kystrutens transporttilbud/-standard i Nordland, hverken person- eller godstransporter.
4. Dagens rutestruktur må videreføres med daglige, helårige og gjennomgående seilinger i 34 havner i hver retning på strekningen mellom Bergen og Kirkenes. Leverandører av kystruten må forplikte seg til å stille til rådighet erstatningsskip ved brudd på avtalen.
5. Det må stilles tydelig krav til leverandørene om å forplikte seg til at kystruten skal fremstå helhetlig og bidra til enklere reiseplassering for reisende. Dette må sikres gjennom felles informasjon om rutetilbud, ruteplan, enkle og effektive løsninger for booking/billettsalg, priser og gode rutiner for avvikshåndtering.
6. Dagens prisnivå for distansereisende på kystruten er høyt, og særlig der lugar inkluderes. Det oppfordres til prisreduksjoner for lokalbefolkningen, herunder også familierabatt og gruppereiser.
7. 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 fryselaast på skipene. Kystrutens godstilbud må fremstå som attraktivt for brukerne av tilbudet. Havner med korte liggetider for skipene må vurderes å utvides til lengre liggetider for å ivareta godshåndtering.
8. Dagens krav om å tilby godstransport på strekningen mellom Tromsø og Kirkenes må utvides til å gjelde Nordland, Troms og Finnmark.
9. 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.
10. Havner med korte liggetider for skipene må utvides for å kunne tilpasse voksende

reise- og opplevelsesnæringene i Nordland.

11. Det må stilles krav om nullutslipp- og energieffektive skip med virkning fra kontraktsoppstart. Kontraktperioden må være på minimum 15 år. Dette for å kunne gi lønnsomme, forpliktende og langsiktige markeder for leverandører av kystruten, produsenter av grønt drivstoff, infrastrukturiere av lade- og fyllestasjoner og tilrettelegging i havnene langs kysten.
12. Det må snarlig utarbeides en helhetlig plan for lokalisering av standardiserte lade- og fyllestasjoner av grønt drivstoff og landstrøm langs kysten. Havner der flere transportformer og transportaktører møtes, har stort potensiale til å utvikles som sentrale energiknutepunkter. Her vil det være mulig å tilrettelegge for smart styring av energiforbruk, med ulike energiformer tilgjengelig, planlegging for god utnyttelse av infrastruktur, lokal energiproduksjon og energilagring.
13. Det må spesifiseres i anbudet om at leverandører forplikter seg til å sikre anstendige lønns- og arbeidsvilkår og lærlingordninger på skipene, i tråd med norske standarder og verdier i arbeidslivet.

Bodø den 24.09.2024

Svein Øien Eggesvik  
fylkesrådsleder  
sign

Marianne Dobak Kvensjø  
fylkesråd for samferdsel  
sign

## **24.09.2024 Fylkesrådet**

### **Votering i Fylkesrådet**

Enstemmig

### **Innstilling fra Fylkesrådet**

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt.

## **21.10.2024 Fylkestinget**

### **Samferdselskomiteens innstilling ble lagt fram av komiteleder og saksordfører Richard Dagsvik, Fremskrittspartiet:**

Nordland fylkesting har følgende innspill til kystrutens innretning til ny kystruteavtale etter 2030:

1. Det er positivt at Samferdselsdepartementet starter tidlig arbeidet med forberedelser til ny konkurranse om drift av kystruten, og at det nå utarbeides en transport- og miljøfaglig utredning. Det er svært viktig for å kunne øke konkurransen at utredningen etterfølges med snarlig anbudsutlysning.
2. 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.

3. Det er ingen reelle alternative transportløsninger som kan erstatte kystrutens transporttilbud/-standard i Nordland, hverken person- eller godstransporter.
4. Dagens rutestruktur må videreføres med daglige, helårige og gjennomgående seilinger i 34 havner i hver retning på strekningen mellom Bergen og Kirkenes. Leverandører av kystruten må forplikte seg til å stille til rådighet erstatningsskip ved brudd på avtalen.
5. Det må stilles tydelig krav til leverandørene om å forplikte seg til at kystruten skal fremstå helhetlig og bidra til enklere reiseplanlegging for reisende. Dette må sikres gjennom felles informasjon om rutetilbud, ruteplan, enkle og effektive løsninger for booking/billettsalg, priser og gode rutiner for avvikshåndtering.
6. Prisene på distansereiser er i dag så høye at Kystruten i liten grad fremstår som et reelt reisealternativ for befolkning langs kysten. Dette er i strid med intensjonen for statlig støtte til Kystruten. Fylkestinget ber om at staten i sine anbudsvilkår skjerper kravene om pris og vilkår for distansereise slik at Kystruten igjen blir et reelt alternativ for lokalbefolkningen langs kysten.
7. 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 fryselaast på skipene. Kystrutens godstilbud må fremstå som attraktivt for brukerne av tilbudet. Havner med korte liggetider for skipene må vurderes å utvides til lengre liggetider for å ivareta godshåndtering.
8. Dagens krav om å tilby godstransport på strekningen mellom Tromsø og Kirkenes må utvides til å gjelde Nordland, Troms og Finnmark.
9. 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.
10. Havner med korte liggetider for skipene må utvides for å kunne tilpasse voksende reise- og opplevelsesnæringene i Nordland.
11. Det må stilles krav om nullutslipp- og energieffektive skip med virkning fra kontraktsoppstart. Kontraktsperioden må være på minimum 15 år. Dette for å kunne gi lønnsomme, forpliktende og langsiktige markeder for leverandører av kystruten, produsenter av grønt drivstoff, infrastrukturiere av lade- og fyllestasjoner og tilrettelegging i havnene langs kysten.
12. Det må snarlig utarbeides en helhetlig plan for lokalisering av standardiserte lade- og fyllestasjoner av grønt drivstoff og landstrøm langs kysten. Havner der flere transportformer og transportaktører møtes, har stort potensiale til å utvikles som sentrale energiknutepunkter. Her vil det være mulig å tilrettelegge for smart styring av energiforbruk, med ulike energiformer tilgjengelig, planlegging for god utnyttelse av infrastruktur, lokal energiproduksjon og energilagring.
13. Det må spesifiseres i anbudet om at leverandører forplikter seg til å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår og lærlingordninger på skipene.

## Votering i plenum

Samferdselskomiteens innstilling enstemmig vedtatt med 45 stemmer (11 Arbeiderpartiet, 11 Høyre, 6 Fremskrittspartiet, 5 Senterpartiet, 4 SV-Sosialistisk Venstreparti, 3 Rødt, 2 Industri- og Næringspartiet, 1 Venstre, 1 Miljøpartiet De Grønne, 1 Kristelig Folkeparti.)

## Vedtak

Nordland fylkesting har følgende innspill til kystrutens innretning til ny kystruteavtale etter 2030:

1. Det er positivt at Samferdselsdepartementet starter tidlig arbeidet med forberedelser til ny konkurranse om drift av kystruten, og at det nå utarbeides en transport- og miljøfaglig utredning. Det er svært viktig for å kunne øke konkurransen at utredningen etterfølges med snarlig anbudsutlysning.
2. 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.
3. Det er ingen reelle alternative transportløsninger som kan erstatte kystrutens transporttilbud/-standard i Nordland, hverken person- eller godstransporter.
4. Dagens rutestruktur må videreføres med daglige, helårige og gjennomgående seilinger i 34 havner i hver retning på strekningen mellom Bergen og Kirkenes. Leverandører av kystruten må forplikte seg til å stille til rådighet erstatningsskip ved brudd på avtalen.
5. Det må stilles tydelig krav til leverandørene om å forplikte seg til at kystruten skal fremstå helhetlig og bidra til enklere reiseplanlegging for reisende. Dette må sikres gjennom felles informasjon om rutetilbud, ruteplan, enkle og effektive løsninger for booking/billettsalg, priser og gode rutiner for avvikshåndtering.
6. Prisene på distansereiser er i dag så høye at Kystruten i liten grad fremstår som et reelt reisealternativ for befolkning langs kysten. Dette er i strid med intensjonen for statlig støtte til Kystruten. Fylkestinget ber om at staten i sine anbudsvilkår skjerper kravene om pris og vilkår for distansereise slik at Kystruten igjen blir et reelt alternativ for lokalbefolkningen langs kysten.
7. 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 fryselastr på skipene. Kystrutens godstilbud må fremstå som attraktivt for brukerne av tilbudet. Havner med korte liggetider for skipene må vurderes å utvides til lengre liggetider for å ivareta godshåndtering.
8. Dagens krav om å tilby godstransport på strekningen mellom Tromsø og Kirkenes må utvides til å gjelde Nordland, Troms og Finnmark.
9. 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.
10. Havner med korte liggetider for skipene må utvides for å kunne tilpasse voksende reise- og opplevelsesnæringene i Nordland.
11. Det må stilles krav om nullutslipp- og energieffektive skip med virkning fra kontraktsoppstart. Kontraktsperioden må være på minimum 15 år. Dette for å kunne gi lønnsomme, forpliktende og langsiktige markeder for leverandører av kystruten, produsenter av grønt drivstoff, infrastrukturiere av lade- og fyllestasjoner og tilrettelegging i havnene langs kysten.
12. Det må snarlig utarbeides en helhetlig plan for lokalisering av standardiserte lade- og fyllestasjoner av grønt drivstoff og landstrøm langs kysten. Havner der flere transportformer og transportaktører møtes, har stort potensiale til å utvikles som sentrale energiknutepunkter. Her vil det være mulig å tilrettelegge for smart styring av energiforbruk, med ulike energiformer tilgjengelig, planlegging for god utnyttelse av infrastruktur, lokal energiproduksjon og energilagring.

13. Det må spesifiseres i anbudet om at leverandører forplikter seg til å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår og lærlingordninger på skipene.

## Vedlegg

| <b>Tittel</b>                                                          | <b>DokID</b> |
|------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Bodø Havn - innspill til Kystrutens innretning fra 2030                | 1306882      |
| Brønnøy havn - innspill til Kystrutens innretning fra 2030             | 1303803      |
| Salten Regionråd - Innspill til kystrutens innretning fra 2030         | 1302290      |
| Helgeland havn innspill til kystrutens innretning fra 2030             | 1302099      |
| Lofotrådets innspill til kystrutens innretning fra 2030                | 1296424      |
| Høring – Innspill på kystrutens innretning fra 2030 - frist 30.09.2024 | 1228403      |
| Innspill kystruten etter 2030                                          | 1318457      |
| Innspill fra Nordland eldreråd                                         | 1390124      |

**Vedtak**

Nordland fylkesting har følgende innspill til kystrutens innretning til ny kystruteavtale etter 2030:

1. Det er positivt at Samferdselsdepartementet starter tidlig arbeidet med forberedelser til ny konkurranse om drift av kystruten, og at det nå utarbeides en transport- og miljøfaglig utredning. Det er svært viktig for å kunne øke konkurransen at utredningen etterfølges med snarlig anbudsutlysning.
2. 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.
3. Det er ingen reelle alternative transportløsninger som kan erstatte kystrutens transporttilbud/-standard i Nordland, hverken person- eller godstransporter.
4. Dagens rutestruktur må videreføres med daglige, helårige og gjennomgående seilinger i 34 havner i hver retning på strekningen mellom Bergen og Kirkenes. Leverandører av kystruten må forplikte seg til å stille til rådighet erstatningsskip ved brudd på avtalen.
5. Det må stilles tydelig krav til leverandørene om å forplikte seg til at kystruten skal fremstå helhetlig og bidra til enklere reiseplassering for reisende. Dette må sikres gjennom felles informasjon om rutetilbud, ruteplan, enkle og effektive løsninger for booking/billettsalg, priser og gode rutiner for avvikshåndtering.
6. Prisene på distansereiser er i dag så høye at Kystruten i liten grad fremstår som et reelt reisealternativ for befolkning langs kysten. Dette er i strid med intensjonen for statlig støtte til Kystruten. Fylkestinget ber om at staten i sine anbudsvilkår skjerper kravene om pris og vilkår for distansereise slik at Kystruten igjen blir et reelt alternativ for lokalbefolkningen langs kysten.
7. 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 vurderes å utvides til lengre liggetider for å ivareta godshåndtering.
8. Dagens krav om å tilby godstransport på strekningen mellom Tromsø og Kirkenes må utvides til å gjelde Nordland, Troms og Finnmark.
9. 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.
10. Havner med korte liggetider for skipene må utvides for å kunne tilpasse voksende

reise- og opplevelsesnæringene i Nordland.

11. Det må stilles krav om nullutslipp- og energieffektive skip med virkning fra kontraktsoppstart. Kontraktperioden må være på minimum 15 år. Dette for å kunne gi lønnsomme, forpliktende og langsiktige markeder for leverandører av kystruten, produsenter av grønt drivstoff, infrastrukturereiere av lade- og fyllestasjoner og tilrettelegging i havnene langs kysten.
12. Det må snarlig utarbeides en helhetlig plan for lokalisering av standardiserte lade- og fyllestasjoner av grønt drivstoff og landstrøm langs kysten. Havner der flere transportformer og transportaktører møtes, har stort potensiale til å utvikles som sentrale energiknutepunkter. Her vil det være mulig å tilrettelegge for smart styring av energiforbruk, med ulike energiformer tilgjengelig, planlegging for god utnyttelse av infrastruktur, lokal energiproduksjon og energilagring.
13. Det må spesifiseres i anbudet om at leverandører forplikter seg til å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår og lærlingordninger på skipene.