SORTLAND KOMMUNE

Arkivsaknr.:	25/7368
Dok.nr:	Ugyldig flettefelt
Arkiv:	
Saksbehandler:	Rune Stigen Kvannli
Dato:	11.12.2025

Ugyldig flettefelt

Høringsuttalelse, Kystruten - best mulig transportsystem langs kysten

Utvalgssaksnr.	Utvalg	Møtedato
PS - 128/25	Kommunestyret	11.12.2025

Kommunestyret VEDTAK:
Høringsuttalelse, Kystruten - best mulig transportsystem langs kysten
Samferdselsdepartementet har sendt på høring en utredning som drøfter problemstillinger knyttet til fremtidens kysttransportsystem. Utredningen har sett på ulike alternativer for hvordan kysttransporttilbudet kan se ut etter 2030, hvilke miljøkonsekvenser dagens kystrutetilbud har, samt potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene.
Samferdselsdepartementet har invitert alle relevante aktører, organisasjoner og enkeltpersoner til å gi innspill til utredningen. Frist for innspill er 13.01.26
Denne høringsuttalelsen vil redegjøre kort for:

- Kystruten, Sortland og Vesterålen – historisk betydning
- Tilbakeblikk – Kystruten i krise og krig
- Dagens ordning, samfunnsverdi og beredskap
- Godstransport
- Klima- og miljø
- Forslag og anbefalinger

Kystruten, Sortland og Vesterålen – historisk betydning
Kystruten har dype røtter i Vesterålen og er uløselig knyttet til utviklingen av vår region og hele kyst-Norge. Siden Richard With etablerte ruten på Stokmarknes i 1893 har kystruten vært avgjørende for handel, kommunikasjon, beredskap og utvikling i nord. Denne transportåren har sikret tilgang til varer og tjenester, og lagt grunnlaget for et aktivt næringsliv, særlig innen fiskeri. Kystruten har bidratt til å forme det moderne Norge.
Kystruten mellom Bergen og Kirkenes har stor betydning for bosetting, næringsliv, transport og beredskap langs kysten. Dagens seilingsmønster sikrer kollektivtransport der det ikke finnes andre alternativer, daglige godsanløp, mobilitet, forsyninger og arbeidsplasser. Ruten bidrar til å opprettholde havneinfrastruktur og ekspeditørnettverk som har stor merverdi for kystsamfunnene utover kystruteavtalen.
I et flertall av havnene er kystruten den største brukeren og helt avgjørende for vedlikehold og modernisering av kaier og farleder. Den har også stor verdi for reiseliv, handel, skipsservice og vare- og tjenestekjøp i havnene. Ikke minst sikrer dagens løsning et betydelig antall norske, maritime arbeidsplasser.
Eventuelle endringer i dagens ordning må bygge videre på denne helheten.

Tilbakeblikk – Kystruten i krise og krig
For mange er det kanskje ukjent at noen av krigens mest dramatiske hendelser knyttet seg til nettopp kystrutetrafikken i Nord-Norge. Denne skipstrafikken med person-, post- og godstransport var ansett som viktige logistikkoperasjoner som kunne påvirke krigens utfall. Slike logistikkoperasjoner ville vært

tilnærmet umulig uten kystrutefartøyene og deres mannskaper. Krigførende nasjoner gjorde flere forsøk på å knekke denne livsnerven mellom norske byer og bygdesamfunn i nord og sør. Den ordinære ruta mellom Bergen og Kirkenes ble utsatt for utallige miner og kamphandlinger. Til sammen gikk 14 fartøy ned under krigen, over 700 liv gikk tapt. Dette er et lite, men dramatisk innblikk i kystrutehistorien. En historie som underbygger kystruteflåtens betydning for nordnorsk bosetting og beredskap. Denne beredskapen er like aktuell nå som under krigen (kilde: Farlig farvann – Hurtigruten i nord 1940-45, av Alf R. Jacobsen).
Med dette bakteppet ønsker Sortland kommune å være tydelige på, samt utdype viktigheten av Kystruten sin betydning for beredskap og bosetting i Vesterålen og Nordnorge, nå og i fremtiden.

Dagens ordning – samfunnsverdi og beredskap

Sortland er regionsenter for Vesterålen med korte avstander til nabokommuner. Byen har en sentral rolle som handels-, service- og administrasjonssenter og er definert som regionsby i fylkesplanen for Nordland. Som regionshavn og knutepunkt for gods og passasjerer har Sortland et stort potensial for turisme og logistikk. Kystruten er avgjørende for å opprettholde denne funksjonen.

- Kystruten er viktig for turisme og distansereisende, men lite brukt av lokalbefolkningen grunnet høye priser og lang reisetid.
- For gods er Kystruten kritisk, særlig for varer med transporttid på 1–2 dager.
- Regularitet og forutsigbarhet er avgjørende for næringslivet. Kort liggetid svekker godshåndtering og gir inntrykk av at turisme prioriteres fremfor gods.
- Et totalt bortfall av anløp vil gi store økonomiske og samfunnsmessige konsekvenser for Sortland og regionen.

Oslo Economics' utredning viser at det særlig er lokalbefolkningen og næringslivet i Nord-Norge som har størst behov for kystruten, blant annet for godstransport. På flere strekninger finnes det ikke alternative kollektivtilbud. Rapporten viser også at trafikkgrunnlaget avhenger av strekningen i sør, særlig Bergen–Trondheim, og at behovet for godstransport gjelder hele ruten.
Kystruten bidrar til aktivitet i havnene, et robust frakttilbud for gods og utvikling av lokalt nærings- og reiseliv, og utgjør dermed en viktig del av vår grunnberedskap. Ifølge rapporten kan ikke bortfall av tjenesten kompenseres uten at både tilbudet og den samlede samfunnsnytten svekkes vesentlig.
Etter vårt syn bekrefter utredningen at det ikke er behov for endringer i seilingsmønster eller frekvens. Dagens anbudsmodell, med daglige avganger og en gjennomgående rute mellom Bergen og Kirkenes, ivaretar best hensynet til befolkning, næringsliv og beredskap.

Godstransport

Kystruten er en sentral del av logistikkjeden for mange bedrifter i Nord-Norge, og for å støtte opp under næringsutvikling og det grønne skiftet bør sjøveien som miljøvennlig transportmiddel prioriteres i hele regionen. I den kommende anbudsperioden er det avgjørende å sikre økt kapasitet til frakt av mer gods med kystruten. Dagens ordning har begrenset kapasitet, særlig for større gods enn pallestørrelse. Skipene har ikke nok plass til å ta alt godset som er ønsket fraktet - potensialet er stort. En egen godsrute vil frigjøre kapasitet på passasjerbåtene og styrke forsyningssikkerheten. Sortland har et klart behov for distansegods og større volum, noe som gir ringvirkninger til regionalt næringsliv. Frakt av fisk og fiskeprodukter med kystruten avlaster veiene i regionen og støtter nasjonale mål for klima og transport.
For å styrke tilbudet ytterligere bør fraktområdet for gods utvides til å omfatte hele strekningen Kirkenes–Bergen. Kapasitetskravene for godsfrakten bør økes, og det bør stilles krav om at skipene kan ta på og av kjøretøy, inkludert el-biler, i samtlige havner. Videre bør staten styrke arbeidet med å flytte mer gods fra vei til sjø.

Klima og miljø

Sortland Havn har startet et sirkulærøkonomiprosjekt med støtte fra Miljødirektoratet. Vi ønsker å utvikle en grønn og innovativ havn med tiltak som landstrøm, batteriløsninger og alternative drivstoff. Statlige støtteordninger er nødvendige for å sikre realistiske kostnader. I dag står kystruten for om lag 0,4 prosent av de nasjonale klimagassutslippene, og har lave utslipp i forhold til transportvolumet den håndterer. Vi støtter ambisjonen om gradvise innstramminger i utslippskravene, men dette må skje i takt med teknologisk modenhet og infrastruktur, inkludert strømkapasitet i havnene. Biodrivstoff, både flytende og gass, må tillates som utslippsreduserende tiltak i tråd med EUs regelverk. Utslippskrav må

ikke svekke selve tjenesten eller dagens seilingsmønster. En egen godsrute kan være et godt klimatiltak som bidrar til at mer gods transporteres på kjøl – som i seg selv er et miljøvennlig alternativ sammenlignet med veitransport.

Forslag og anbefalinger
For å sikre et best mulig transportsystem langs kysten gir Sortland kommune følgende anbefalinger:

1. - Viderefører dagens seilingsmønster og frekvens (nullalternativet)
2. - Opprettholder kystruten som en helhetlig tjeneste som kombinerer kollektiv-, og godstransport
3. - Vurdere egne godsruter i tillegg til dagens flåte for kombinert gods- og persontransport.
4. - Utvider fraktområdet for gods til hele strekningen Bergen–Kirkenes og øker kapasitetskravene for godsfrakten
5. - Stiller krav om at skipene kan ta på og av kjøretøy, inkludert el-biler, i alle havner
6. - Legger større vekt på kystrutens rolle for beredskap, samfunnssikkerhet og maritim kompetanse
7. - Faser inn miljøkrav gradvis, i takt med teknologi og infrastruktur
8. - Makspris for lokalreisende tilsvarende FOT-ruter.

Vi oppfordrer Samferdselsdepartementet til å legge dagens helhetlige modell til grunn for det videre arbeidet, slik at kystruten også i framtiden kan være et robust, miljøvennlig og samfunnsnyttig tilbud med ringvirkninger for hele kysten.
Kystrutens betydning for samfunn og næringsliv må tillegges vekt. Betydningen er stor for reiselivsnæringen, handel, skipsservice og kystrutens vare- og tjenestekjøp i havnene. Høringsinnspillene bør få direkte konsekvens for hvordan neste anbud innrettes.

Kommunestyret behandling - 11.12.2025 - PS-128/25

BEHANDLING I MØTE

Forslag fra politikere

Høringsuttalelse, Kystruten - best mulig transportsystem langs kysten, foreslått av Maroun Abou Zeid, Fremskrittspartiet

Høringsuttalelse, Kystruten - best mulig transportsystem langs kysten

Samferdselsdepartementet har sendt på høring en utredning som drøfter problemstillinger knyttet til fremtidens kysttransportsystem. Utredningen har sett på ulike alternativer for hvordan kysttransporttilbudet kan se ut etter 2030, hvilke miljøkonsekvenser dagens kystrutetilbud har, samt potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene.

Samferdselsdepartementet har invitert alle relevante aktører, organisasjoner og enkeltpersoner til å gi innspill til utredningen. Frist for innspill er 13.01.26

Denne høringsuttalelsen vil redegjøre kort for:

- Kystruten, Sortland og Vesterålen – historisk betydning
- Tilbakeblikk – Kystruten i krise og krig
- Dagens ordning, samfunnsverdi og beredskap
- Godstransport
- Klima- og miljø
- Forslag og anbefalinger

Kystruten, Sortland og Vesterålen – historisk betydning
Kystruten har dype røtter i Vesterålen og er uløselig knyttet til utviklingen av vår region og hele kyst-Norge. Siden Richard With etablerte ruten på Stokmarknes i 1893 har kystruten vært avgjørende for handel, kommunikasjon, beredskap og utvikling i nord. Denne transportåren har sikret tilgang til varer og tjenester, og lagt grunnlaget for et aktivt næringsliv, særlig innen fiskeri. Kystruten har bidratt til å forme det moderne Norge.
Kystruten mellom Bergen og Kirkenes har stor betydning for bosetting, næringsliv, transport og beredskap langs kysten. Dagens seilingsmønster sikrer kollektivtransport der det ikke finnes andre alternativer, daglige godsanløp, mobilitet, forsyninger og arbeidsplasser. Ruten bidrar til å opprettholde havneinfrastruktur og ekspeditørnettverk som har stor merverdi for kystsamfunnene utover kystruteavtalen.
I et flertall av havnene er kystruten den største brukeren og helt avgjørende for vedlikehold og modernisering av kaier og farleder. Den har også stor verdi for reiseliv, handel, skipsservice og vare- og tjenestekjøp i havnene. Ikke minst sikrer dagens løsning et betydelig antall norske, maritime arbeidsplasser.
Eventuelle endringer i dagens ordning må bygge videre på denne helheten.

Tilbakeblikk – Kystruten i krise og krig
For mange er det kanskje ukjent at noen av krigens mest dramatiske hendelser knyttet seg til nettopp kystrutetrafikken i Nord-Norge. Denne skipstrafikken med person-, post- og godstransport var ansett som viktige logistikkoperasjoner som kunne påvirke krigens utfall. Slike logistikkoperasjoner ville vært tilnærmet umulig uten kystrutefartøyene og deres mannskaper. Krigførende nasjoner gjorde flere forsøk på å knekke denne livsnerven mellom norske byer og bygdesamfunn i nord og sør. Den ordinære ruta mellom Bergen og Kirkenes ble utsatt for utallige miner og kamphandlinger. Til sammen gikk 14 fartøy ned under krigen, over 700 liv gikk tapt. Dette er et lite, men dramatisk innblikk i kystrutehistorien. En historie som underbygger kystruteflåtens betydning for nordnorsk bosetting og beredskap. Denne beredskapen er like aktuell nå som under krigen (kilde: Farlig farvann – Hurtigruten i nord 1940-45, av Alf R. Jacobsen).

Med dette bakteppet ønsker Sortland kommune å være tydelige på, samt utdype viktigheten av Kystruten sin betydning for beredskap og bosetting i Vesterålen og Nordnorge, nå og i fremtiden.

Dagens ordning – samfunnsverdi og beredskap
Sortland er regionsenter for Vesterålen med korte avstander til nabokommuner. Byen har en sentral rolle som handels-, service- og administrasjonssenter og er definert som regionsby i fylkesplanen for Nordland. Som regionshavn og knutepunkt for gods og passasjerer har Sortland et stort potensial for turisme og logistikk. Kystruten er avgjørende for å opprettholde denne funksjonen.

- Kystruten er viktig for turisme og distansereisende, men lite brukt av lokalbefolkningen grunnet høye priser og lang reisetid.
- For gods er Kystruten kritisk, særlig for varer med transporttid på 1–2 dager.
- Regularitet og forutsigbarhet er avgjørende for næringslivet. Kort liggetid svekker godshåndtering og gir inntrykk av at turisme prioriteres fremfor gods.
- Et totalt bortfall av anløp vil gi store økonomiske og samfunnsmessige konsekvenser for Sortland og regionen.

Oslo Economics' utredning viser at det særlig er lokalbefolkningen og næringslivet i Nord-Norge som har størst behov for kystruten, blant annet for godstransport. På flere strekninger finnes det ikke alternative kollektivtilbud. Rapporten viser også at trafikkgrunnlaget avhenger av strekningen i sør, særlig Bergen–Trondheim, og at behovet for godstransport gjelder hele ruten.

Kystruten bidrar til aktivitet i havnene, et robust frakttilbud for gods og utvikling av lokalt nærings- og reiseliv, og utgjør dermed en viktig del av vår grunnberedskap. Ifølge rapporten kan ikke bortfall av tjenesten kompenseres uten at både tilbudet og den samlede samfunnsnytten svekkes vesentlig.

Etter vårt syn bekrefter utredningen at det ikke er behov for endringer i seilingsmønster eller frekvens. Dagens anbudsmodell, med daglige avganger og en gjennomgående rute mellom Bergen og Kirkenes, ivaretar best hensynet til befolkning, næringsliv og beredskap.

Godstransport

Kystruten er en sentral del av logistikkjeden for mange bedrifter i Nord-Norge, og for å støtte opp under næringsutvikling og det grønne skiftet bør sjøveien som miljøvennlig transportmiddel prioriteres i hele regionen. I den kommende anbudsperioden er det avgjørende å sikre økt kapasitet til frakt av mer gods med kystruten. Dagens ordning har begrenset kapasitet, særlig for større gods enn pallestørrelse. Skipene har ikke nok plass til å ta alt godset som er ønsket fraktet - potensialet er stort. En egen godsrute vil frigjøre kapasitet på passasjerbåtene og styrke forsyningssikkerheten. Sortland har et klart behov for distansegods og større volum, noe som gir ringvirkninger til regionalt næringsliv. Frakt av fisk og fiskeprodukter med kystruten avlaster veiene i regionen og støtter nasjonale mål for klima og transport.

For å styrke tilbudet ytterligere bør fraktområdet for gods utvides til å omfatte hele strekningen Kirkenes–Bergen. Kapasitetskravene for godsfrakten bør økes, og det bør stilles krav om at skipene kan ta på og av kjøretøy, inkludert el-biler, i samtlige havner. Videre bør staten styrke arbeidet med å flytte mer gods fra vei til sjø.

Klima og miljø

Sortland Havn har startet et sirkulærøkonomiprosjekt med støtte fra Miljødirektoratet. Vi ønsker å utvikle en grønn og innovativ havn med tiltak som landstrøm, batteriløsninger og alternative drivstoff. Statlige støtteordninger er nødvendige for å sikre realistiske kostnader. I dag står kystruten for om lag 0,4 prosent av de nasjonale klimagassutslippene, og har lave utslipp i forhold til transportvolumet den håndterer. Vi støtter ambisjonen om gradvise innstramminger i utslippskravene, men dette må skje i takt med teknologisk modenhet og infrastruktur, inkludert strømkapasitet i havnene. Biodrivstoff, både flytende og gass, må tillates som utslippsreduserende tiltak i tråd med EUs regelverk. Utslippskrav må ikke svekke selve tjenesten eller dagens seilingsmønster. En egen godsrute kan være et godt klimatiltak som bidrar til at mer gods transporteres på kjøl – som i seg selv er et miljøvennlig alternativ sammenlignet med veitransport.

Forslag og anbefalinger

For å sikre et best mulig transportsystem langs kysten gir Sortland kommune følgende anbefalinger:

1. - Viderefører dagens seilingsmønster og frekvens (nullalternativet)
2. - Opprettholder kystruten som en helhetlig tjeneste som kombinerer kollektiv-, og godstransport
3. - Vurdere egne godsruter i tillegg til dagens flåte for kombinert gods- og persontransport.
4. - Utvider fraktområdet for gods til hele strekningen Bergen–Kirkenes og øker kapasitetskravene for godsfrakten
5. - Stiller krav om at skipene kan ta på og av kjøretøy, inkludert el-biler, i alle havner
6. - Legger større vekt på kystrutens rolle for beredskap, samfunnssikkerhet og maritim kompetanse
7. - Faser inn miljøkrav gradvis, i takt med teknologi og infrastruktur
8. - Makspris for lokalreisende tilsvarende FOT-ruter.

Vi oppfordrer Samferdselsdepartementet til å legge dagens helhetlige modell til grunn for det videre arbeidet, slik at kystruten også i framtiden kan være et robust, miljøvennlig og samfunnsnyttig tilbud med ringvirkninger for hele kysten.

Kystrutens betydning for samfunn og næringsliv må tillegges vekt. Betydningen er stor for reiselivsnæringen, handel, skipsservice og kystrutens vare- og tjenestekjøp i havnene. Høringsinnspillene bør få direkte konsekvens for hvordan neste anbud innrettes.

Votering:
Høringsuttalelse enstemmig vedtatt.

Kommunestyret PS - 128/25 VEDTAK:
Høringsuttalelse, Kystruten - best mulig transportsystem langs kysten

Samferdselsdepartementet har sendt på høring en utredning som drøfter problemstillinger knyttet til fremtidens kysttransportsystem. Utredningen har sett på ulike alternativer for hvordan kysttransporttilbudet kan se ut etter 2030, hvilke miljøkonsekvenser dagens kystrutetilbud har, samt potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene.

Samferdselsdepartementet har invitert alle relevante aktører, organisasjoner og enkeltpersoner til å gi innspill til utredningen. Frist for innspill er 13.01.26

Denne høringsuttalelsen vil redegjøre kort for:

- Kystruten, Sortland og Vesterålen – historisk betydning
- Tilbakeblikk – Kystruten i krise og krig
- Dagens ordning, samfunnsverdi og beredskap
- Godstransport
- Klima- og miljø
- Forslag og anbefalinger

Kystruten, Sortland og Vesterålen – historisk betydning
Kystruten har dype røtter i Vesterålen og er uløselig knyttet til utviklingen av vår region og hele kyst-Norge. Siden Richard With etablerte ruten på Stokmarknes i 1893 har kystruten vært avgjørende for handel, kommunikasjon, beredskap og utvikling i nord. Denne transportåren har sikret tilgang til varer og tjenester, og lagt grunnlaget for et aktivt næringsliv, særlig innen fiskeri. Kystruten har bidratt til å forme det moderne Norge.
Kystruten mellom Bergen og Kirkenes har stor betydning for bosetting, næringsliv, transport og beredskap langs kysten. Dagens seilingsmønster sikrer kollektivtransport der det ikke finnes andre alternativer, daglige godsanløp, mobilitet, forsyninger og arbeidsplasser. Ruten bidrar til å opprettholde havneinfrastruktur og ekspeditørnettverk som har stor merverdi for kystsamfunnene utover kystruteavtalen.
I et flertall av havnene er kystruten den største brukeren og helt avgjørende for vedlikehold og modernisering av kaier og farleder. Den har også stor verdi for reiseliv, handel, skipsservice og vare- og tjenestekjøp i havnene. Ikke minst sikrer dagens løsning et betydelig antall norske, maritime arbeidsplasser.
Eventuelle endringer i dagens ordning må bygge videre på denne helheten.

Tilbakeblikk – Kystruten i krise og krig
For mange er det kanskje ukjent at noen av krigens mest dramatiske hendelser knyttet seg til nettopp kystrutetrafikken i Nord-Norge. Denne skipstrafikken med person-, post- og godstransport var ansett som viktige logistikkoperasjoner som kunne påvirke krigens utfall. Slike logistikkoperasjoner ville vært tilnærmet umulig uten kystrutefartøyene og deres mannskaper. Krigførende nasjoner gjorde flere forsøk på å knekke denne livsnerven mellom norske byer og bygdesamfunn i nord og sør. Den ordinære ruta mellom Bergen og Kirkenes ble utsatt for utallige miner og kamphandlinger. Til sammen gikk 14 fartøy

ned under krigen, over 700 liv gikk tapt. Dette er et lite, men dramatisk innblikk i kystrutehistorien. En historie som underbygger kystruteflåtens betydning for nordnorsk bosetting og beredskap. Denne beredskapen er like aktuell nå som under krigen (kilde: Farlig farvann – Hurtigruten i nord 1940-45, av Alf R. Jacobsen).

Med dette bakteppet ønsker Sortland kommune å være tydelige på, samt utdype viktigheten av Kystruten sin betydning for beredskap og bosetting i Vesterålen og Nordnorge, nå og i fremtiden.

Dagens ordning – samfunnsverdi og beredskap
Sortland er regionsenter for Vesterålen med korte avstander til nabokommuner. Byen har en sentral rolle som handels-, service- og administrasjonssenter og er definert som regionsby i fylkesplanen for Nordland. Som regionshavn og knutepunkt for gods og passasjerer har Sortland et stort potensial for turisme og logistikk. Kystruten er avgjørende for å opprettholde denne funksjonen.

- Kystruten er viktig for turisme og distansereisende, men lite brukt av lokalbefolkningen grunnet høye priser og lang reisetid.
- For gods er Kystruten kritisk, særlig for varer med transporttid på 1–2 dager.
- Regularitet og forutsigbarhet er avgjørende for næringslivet. Kort liggetid svekker godshåndtering og gir inntrykk av at turisme prioriteres fremfor gods.
- Et totalt bortfall av anløp vil gi store økonomiske og samfunnsmessige konsekvenser for Sortland og regionen.

Oslo Economics' utredning viser at det særlig er lokalbefolkningen og næringslivet i Nord-Norge som har størst behov for kystruten, blant annet for godstransport. På flere strekninger finnes det ikke alternative kollektivtilbud. Rapporten viser også at trafikkgrunnlaget avhenger av strekningen i sør, særlig Bergen–Trondheim, og at behovet for godstransport gjelder hele ruten.

Kystruten bidrar til aktivitet i havnene, et robust frakttilbud for gods og utvikling av lokalt nærings- og reiseliv, og utgjør dermed en viktig del av vår grunnberedskap. Ifølge rapporten kan ikke bortfall av tjenesten kompenseres uten at både tilbudet og den samlede samfunnsnytten svekkes vesentlig.

Etter vårt syn bekrefter utredningen at det ikke er behov for endringer i seilingsmønster eller frekvens. Dagens anbudsmodell, med daglige avganger og en gjennomgående rute mellom Bergen og Kirkenes, ivaretar best hensynet til befolkning, næringsliv og beredskap.

Godstransport
Kystruten er en sentral del av logistikkjeden for mange bedrifter i Nord-Norge, og for å støtte opp under næringsutvikling og det grønne skiftet bør sjøveien som miljøvennlig transportmiddel prioriteres i hele regionen. I den kommende anbudsperioden er det avgjørende å sikre økt kapasitet til frakt av mer gods med kystruten. Dagens ordning har begrenset kapasitet, særlig for større gods enn pallestørrelse. Skipene har ikke nok plass til å ta alt godset som er ønsket fraktet - potensialet er stort. En egen godsrute vil frigjøre kapasitet på passasjerbåtene og styrke forsyningssikkerheten. Sortland har et klart behov for distansegods og større volum, noe som gir ringvirkninger til regionalt næringsliv. Frakt av fisk og fiskeprodukter med kystruten avlaster veiene i regionen og støtter nasjonale mål for klima og transport.

For å styrke tilbudet ytterligere bør fraktområdet for gods utvides til å omfatte hele strekningen Kirkenes–Bergen. Kapasitetskravene for godsfrakten bør økes, og det bør stilles krav om at skipene kan ta på og av kjøretøy, inkludert el-biler, i samtlige havner. Videre bør staten styrke arbeidet med å flytte mer gods fra vei til sjø.

Klima og miljø
Sortland Havn har startet et sirkulærøkonomiprosjekt med støtte fra Miljødirektoratet. Vi ønsker å utvikle en grønn og innovativ havn med tiltak som landstrøm, batteriløsninger og alternative drivstoff. Statlige støtteordninger er nødvendige for å sikre realistiske kostnader. I dag står kystruten for om lag

0,4 prosent av de nasjonale klimagassutslippene, og har lave utslipp i forhold til transportvolumet den håndterer. Vi støtter ambisjonen om gradvise innstramminger i utslippskravene, men dette må skje i takt med teknologisk modenhet og infrastruktur, inkludert strømkapasitet i havnene. Biodrivstoff, både flytende og gass, må tillates som utslippsreduserende tiltak i tråd med EUs regelverk. Utslippskrav må ikke svekke selve tjenesten eller dagens seilingsmønster. En egen godsrute kan være et godt klimatiltak som bidrar til at mer gods transporteres på kjøl – som i seg selv er et miljøvennlig alternativ sammenlignet med veitransport.

Forslag og anbefalinger
For å sikre et best mulig transportsystem langs kysten gir Sortland kommune følgende anbefalinger:

1. - Viderefører dagens seilingsmønster og frekvens (nullalternativet)
2. - Opprettholder kystruten som en helhetlig tjeneste som kombinerer kollektiv-, og godstransport
3. - Vurdere egne godsruter i tillegg til dagens flåte for kombinert gods- og persontransport.
4. - Utvider fraktområdet for gods til hele strekningen Bergen–Kirkenes og øker kapasitetskravene for godsfrakten
5. - Stiller krav om at skipene kan ta på og av kjøretøy, inkludert el-biler, i alle havner
6. - Legger større vekt på kystrutens rolle for beredskap, samfunnssikkerhet og maritim kompetanse
7. - Faser inn miljøkrav gradvis, i takt med teknologi og infrastruktur
8. - Makspris for lokalreisende tilsvarende FOT-ruter.

Vi oppfordrer Samferdselsdepartementet til å legge dagens helhetlige modell til grunn for det videre arbeidet, slik at kystruten også i framtiden kan være et robust, miljøvennlig og samfunnsnyttig tilbud med ringvirkninger for hele kysten.

Kystrutens betydning for samfunn og næringsliv må tillegges vekt. Betydningen er stor for reiselivsnæringen, handel, skipsservice og kystrutens vare- og tjenestekjøp i havnene. Høringsinnspillene bør få direkte konsekvens for hvordan neste anbud innrettes.

Vedlegg:
Høringsuttalelse, Kystruten - best mulig transportsystem langs kysten