Næringsforeningen i Tromsøregionen

Høringsinnspill – forslag til ny ruteplan for kystruten Bergen–Kirkenes

Til: Samferdselsdepartementet

Fra: Næringsforeningen i Tromsøregionen

Dato: 28.10.2026

Sendes inn digitalt

Næringsforeningen i Tromsøregionen viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 28. juli 2026 med forslag til ny ruteplan for kystruten Bergen–Kirkenes, og takker for muligheten til å gi innspill.

Vi ber om at dagens ruteplan for kystruten videreføres uendret, og at de foreslåtte endringene i ankomst- og avgangstider ikke gjennomføres. Etter vårt syn er forslaget for dårlig utredet, og de samfunnsmessige konsekvensene for lokalsamfunn, næringsliv og reisende er ikke godt nok belyst.

Forutsigbare rutetider

Innbyggere, pendlere og næringsliv langs kysten har over tid innrettet seg etter dagens rutetider. Stabile og kjente tider er en grunnleggende forutsetning for at kystruten skal være et reelt transportalternativ. Departementet skriver selv at både Oslo Economics' rapport og høringsinnspillene til rapporten trekker frem forutsigbare rutetider som viktig. Et forslag som endrer tidene i nesten alle havner, går på tvers av nettopp dette.

Rapporten forutsetter en ny anbudsperiode

I tillegg er Oslo Economics' rapport helt klar på at forslagene som diskuteres der, blant annet det som nå er foreslått, hører hjemme i en ny anbudsavtale, fordi en rekke forutsetninger må være på plass for at endringene skal få ønsket effekt. Det gjelder for eksempel ombygging av skip for økt kjøle- og fryskapasitet, og en rekke analyser og utredninger av ulike samfunnsområder som må gjennomføres først. Disse forutsetningene er ikke oppfylt, og vil heller ikke komme på plass i dagens anbudsperiode. Oslo Economics påpeker også selv at verdiskapingen langs kysten som følge av kystruten ikke er vurdert, og at dette må utredes før det gjøres endringer.

Næringsforeningen
i Tromsøregionen

Konsekvenser for lokalt næringsliv

Mange lokale aktører har bygd virksomheten sin rundt dagens anløpstider. I Tromsø er opplevelser knyttet til nordlys og midnattssol tilpasset det sørgående anløpet sent på kvelden. Midnattskonsertene i Tromsø domkirke er et tydelig eksempel. Konsertene har i mer enn 20 år vært holdt hver kveld gjennom hele året, og gjestene fra kystruten er bærebjelken i økonomien. Virksomheten utgjør om lag 9,5 årsverk, sysselsetter 21 høyt kvalifiserte musikere, mottar ingen offentlig driftsstøtte og betaler en betydelig husleie til Tromsø kirkelige fellesråd. Med ankomst kl. 00.30 må konserten flyttes slik at den slutter nærmere kl. 02 om natten, og med Vesterålen og Lofoten i vente dagen etter vil mange passasjerer heller prioritere søvn. Virksomheten risikerer da å miste nesten hele omsetningsgrunnlaget fra kystruten, og 21 arbeidsplasser står i fare.

Overganger til buss, ferje og fly

Dagens tider henger sammen med buss, ferje, hurtigbåt og fly. Endringer i nesten alle havner vil kunne bryte etablerte overganger og kreve tilpasninger i andre ruter, uten at konsekvensene for disse er utredet. Tromsø er et godt eksempel: I dag ankommer sørgående skip kl. 23.45, og siste buss fra havna går kl. 00.10. Forslaget flytter ankomsten til kl. 00.30, og bussene er ikke i stand til å utvide sitt tilbud på natta ytterligere. Da blir drosje, som allerede kan være vanskelig å få tak i på denne tiden, eneste og et langt dyrere alternativ. I tillegg har Tromsø allerede et logistikkproblem på samme tidspunkt på flyplassen, så alle tilgjengelige drosjer er fullt opptatt der og ikke i stand til å ivareta ankomst i havna. Da vil de reisende i praksis stå uten transporttilbud ved ankomst. Også for dem som skal reise fra Tromsø blir tilbudet dårligere, når avgangen flyttes fra kl. 01.30 til kl. 02.15. Staten kjøper kystrutetjenester nettopp for å sikre et transporttilbud langs kysten, og kystruten er ikke bare et cruisetilbud.

Økt liggetid er ikke dokumentert

Hovedårsaken til at Tromsø-anløpet skyves til etter midnatt, er at liggetiden i havnene mellom Kirkenes og Tromsø, som i dag ofte er 10 minutter, foreslås doblet til minst 20 minutter. Høringsbrevet dokumenterer ikke dette behovet. Det står ingenting om hvor mye gods eller hvor mange passasjerer som ikke rekker av- og påstigning i dag, hvilke havner det gjelder, eller hvorfor økt liggetid ikke kan begrenses til havnene der behovet faktisk er dokumentert. I tillegg pekes det på at det står ofte gods igjen på kai. Det som foreligger av dokumentasjon rundt dette i rapporten viser ikke at dette er en problemstilling av betydning.

Næringsforeningen
i Tromsøregionen

Ulike rutetider sommer og vinter

Departementet erkjenner selv at det kan bli mer krevende for lokalbefolkningen å følge med på avgangstidene dersom rutetabellen endres mellom sommer og vinter. Vi deler denne bekymringen. Skiftende rutetider gjør det også vanskeligere for lokalt næringsliv å tilby varer og tjenester knyttet til anløpene på helårsbasis.

Tidspunkt for innføring

Høringsbrevet sier ingenting om når ny ruteplan skal innføres. Næringslivet er avhengig av stabile rammevilkår og rimelig tid til å planlegge avtaler, produkter, markedsføring og bemanning. Enhver endring av rutetider må varsles god tid i forveien, slik at alle parter kan tilpasse seg best mulig. Dersom det er behov for endringer, bør disse vurderes samlet i forbindelse med nye kontrakter fra 2030, etter en grundig konsekvensutredning og i tett dialog med berørte kommuner, fylkeskommuner og brukere. Høringen om et best mulig transportsystem langs kysten, med frist 13. januar 2026, gjaldt nettopp hvordan tilbudet skal innrettes når dagens kontrakter går ut i 2030. At innspillene der støttet lengre liggetider som et mulig tiltak, betyr ikke at høringsinstansene støttet en omlegging av ruteplanen nå, midt i kontraktsperioden og med kort varsel.

Kystruten er en livsnerve for lokalsamfunnene langs kysten, både for person- og godstransport og for beredskapen. 45 minutter er ikke bare 45 minutter. Vi ber derfor departementet om å forkaste forslaget og beholde dagens ruteplan slik den er. Et eventuelt nytt forslag bør først fremmes når de samfunnsmessige konsekvensene er utredet og vist å være så små at fordelene klart veier opp for ulempene.

Med vennlig hilsen

Sigrid Mogård-Jansen
Direktør
Næringsforeningen i Tromsøregionen

Fredrik Olsen
Næringspolitisk rådgiver
Næringsforeningen i Tromsøregionen