



DATO: 12.12.2025

Vår ref: Gaute Wahl

Besøksadresse:

Rådhuset, Leknes

Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064

Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no

Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

Til

Samferdselsdepartementet

postmottak@sd.dep.no

Høringssvar fra Lofotrådet og Lofoten næringsforum - Et best mulig transportsystem langs kysten

Lofotrådet er et regionråd for de seks kommunene i Lofoten: Røst, Værøy, Moskenes, Flakstad, Vestvågøy og Vågan, en region med omkring 25.000 innbyggere. Lofotrådet arbeider med felles utfordringer på vegne av hele regionen, og formålet er å tilrettelegge for utviklingsarbeid som direkte og indirekte kan bidra til utvikling av næringslivet og offentlige service i regionen. Lofotrådets høringssvar gis på vegne av kommunene i regionen, og er enstemmig vedtatt i Lofotrådsmøte 5-2025 11. desember.

Lofotrådet ga i august 2024 innspill via Nordland fylkeskommune som høringsinstans, i forbindelse med Samferdselsdepartementets høring om Kystrutens innretning fra 2030. Samferdselsdepartementet (SD) inviterer nå bredt å gi innspill til Oslo Economics sin utredning; Fremtidens kystrute, med høringsfrist 13.01.2026. Innspill gjøres ved å svare ut spørsmål i høringsbrevet;

1. Bakgrunnsbilde

Lofoten er som region en merkevare og reisemål som ruver internasjonalt. Selv om ingen vet sikkert antallet, antas at vi besøkes av en til to millioner besøkende årlig, noe som er voldsomt for en liten kystregion med 25.000 innbyggere. Selv om det er flere besøkende på sommer, ser vi et økende antall også resten av året. Samlet sett har mengden tilreisende en stor innvirkning på hvilket press som er på de ulike transportformer til og fra Lofoten. Trenden de senere år er følgende:

-Vei: leiebiler og bobiler: Her er presset størst på sommer og veksten i trafikken de senere årene har skapt store utfordringer for en veistandard fra 1960-tallet.

-Fly: Kortbaneflyplassene er kun beregnet på Widerøes fly med 39 seter. Rabattordninger på flyreiser gjelder for alle reisende, noe som har medført redusert flytilbud for lokalbefolkningen til sykehus, utdanning mv

-Hurtigbåt: Svolvær til Bodø daglig. Et svært viktig tilbud, men også preget av kanselleringer høst og vinter pga vær.

-Ferge: Moskenes-Værøy-Røst-Bodø samt Svolvær- Skrova: Svært viktig for reisende og gods til og fra Lofoten fra sør. Periodevis preget av kansellering pga dårlig vær og bølger.

-Kystrute: Daglige anløp i Stamsund og Svolvær. Svært viktig og stabilt tilbud for lokale og regionale reisende, foruten turister. Kystruten er en avgjørende løsning for regionen, både som løsning for å komme til sykehus mv i Tromsø eller Bodø og for å komme seg ut av regionen i pressede perioder.



Besøksadresse:
Rådhuset, Leknes
Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064
Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no
Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

2.1 Transportbehov og tilbud

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)?*

Lofoten anløpes daglig av kystruten i havnene Svolvær og Stamsund på følgende tidspunkter:

Svolvær: sørgående 18.30-20.30 nordgående: 21.20-22.15

Stamsund: sørgående 22.15-22.30 nordgående: 19.15-19.40

Med trykket på infrastruktur fra besøkende til Lofoten, er kystruten en helt avgjørende kollektivtransport som lokalbefolkningen i Lofoten er helt avhengig av for å fungere i sitt hverdagsliv. Kystruten er for oss en ofte valgt reiseløsning. Samtidig ser vi også at vi opplever fulle fly, innstilt hurtigbåt eller manglende busstilbud når målet er å reise til sykehus i Tromsø, Harstad eller Bodø, for studentene til og fra studiestedene eller for at befolkningen skal kunne reise for å bruke fritidstilbud i de samme byene.

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

En redusert frekvens vil etter Lofotrådets mening være svært ødeleggende for verdien av kystruten som reisealternativ for alle berørte grupper av reisende, ikke minst lokale og regionale reisende. Rapporten drøfter ulike alternativer med endret frekvens, enten ved at kystruten kan seile annenhver dag (halvering), eller med justert rute med økning på sommer (mer populær) og med reduksjon på vinter.

Som det fremgår av høringsnotatet side 17, figur 3.1 og 3.2, er antallet av- og påstigninger i Svolvær fjerde størst av samtlige anløpshavner, og korrigert for antallet innbyggere har Svolvær flest antall av- og påstigninger av alle havnene. Stamsund følger noe bak, men også denne havna er svært populær med et stort antall av- og påstigninger.

Lofotrådet fraråder sterkt ulike forsøk på vesentlige endringer i reisefrekvens. Det er svært viktig med et forutsigbart reiseprodukt hvor reisende kan forvente ankomst og avgang på samme tid hver dag. Det er nettopp det som gir verdi for de reisende, enten det gjelder studenter, reisende til sykehus nord eller sør eller andre grupper.

Presset på den samlede reiseinfrastrukturen til og fra Lofoten er så betydelig, at verdien av å ha Kystruten med daglige frekvens betyr en trygg, forutsigbar og ikke minst reisemåte med betydelig kapasitet for reisende.

I tillegg frakter Kystruten store mengder fisk fra Finnmark til anlegg i Stamsund og Svolvær. En reduksjon i frekvens vil være svært negativ for fisketransporten og for øvrig næringsliv, og kan få alvorlige konsekvenser for lokalsamfunn og leveranse til bedrifter.

Erfaringene fra tiden med korona utgjør selve beviset på verdien av forutsigbare, daglige løsninger. Under pandemien hadde vi store perioder med fravær av Havila sine skip som ikke var ferdig bygget, en periode hvor skip seilte mellom Bodø og Kirkenes deler av året. Denne situasjonen gjorde noe med lokale distransereisende. Når det blir usikkerhet på hvilke dager og tider kystruten skal gå, så ser vi at reisemotivasjonen reduseres kraftig.



Besøksadresse:

Rådhuset, Leknes

Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064

Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no

Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

Antallet distansereisende falt fra noe over 250.000 i 2018 til 125.000 i 2023 med en påfølgende økning til 160.000 i 2024 som var det første hele driftsåret med full daglig rute hele året.

Etter Lofotrådets mening er det viktig å bidra til å styrke verdien av kystruten som et stabilt og trygt reisealternativ, også for distansereisende. Da vil satsing på daglige avganger til faste tider være sentralt for å lykkes med å øke reisefrekvensen.

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?

Lofotrådet viser til vår innledende beskrivelse av Bakgrunnsbilde, hvor vi redegjør for hvor presset dagens infrastruktur er for oss som bor i Lofoten. Vi er selvsagt helt avhengige av daglige flyruter i form av FOT-ruter til flyplassene. Det er samtidig et faktum at verdien av lokalflyet for lokalbefolkningen er redusert de siste år av følgende årsaker;

1. Antallet besøkende til Lofoten har økt mye de senere årene, noe som øker presset på antallet flyseter til og fra vår vei til fly-navet Bodø lufthavn.
2. Dette forsterkes av økt etterspørsel pga. rabatterte flybilletter for alle reisende, og manglende kapasitet. Markedet virker slik at reiser må planlegges svært lang tid i forkant, noe som ofte ikke er tilstrekkelig ved en innkalling til sykehus eller andre offentlige/private formål.

Rapportens forslag om å etablere nye daglige hurtigbåtruter som helt skal erstatte kystruten, anser vi nok at har lavere nytte for innbyggerne og distansereisende. Virkeområdet er Nord-Norge med betydelige værutfordringer høst og vinter. Dette forventer vi vil gi langt flere kanselleringer, noe som vil være svært utfordrende for reisende som vil kunne stå fast et eller annet sted på seiling f.eks mellom Bodø og Harstad. Videre er tanken en hurtigbåt i stor hastighet, noe som nok vil medføre et annet klimaregnskap. Hurtigbåter har selvsagt heller ikke særlig mulighet til å kunne ta med bil eller gods, noe som gir en lavere nytte enn kystruten.

Totalt sett synes vi at alternativet med hurtigbåter er for lite utredet på nåværende tidspunkt.

Et alternativ med buss eller bestillingstransport, når konteksten er å erstatte kystruten, synes temmelig lite realistisk. Menneskene bor nær og langs kysten i Norge, og er avhengige av ulike og kombinerte løsninger for reiser og godsfrakt. Kystruten er et av få gode alternativer som ivaretar dette på hensiktsmessig måte på sin vei sør og nord langs kysten. Den er selve bærebjelken i havnene, slik Norlines i Stamsund uttrykker det.

Lofotrådets krav til anbudsperiode; Kystruten videreføres med daglige anløp på dag/kveldstid til Svolvær og Stamsund. Anløp til Stamsund bør utvides til 30 min for å styrke godstransporten.

2.2 Gods og logistikk

2.2.1 Hvordan stiller høringsinstansene seg til en egen godsroute?

Rapporten fra Oslo Economics presenterer et scenario med egen godsroute med



Besøksadresse:
Rådhuset, Leknes
Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064
Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no
Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

kapasitet som vil kunne utgjøre 10 ganger dagens godstilbud med kystruten. Hvorvidt det i dag eller fremtiden er markedsgrunnlag for en slik rute som kun vil være godsførende, eller om den i så tilfelle bør seile i samme rute som dagens kystrutestrekning, synes krevende å kunne svare ut.

Vi vet at det meste av godset i Norge fraktes på kjøll i dag, og særlig når distansene er store, over 100 mil. Vi kjenner også til at det er utredet og foreslått å erstatte den tidligere TG-ruten fra Bodø via Tjeldsundet – Harstad til Tromsø med fokus på containerfrakt. Dette initiativet synes positivt for å oppnå målet om å redusere trailertrafikk og bidra til lavere utslipp.

Det er også slik at det i dag er et kommersielt marked av godsfartøy som seiler langs kysten, i mer eller mindre faste ruter. En ny godsroute som skal være delfinansiert av offentlige subsidier, vil kanskje bidra til å fortrenge et etablert godsmarked, noe som kanskje vil være problematisk.

En egen godsroute kan ikke etter vårt syn erstatte dagens Kystrute, som har daglige anløp. En slik løsning vil være svært skadelig for næringslivet og for frakten av varer.

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

Mye av godset i form av matvarer mv til Lofoten skjer i dag med jernbane til Narvik og videre frakt med trailer langs E-10 til Lofoten, alternativt med jernbane eller bil til Bodø og så videre med ferge til Værøy/Røst og kystruten til Stamsund og Svolvær.

Når det gjelder frakt av varer ut av Lofoten skjer disse motsatt vei av nevnte, hvor mye fraktes på jernbane fra Narvik eller Bodø. Det er også en del trailere som går via ferge til Bodø for videre transport sørover via E6.

Sjøveis godsfrakt til og fra Lofoten skjer via kystruten med fiskeprodukter fra anlegg lenger nord for videre bearbeiding i Svolvær eller Stamsund og frakt ut via de nevnte kanaler. I tillegg er det godsrederier i mer eller mindre fast rute som seiler nord og sør for å betjene godsoppdrag for sine kunder.

En godsroute vil etter vårt syn gi langt dårligere frekvens enn Kystruten, noe som vil føre til at mer gods må fraktes på vei.

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

Havnene fra Bodø og nordover er mest sårbare. Det bør stilles minimumskrav til både kapasitet og høy regularitet.

For godstransport gjelder dagens avtale mellom Tromsø og Kirkenes. Videre er det et krav at skipene har kapasitet for 150 pallplasser i lasterom, hvorav 20 av disse i fryserom og 20 i kjølerom.

Fra Lofotens side er det ikke en tilfredsstillende løsning for gods, hverken når det gjelder avtalens geografiske område eller kapasitet om bord i fartøyene. Fiskerinæringens landanlegg er spredt langs hele kysten med et tyngdepunkt i Nord-Norge fra Lofoten til Finnmark. Flere bedrifter inngår i dag i større grad i konsern som for eksempel Lerøy. For å optimalisere sin virksomhet og for å ha



Besøksadresse:

Rådhuset, Leknes

Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064

Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no

Internett: www.lofotradet.no

aktivitet og sikre arbeidsplasser, fraktes fisk fra mottaksanlegg i Finnmark til bedriftens produksjonsanlegg, som i Stamsund. Frakten av råstoffet skjer blant annet med kystruten.

Tilsvarende frakt av råstoff med kystruten til lokal bearbeiding og videre utskipping skjer også i regi av Saga Fisk AS og King Oscar AS i Svolvær, og Insula AS på Leknes. På samme måte benytter Svolvær Seafood AS kystruten til frakt av sjømat ut til kunder nasjonalt og videre ut til det internasjonale markedet. Vi har innhentet følgende tall:

	2022	2023
Stamsund (kun fiskeprod)	1.324 tonn	1.340 tonn
Svolvær (kun fiskeprod)	1.737 tonn	2.206 tonn

Disse bedriftene rapporterer at det gjennom året, og særlig i den viktige fiskesesongen vinter og vår, ofte er begrenset kapasitet på kystruten. For den kommende anbudsperioden er det avgjørende å sikre at fiskerinæringen tilbys tilfredsstillende kapasitet til frakt av råstoff og produkter med kystruten.

Frakt av fisk og fiskeprodukter med kystruten bidrar til å avlaste generell trafikk og frakt av gods på ofte dårlige veier. Dette er i tråd med nasjonal klimapolitikk og transportmål, der reduksjon av trafikkulykker også står sentralt.

Rapporten beskriver en mer fleksibel løsning der del av generelt lasterom kan omgjøres ved at kjøleromskapasiteten øker. Dette er et positivt forslag til forbedring.

2.3 Ruteplan og lokale reisende

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

Ruteplanen fungerer bra, men liggetiden i Stamsund er svært kort, noe oversikten under viser. Ofte blir det kun tid til å losse varer, noe som er uholdbart.

Svolvær: sørgående 18.30-20.30(2 timer) nordgående: 21.20-22.15(55 min)
Stamsund: sørgående 22.15-22.30(15 min) nordgående: 19.15-19.40(25 min)

Som oversikten viser anløper kystruten Svolvær og Stamsund på kveldstid både for nordgående og sørgående trafikk. Lokale/regionale reisende nordover erfarer vi oftest skal til Harstad (ankomst neste morgen kl 07.10) eller til Tromsø (ankomst neste dag kl 14.15). Ankomsttid er svært gunstig for studenter eller reisende til sykehus, bybesøk eller liknende.

Lokale reisende sørover skal gjerne til Bodø (ankomst 02.30) eller videre til studier i Nesna (ankomst 10.25) eller videre til Trondheim med ankomst neste morgen). Ankomsttid i Bodø på natten er ikke optimalt.

Samtidig er det viktigere at ruten ikke forlenges i tid av hensyn til de reisende.

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?

I rapporten til Oslo Economics diskuteres muligheten for å kunne få flere anløp



Besøksadresse:
Rådhuset, Leknes
Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064
Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no
Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

på dag/kveld heller enn natt. En slik løsning vil medføre at seilasen totalt sett tar lenger tid. Det vil kreve flere skip (høyere kostnader) og gi lenger reisetid på deler av ruten.

For lokale reisende til og fra Lofoten er dagens anløpstider gunstig. Når Lofotens anløpshavner er de mest brukte langs kyststruten, så sier det noe om at det stor reisemotivasjonen for lokale med kyststruten. Da er det svært viktig å ikke endre dette.

2.4 Geografisk og sesongvis prioritering

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

Vi er mer avhengige av kyststruten nord for Bodø, ettersom vi ikke har de samme transporttilbud som lenger sør, og heller ikke tog som alternativ.

Anløpshavnene i Lofoten har svært høye reiseantall distansereisende, både totalt sett og i forhold til antallet innbyggere som bor her. Det indikerer at kyststruten er svært viktig for lokalbefolkningen i Lofoten. Dette har flere årsaker. Anløpstid på ettermiddag og kveld til og fra Lofoten er bra for de reisende, og ankomsttid for reisende til de mest populære reisemål er bra med unntak av nattanløp i Bodø.

Videre er det slik at presset på alle alternative reisemåter til og fra Lofoten er svært høyt i perioder, noe vi redegjør for i 1.0 Bakgrunnsbilde. Da representerer kyststruten et alternativ med stor kapasitet et godt valg for mange lokale reisende. Kyststruten har nok også lavere antall kanselleringer knyttet til uvær sammenliknet med de alternative reisemåter, og for noen er det nok slik at kyststruten oppleves som et trygt alternativ i perioder med dårlig vær.

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?*

Kyststruten bør ha en fast årlig rute langs kysten med faste anløpstider til havnene som skal betjenes. Det er en dårlig ide å innføre sesongmessige justeringer og endringer, rett og slett fordi det skaper usikkerhet for lokale og regionale reisende. Det erfarte vi i perioden da Havila ikke hadde ferdigstilt fartøy, og det samme med endret rute i korona. Reisende ble svært usikre på om og når og på hvilke dager kyststruten gikk. Usikkerheten bidro til å redusere reisevalget med kyststruten.

Anløpene til havnene i Lofoten skjer på ettermiddag / kveld. I og med at kyststrutetrafikken til Svolvær og Stamsund er blant det mest populære, krever Lofotrådet at anløp i begge havner videreføres.

2.5 Turisme og ringvirkninger

2.5.1. *Hvilke ringvirkninger skaper cruisetrafikken for lokalsamfunn og lokalt næringsliv?*

Cruisetrafikken er en viktig del av kyststrutens finansiering og bidrar selvsagt til grunnfinansieringen for selve rutetilbudet. Uten denne trafikken ville kostnadene ved å opprettholde kyststruten vært langt høyere, noe som kunne truet selve ruten, anløpssteder og tider.



Besøksadresse:

Rådhuset, Leknes

Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064

Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no

Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

For lokalsamfunn med anløp er lokale ringvirkninger fra cruisetrafikken helt avhengig av anløpstid og lengde. Anløp til Stamsund er på 15 og 25 minutter og derfor rettet primært mot av- og påstigning. I Svolvær er anløpene på 2 timer samt 55 minutter. Det gir cruisepassasjerer med kystruten mulighet til å prøve RIB-turer, oppsøke butikker, gallerier, museer og generelt sett rusle i sentrum, noe som er populært da anløpene er på ettermiddag/kveld.

I tillegg er det tilbud der turister går av i Stamsund, busses via Borg vikingmuseum, Henningsvær eller liknende tilbud, for videre transport til Svolvær hvor de går om bord i fartøyet som da er anløpt Svolvær. Slike tilbud er utviklet begge retninger på hhv nordgående og sørgående rute.

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?

Sjeldnere seilinger i vinterhalvåret vil svekke lokale og regionale distansereiser. Det betyr dårlige mulighet til å bruke kystruten for lokalbefolkningen som har avtaler på sykehus, skal reise til studiesteder og andre typiske besøk til nærliggende byer langs kystruten.

Tilsvarende vil alle tilpasninger, som lengre opphold i enkelte havner, gi lenger totalseilas og svekke verdien av ruten for distansepassasjerene. Deres motivasjon er å komme fram raskt og trygt.

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, batterihibrid eller alternative drivstoff)?

Med dagens avtale er det definert innen klima og miljøtiltak i pkt 3.14 i Bilag A et krav at:

«alle skip må være tilrettelagt for landstrøm, som tillater drift av skipet uten bruk av eget maskineri når det ligger til kai. Landstrøm skal benyttes i de havner der infrastrukturen legger til rette for det».

I Svolvær havn er det under etablering et landstrømanlegg basert på den internasjonale landstrømstandarden IEC-80005-3. Det er forventninger om flere kundegrupper. Kystruteskipene, et økende antall cruise fartøy, større fiske fartøy, skip knyttet til akvakulturnæringen og øvrige gods fartøy vil kunne benytte seg av landstrømfasilitetene til lade- og landstrøm ved kaianløp i Svolvær. Målet er at lokale utslipp av klimagasser til luft skal reduseres betydelig. Standardiserte løsninger må legges til grunn i ny kystruteavtale fra 2030.

Lofotrådets krav til ny anbudsperiode: Kystruteskipene må være tilrettelagt en landstrømløsning basert på den internasjonale lavspentstandarden IEC-80005-3. Selskapene må være forpliktet til å benytte landstrøm i havner det tilbys. Det må foreligge et funksjonelt sanksjonsregelverk dersom selskapene velger å ikke benytte seg at landstrøm der det tilbys.

2.7 Innretning for 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?



Besøksadresse:

Rådhuset, Leknes

Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064

Org.nr. 971 396 679 MVA

E-post: post@lofotradet.no

Internett: www.lofotradet.no

**Interkommunalt
politisk råd for
Lofoten**

Fra Lofotrådets side mener vi at følgende hensyn bør ivaretas:

Beredskap: Kystruten representerer i seg selv en avgjørende beredskap for og i Nord-Norge. Ruten er viktigst og mest populær for kystbefolkningen som bor fra Bodø og nordover. Økte klimautfordringer gir dårligere vær og kan gi behov for å hente ut, forflytte og oppbevare et større antall beboere langs kysten. Vår tid med økt sikkerhetspolitisk usikkerhet for Nord-Norge gir også styrket viktighet av beredskap.

Kapasitet til distansereiser: Når det gjelder kapasitet avsatt til distansereiser for en ny periode på 10 år, bør det vurderes en halvveisevaluering og evt. med noen muligheter for justeringer underveis. Dette som følge av erfaringer med stor usikkerhet. Vi tror uansett at det er fornuftig å legge til grunn 2019-trafikk tall som basisår for beregning av behovet for 2030 og 2040, heller enn 2024 som fortsatt var preget av korona.

Felles informasjon for distansereiser – Passasjeren i sentrum: Dagens avtale hvor det er krav til samarbeidsavtale slik at systemene i begge rederier legger opp til felles reiseinformasjon, samme billettkjøp for distansereisende osv, fungerer dårlig. Det går ikke an å planlegge på tvers av selskapene i samme bestilling, for eksempel utreise med Hurtigruten AS og retur annen dag med Havila AS. Oppsummert har selskapene slett ikke satt kundene, de reisende med sine ønsker og behov, i sentrum. I ny avtaleperiode må det være tydelige krav til leverandørene om et felles bookingsystem for distansereisende, slik at kundenes behov for planlegging og gjennomføring av reiser står i sentrum. Videre må det foreligge et funksjonelt sanksjons- og klagerregelverk for brudd på dette.

Rabattordninger: En enkelt reise i dag for en voksen uten lugar fra Svolvær til Tromsø koster som eksempel kr. 1.110,-, altså kr. 2.220,- tur/retur. Det fremgår ikke at det innrømmes familierabatter.

Vi anser at kystruten som reisealternativ for mange som bor langs kysten oppleves som et dyrt alternativ, særlig der flere eller en familie reiser sammen. For samme reise Svolvær-Tromsø tur/retur for en familie med to voksne og to barn 4-15 år vil utgjøre kr. 6.660,-.

For å gjøre kystruten mer attraktiv og relevant som reisealternativ for kystbefolkningen, bør det vurderes å innføre en rabattordning, eventuelt i form av kystbeboerkort eller liknende. Formålet bør være at flere enn i dag velger dette miljøvennlige og trygge reisealternativet.

Kapasitet for gods: Krav til kapasitet på 150 paller bør være et minimum, hvorav minst 20 til kjøll og 20 til frys. En mer fleksibel løsning der del av generelt lasterom kan omgjøres til at kjøleromskapasiteten øker, er et positivt forslag. Godsområdet bør utvides sørover til Lofoten av hensyn til fisketransport. Liggetid i Stamsund bør utvides sørgående rute til 30 min av hensyn til godshåndtering.

Med vennlig hilsen

Susan Berg Kristiansen
rådsleder Lofotrådet

Thor Helge Jensen
Lofoten næringsforum